

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E
ARTES
DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES PÚBLICAS, PROPAGANDA E TURISMO (CRP)

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

TURISMO DE SEGUNDA RESIDÊNCIA:
reflexões acerca da relação com a desigualdade socioespacial no litoral de
São Paulo

Gustavo Henrique Ferreira da
Silva N° USP: 11194488

São Paulo
2023

Gustavo Henrique Ferreira da Silva

TURISMO DE SEGUNDA RESIDÊNCIA: reflexões sobre a sua relação com a
desigualdade socioespacial no Litoral de São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito para a
obtenção do título de Bacharel em
turismo pela Escola de Comunicações e
Artes da Universidade de São Paulo.

Orientadora: Profa. Dra. Clarissa Maria
Rosa Gagliardi

São Paulo

2023

Ferreira da Silva, Gustavo Henrique
Turismo de Segunda Residencia: reflexões sobre a sua relação
com a desigualdade socioespacial no Litoral de São Paulo /
Gustavo Henrique Ferreira da Silva; orientadora, Clarissa Maria
Rosa Gagliardi. - São Paulo, 2023.
96 p.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Departamento
de Comunicações e Artes / Escola de Comunicações e Artes /
Universidade de São Paulo. Bibliografia

1. Turismo de Segunda Residência. 2. Desigualdade
Socioespacial. I. Rosa Gagliardi, Clarissa Maria. II. Título.

CDD 21.ed. - 910

SUMÁRIO

RESUMO.....	6
INTRODUÇÃO.....	6
METODOLOGIA.....	10
OBJETIVOS GERAIS.....	11
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	11
CAPÍTULO I – HISTÓRIA DA OCUPAÇÃO TURÍSTICA DO LITORAL SUL E NORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO A PARTIR DOS EXEMPLOS DA BAIXADA SANTISTA E DOS MUNICÍPIOS DE SÃO SEBASTIÃO E CARAGUATATUBA	12
1. 2 Baixada Santista.....	12
1. 3 - O início do turismo na Baixada Santista.....	14
1. 4 - O advento do turismo de massas.....	17
6 - Contexto Regional do Litoral Paulista.....	36
CAPÍTULO II – TURISMO DE SEGUNDA RESIDÊNCIA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO LITORAL PAULISTA: PERSPECTIVA TEÓRICO-PRÁTICA	38
1 Aspectos conceituais.....	40
CAPÍTULO III – IMPACTOS DO TURISMO NO MERCADO IMOBILIÁRIO E HABITAÇÃO.....	45
3.1 Baixada Santista.....	46
1. 4 Caraguatatuba.....	65
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	87
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	92

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1 - Capitania de São Vicente - Século XVI	13
Figura 2 - Hotel Parque Balneário	15
Figura 3 - Kursaaç. casino do Parque Balneário	16
Figura 4 - Festa de inauguração da Via Anchieta, em 1947	18
Figura 5 - Fotografia da orla de Santos e São Vicente em 1956	20
Figura 6 - Fotografia da orla de Santos e São Vicente na década de 1960	20
Figura 7 - Fotografia da orla de Santos e São Vicente na década de 1970	21
Figura 8 - Publicidade do empreendimento Cidade Ocian	23
Figura 9 - Fotografia do empreendimento Cidade Ocian na década de 1950	23
Figura 10 - Imagem de Satélite do condomínio Riviera de São Lourenço	25
Figura 11 - População residente em domicílio permanente	27
Figura 12 - Imagem da Costa Norte de São Sebastião	29
Figura 13 - Imagem do Condomínio Mirage	29
Figura 14 - Anúncio imobiliário no bairro do Sumaré em 1957, presente no Arquivo Municipal de Caraguatatuba	32
Figura 15 - Planta de Caraguatatuba em 1910	33
Figura 16 - Expansão da população urbana em Caraguatatuba	35
Figura 17 - Relação entre população permanente e flutuante no Litoral Paulista	37
Figura 18 - Rendimentos Nominais Médios dos Responsáveis pelos Domicílios Segundo Setores Censitários	38
Figura 19 - Zoneamento vigente do atual Plano Diretor de Santos	47
Figura 20 - Variação do valor do m ² nos bairros santistas	48
Figura 21 - Fotografia da Escola Pública de Surf	49
Figura 22 - Fotografia do Atlantica Hotel Park Inn	49
Figura 23 - Fotografia do Shopping Parque Balneário	50
Figura 24 - Fotografia do Cine Arte Posto 4	51
Figura 25 - Fotografia do Mercado de Peixe	52
Figura 26 - Fotografia do Pier da Ponta da Praia	52
Figura 27 - Fotografia do Restaurante Escola Estação Bistrô, antiga Estação do Valongo	54
Figura 28 - Fotografia do interior do Museu do Café, antiga Bolsa Oficial de Café	55
Figura 29 - Fotografia do cotidiano do bairro Morro de São Bento em 1983	59
Figura 30 - Fotografia do deslizamento ocorrido no Morro de São Bento em 2020	60
Figura 31 - Reportagem sobre o bairro Dique Vila Gilda em 1965	61
Figura 32 - Imagem do Dique Vila Gilda	62
Figura 33 - Fotografia dos domicílios do Dique Vila Gilda	63
Figura 34 - Renda per capita média das zonas de Santos	64
Figura 35 - Variação do valor do m ² em Caraguatatuba	65
Figura 36 - Orla do bairro do Indaiá	67

Figura 37 - Fotografia do Teatro Mário Covas	67
Figura 38 - Pista de Bicicross de Caraguatatuba	68
Figura 39 - IFSP Caraguatatuba no Indaiá	68
Figura 40 - Hospital Unimed	69
Figura 41 - Imagem Satélite do bairro do Indaiá	69
Figura 42 - Vista da orla de Martim de Sá	70
Figura 43 - Fotografia aérea do bairro de Martim de Sá	71
Figura 44 - Imagem Satélite do bairro Martim de Sá	71
Figura 45 - Imagem Satélite do Condomínio Costa Verde	72
Figura 46 - Fotografia aérea do Condomínio Costa Verde	72
Figura 47 - Fotografia do Gaivotas Resort de Luxo, Condomínio Costa Verde	73
Figura 48 - Domicílio próximo à rodovia Rio-Santos	74
Figura 49 - Manifestação Condomínio Costa Verde	75
Figura 50 - Áreas de risco em assentamentos precários de Caraguatatuba	76
Figura 51 - Imagem de Satélite do Rio do Ouro - Jaraguazinho	78
Figura 52 - Área de risco em Jaraguazinho	78
Figura 53 - Imagem Satélite do bairro Massaguaçu	79
Figura 54 - Paisagem urbana de Massaguaçu	80
Figura 55 - Imagem Satélite do bairro Getuba	81
Figura 56 - Fotografia aérea do Residencial Getuba	81
Figura 57 - Sobreposição APP + área urbana da APP	82
Figura 58 - Risco de alagamento e inundação em Caraguatatuba	83
Figura 59 - Primeira página do Manifesto do Hotel Ilha Morena	84
Figura 60 - Segunda página do manifesto do Hotel Ilha Morena	85
Figura 61 - Fotografia aérea da Ilha Morena	86
Figura 62 - Imagem Satélite do bairro Porto Novo	87

TABELAS

Tabela 1 - Evolução do volume de tráfego na Via Anchieta entre 1950 e 1970	21
Tabela 2 - Domicílios de uso permanente e uso ocasional	26
Tabela 3 - Série histórica de 1940 a 1980 do povoamento de Caraguatatuba	34
Tabela 4 - Série histórica de 1980 a 2010 do povoamento de Caraguatatuba	34

RESUMO

A presente monografia tem como proposta analisar o fenômeno do Turismo de Segunda Residência e suas implicações nas principais estâncias balneárias do Litoral Paulista a segregação socioespacial, que afeta diretamente a vida urbana das estâncias balneárias. Articulando referenciais da história, da geografia e dos estudos turísticos.

O objetivo desdobra-se na análise do processo histórico da urbanização do litoral paulista para compreender a produção do espaço urbano alicerçado na atividade turística, especialmente no chamado “turismo de segunda residência”.

Os procedimentos metodológicos utilizados envolveram a revisão de literatura e análise documental, particularmente das políticas públicas que definiram o processo de urbanização de municípios chave na pesquisa, Santos e Caraguatatuba.

INTRODUÇÃO

O Estado de São Paulo possui municípios com status de estâncias desde 1945, a partir do município de Amparo, que foi decretado como estância hidromineral, com o Código de Águas Minerais (Decreto Lei 7.841), editado pela União, que estabelece requisitos mínimos para a instalação e funcionamento de uma estância hidromineral. (CEPAM, 2009 *apud* Raimundo *et al*, 2010) .

Posteriormente, as estâncias passaram a ser categorizadas em estância balneária, estância climática e estância hidromineral, com a lei complementar de 1971 (Lei 10.426/71) e as estâncias turísticas, pela Lei 1.457/77, que foi atualizada, em 2015 (Lei 1261/15). Esta última delibera sobre Municípios de Interesse Turístico (MIT) e também estâncias.

Essa denominação com respaldo estatal garante aportes de recursos financeiros públicos para os municípios assim denominados, com a finalidade de fomentar, desenvolver e estruturar o turismo no território, como melhorias de infraestrutura, sinalização, capacitação de recursos humanos, entre outras melhorias.

Compreender os municípios do litoral paulista como estâncias balneárias é fundamental na medida em que políticas públicas são implementadas para o

desenvolvimento territorial do Litoral Paulista, voltado ao usufruto de equipamentos de lazer e turismo de Sol e Praia, bem como a ocupação territorial dos municípios e a dinâmica econômica e social, fortemente baseada em bens e serviços.

A década de 1930 é marcada por transformações socioeconômicas profundas no Litoral Paulista, sobretudo na Baixada Santista, com o interesse turístico e de veraneio versado sobre a região. Segundo Tulik (2001), a consolidação do turismo na Baixada é efetivada já na década de 1920, com melhorias de infraestrutura no Caminho do Mar e implementação de balsas. Para Afonso (1999), na primeira metade do século XX, Santos e Guarujá voltaram-se para o turismo de massa enquanto as localidades adjacentes se dedicavam à pesca extrativista e artesanato, típico da economia das populações tradicionais caiçaras.

A partir disso, o turismo de massa na baixada santista se inicia, e posteriormente se espalha por outros municípios do litoral que virão a ser tratados como estâncias balneárias. Tulik (2001) verifica que a industrialização do Estado de São Paulo neste período fez com que os trabalhadores de São Paulo procurassem locais de lazer e tempo livre. A característica de turistas *habitués* pode ter contribuído para a demanda por imóveis de veraneio na região,

O interesse turístico no Litoral Norte se dá através da abertura das estradas em 1939, ligando a capital e o Vale do Paraíba à região. O litoral norte, a partir deste momento, passa a receber uma demanda acentuada de excursionistas. A alta frequência e continuidade dos mesmos visitantes faz com que haja um interesse maior pelo local, devido à abertura de estradas, ao preço das terras, à qualidade das praias e ao conhecimento aprofundado do local, construído por meio de uma frequência contínua de visitação, que acarretará posteriormente na ocupa o do território por parte do turista. O amplo conhecimento da região e sua cultura, somado  s melhorias de infraestrutura, o acesso   região e   oferta de terrenos a preços atrativos s o agentes facilitadores do fen meno conhecido como turismo de segunda resid ncia. Segundo Aledo, Maz n e Mantec n (2007)

“Algunos estudiosos del fen meno turístico han entendido el turismo residencial como una fase última de la vivencia histórica del turista. El conocimiento y experiencia de la región de destino que tiene el turista, sumado a que se halla en una etapa no productiva de su ciclo vital, parece justificar su decisión de cambiar el alquiler de un alojamiento turístico clásico (turismo de hotel), durante unas pocas semanas al a o, por una residencia propia y permanente en su lugar de destino turístico habitual (turismo residencial).” (Aledo, Maz n, Mantec n, 2007, p. 3).

A expansão do mercado imobiliário definiu um projeto de urbanização horizontal, com a construção de casas de veraneio ao longo da costa, portanto, o turismo de segunda residência é a primeira força dentro do setor na região. Para Tulik (1995), a segunda residência é um alojamento particular de uso temporário em momentos de lazer, por pessoas que têm seu domicílio permanente em outro município. Em contrapartida, a população tradicional local, desamparada de instrumentos legais e jurídicos, passou a ocupar ilegalmente as periferias da cidade, sobretudo nas encostas dos morros.

O turismo de segunda residência é um fenômeno característico do litoral brasileiro, com especificações típicas de cada região. Sua ocorrência se dá durante a década de 50 com a emergência do nacional-desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek, o incentivo ao transporte terrestre por parte deste governo e o enriquecimento das camadas médias e altas da população brasileira, sobretudo no sudeste, local onde as indústrias automobilísticas se instalaram. De acordo com Becker (1995)

No Brasil, o aparecimento do fenômeno da segunda residência dá-se na década de 1950 sob a égide do 'nacional-desenvolvimentismo' que foi responsável pela implantação da indústria automobilística, pela ascensão do rodoviarismo como matriz principal dos transportes e pela emergência de novos estratos sociais médios e urbanos que, aos poucos, começaram a incorporar entre os seus valores sócio-culturais a ideologia do turismo e do lazer. O veraneio ou o descanso dos fins de semana se transformaram em valor social cuja satisfação levaria o turismo, de um modo muitas vezes predatório e desordenado, a regiões acessíveis a grandes centros urbanos do Centro Sul, e com atributos ambientais valorizados (zonas costeiras e/ou serranas). (Becker, 1995, p. 10)

Este processo de mobilidade e ocupação do território litorâneo provoca uma dinâmica de desigualdade, na medida em que os terrenos próximos ao mar sofrem valorização e incorporadoras, grileiros e imobiliárias especulam com o valor desses lotes, causando a evasão da população tradicional caiçara, que passa a habitar encostas de morros e terrenos irregulares, provocando segregação socioespacial.

A segregação socioespacial é expressão da desigualdade causada pelo acúmulo de capital por parte de uma classe social, concentrada em bairros ditos centrais, de alta renda, equipados pelos melhores serviços públicos e privados, ambiente de circulação dos fluxos de capital enquanto as camadas de baixas renda se concentram em bairros com valor de terreno menor, com deficiência de serviços básicos, distantes das dinâmicas da circulação de capital da cidade. Villaça (1998, p. 142 apud Ribeiro 2018, p. 13) descreveu que “segregação é um processo

segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (Villaça, 1998, p. 142 apud Ribeiro, 2018, p. 13).

As dinâmicas do mercado, que detêm o capital, exercem poder de dominação e subjagam os cidadãos. Estes definem a produção do espaço urbano e, conforme vão priorizando determinadas regiões, empurram os trabalhadores a bairros de menor infraestrutura, que são bem mais numerosos que os bairros médios e de elite. As classes médias e altas são menos numerosas que as baixas e, no entanto, conseguem exercer poder de dominação. Ribeiro (2018) afirma que

“Isso ocorre mesmo sendo as camadas superiores da estrutura social demograficamente de tamanho muito pequeno em relação a outras camadas sociais, o que significa que não é sua quantidade numérica que define os espaços de segregação no interior da metrópole, mas sim o poder social que possuem essas camadas. O que é emblemático, nesse aspecto, é que há tendência de concentração dessas camadas nos mesmos espaços no interior da metrópole, embora haja exceções. Porém, ter isso em mente ajuda-nos a compreender que o fenômeno da segregação socioespacial não é de natureza puramente demográfica, mas socialmente construído.” (Ribeiro, 2018, p. 11)

O turismo de segunda residência está relacionado à segregação socioespacial na medida em que bairros projetados para turistas, ou seja, equipados com infraestrutura e serviços diferenciados se tornam mais atrativos para as camadas médias e altas do município, enquanto os bairros ocupados pelas classes baixas sofrem com a deficiência estrutural de serviços básicos e de segurança.

A presença desse modelo de atividade turística provoca uma produção do espaço urbano compartimentado, com divisões entre zonas turísticas, ou seja, mais próxima à praia, com os melhores serviços de infraestrutura e lazer e zonas não turísticas, longe da praia e com menos recursos. Em algumas situações, cidadãos habitam encostas de morros, áreas perigosas, expostos a desastres e doenças. Portanto, observa-se uma urbanização assimétrica, com regiões bem equipadas e servidas e regiões invisíveis, com pouca presença do Estado, fator que gera disputa pela cidade entre moradores e turistas, quando num desenvolvimento turístico ideal o que se espera é que o visitante seja acolhido com a mesma hospitalidade urbana (Grinover, 2007) vivenciada cotidianamente pelo morador local. A relação entre o turismo e a desigualdade socioespacial é a problemática central deste trabalho.

O trabalho, portanto, está organizado em três capítulos, dedicados a explorar respectivamente o histórico de ocupação do Litoral Paulista, a discussão acerca dos

referenciais teóricos-práticos para analisar o turismo de segunda residência, segregação socioespacial e por fim, analisar em que medida esse modelo de turismo impactou o mercado imobiliário e habitação do litoral.

METODOLOGIA

A principal base teórica da pesquisa é o marxismo, na qual os autores afirmam em consenso que as dinâmicas de acumulação de capital podem alterar as formas de espacialidade, o que provoca desigualdades entre os territórios. Analisar a produção do espaço urbano pelo viés do capital é fundamental para compreender a desigualdade socioespacial, porque, segundo Cardoso (2017), a acumulação de capital e a desvalorização do local modificam a configuração territorial de determinado espaço e contribuem para a concentração e dispersão geográfica do capital. No caso específico de Caraguatatuba, a emergência de bairros de alta renda exclusivos para o turista e bairros de baixa renda em encostas dos morros e carentes de infraestrutura básica.

Outro conceito que norteia a problemática proposta é a do turismo de segunda residência, uma forma de atividade turística praticada em regiões balneárias e montanhosas (Tulik, 2001). Grande parte do litoral brasileiro é ocupado por residências de veraneio (Kiyotani e Rocha, 2017) e esse tipo de ocupação tem profundos impactos na produção do espaço urbano litorâneo. Os efeitos, em específico a desigualdade socioespacial, deverão ser observados e analisados ao longo da pesquisa.

Os procedimentos metodológicos aos quais se recorreu para responder o problema proposto incluíram o levantamento bibliográfico, com a leitura de dissertações, teses, artigos e livros sobre segregação socioespacial associada aos processos de urbanização, a exemplo de autores como, Milton Santos (1973), David Harvey (2013), Mark Gottdiener (1993). Autores que exploram o tema do turismo de segunda residência em regiões litorâneas brasileiras, como Olga Tulik (2001), Pereira, Dantas e Gomes (2016) também foram importantes.

As fontes incluíram ainda documentos oficiais das prefeituras, tais como plano diretor, plano de turismo e demais documentos de produção da sociedade civil que auxiliassem na compreensão das diretrizes políticas adotadas pelas cidades

para a introdução da atividade turística no território, até sua consolidação. Dentre esses documentos, podemos destacar o Jornal A Tribuna de Santos, Revista Fagulhas de Caraguatatuba e peças publicitárias de imobiliárias e construtoras.

Os documentos históricos utilizados no recorte da Baixada Santista estão localizados no jornal eletrônico Santos Novo Milenio. Os do Litoral Norte foram fornecidos pelo Arquivo Público Municipal de Caraguatatuba – FUNDACC por meio de visitas *in loco*.

OBJETIVOS GERAIS

Compreender em que medida a opção pelo modelo do turismo de segunda residência no Litoral Paulista colabora para a segregação e a desigualdade socioespacial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Compreender e analisar os modelos de organização e planejamento turísticos utilizados pela gestão pública dos municípios, focados no turismo de segunda residência.
- Identificar o marco temporal de consolidação do turismo no Litoral Paulista e seus principais emissores.
- Identificar os processos que levaram à segregação socioespacial desde a ocupação do território pelo mercado imobiliário turístico até os dias de hoje.
- Identificar os impactos do turismo de segunda residência na configuração socioespacial dos municípios.
- Compreender os impactos do turismo de segunda residência para a hospitalidade turística.

CAPÍTULO I – HISTÓRIA DA OCUPAÇÃO TURÍSTICA DO LITORAL SUL E NORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO A PARTIR DOS EXEMPLOS DA BAIXADA SANTISTA E DOS MUNICÍPIOS DE SÃO SEBASTIÃO E CARAGUATATUBA

Este capítulo discute o início e a atualidade da ocupação turística no Litoral Paulista como projeto de desenvolvimento econômico e social, gerador de emprego, renda, valor imobiliário e as problemáticas que esta política imputam sobre a população local e sobre os turistas ou excursionistas, clientes e frequentadores do *trade* turístico da costa paulista. Para melhor reflexão, algumas questões foram levantadas para delinear o tema, especificamente: O que são estâncias balneárias? Como esses municípios se tornaram turísticos? Por terem o mesmo produto como base, quais seus diferenciais? Quais políticas públicas foram pensadas e aplicadas para a realidade das referidas localidades?

As perguntas acima serão respondidas por meio de revisão bibliográfica, documentos oficiais produzidos pelos municípios e pelo Estado de São Paulo e a apresentação de políticas públicas responsáveis pelo planejamento e organização do turismo no Estado. Isto posto, busca-se compreender como o turismo se estabeleceu e suas características no Litoral Paulista.

1. 2 Baixada Santista

A Região Metropolitana da Baixada Santista está localizada no litoral do Estado de São Paulo e é formada por Santos, São Vicente, Cubatão, Guarujá, Praia Grande, Mongaguá, Peruíbe e Bertioga. Segundo o IBGE (2022), a demografia da região cresceu 8,5% em relação ao censo de 2010, e sua população é estimada em 1.805.451 habitantes. A região é atrativa não só pelo turismo, mas também pela atividade portuária, logística e industrial.

A história da formação da região acompanha a história da formação do Brasil Colonial a partir da monocultura de cana de açúcar e mão de obra escrava. São Vicente, fundada em 1532, foi a primeira vila fundada pela ocupação portuguesa no país. Segundo Bueno (2009):

A visitação de estrangeiros à costa, sobretudo franceses em busca de pau-brasil, foi estimulada pelo desinteresse português. Assim, em 1532, D. João

Viana (2010), em sua tese de doutorado, identifica que com a decadência do ciclo do açúcar no Brasil, uma nova etapa econômica emerge, composta por três ciclos distintos. O primeiro ciclo compõe a indústria cafeeira, que no final do século XIX modernizou o Porto de Santos e o centro da respectiva cidade. O segundo ciclo, ocorrido em todo o século XX, é caracterizado pela indústria em São Paulo e o Polo Industrial de Cubatão e consequentemente a ascensão do mercado turístico e imobiliário na Baixada, que causou intensas transformações paisagísticas e urbanas na região, com o desenvolvimento de novos bairros turísticos e infraestrutura urbana. Por fim, o terceiro ciclo, que se delimita ao século XXI, contempla as promessas da descoberta do pré-sal.

1. 3 - O início do turismo na Baixada Santista

Em meio a tantas transformações sistêmicas repentinas no território, a barreira quase intransponível da Serra do Mar é rompida com a tecnologia empregada no século XIX, com a implementação da linha férrea da São Paulo Railway, inaugurada em 1867¹¹. Segundo o jornal *A Tribuna* *apud* Rios (2019), a São Paulo Railway melhorou a logística na medida em que o transporte realizado com tração animal transportava de quatro a cinco sacas, enquanto os trens, em sua totalidade, transportavam milhares de sacas por viagem.

Investimentos estaduais e federais foram direcionados à cidade de Santos para melhoria de infraestrutura, saneamento, urbanização, saúde e educação, com um crescimento populacional acentuado, que integrou São Vicente, Guarujá, Cubatão e Praia Grande no processo, formando-se assim uma conurbação urbana no litoral paulista.

O turismo ocorre de forma paralela a este longo processo, inicialmente destinado apenas à aristocracia e à burguesia paulista, estrato social que tinha tempo e dinheiro para viajar de trem e navio. No final do século XIX e início do século XX, Viana (2010) elenca uma ampla cadeia de hotéis que foi implementada, sobretudo na orla de Santos, para o atendimento dessa população cliente da

¹¹ <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/memoria-a-abertura-da-primeira-ferrovia-paulista-a-sao-paulo-railway/#:~:text=Em%2016%20de%20fevereiro%20de,expandia%2Dse%20de%20forma%20promiss%20ora.>

Baixada Santista, seguidoras de um modismo europeu de que as águas do mar eram medicinais e curativas.

Destacam-se como empreendimentos famosos no ramo hoteleiro da época o Hotel Internacional, Palace Hotel, Parque Balneário e Hotel Atlântico. A figura 2, do Hotel Parque Balneário, registra a opulência e o tamanho dessas construções.

Figura 2 - Hotel Parque Balneário



Fonte: Acervo de Santos Ontem, página de Facebook (2013)

Este turismo de alto padrão está também associado à introdução das casas de jogos - cassinos - agregados nos hotéis ou centros de diversão que se desenvolveram na Baixada Santista para atender a elite cafeeira de São Paulo. É o exemplo de cassinos nos hotéis em Santos como Parque Balneário, Atlântico, Palace Hotel, Miramar e Mont Serrat (Rios, 2019). Curiosamente, o Cassino do Hotel Parque Balneário recebia o nome de *Kursaal*², conforme figura 3.

² Cassino em alemão

Figura 3 - Kursaaç. casino do Parque Balneário



Fonte: Jornal A Tribuna, 26/03/1928

A praia foi então descoberta como área de lazer para essa parcela da população, com o desenvolvimento de uma ampla rede hoteleira inspirada na Europa, voltada às elites. Pode-se afirmar, de acordo com Viana (2010), que as transformações do espaço urbano próximo à praia valorizaram-se na medida em que o mercado imobiliário competia pelos melhores terrenos a fim de construir os melhores empreendimentos para atender esse turista.

Reformas estruturais na orla da cidade receberam investimentos do Governo Federal, na tentativa de mediar os conflitos entre o mercado imobiliário e o município. Assim, o projeto de Saturnino de Brito, que contempla um amplo jardim ao redor da orla de Santos foi implementado e uma linha de bonde ligando o centro à orla foi ativada, sendo considerada, então, segundo o jornal A Tribuna de Santos (05/02/1922), uma vitória da cidade. A imponência da obra se vê no comentário do francês D'Atri no guia turístico *L'état de Saint Paul* (1926) apud (Viana, 2010, p. 166).

Hoje ela ergue-se soberba sobre o litoral do Atlântico e belos edifícios, palácios modernos e monumentos arquitetônicos surgem alinhadas em ruas sofisticadas e ensolaradas como as cidades marítimas mais reputadas da Europa.

O trabalho de Saturnino de Brito foi pioneiro na estruturação do urbanismo em Santos, conforme elenca José Marques Corriço: “Apoiando-se na periodização de Flávio Villaça para a história do planejamento urbano no Brasil, pode-se afirmar

que o período inicial foi marcado pelos planos de saneamento e de embelezamento” (José Marques Corriço no Comitê do PDP de Santos³)

Nas décadas de 1930 e 1940, os palacetes que eram de pertencimento dos barões do café se tornaram pensões e pousadas, frequentadas pela classe média e operária de São Paulo aos finais de semana na região. Este fato modificou a clientela do *trade* turístico da cidade, na medida em que essas classes passaram a conviver na cidade com as elites. Segundo Araujo:

“[...] os palacetes, na maioria pertencentes a comissários e fazendeiros, sofreram uma transformação por toda a década de 1930, perdendo sua função residencial de classe abastada. Formaram-se, assim, as inumeráveis pensões da praia, onde iam passar seus dias de folga as famílias da classe média e mesmo operária do planalto.” (Araújo, 1964, p. 40).

As mudanças nas características do turismo na Baixada Santista simboliza o fim de uma época e o prenúncio de um novo capítulo para a atividade turística na região, baseada no turismo de massas e a expansão do mercado imobiliário.

1. 4 - O advento do turismo de massas

Em 1946, os jogos de azar foram proibidos no Brasil, trazendo grande prejuízo para os hotéis da Baixada Santista e os levando à sua decadência. Não obstante, o período pós-guerra foi marcado no Brasil como um período de investimentos estruturais na via terrestre do Estado de São Paulo e do Brasil, sobretudo na Baixada Santista, quando a demanda logística para o Porto de Santos começou a ser atendida por rodovias, e não mais intensivamente pelas ferrovias. Essa mudança de política é observada de forma negativa por Gutberlet, conforme abaixo:

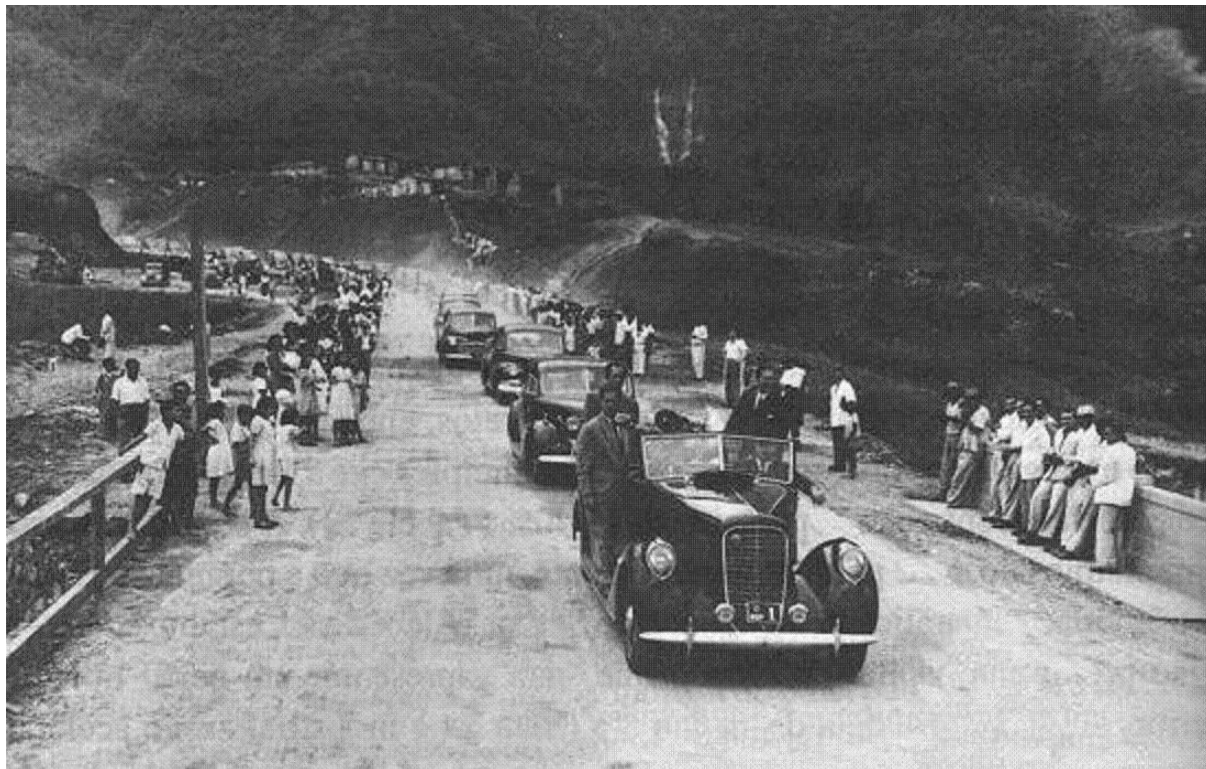
“Foi uma opção pelo transporte rodoviário, cada vez mais enfatizado pela política brasileira, que veio dar um golpe final sobre a velha estrada de ferro. Uma política desastrosa para o país, incentivando a construção de rodovias e de fábricas de automóveis, ônibus e caminhões, em detrimento de ferrovias eletrificadas, em uma terra pobre de reservas petrolíferas, mas rica em potencial elétrico.” (Gutberlet, 1996, p. 102)

A inauguração da rodovia Via Anchieta em 1947 pode ser considerado o pontapé inicial para a abrangência do turismo de massas na Baixada Santista. Apesar de ter sido construída para reduzir a velocidade logística entre as indústrias e o Porto de

³ Entrevista concedida a Viana (2010), em sua tese de doutorado no dia 13 de abril de 2009.

Santos, a estrada é ainda hoje utilizada para o atendimento da demanda turística do povo paulista e brasileiro durante toda a temporada turística particular do litoral do Brasil. A figura 4 compreende a festa de inauguração da rodovia.

Figura 4 - Festa de inauguração da Via Anchieta, em 1947



Fonte: <http://antigosverdeamarelo.blogspot.com/2011/05/via-anchieta-inauguracao-em-1947.html>

Opiniões reforçam o impacto da Via Anchieta e sua forte relação com a expansão do turismo de massas. A exemplo da entrevista presente na tese de doutorado de Viana (2010):

“Um segundo grande momento é a década de 1950 que vai marcar, por um lado a inauguração da Via Anchieta, (...). Essa moderna rodovia vai significar a ligação rápida, confortável e barata com o planalto e vai permitir o acesso dos veranistas e turistas. Vai provocar o desenvolvimento do mercado imobiliário para construção da segunda moradia. Começa a construção dos prédios de apartamento na orla de Santos, depois São Vicente, mais pra frente Guarujá” (Alcindo Gonçalves/IPAT, entrevista em 05/05/2009 *apud* Viana, 2010, p. 63⁴)

A partir de 1950, com a expansão da industrialização para além da cidade de São Paulo, novos polos industriais emergem, como o ABC e Cubatão, com isso atraindo migrantes de outras regiões do Brasil, a exemplo dos nordestinos que vieram trabalhar na indústria e construção civil, entre outros fatores, impulsionando assim a demografia de São Paulo.

⁴ Entrevista concedida para a tese de Viana (2010) por Alcindo Gonçalves, na época presidente do IPAT, Instituto de Pesquisa A Tribuna, no dia 05 de maio de 2009.

O desenvolvimento da indústria e a escolha de Cubatão como polo industrial na região são estratégias do governo federal de investimento nas indústrias de base e a tentativa de modernizar o Brasil, a exemplo da infraestrutura, energia, telecomunicações e logística, sendo o município de Cubatão um entroncamento que faz ligação direta com o Planalto Paulista e com o Sul do Brasil. “A implantação do polo industrial de Cubatão faz parte dessa estratégia do planejamento estatal, com a decisão de implantar a Refinaria Presidente Bernardes, através da Petrobrás em 1955”. (Viana, 2010, p: 153)

Pode-se afirmar que as transformações que o desenvolvimento da indústria, a conquista de direitos trabalhistas fundamentais, a exemplo das Leis da Consolidação do Trabalho de 1943 (CLT), e a significativa melhora no padrão de vida de parte da sociedade provocaram a emergência da classe média paulista. A expansão dessa nova classe média, que gozava de férias anuais e era proprietária de automóveis, começou a se tornar cliente do mercado imobiliário da Baixada Santista. Essa demanda impulsionou o turismo de segunda residência na região.

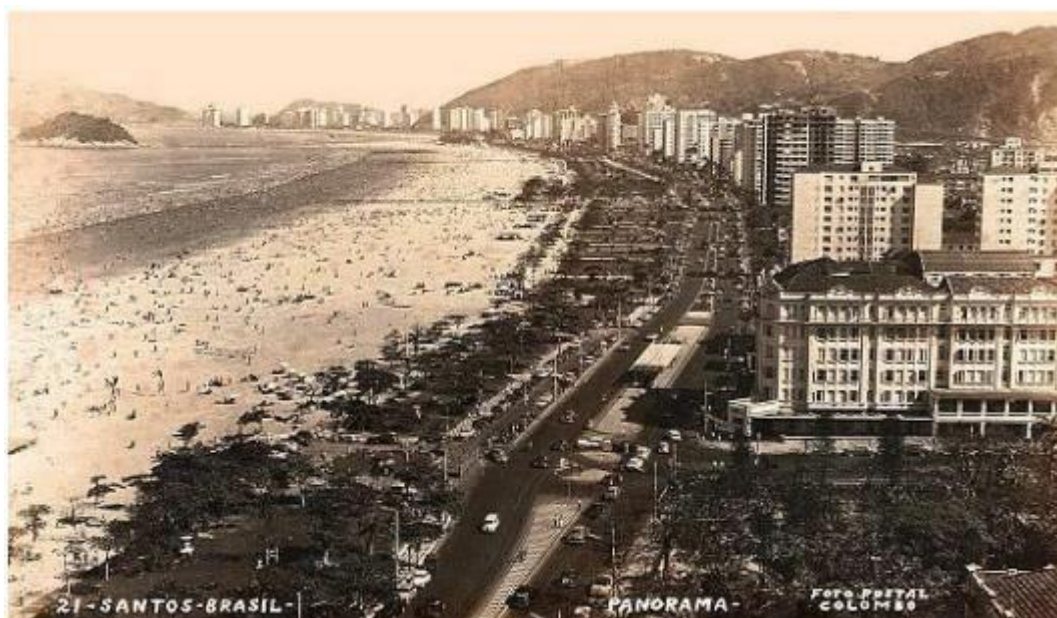
A opção por esse modelo de residência na região se deu de forma vertical, ou seja, por edifícios verticais e não mais palacetes ou pousadas horizontais. A cada ano, novos empreendimentos subiam em direção aos céus, como pode-se verificar nas figuras 5, 6 e 7:

Figura 5 - Fotografia da orla de Santos e São Vicente em 1956



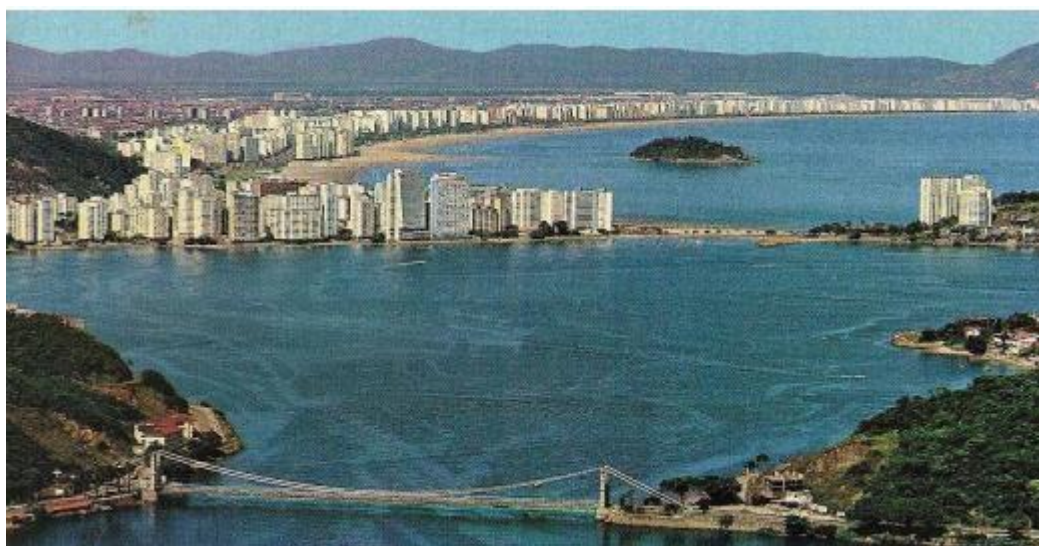
Fonte: Jornal A Tribuna (1956)

Figura 6 - Fotografia da orla de Santos e São vicente na década de 1960



Fonte: Acervo do professor Francisco Carballa *apud* Rios (2019)

Figura 7 - Fotografia da orla de Santos e São Vicente na década de 1970



Fonte: Cidades em Postais, s/d.

Observa-se de acordo com as figuras 5, 6 e 7, que o desenvolvimento imobiliário da região foi abrupto a cada década, com novos empreendimentos sendo erguidos. Seabra (1979), com base em dados da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, verificou o aumento do tráfego na Anchieta no período de 1950 a 1970. Os dados estão consolidados na tabela 1:

Tabela 1 - Evolução do volume de tráfego na Via Anchieta entre 1950 e 1970

ANO	PASSEIO	ÔNIBUS
1950	7.701	2.095
1955	13.699	2.156
1960	30.639	7.738
1965	44.434	4.359
1970	87.083	5.181

Fonte: Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, in Seabra (1979) *apud* Rios (2019)

Este cenário trata, sobretudo, de Santos, Guarujá e São Vicente, impulsionados pelas atividades portuárias e industriais, somadas ao turismo, que ano a ano se consolidou na economia e no modo de vida desses municípios. Contudo, a Região Metropolitana da Baixada Santista engloba outros municípios com processos históricos e características distintas, são eles Praia Grande e Bertioga.

Chamaremos aqui Santos e Bertioga como municípios centrais da Região Metropolitana, enquanto Praia Grande e Bertioga como municípios não centrais. Enquanto estes dois primeiros passaram por um processo histórico pautado em ciclos econômicos, como o açúcar, café e posteriormente indústrias e turismo, Praia Grande e Bertioga não contavam com uma sustentação econômica tão sólida. Praia Grande era um distrito de São Vicente majoritariamente agrícola até o advento do turismo de massas e Bertioga era um distrito rural de Santos.

De acordo com Magalhães (1965), a Praia Grande era um município que vivia de atividades rurais e extrativistas, característica da população caiçara tradicional. O autor afirma que “pequenos grupos praianos que se dedicavam às pequenas plantações de milho, feijão e mandioca”. O autor também elucida o fato de que a demanda turística já estava frequentando o município com o objetivo de sol e praia, atribuindo a ação ao mercado imobiliário.

[...] tal se deve mais à intensa propaganda desenvolvida pelas companhias loteadoras e às facilidades oferecidas na compra de terrenos do que as melhorias efetuadas, como fornecimento de energia elétrica e abertura de vias de acesso. (Magalhães, 1965, p. 68)

O mesmo Magalhães (1965) afirma que a Praia Grande tinha uma clientela com padrão de consumo inferior aos do centro da Baixada Santista. O primeiro grande empreendimento imobiliário no município foi a Cidade Ocian, um Conjunto Habitacional popular formado por 22 blocos de edifícios e três pavimentos, desenvolvido na década de 1950. A peça publicitária na figura 8 demonstra a categoria e a estrutura do Conjunto Habitacional.

Figura 8 - Publicidade do empreendimento Cidade Ocian



Fonte: Banco de imagens antigas – Praia Grande, s/d *apud* Rios (2019).

A figura 9 mostra o Conjunto Habitacional após sua construção.

Figura 9 - Fotografia do empreendimento Cidade Ocian na década de 1950



Fonte: Cidade Ocian, IBGE (1958)

O município é submetido ano após ano a um processo acentuado de verticalização, com imóveis dedicados sobretudo ao uso ocasional, como segundas residências.

Em 1967, com a emancipação de São Vicente, Praia Grande passa a ter autonomia sobre seus próprios interesses políticos.

Em 1976, a inauguração da Rodovia dos Imigrantes causa um grande impacto na ocupação do território da Baixada Santista. Agora, a acessibilidade à região desde o planalto se torna mais fácil e rápida, com uma nova rodovia e formas mais modernas de mobilidade urbana voltada ao automóvel. Barreiros (2002) afirma que:

“A conclusão das obras da Rodovia dos Imigrantes permitirá uma significativa melhoria da acessibilidade da Região Metropolitana da Baixada Santista e isso se refletirá em vários aspectos. Uma das consequências advindas será o menor tempo de viagem. Hoje medimos distâncias muito mais pelo tempo despendido no deslocamento do que pela distância espacial, de forma que a baixada ficará ‘mais perto’ do planalto” (Barreiros, 2002, p. 11)

Esta melhora na mobilidade urbana é algo que merece atenção, principalmente no âmbito do turismo e do mercado imobiliário. Essa melhor acessibilidade permite a ocorrência maior do consumo do turismo de massas, com um volume ainda maior de visitantes na região. Em relação ao deslocamento, Sanchez (1991) afirma que:

“Um aspecto primordial para o uso do espaço turístico se centra no deslocamento. Neste sentido cabe distinguir entre a procedência da demanda e os meios e canais de transporte e deslocamento. Assim, então, a acessibilidade e o tipo de meio de transporte que possibilita merece uma especial atenção (...). A acessibilidade ao espaço turístico por um, outro ou ambos os meios de transporte, será de grande importância tanto para possibilitar ou restringir um consumo massivo, como para condicionar a funcionalidade de cada área.” (Sánchez, 1991, p. 240)

Por fim, Bertioga, o último município da Baixada Santista, mais próximo do Litoral Norte. Antes de 1940, a economia do então distrito de Bertioga tinha como base a cultura da banana. Seu isolamento geográfico impossibilitou, neste momento, de participar do *boom* econômico de seus vizinhos próximos. Rios (2019) reflete acerca das dificuldades estruturais que o município enfrentou para se consolidar como destino turístico sólido.

Segundo este mesmo autor, o marco do turismo no município foi a instalação da Colônia de Férias Ruy Barbosa, do SESC em 1948. Ainda nesta mesma década, foi fundada a Companhia Urbanística de Bertioga, com o objetivo de implementar os primeiros loteamentos para a ocupação do território, inicialmente na região do centro e por fim, a integração do sistema de balsas entre Guarujá e Bertioga.

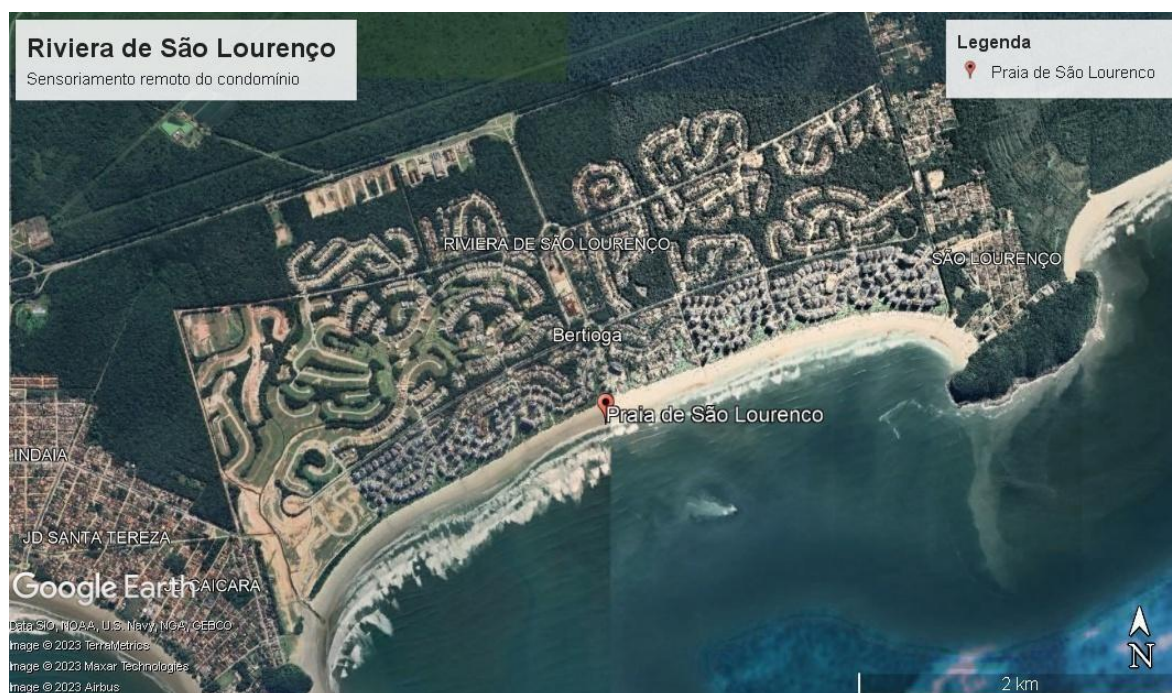
A ocupação do município era incipiente até meados de 1970, quando novos projetos foram propostos para o distrito, em especial o condomínio de Riviera de

São Lourenço. Este, em específico, segundo Rios (2019), define Bertioga no imaginário popular como destino de segunda residência de alto padrão.

O projeto foi concebido com a proposta de sustentabilidade e o discurso pró meio ambiente empregado pelo mercado imobiliário pode ter valorizado os investimentos neste empreendimento, superando o modelo de projeto dos concorrentes no mesmo contexto geográfico, como Santos, São Vicente, Guarujá e Praia Grande.

O desenho do projeto se define em *cûl de sacs*, baixa densidade demográfica e presença de jardins. Modelo comum empregado em subúrbios e condomínios de médio e alto padrão nos países de origem anglo-saxônica. A figura 10 mostra a disposição espacial de Riviera de São Lourenço.

Figura 10 - Imagem de Satélite do condomínio Riviera de São Lourenço



Fonte: Google Earth (2023), elaboração própria

Outros condomínios fechados foram construídos no município, a exemplo da Costa do Sol, seguindo o mesmo discurso do seu concorrente Riviera de São Lourenço. Com o mesmo público-alvo, moradores de segunda residência com alto poder aquisitivo. Além disso, condomínios construídos na região central, como Centerville e em outras praias, como a Praia da Enseada e o condomínio Bougainville e Morada da Praia em Boracéia. A justificativa para esses

empreendimentos residia no argumento de que zonas desocupadas “oneram o poder público, a comunidade e o meio ambiente” (Bertioga, 1998, p 26).

A Baixada Santista tem sua ocupação urbana estabelecida e definida então com base no Turismo de Segunda Residência, com efeitos provocados pela sazonalidade, fenômeno natural da atividade turística. O Seade Censo oferece os dados para o Estado de São Paulo do censo demográfico realizado pelo IBGE (2022). A tabela 1, de elaboração própria, traça uma relação entre os domicílios de uso permanente e de uso ocasional nesta faixa do litoral.

Tabela 2 - Domicílios de uso permanente e uso ocasional

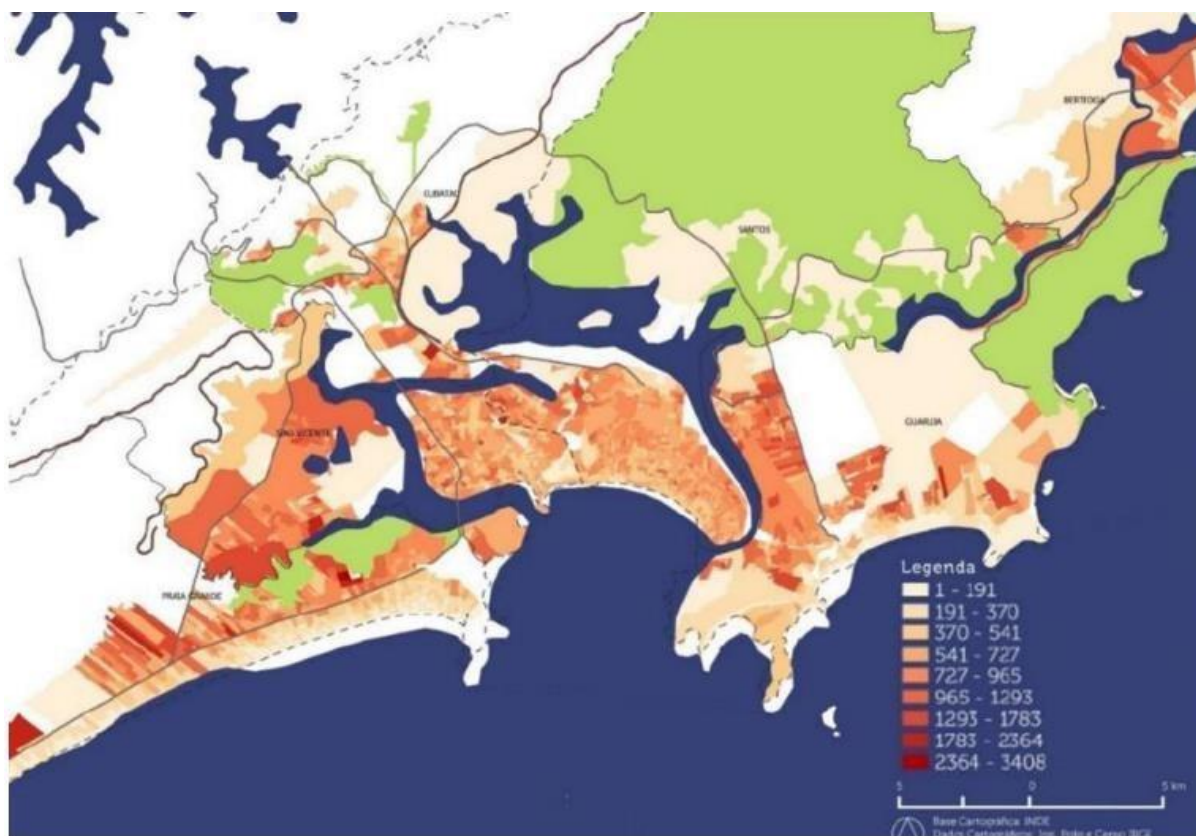
Município	Domicílio permanente	Domicílio ocasional
São Vicente	81,72%	6,29%
Santos	80,35%	9,53%
Guarujá	62,06%	30,80%
Praia Grande	50,56%	41,44%
Bertioga	37,18%	55,57%

Fonte: IBGE (2022), elaboração própria

De acordo com a tabela e os dados do IBGE 2022, pode-se afirmar que nos municípios centrais, ou seja, Santos, São Vicente e Guarujá, a presença de domicílios ocasionais é menor. Em contrapartida, nos municípios não centrais como Praia Grande e Bertioga, a dependência da ocupação turística é grande.

A figura 11 mostra a presença da ocupação de residências permanentes. É notório verificar como a densidade demográfica permanente se concentra distante dos bairros litorâneos.

Figura 11 - População residente em domicílio permanente



Fonte: IBGE (2010). Elaborado por Cabianca e Souza *apud* Rios (2019)

O alto valor dos imóveis causa o afastamento da população de menor renda da orla da praia. É um forte indício de exclusão social, na medida em que o município não consegue adquirir imóveis nessas zonas devido ao alto valor imobiliário, sendo obrigado a ocupar periferias e encostas de morros. Este fenômeno da segregação socioespacial será discutido nos capítulos II e principalmente no capítulo III.

1. 5 - O início do turismo no Litoral Norte (São Sebastião e Caraguatatuba)

Diferentemente da Baixada Santista, discutida anteriormente, o Litoral Norte tem características muito distintas, principalmente no que diz respeito à sua distância da cidade de São Paulo e seu isolamento provocado pelo Vale do Paraíba e a Serra do Mar. Mesmo com boas rodovias que ligam São José dos Campos com Caraguatatuba pela Tamoios e Ubatuba com Taubaté pela Oswaldo Cruz, a integração com o Litoral Sul é escassa, ligada pela Rio-Santos que corta serras

íngremes, o que torna a viagem longa, lenta e a depender das condições climáticas, perigosa.

O município de São Sebastião está inserido dentro da Mata Atlântica, que ocupa uma área de aproximadamente 72% do território dedicado à Proteção Ambiental (Instituto Pólis, 2013). Outra característica é o relevo estreito e íngreme, de difícil ocupação, com uma pequena área urbanizada e a presença de condomínios em praias isoladas e ocupações irregulares espalhadas pelo território, geralmente em áreas de risco, em encostas de morros.

A relevância econômica do município começa a partir de 1930. Anteriormente, a economia era voltada para a agricultura e extrativismo. A partir da década de 30, com a instalação de uma zona portuária entre São Sebastião e Ilhabela, somada com o Terminal Marítimo Almirante Barroso, o TEBAR, da Petrobras na década de 60 foi considerado o pontapé inicial para o desenvolvimento econômico do município.

Segundo o Instituto Pólis (2013), a abertura da Rio-Santos nos anos 1970 fomenta os primeiros movimentos em direção ao município, com fins balneários, principalmente na região próxima a Caraguatatuba, beneficiada pelo fluxo turístico promovido pela Rodovia dos Tamoios. Posteriormente, na década de 1980, a Costa Sul, próxima a Bertioga, passa a se desenvolver com fins turísticos, nos bairros de Maresias, Boiçucanga e Juquehy. Todos esses bairros se encontram hoje em declividades e encostas de morros.

Figura 12 - Imagem da Costa Norte de São Sebastião



Fonte: Google Earth (2023). Elaboração própria.

O perfil de construção dos domicílios é residencial horizontal, de baixa densidade. Para domicílio ocasional, é mais comum a presença de condomínios fechados, principalmente na Costa Sul, onde a atividade turística é mais atrativa, como Maresias, Paúba, Boiçucanga, Juquehy. A figura 13 ilustra a presença destes condomínios.

Figura 13 - Imagem do Condomínio Mirage



Fonte: Google Earth (2023). Elaboração própria

Um município extremamente fragmentado por serras e morros, com mobilidade urbana defasada, facilita que o turista permaneça em suas casas em condomínios fechados, com a infraestrutura necessária para atender suas necessidades básicas e complementares. A população de baixa renda, entretanto, ocupa áreas de risco suscetíveis a desastres ambientais, principalmente em períodos chuvosos.

Caraguatatuba, o município vizinho a São Sebastião, tem como característica principal o relevo plano, propício para o espraiamento urbano, que provavelmente fez com que a cidade tenha se tornado o centro econômico do Litoral Norte.

O acesso ao Litoral Norte, através de Caraguatatuba, por meio da Rodovia Tamoios, se inicia com a percepção de Comandante Arnold ao passar férias em São Sebastião em 1931. Segundo de Paula (2000):

“Após suas férias, Arnold entrou em contato com o General Miguel Costa, então comandante geral da Força Pública, entregando-lhe um relatório sobre a necessidade de uma estrada de rodagem na região. Com o aval de seu superior, o comandante Arnold iniciou um plano viável para a realização daquela tão esperada e necessária obra, que foi aprovada sem restrições” (De Paula, p. 202, 2000).

A nota publicada no Boletim do Quartel General nº 32, de 11 de fevereiro de 1932 para a viabilização da abertura da estrada foi:

“Como contribuição de trabalho e participação nos interesses do povo, a Força Pública do Estado vai executar, de combinação com a Secretaria de Viação, a construção da estrada de rodagem ‘Parahybuna-Porto de São Sebastião’, estabelecendo assim a ligação do litoral com o planalto da Serra do Mar [...]” (APMC, Cx. 1).

No início do século XX, a economia da cidade se encontrava em estagnação, após determinados ciclos econômicos.

“A estagnação social chegou a ser tanta que, em 1923, o então presidente do Estado de São Paulo Washington Luiz, visitando o litoral norte paulista a bordo de um navio do Loyd Brasileiro, propõe à população dessa região que se mude em massa para o Interior do Estado, a exemplo dos ‘irmãos nordestinos’ que migravam e eram recebidos de ‘braços abertos no Planalto Paulista’”⁵ (APMC, Cx. 1)

⁵ As melhorias prometidas pelo Estado à região possivelmente responderam a uma demanda exclusiva dos que vinham de fora com objetivo de investir ou desfrutar do território, já que provavelmente a abertura de estradas, entre outras melhorias observadas neste contexto, não eram uma demanda da população caíçara.

De acordo com Padgurschi (2000), a situação só começou a mudar com as ligações rodoviárias entre Caraguatatuba e as cidades de São Sebastião, em 1938 (Silva, 1975), e São José dos Campos, em 1939.

Em 8 de novembro de 1939, Caraguatatuba recebe a classificação de Estância Balneária através do Decreto-Lei Estadual nº 10.669 e afirmado em decreto de 31 de dezembro de 1947 pelo então governador Adhemar de Barros (Padgurschi, 2000).

Caraguatatuba, em comparação com os municípios concorrentes de São Sebastião, Ubatuba e Ilhabela, possui um relevo plano, o que facilita o processo de urbanização e ocupação, inclusive para o turismo. “diversamente dos casos de São Sebastião e Ilhabela, a cidade de Caraguatatuba encontra-se em situação mais favorável à urbanização”. (Silva, 1975 apud Padgurschi, 2000). Tendo em vista o espaço favorável para a ocupação urbana, o desenvolvimento imobiliário se torna fator decisivo para a economia da cidade (Padgurschi, 2000).

“Até os anos 1950, a área urbanizada do município de Caraguatatuba resumia-se ao núcleo central, acrescido apenas de três loteamentos, aprovados na década de 1940, além dos assentamentos caiçaras de Tabatinga, Massaguaçu e Porto Novo.” (SECRETARIA, 1996) “A urbanização da sede municipal, abrangendo o Rio do Ouro, a cidade, a Prainha e Martim de Sá foi bastante grande, passando de 4 registros em 1953 para 308 em 1960 e 1.754 em 1969 representando um índice de aumento 7700% em 1953 a 1960 e de 569% de 1960 a 1969, o maior fenômeno urbano local.” (Silva, p.170, 1975)

Padgurschi (2000) afirma que as construções horizontalizadas começaram a se estender pelo território com características de segunda residência, para veranistas, de ocupação sazonal. A publicação comemorativa de 1957 do primeiro centenário da cidade expõe o anúncio que convida novos “visitantes-moradores”:

Figura 14 - Anúncio imobiliário no bairro do Sumaré em 1957, presente no Arquivo Municipal de Caraguatatuba

Do pé da serra e beijado pelo mar...

FAÇA SUA CASA DE PRAIA
no moderno e confortável

BARRIO SUMARÉ
na praia de

Caraguatatuba

BARRIO residencial por excelência, dentro da cidade de Caraguatatuba. Cima solitária e plana o ano todo, dispõe de mais moderno conforto urbano, luzes, água quente e ventilação natural, ambiente agradável e permanente, luz elétrica de Luz. Linda praia com decks, mar piscoso e mata de copa abundante.

Caraguatatuba: se acha a 99 quilômetros da Via Presidente Dutra (entre os São José dos Campos) a 14 km a este por estrada e através de mata, pelo qual os viajantes e turistas se aglomeram sempre.

Vendas com grande facilidade de pagamento

INSCRIÇÃO N.º 3 NO REGISTRO DE IMÓVEIS EM SÃO SEBASTIÃO (Decreto lei N.º 58 e Decreto 3.679)

SOCIEDADE IMOBILIÁRIA VERA CRUZ Ltda.
Rua Barão de Itapetzinga, 134 - 7.º - Fone 36-5637 - SÃO PAULO
Rua Alceu Amorim, 442 - CARAGUATATUBA

Fonte: Revista Fagulhas, 1957

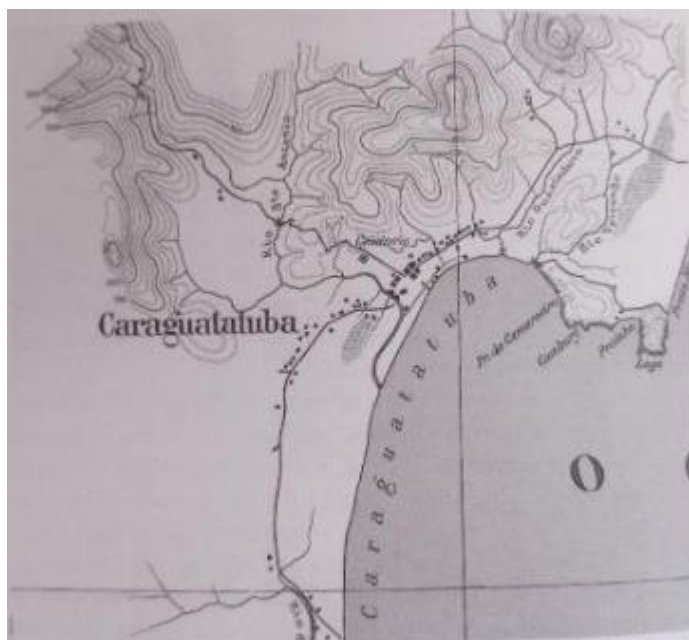
Os investimentos imobiliários começaram a se espalhar pelo município dentro do núcleo urbano, como os bairros do Sumaré, Estrela D'Alva, Jardim Palmeira, Indaiá entre outros, assim como para além do núcleo urbano central, sobretudo por várzeas ao longo da costa, a exemplo dos bairros de Palmeiras, Porto Novo, Prainha, Martim de Sá, Massaguaçu. (Padgurschi, 2000).

Em paralelo ao desenvolvimento desses bairros, o autor indica que a construção civil, necessária para o desenvolvimento imobiliário, atraiu mão de obra local e intermunicipal, que acabou por se fixar em locais menos privilegiados, em áreas 19 insalubres, de risco, expostos à doenças. São os bairros Morro do Querosene e Olaria, Rio do Ouro e Ponte Seca. (Padgurschi, 2000).

Também novos assentamentos se desenvolveram no interior do município, como Massaguaçu, Getuba, Tinga, Poiares, Travessão, Jaraguá, Jaraguazinho, Vapapesca, Pegorelli, Barranco Alto, Morro do Algodão, entre outros. Essa ocupação se dá em função de as áreas já urbanizadas serem valorizadas pela imobiliária veranista. (Padgurschi, 2000). No próximo tópico, de caracterização dos bairros, serão detalhadas suas singularidades.

A figura 15 mostra a ocupação urbana no início do século XX até aproximadamente 1950, na configuração não expandida do município, na qual apenas o centro e alguns assentamentos eram povoados. Neste período, o turismo não figurava como atividade econômica e social.

Figura 15 - Planta de Caraguatatuba em 1910



Fonte: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1919.

O ano de 1950 pode ser considerado o marco do desenvolvimento urbanístico e turístico local, já que a ocupação urbana começou a crescer a partir deste período, paralelamente aos investimentos imobiliários. A abertura da Rodovia dos Tamoios em 1939 e o título de Estância Balneária em 1947 podem ter contribuído para essa expansão urbana com foco no turismo. A tabela 3 apresenta a série histórica do processo de urbanização, com a ampliação gradual da área urbanizada a partir de 1940 até 1980.

Tabela 3 - Série histórica de 1940 a 1980 do povoamento de Caraguatatuba

Ano	Urbana	Rural	Total
1940	1.816	2.850	4.666
1950	1.724	3.705	5.429
1960	4.655	5.164	9.819
1970	13.121	1.942	15.063
1980	33.215	587	33.802

Fonte: IPEA, 2011 apud GIGLIOTTI, 2013

Nestes primeiros quarenta anos, pode-se observar com base nos dados, que a urbanização de Caraguatatuba se acentuou a partir da década de 1950, chegando a aproximadamente metade da população rural e urbana em 1960. A partir de 1970, a população rural não só diminuiu como a urbana já era aproximadamente 87% do município, chegando a quase 98% em 1980.

A partir de 1980, a população urbana cresceu intensamente até chegar em 2010, último censo do IBGE, com a população de 100.840 hab, conferindo a Caraguatatuba o título de cidade média. Na tabela 4 observa-se o crescimento demográfico.

Tabela 4 - Série histórica de 1980 a 2010 do povoamento de Caraguatatuba

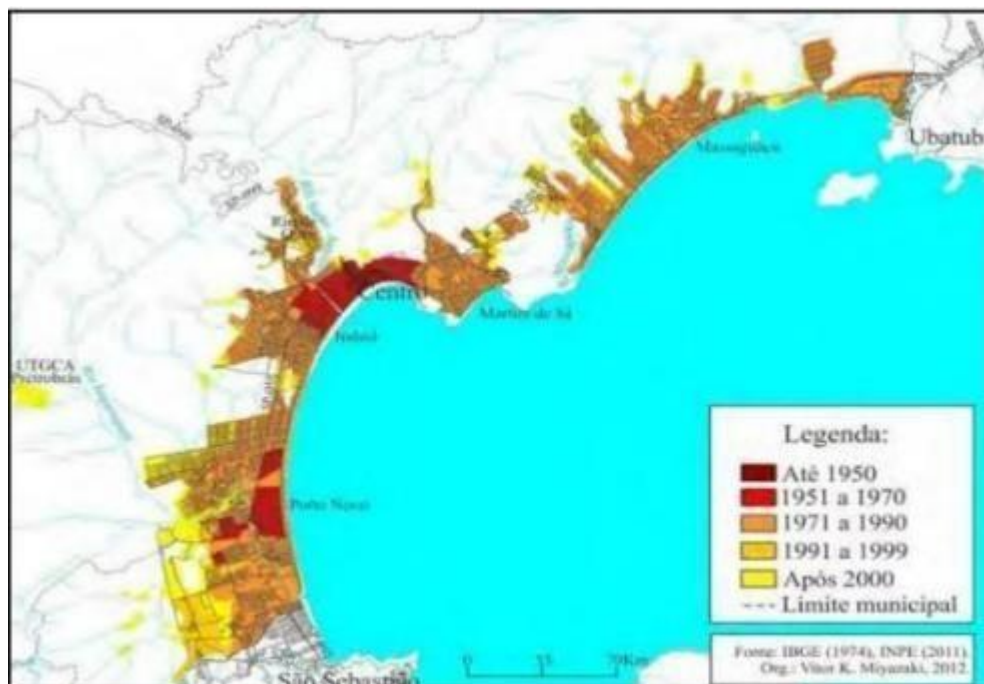
Ano	Urbana	Rural	Total
1980	33.215	587	33.802
1990	52.729	99	52.828
1996	63.627	3.771	67.398
2000	75.251	3.670	78.921
2007	85.105	3.710	88.815
2010	96.673	4.167	100.840

Fonte: IPEA, 2011 apud GIGLIOTTI, 2013

Uma das hipóteses pela qual a população rural sofreu um aumento acentuado pode ser pela expulsão dos moradores de áreas valorizadas do município para áreas de encostas do morro, próximas à Serra do Mar. Podem ser consideradas população rural pelos censos, mas participam das dinâmicas urbanas de Caraguatatuba.

A figura 16, elaborada por Miyazaki (2012) ilustra a expansão urbana entre 1950 a 2000. O que se resumia apenas à região central avança para outras partes do território, sentido São Sebastião ao sul e Ubatuba ao norte. Outra característica é a expansão rumo ao interior do município, sobretudo em encostas de morros próximas à Rodovia dos Tamoios (SP-099).

Figura 16 - Expansão da população urbana em Caraguatatuba



Fonte: IBGE (1974), INPE (2011) org: Vitor K, Miyazaki, 2012

O mapa indica que até 1950, apenas a região central estava ocupada. De 1951 a 1970, observa-se a ocupação no núcleo urbano próximo ao centro, conforme discutido anteriormente. São os bairros de Sumaré, Estrela D'Alva e Indaiá, por exemplo. Também pode-se notar a expansão em torno do bairro de Porto Novo, que recebeu a instalação de colônias de férias, aspecto que também nos interessa por indicar uma perspectiva específica de planejamento turístico. De 1971 a 1990 e 1991 a 1999, a ocupação avançou sobre a zona norte em bairros como Martin de Sá, Massaguaçu, Tabatinga e também na zona periférica como Rio do Ouro, 22 Jaraguazinho, Travessão, entre outros. Finalmente em 2000, a mancha urbana ocupa áreas interioranas, próximas à Serra do Mar.

A chegada das colônias de férias foi igualmente considerada um marco no desenvolvimento urbano. O bairro do Porto Novo recebeu os investimentos subsidiados para a formação das Colônias de Férias, pelos mais diversos

sindicatos. Outros investimentos chegaram, atribuindo ao bairro um perfil mais afeito ao turismo social.

Na perspectiva de Almeida:

"turismo social é aquele fomentado sócio politicamente pelo Estado e organizado por entidades da sociedade civil (assistenciais, profissionais ou outras) com objetivos claramente definidos de recuperação psicofísica e de ascensão sociocultural dos indivíduos, de acordo com os preceitos da sustentabilidade, que devem estender-se às localidades visitadas" (Almeida, p. 128, 2001)

Na década de 1980, os processos de verticalização do município começaram a ocorrer no Centro nos bairros de Martim de Sá, Indaiá e Palmeiras. Segundo a Secretaria: "A região tornou-se não só área de lazer, mas também alternativa de investimento no setor econômico, turístico e imobiliário pelas classes dominantes das regiões circundantes: São José dos Campos, Campinas, Grande São Paulo e o próprio setor sul do Estado do Rio de Janeiro" (Secretaria, p. 93, 1996).

Pode-se afirmar que Caraguatatuba foi submetida a uma urbanização turística. Para Luchiari (1998):

"As cidades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização, porque elas são organizadas não para a produção, como o foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços e paisagens. Enquanto - desde a Revolução Urbana - as cidades eram construídas para a produção e para as necessidades básicas, estas cidades erguem-se unicamente voltadas para o consumo e para o lazer. Este é um dos motivos que levou alguns autores a considerarem as cidades turísticas como um exemplo expressivo de cidade pós-moderna (Mullins, 1991 *apud* Luchiari, 1998, p. 17)."

6 - Contexto Regional do Litoral Paulista

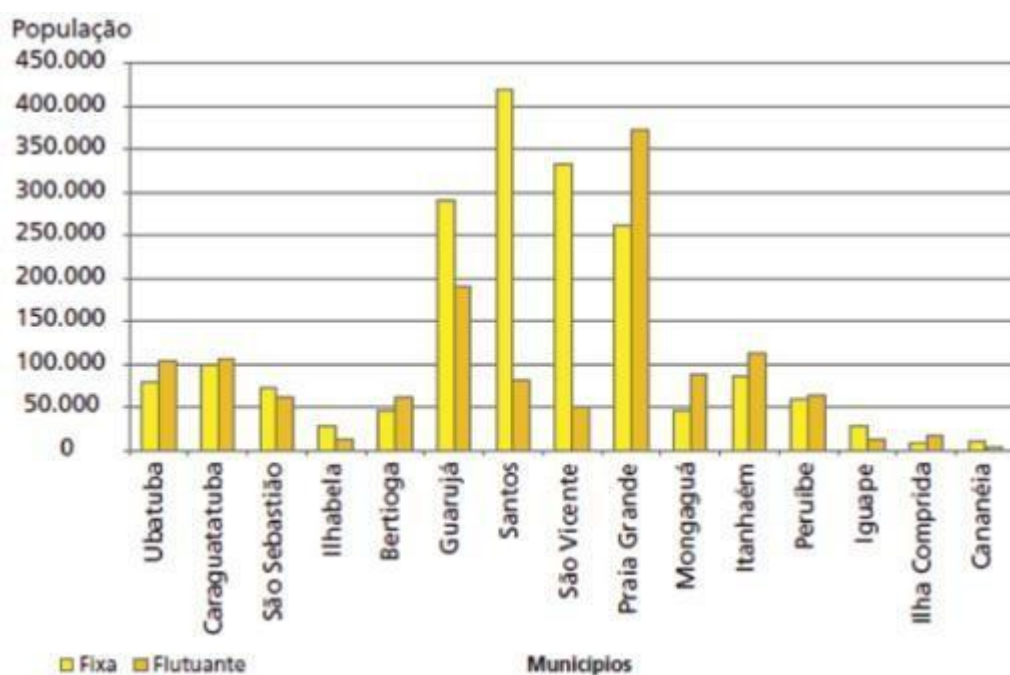
Com o turismo consolidado no Litoral Paulista, alguns impactos precisam ser considerados:

a) A população sofre um aumento repentino e de forma flutuante devido à presença de turistas com segundas residências, sobrecarregando a infraestrutura urbana e as ofertas de equipamentos que são compartilhados com o morador local em períodos de alta temporada. Em contrapartida, os equipamentos e infraestruturas se encontram ociosos em baixa temporada;

b) A forma com a qual o desenho urbano foi pensado para esses municípios provocou uma profunda desigualdade socioespacial que divide a cidade em muros físicos e simbólicos. A divisão de classes se correlaciona com a divisão entre morador e turista.

A despeito da característica populacional do Litoral Paulista, incluindo Baixada Santista, Litoral Sul e Norte, a figura 17, elaborada pelo Instituto Pólis (2013) ilustra a relação entre a população permanente e flutuante.

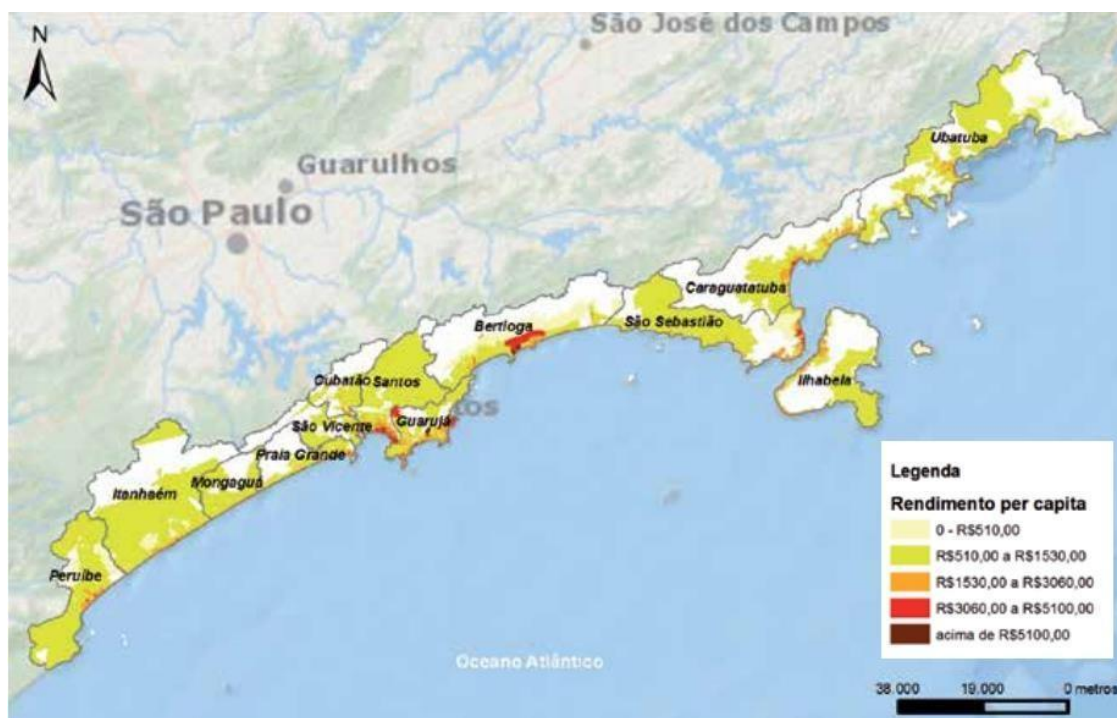
Figura 17 - Relação entre população permanente e flutuante no Litoral Paulista



Fonte: IBGE (2010), elaborado por Instituto Pólis (2013)

Em relação aos rendimentos nominais médios da população, segundo o censo do IBGE (2010), é possível verificar que a população que ocupa as faixas litorâneas, ou seja, de uso ocasional, detém maior renda em detrimento a população local, que costumeiramente habita a parte interior dos municípios, conforme figura 18.

Figura 18 - Rendimentos Nominais Médios dos Responsáveis pelos Domicílios Segundo Setores Censitários



Fonte: IBGE (2010), elaborado por Instituto Polis (2013)

Diante desse panorama histórico acerca da ocupação urbana das regiões discutidas, é inevitável que conflitos sociais possam emergir, dentro da natureza contraditória dessa atividade econômica. O capítulo II se propõe a discutir o que é o fenômeno de turismo de segunda residência, seus impactos sociais, ambientais e culturais nas cidades turísticas.

CAPÍTULO II – TURISMO DE SEGUNDA RESIDÊNCIA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO LITORAL PAULISTA: PERSPECTIVA TEÓRICO-PRÁTICA

Este capítulo propõe discutir as principais correntes teóricas que fundamentam os estudos turísticos urbanos. Valem-nos da interdisciplinaridade entre turismo, geografia, sociologia e urbanismo para a construção do referencial teórico que envolve a relação entre segregação socioespacial e o turismo de segunda residência.

Tendo em vista o conceito central do trabalho, **segregação**, tomamos por referência o trabalho de Ribeiro (2021), para quem a segregação socioespacial brasileira e latinoamericana é historicamente definida pelo modelo centro-periferia.

Brunet, Ferras e Théry (1993) apud Vasconcelos, (2004), definem a segregação como o processo da divisão social e espacial de uma sociedade em unidades distintas. Em outras palavras, classes sociais, e por vezes étnicas, não residem ou não dividem o mesmo espaço dentro de uma sociedade. Para Zoido et al (2000) apud Vasconcelos (2004), segregação urbana é definida como a ação de separar a população dentro da cidade de acordo com suas características socioeconômicas, étnicas e raciais.

A urbanização turística do Litoral Paulista, conforme foi explicitado no capítulo I, se espalha ao longo da região central, próximo à orla e reproduz este modelo centro-periferia. Nesta área das cidades considerada central, observa-se a presença de equipamentos turísticos, de lazer e consumo somados à infraestrutura urbana consolidada. No entanto, nas áreas mais distantes e pouco integradas ao turismo, o que se observa é a ausência desses equipamentos e, por vezes, carência de infraestrutura básica, bem como maior exposição a desastres ambientais. Em função dessa diferenciação no padrão de ocupação dos espaços das cidades, buscamos observar e compreender a quais dinâmicas esta segregação está associada, já que se trata de municípios cujo modelo de ocupação territorial se relaciona intimamente com o processo de urbanização turística.

Segundo Luchiari (1998), as cidades turísticas criaram uma forma diferente de urbanização, porque diferentemente das cidades industriais, criadas para a produção, as turísticas foram criadas para o consumo de bens e serviços. Em outras palavras, são cidades construídas, ou reconstruídas para o consumo do lazer. Portanto, são espaços dedicados ao consumo da paisagem como atrativo - praias, parques e sua economia dependem desse consumo para funcionar.

O crescimento dessa economia terciária está ancorado no processo de desindustrialização do capital nas cidades (Smith, 2007), no qual fábricas e galpões foram substituídos por escritórios, lojas, restaurantes, tecnologia e demais serviços, como os que nos interessam aqui, associados ao turismo e ao lazer.

Quando se fala em urbanização turística, vale lembrar o que foi apresentado no capítulo I, que no Litoral Paulista é grande a presença de segundas residências, fenômeno que para Olga Tulik (1995) consiste na ocupação ocasional do território por parte de turistas que, apesar de não morarem fixamente na cidade, demandam infraestrutura de mobilidade, saúde, educação, segurança, bem como serviços de bens e consumos voltados ao turismo e lazer. Trata-se, portanto, de uma demanda

turística que pretende residir de maneira ocasional no território por meio da aquisição de propriedades residenciais, não usufruindo de equipamentos de hospedagem - hotéis, pousadas - e impactando o setor imobiliário local, que precisa se mobilizar para atender a demanda de residentes.

O turismo de segunda residência no Litoral Paulista é assim um importante vetor da produção do espaço urbano com sua dinâmica particular espalhando-se por boa parte do litoral brasileiro, angariado à intensa atividade imobiliária ligada sobretudo à transição do capital industrial para o financeiro, que marca o estágio atual da globalização. Quanto às motivações para a ocorrência deste fenômeno, o turista, quando utiliza um domicílio de uso ocasional, estabelece vínculos mais permanentes e menos fugazes com o espaço, em função do retorno frequente ao mesmo lugar (Sánchez, 1991, p.217 apud Sabino, 2012, p. 72), não obstante provoca efeitos colaterais no território.

Outro conceito fundamental é o da gentrificação, processo que consiste na mudança do perfil socioeconômico de um bairro mediante processos de renovação urbana em centros urbanos europeus e norte-americanos (Glass apud Smith, 2006). Conforme buscaremos demonstrar, trata-se de um processo de urbanização turística que se aproveita dos atributos da praia para gerar renda associada à produção de imóveis dedicados ao uso turístico ou, em outras palavras, para o uso ocasional de turistas veranistas.

1 Aspectos conceituais

Os conceitos de espaço e tempo têm forte ligação com o estudo de um fenômeno social, seja o turismo ou a urbanização de uma cidade turística. A cidade é, per se, produto de processos socioespaciais caracterizados por Vasconcelos (2004) por três noções: as ligadas ao espaço, ligadas ao indivíduo e ligadas a indivíduos e espaço. Assim, em cada parte da cidade observa-se diferentes processos socioespaciais, como por exemplo centralização, gentrificação, segregação, fragmentação, entre outros. Em uma ordem capitalista, outros elementos atuam diretamente para que os processos internos se acentuem, como por exemplo a globalização.

Tendo essa premissa como base, é possível olhar para o Litoral Paulista e identificar, analisar e compreender as diferentes camadas que compõem os

municípios ao longo do tempo, sobrepondo processos socioespaciais ali desenvolvidos ao longo das suas histórias, desde o início do desenvolvimento turístico até sua consolidação como importante vetor econômico das cidades atualmente.

O termo segregação é um conceito-chave para compreender a formação do espaço urbano de Caraguatatuba. Segundo Marafon (1996), a Escola de Chicago, primeiro movimento dentro da sociologia a discutir o termo, considera:

segregação como processo de seleção que ocorre em uma comunidade urbana, resultante, basicamente, mas não exclusivamente, da competição econômica que determina a distribuição ecológica da população na cidade. Seria uma concentração de grupos populacionais, dentro de um dado território, sendo a expressão espacial de área natural⁶” (Marafon, 1996, p. 154).

Para a Escola de Chicago, o crescimento da cidade ocorre de maneira concêntrica, ou seja, do centro para a periferia, composta por vários centros. Burgess (1974), da Escola de Chicago, apresenta um modelo de cidade onde: a área I seria o centro da cidade e todas as relações de centralidade da vida urbana; a área II representaria a zona de transição, caracterizada pela valorização dos imóveis devido à proximidade do centro; a área III abrigaria os pequenos apartamentos, com comércio, para classe trabalhadora, enquanto a área IV e V seriam as residências da classe média e os subúrbios.

Esse modelo é aplicável à realidade de Chicago, grande centro urbano do meio-oeste dos Estados Unidos. Entretanto, o que se pretende dizer ao trazer esse modelo é: sua abordagem tem como objetivo tratar a sociedade por aspectos biológicos e simbólicos. Em outras palavras, a luta dos indivíduos em sobreviver e se perpetuar no espaço.

Apesar da importância da Escola de Chicago ao propor o conceito de segregação aos estudos urbanos, há limitações de ordem epistemológica, na concepção de Marafon (1996). Primeiramente, os teóricos da escola consideraram apenas as questões de continência natural. A luta pela sobrevivência da espécie humana por meio do darwinismo social. Portanto, segundo Gonçalves (1989) apud Marafon (1996), a Escola de Chicago desconsiderou dois agentes fundamentais nas suas análises: ausência do Estado e de processos sociais gerais. Apesar das lacunas apresentadas, essa escola inaugura a discussão nos estudos urbanos.

⁶ A cidade era um meio natural, onde ocorreriam os processos ecológicos que poderiam ser estudados pelas mesmas técnicas e perspectivas utilizadas no estudo da natureza.

A revisão da análise sobre o espaço urbano se dá por meio dos marxistas, que questionavam a tese de que a segregação era uma ordem natural. Para a escola marxista, segregação pode ser definida como produto final das contradições das relações sociais, a luta de classes, expressas na articulação e estruturação do espaço urbano. Castells (1983) afirma que:

[...] a distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e há uma estratificação urbana correspondente a um sistema de estratificação social e, no caso em que a distribuição social tem uma forte expressão espacial, ocorre a segregação urbana. (Castells, 1983, p. 210).

Em outras palavras, a cidade é espaço simbólico da luta de classes em espaço urbano, no qual a classe dominante dita as regras do desenvolvimento da cidade. Embora o espaço hoje seja tratado como mercadoria, antes ele expressa valores sociais, culturais e econômicos distintos, definidor de identidade e memória entre as práticas sociais pertencentes a cada classe social. A existência de bairros da elite, onde a burguesia performa seu modo de ser e enxergar a realidade. O bairro da classe média, que segue a ordem de sua classe social, e os bairros operários, igualmente caracterizado por sua cultura própria.

Entretanto, o processo de segregação não ocorre arbitrariamente sem propósito. Para Castells (1983), é um processo amparado por políticas públicas de habitação, que aumentam a segregação. Ou seja, o papel do Estado é fundamental para definir o espaço urbano. É papel do Estado respaldar sua ação por meio de legislações e fiscalizações do urbanismo da cidade.

Também Castells argumenta que o papel das classes dominantes é igualmente fundamental para a ocorrência do processo. Essa classe em específico é detentora de representatividade junto ao legislativo - ou seja, as políticas municipais - e da imprensa local. Portanto, é uma classe capaz de cooptar a opinião pública a seu favor, bem como legislar para seus próprios interesses, como um lobby. Por meio destes mecanismos as classes dominantes se apropriam do ordenamento espacial da cidade. Ocupam os lugares mais infraestruturados enquanto empurra as classes populares para áreas insalubres, perigosas, distantes e desprovidas de infraestrutura urbana. O acesso ao espaço urbano é assim, desigual e injusto, que submetido à ordem socioeconômica, amplia ainda mais o processo de segregação socioespacial.

Santos, portanto, define o processo desta forma:

[...]existem duas ou diversas cidades dentro da cidade. Este fenômeno é resultado da oposição entre níveis de vida e entre setores de atividade econômica, isto é, entre classes sociais. (Santos, 1986, p. 185)

As cidades dentro da cidade, conforme diz Milton Santos, é fruto da diferença de acesso ao espaço, por razões econômicas. A desigualdade presente força um processo de desarticulação espacial, o que leva à disputa. Para Villaça (1998), a segregação é fruto da disputa pela localização entre classes. É um processo dialético dinâmico que segrega e se auto segrega no espaço. São construídos muros simbólicos ou físicos.

Laval e Dardot (2017) refletem sobre a participação cidadã na democracia, dos sujeitos que supostamente deveriam estar à frente das tomadas de decisão do Estado e que, por uma lógica de natureza do capital, são excluídos do processo. Para os autores, o Estado age em conjunto com o mercado. Deixa de ser um instrumento de institucionalização dos interesses coletivos e torna-se “empreendedor”, ao impor sua lógica ao bem comum. Os cidadãos tornam-se assim, consumidores, afastando-se de uma maior participação política. Os cidadãos estão desprovidos de poder deliberativo e por essa lógica, sem voz diante das ações do Estado. No Litoral Paulista, durante seu processo de desenvolvimento turístico, a perspectiva do empreendimento turístico se sobrepôs aos interesses dos cidadãos.

Em um sistema capitalista, a cidade - ou o direito de se viver nela- se torna mercadoria, propriedade privada do indivíduo, diferenciada por meio da renda. A renda é fundamental para a diferenciação, já que cada cidadão carrega consigo uma gama de capitais simbólicos que o permite ou não, adquirir aquela propriedade. Essa relação é baseada no valor de troca, no acúmulo de capital por meio da compra e venda da propriedade.

O fator propriedade privada tem como significado a divisão da cidade, por meio de lotes diferenciados entre si. Concorde-se com a afirmação de Carlos (2020):

“Assim, a segregação vivida na dimensão do cotidiano (em que se manifesta concretamente a concentração da riqueza, da propriedade e do poder que daí decorre) apresenta-se, inicialmente, como diferença, tanto nas formas de acesso à moradia (como a expressão mais evidente da mercantilização do espaço urbano), quanto em relação ao transporte urbano como limitação de acesso às atividades urbanas (como expressão da separação do cidadão da centralidade), bem como pela deterioração/cercamento/diminuição dos espaços públicos (como expressão do estreitamento da esfera pública). Essa diferenciação ganha realidade como separação/apartamento, condicionando as relações sociais,

assim como o modo como cada cidadão se apropria do espaço. Essa diferença revela-se numa apropriação privada determinada pela distribuição da riqueza, portanto na posse da riqueza gerada sob sua forma privada envolvendo, diferencialmente, toda a sociedade” (Carlos, 2020, p. 415)

O processo acima segue a lógica econômica que impulsiona o turismo na geração de valor no município na contemporaneidade. No Litoral Paulista se estabelece o chamado turismo balneário baseado na segunda residência.

O turismo de segunda residência⁷ é uma tendência turística que consiste na habitação ocasional presente ao longo do litoral brasileiro. É um fenômeno ainda pouco estudado nos campos de estudo do turismo, da sociologia, do urbanismo, ganhando alguma relevância a partir dos estudos de Olga Tulik, geógrafa brasileira dedicada ao estudo do turismo.

A urbanização do litoral brasileiro ganha volume com a valorização do espaço para fins de lazer ligadas ao segmento de sol e praia, bem como suas atividades esportivas e econômicas. O processo histórico de ocupação do espaço para fins de lazer e turismo, apresentado no capítulo anterior, definiu o modelo de urbanização do Litoral Paulista *pari passu* à configuração segregada dos municípios.

As primeiras tendências desse fenômeno no Brasil podem ser vistas no início do século XX na antiga capital, Rio de Janeiro, com a construção da Via Litorânea em 1904, prática higienista que removeu cortiços e demais moradias populares dessa zona, realocando a população para zonas longínquas ou instáveis, como os morros. No local, residências fixas e secundárias voltadas à prática de lazer e turismo foram estabelecidas (Claval, 2004). Em São Paulo, podemos destacar a Baixada Santista, como um dos primeiros núcleos receptores desse tipo de turismo de sol e praia. Já na metade do século XX, o fenômeno é alimentado pela especulação imobiliária e pelos processos de verticalização. No Litoral Norte, observa-se majoritariamente processos de horizontalização em detrimento da verticalização, embora existam alguns poucos bairros verticalizados.

A rápida urbanização orientada pelo turismo é favorecida pela decadência de modos produtivos anteriores - como agricultura, pesca extrativista, e mesmo a industrialização - de modo que a economia de serviços e de bens simbólicos se faz cada vez mais presente com o processo de desindustrialização.

⁷ A segunda residência refere-se a uma tipologia de imóvel que é utilizada pelos seus ocupantes somente em feriados, finais de semanas ou férias, periodicamente (Fonseca, Lima, 2012, p. 334)

Até o século XIX, viver próximo do mar não expressava o status social, ao contrário, era a população marginal que ocupava zonas litorâneas brasileiras. Atualmente, conforto e qualidade de vida estão associados ao "morar na praia", agregando novos valores à esta região e aumentando a disputa pelos espaços da cidade. Dolffus *apud Vieira (2008)* afirma que:

“[...]o turismo causou mudanças profundas, ele mudou nosso olhar sobre o mar, as montanhas, as paisagens, sobre os valores; os valores do ócio transmitiram-se através de gerações privilegiadas e foram transmitidas às 'estrelas' de todo tipo” (Dolffus *apud Vieira, 2008, p. 84*).

O Litoral Paulista constitui uma zona de expansão dedicada ao consumo do lazer e do turismo para as regiões do Vale do Paraíba, Região Metropolitana de São Paulo e Vale do Ribeira, majoritariamente. Uma área de recreação para as classes média e alta dessas duas regiões, que hoje são marcadas pela economia de serviços e pela tecnologia. Neil Smith (2007) afirma que a desindustrialização provoca, ainda de maneira incipiente, a reestruturação urbana dos territórios.

“A conclusão lógica da atual reestruturação, que permanece hoje incipiente, seria um centro urbano dominado por funções executivas, financeiras e administrativas de alto nível, habitações para a classe média e classe média alta, e um complexo de hotéis, restaurantes, cinemas, lojas e espaços de cultura oferecendo lazer a esta população. Em resumo, poderíamos esperar a criação de uma área de recreação burguesa, a Manhattanização social da área central para combinar com a Manhattanização arquitetônica que renunciou a estrutura de empregos em transformação. A provável consequência disto é um deslocamento substancial da classe trabalhadora para os subúrbios mais antigos e para a periferia urbana.” (Smith, 2007, p. 28)

No Litoral Paulista, o cotidiano é afetado por esse fenômeno, que tem estreita relação com a atividade imobiliária. A ação do mercado imobiliário pode ter sido facilitada por políticas públicas que, ao visarem o desenvolvimento do turismo, indiretamente, têm levado ao quadro de segregação observado atualmente. Estes aspectos são analisados no capítulo III, tendo por subsídio documentos orientadores do desenvolvimento urbano dos municípios envolvidos.

CAPÍTULO III – IMPACTOS DO TURISMO NO MERCADO IMOBILIÁRIO E HABITAÇÃO

Este capítulo trata da caracterização da desigualdade socioespacial no Litoral Paulista, para qual valemo-nos do mapeamento dos bairros definidos como turísticos e não turísticos dos municípios discutidos, de maior e menor renda, localização e acesso à equipamentos de infraestrutura e turismo, proximidade a áreas de risco.

A análise se circunscreve a Santos, na Baixada Santista e Caraguatatuba, no Litoral Norte, devido à riqueza de documentos disponíveis para a análise desses municípios, em relação aos demais. Além do mais, Santos exerce protagonismo na Baixada Santista e Litoral Sul na medida em que Caraguatatuba é protagonista no Litoral Norte, não só por conterem a maior população em suas respectivas regiões, mas também devido aos equipamentos urbanos que atendem ambas macrorregiões.

Foram utilizadas imagens de satélite e mapas para localizar, demonstrar e caracterizar os bairros. No caso de Caraguatatuba, também foram utilizados documentos do Arquivo Municipal Arino Sant'anna de Barros, de Caraguatatuba, para conhecer agentes históricos dos processos de construção dos bairros em Caraguatatuba. Além disso, registros fotográficos retirados do Google Maps, do arquivo e autorais. Para o município de Santos, utilizamos o Website Novo Milênio, de iniciativa da sociedade civil, que arquivava documentos importantes da história da cidade.

Outra ferramenta utilizada para a contextualização do cenário imobiliário em Caraguatatuba foram os sites Agente Imóvel, que referencia o valor do metro quadrado dos bairros (a maioria são bairros turísticos de maior valorização fundiária) e o ImovelGuide, onde foram calculados o valor do metro quadrado dos bairros que não estavam elencados no primeiro site. No arquivo histórico não há registro do valor dos imóveis em outras épocas, apenas material publicitário. Portanto, foi impossível comparar o valor imobiliário dos bairros em suas diferentes etapas de desenvolvimento.

3.1 Santos

Santos é zoneada pelo Plano Diretor pela Zona Portuária, Zona Noroeste, Zona de Morros, Zona Central, Zona Intermediária, Zona da Orla e Zona de Preservação Paisagística. A Zona Portuária compreende ao Porto de Santos, os galpões logísticos e centros de distribuição, portanto trata-se de uma zona industrial e pouco habitada. A Zona Noroeste é uma região suburbana caracterizada pela habitação horizontal que abriga 120 mil habitantes, aproximadamente 30% do município, e seus moradores são de classe média.

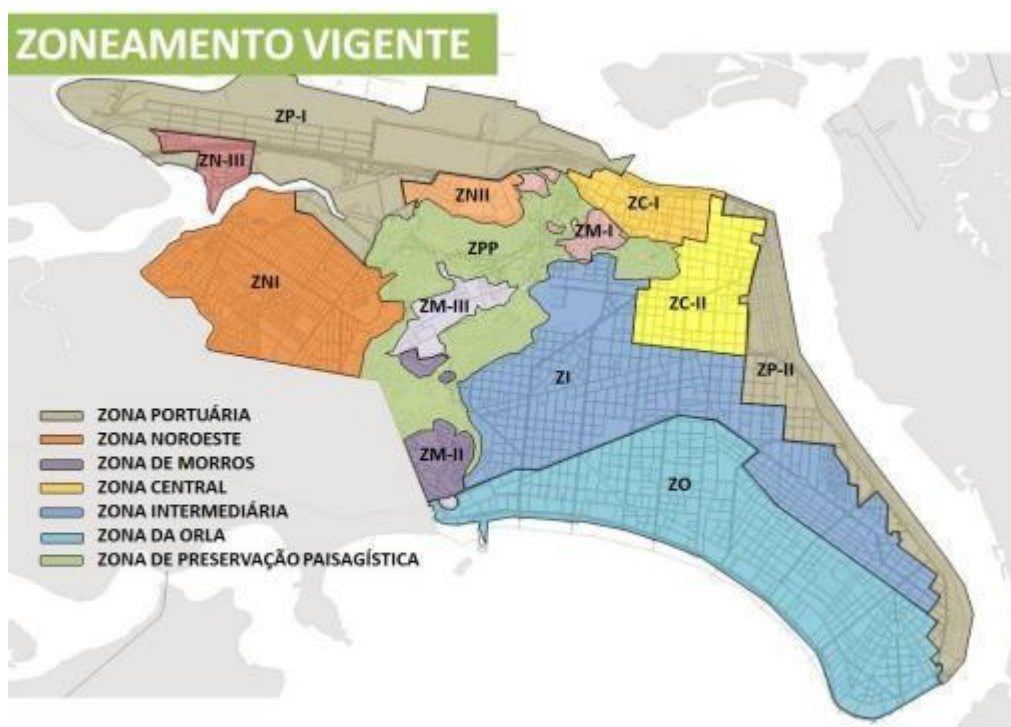
Já a Zona de Morros é uma região complexa, porque sua principal característica são bairros que se prostram em encostas de morros, com alguns

imóveis em condição irregular, em regiões de risco, por uma população de classe média baixa e classe trabalhadora, historicamente excluída pelas modernizações empreendidas em Santos.

A Zona Central, centro de uma discussão de revitalização, é uma região histórica e comercial, com forte potencial turístico, porque abriga grande parte do patrimônio histórico material do município. Ocorrem discussões para a melhoria da região e o seu uso turístico, além da recuperação da habitabilidade do bairro. A Zona Intermediária abriga bairros residenciais de classe média mais verticalizada e está entre a orla e o centro. A Zona de Proteção Paisagística é remotamente habitada e se caracteriza pela vegetação da Serra do Mar e por ocupações irregulares.

Por fim, a região de maior interesse turístico, a Zona da Orla é caracterizada pela forte verticalização e a presença de condomínios residenciais de alto padrão, modernos e de grande porte, bem como os bairros com o metro quadrado mais bem avaliado no município. A figura 19 representa o zoneamento definido pelo Plano Diretor Municipal de Santos e ilustra com maior exatidão a divisão do zoneamento santista.

Figura 19 - Zoneamento vigente do atual Plano Diretor de Santos



Fonte: Prefeitura de Santos, 2022

A figura 20, extraída do *AgenteImóvel* ilustra o valor atual do metro quadrado dos bairros mais valorizados de Santos. São bairros alvo de investimentos imobiliários sobretudo devido a sua característica turística, pois são bairros que estão localizados na Zona da Orla, em áreas abundantes em serviços e equipamentos turísticos, bem como boa infraestrutura e mobilidade urbana.

Figura 20 - Variação do valor do m² nos bairros santistas

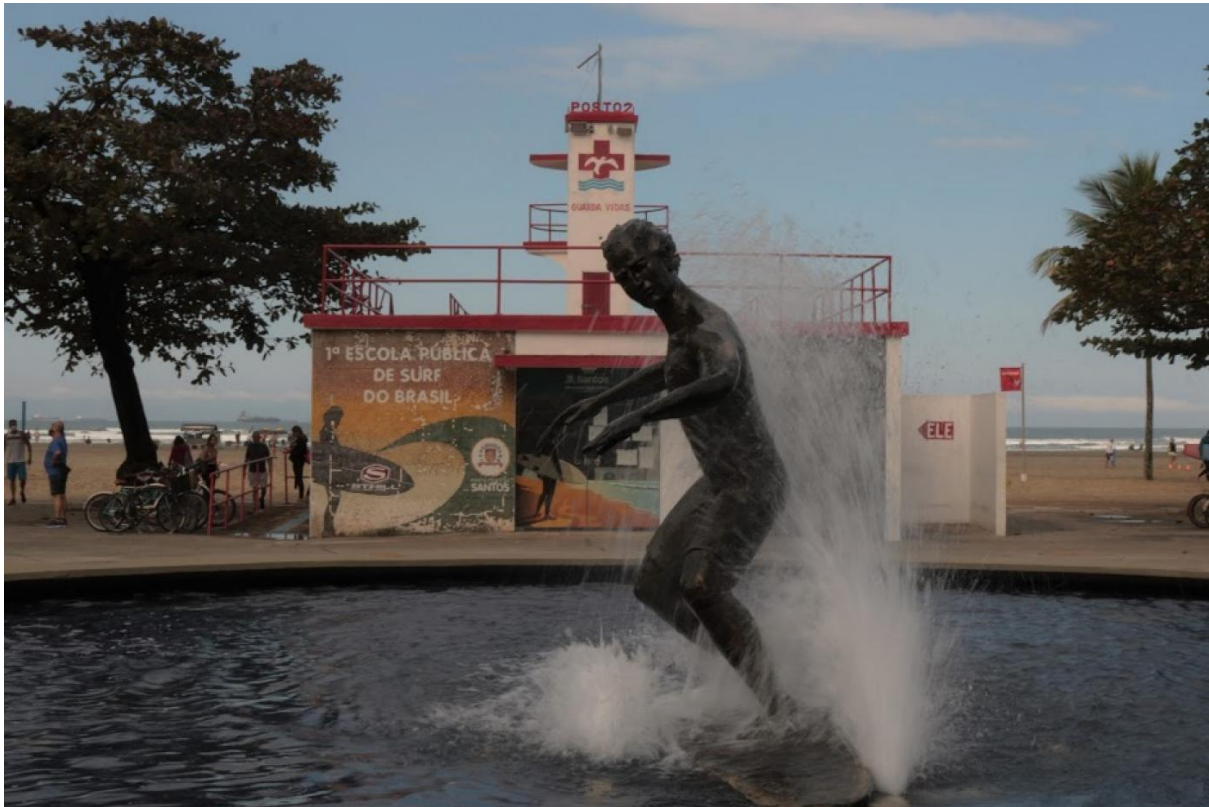
Bairro	Alteração Mensal	Preço/M ²	Preço médio
Pompéia	+0.13%	R\$ 7.938	R\$ 1.040.248
Gonzaga	+1.16%	R\$ 7.931	R\$ 1.135.253
Boqueirão	+1.41%	R\$ 7.702	R\$ 1.135.303
Ponta da Praia	+1.48%	R\$ 7.597	R\$ 1.200.430
Aparecida	+1.81%	R\$ 7.446	R\$ 1.092.812
José Menino	+1.18%	R\$ 7.074	R\$ 725.640
Embaré	+1.71%	R\$ 6.996	R\$ 1.028.625

Fonte: Agente Imóvel, 2023

Pompéia é um bairro turístico famoso em Santos, conhecido pela ampla oferta turística e imobiliária. O maior atributo do bairro se dá à presença de condomínios verticais de alto padrão de frente para o mar e pela localização entre os canais 1 e 2, com importantes equipamentos de lazer e turismo, como o Hotel *Park Inn by Radisson* e a Praça do Surfista, conhecida também como Escola Pública de Surf. Além disso, o bairro conta com supermercados e restaurantes que atendem moradores e turistas. É considerado o bairro mais valorizado da cidade, com o preço do metro quadrado médio avaliado em R\$ 7.938.

As figuras 21 e 22 mostram detalhes dos atributos do bairro, que o tornam atrativo para o turismo e o mercado imobiliário.

Figura 21 - Fotografia da Escola Pública de Surf



Fonte: Prefeitura de Santos, 2023

Figura 22 - Fotografia do Atlantica Hotel Park Inn



Fonte: Atlantica Hotel, 2023

O Bairro do Gonzaga é um tradicional bairro turístico no município santista e densamente povoado. Composto não apenas por altos edifícios verticais, mas também por deter a maior parte dos equipamentos de lazer e cultura, como os *shopping centers* Parque Balneário - construído em cima do antigo Hotel Parque Balenário discutido no primeiro capítulo - e Miramar Shopping, o cinema de rua Cine Arte Posto 4 e uma eficiente infraestrutura urbana que atende a população do bairro com escolas e hospitais. Caracterizado como classe média alta e classe alta, fundamentalmente, é o segundo bairro mais caro do município, com o metro quadrado médio avaliado em R\$7.731.

As figuras 23 e 24 ilustram alguns desses equipamentos.

Figura 23 - Fotografia do Shopping Parque Balneário



Fonte: Shopping Parque Balneário (2021)

Figura 24 - Fotografia do Cine Arte Posto 4



Fonte: Prefeitura de Santos (2021)

O Bairro da Ponta da Praia delimita Santos com Guarujá por meio de um sistema de balsas. É um bairro extremamente verticalizado, como todos os demais bairros da Zona da Orla, qualificados para a atividade turística. Ademais, o bairro foi submetido a obras de revitalização em seus principais atrativos turísticos, como o Mercado de Peixe de Santos e o Pier da Ponta da Praia. Como equipamentos turísticos, nota-se o Hotel Sheraton, com serviço de alto padrão, o Clube de Regatas Vasco da Gama de Santos, Museu da Pesca e abundante infraestrutura urbana com foco em serviços, conforme figuras 25 e 26. Valor do metro quadrado médio está avaliado em R\$ 7.449 reais, sendo o quarto bairro mais bem avaliado pelo mercado imobiliário.

Figura 25 - Fotografia do Mercado de Peixe



Fonte: Thiago d'Almeida, A Tribuna, 2021

Figura 26 - Fotografia do Pier da Ponta da Praia



Fonte: Prefeitura de Santos, 2021

Conforme vimos, os bairros que pertencem à Zona da Orla são dotados de equipamentos turísticos e urbanos, são habitados por cidadãos e turistas de maior renda e foram historicamente beneficiados pelo advento do turismo de massas. Contudo, o Centro de Santos, que outrora fora o coração da atividade econômica da

cidade, durante o auge da economia cafeeira e portuária, sofre um gradativo esvaziamento e uma consequente degradação.

Com a mudança de paradigma econômico em meados de 1960, a atividade industrial logística perde protagonismo para o turismo de massas e o mercado imobiliário. O conceito de “centro” é substituído pelo de ‘policentralidade’, na medida em que o cerne da atividade econômica se desloca a outros polos do município. Em outras palavras, o centro da atividade econômica santista se desloca simbolicamente para a Zona da Orla. Portas (2003) reflete sobre a problematização do termo “centro” para os estudos urbanos.

“Ultrapassar o dilema obriga a situar a perda do monopólio do centro no percurso da cidade monocêntrica para a urbanização policêntrica. Não é o risco dessa “perda” que está em causa, mas sim: - o processo mais ou menos longo de ajustamento do centro às novas lógicas de produção, de organização e de vivência dos novos territórios urbanos (sem perder o valor simbólico e iconográfico, mas implicando um reajustamento funcional); - a dificuldade em reconhecer o (s) “lugar (es)-centro” nas centralidades emergentes onde se inscrevem novas dinâmicas de polarização (condição necessária para identificação do centro em qualquer lugar da geografia ou da história das cidades), mas onde não se reproduzem as mesmas formas canônicas dos centros “históricos”; - o desafio que está implícito na construção de um “sistema de centralidades” (que inclui o centro antigo) como estratégia de vertebração das novas conurbações” (PORTAS, 2003, p. 98).

Este deslocamento simbólico do centro ressignifica a territorialidade, que passa a exercer uma função mais comercial ligada à logística e serviços que atendem aos trabalhadores do local e perde a função residencial sofrendo uma degradação, seguido por um esvaziamento demográfico, com uma população que migra tanto para o novo centro quanto para zonas de risco.

A respeito desta degradação ocorrida em Santos, vale recuperar o que Villaça afirma:

“[...] degradação ou deterioração pela idéia dominante é o estado de ruína a que são deixados muitos edifícios dos centros tradicionais, em virtude de ter sido abandonado pelas burguesias que se mudou para novos centros. [...] A classe dominante [...] então cria a ideologia da “deterioração” que é uma versão da “naturalização” de um processo social [...] mas que ela não pode admitir. Em ambos os casos, a idéia que pretende transmitir é a de um processo natural, quer uma doença de plantas, quer o apodrecimento por velhice. A idéia de “decadência” também está associada a envelhecimento como processo da natureza. Com isso a ideologia dominante quer veicular a crença de que a ruína do centro é um processo natural decorrente de seu envelhecimento. [...] É claro que a ideologia dominante procura difundir a idéia de que, apesar dessa inexorabilidade, ela está fazendo tudo o que estiver a seu alcance para “salvar” o centro, para que este seja “revitalizado” e volte a ser como antigamente” (Villaça, 1999, p. 228-229).

O que ocorre em Santos hoje é um profundo debate acerca da revitalização do espaço portuário da cidade, inspirada em cidades como Buenos Aires na Argentina, Montevideu no Uruguai, Baltimore nos Estados Unidos, Bilbao na Espanha e Rio de Janeiro, como exemplo nacional do Porto Maravilha.

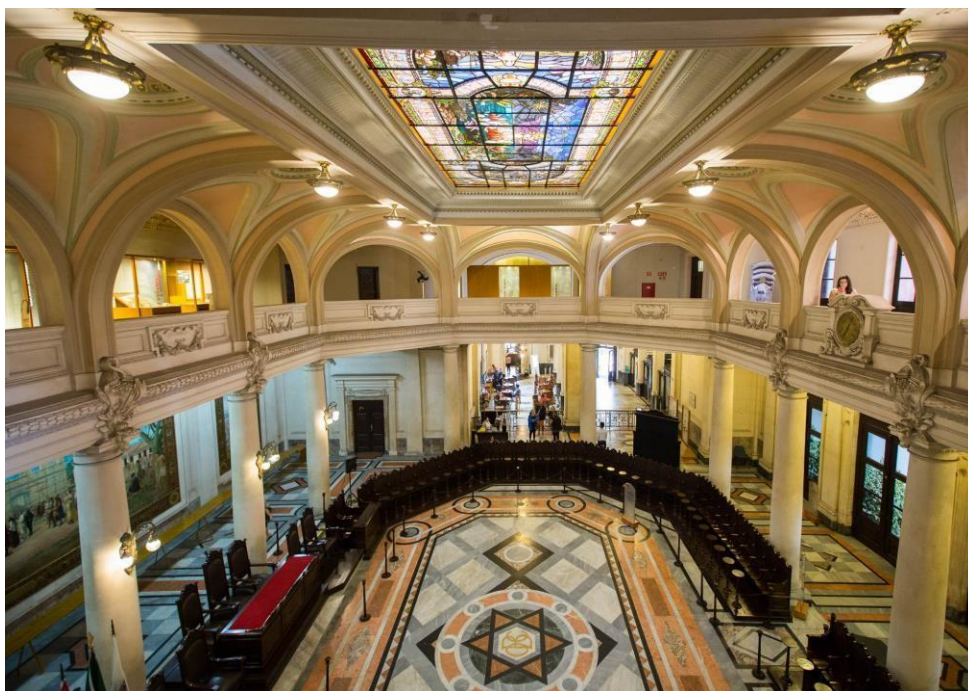
Isto dito, diversos eventos culturais ocorrem no centro de Santos, respaldados pela Lei Complementar 470/2003, o “Alegra Santos”, que dispõe sobre a realização de programas de revitalização e desenvolvimento da Zona Central. Além disso, equipamentos urbanos foram ressignificados para a atividade turística, a fim de “descentralizar” o turismo de sol e mar e introduzir ao turista a história e a cultura de Santos. Nesta zona, destacam-se a Estação do Valongo, que hoje funciona como Restaurante Escola “Estação Bistrô”, o Museu do Café, Alfândega da Receita Federal e a Rua XV de Novembro.

Figura 27 - Fotografia do Restaurante Escola Estação Bistrô, antiga Estação do Valongo



Fonte: Susan Hortas, Prefeitura de Santos (2019)

Figura 28 - Fotografia do interior do Museu do Café, antiga Bolsa Oficial de Café



Fonte: Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo (2019)

O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos, o CONDEPASA, instituído pela Lei Municipal 753/1991, é o agente responsável pela fiscalização do acervo histórico e cultural de Santos, bem como conduzir iniciativas e políticas que visam a recuperação, tombamento e salvaguarda da memória santista. Na composição, estão membros da sociedade civil, poder público e entes privados.

Conforme definição do art. 2 da referida lei:

“Artigo 2.º - Compete ao CONDEPASA:

- I- Definir a política municipal de defesa e proteção do patrimônio cultural e natural compreendendo o histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico, arquivístico, antropológico e genético do município;
- II- Deliberar sobre o tombamento de bens móveis e imóveis de valor reconhecido para Santos;
- III- Comunicar o tombamento de bens ao oficial do respectivo Cartório de Registro para a realização dos competentes assentamentos bem como aos órgãos estaduais e federais;
- IV- Definir a área do entorno do bem tombado a ser controlado por sistemas de ordenações especiais adequadas;
- V- Promover a estratégia de fiscalização da preservação e do uso dos bens tombados;
- VI- Adotar as medidas necessárias a que se produzem os efeitos do tombamento;

- VII- Em caso de excepcional necessidade, deliberar sobre as propostas de revisão do processo de tombamento;
- VIII- Pleitear benefícios para os proprietários de bens tombados;
- IX- Opinar sobre planos, projetos e propostas de qualquer espécie referentes à preservação de bens culturais e naturais;
- X- Manter permanente contato com organismos públicos e privados, nacionais e internacionais, visando à obtenção de recursos, cooperação técnica e cultural para planejamento das etapas de preservação e revitalização dos bens culturais do Município;
- XI- Manifestar-se sobre projetos, planos e propostas de construção, conservação, reparação, restauração e demolição, bem como os pedidos de licença para funcionamento de atividades comerciais prestadoras de serviços em imóveis situados em local definido como área de preservação e bens culturais e naturais, ouvido o órgão municipal expedidor da respectiva licença;
- XII- Promover a identificação, o inventário, a conservação, a restauração e a revitalização do patrimônio cultural e natural; XIII- Elaborar o seu Regimento Interno” (Santos, São Paulo, 1991).

Isto posto, o Conselho delibera acerca de todas as ações empreendidas pela Secretaria de Planejamento Urbano, a SEPLAN a fim de revitalizar a Zona Central. O Objetivo do Alegra Santos é:

Art. 5º

- I - reverter o processo de esvaziamento na área de abrangência do Programa;
- II - promover a preservação e recuperação do meio ambiente construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico de forma integrada à renovação do espaço, da paisagem e do desenho urbano;
- III - promover o adensamento sustentável e a renovação urbana nas áreas periféricas às Áreas de Proteção Cultural e ao longo das linhas de transporte público;
- IV - garantir a transição harmônica entre as Zonas Especiais de Renovação Urbana e as Áreas de Proteção Cultural;
- V - promover a revitalização urbana em sinergia com o aprimoramento das relações de cidadania;
- VI - propor a ampliação e a melhoria da rede de serviços públicos na área de abrangência do Programa, especialmente os de caráter social; O programa Alegra Centro e o desenvolvimento
- VII - promover e consolidar a área de abrangência do Programa como polo de desenvolvimento educacional, tecnológico, de inovação e de economia criativa;

VIII - desenvolver as potencialidades locais de modo a dinamizar as vocações do Centro Histórico de Santos para que se consolide como destino turístico e cultural no âmbito metropolitano, estadual, federal e internacional. (Santos, 2019)

E, segundo a Cartilha do Patrimônio Cultural, o Alegria Santos:

“O papel fundamental da lei do Alegria Centro é promover a ocupação da área de abrangência com usos que gerem desenvolvimento e revitalizem essa região, atraindo para o Centro ações de alto potencial econômico, criando emprego e renda para proprietários, empresários e a comunidade como um todo, tais como atividades de lazer e cultura, educacionais, comércio varejista, negócios do café, porto, petróleo e gás. Além disso, o Alegria Centro quer incrementar o uso noturno da área central, incentivando a instalação ali de danceterias, teatros etc., utilizando assim o potencial único na cidade de uma área praticamente desabitada, onde as atividades de lazer noturno causam pouco ou nenhum impacto de vizinhança” (Cartilha do Patrimônio Cultural. Condepasa, 2010).

Contudo, essas medidas não são suficientes para promover uma reocupação do Centro, e nem garantias de que essa zona poderá ser ocupada novamente pelo município com uma vida urbana residencial naquela região. Com erros e acertos criticados e apoiados pela esfera civil, não se pode negar que são iniciativas válidas para melhorar o bem estar social.

Diferentemente dessa realidade da Zona da Orla e da Zona Central, está a Zona de Morros, com alguns bairros em condições de maior negligência urbana, a exemplo do Morro de São Bento, bairro tradicional operário do município. São bairros construídos em zonas irregulares, em encostas de morros e suscetíveis a desastres ambientais e geológicos, como alagamentos e deslizamentos. Também são bairros densamente povoados e o morador tem menor renda, em relação às zonas turísticas de Santos. Segundo Lima:

Nota-se, no entanto, que tal ordenamento e disciplinamento espacial não atingem as áreas periféricas da cidade, especialmente nas encostas dos morros, como se pode notar nos bairros do Morro da Caneleira e Morro de São Bento, as áreas de maior concentração de habitações de baixa renda, parcela significativa do contingente populacional santista, de traçado urbano absolutamente irregular e com graves problemas de oferta de serviços básicos para a população. Dessa forma, questiona-se as finalidades das intervenções feitas pelo planejamento público local, através das diretrizes básicas apontadas pelos planos diretores em questão. (Lima, 2009, p.129-30)

O Morro de São Bento foi inicialmente ocupado por imigrantes portugueses, e parte de sua tradição remonta aos bordados e o Folclore Madeirense. Não se sabe

ao certo como o Morro foi ocupado, mas em 1983, uma coluna no Jornal A Tribuna de Santos, escrita por Leda Mondin já relatava o processo de expansão do bairro e a falta de zeladoria da prefeitura

Uma casa com paredes feitas de telhas francesas, o mosteiro altivo e até mesmo o popular vendedor de jacas servem como referência para se saber que aquele amontoado de casas espalhadas ao redor formam a Vila e o Morro de São Bento. São lugares tradicionais de Santos e faziam parte da sesmaria entregue por Brás Cubas aos cuidados de mestre Bartolomeu, ferreiro da armada colonizadora.

Aos poucos, ele formou o Sítio do Desterro, que mais tarde foi doado aos beneditinos para a construção de seu mosteiro. Mas a ocupação propriamente dita das encostas começou no século XIX, não se sabe exatamente quando.

O que se sabe com certeza é que de lá para cá houve um crescimento cada vez maior do número de moradores. Desapareceram os sítios e os famosos engenhos, muito procurados pelos apreciadores de uma branquinha, e casas surgiram por tudo quanto é lado, até em locais impróprios, comprometendo todo um equilíbrio.

A Prefeitura não realiza obras para prevenir acidentes e, por isso, volta e meia acontecem deslizamentos, que sempre deixam um saldo de muitos desabrigados. Mas tem gente que não deixa o morro por nada. É o caso do seu Luís, que está decidido a mudar do Largo do Machado para o ponto mais alto, para o chamado Cruzeiro, pertinho das caixas de água da Sabesp. De lá, pode apreciar Santos quase inteira, sob um ângulo que poucos conhecem. (Jornal a Tribuna, 1983)

O mesmo jornal produziu imagens como a figura 29, que ilustra o dia a dia do bairro:

Figura 29 - Fotografia do cotidiano do bairro Morro de São Bento em 1983



A problemática histórica do bairro com os desastres ambientais não foram solucionados pelo poder público, e recorrentemente deslizamentos ocorrem nas encostas do morro, conforme figura 30, que ilustra o deslizamento ocorrido em março de 2020, que vitimou 39 pessoas, além dos mais de 250 desabrigados.

Figura 30 - Fotografia do deslizamento ocorrido no Morro de São Bento em 2020



Fonte: Felixx Drone, G1 (2020)

Outro bairro marginalizado no município é o Dique Vila Gilda, conhecido como a maior favela de palafitas da América Latina, próximo ao maior e mais movimentado porto do Brasil. Com uma população estimada de 22 mil habitantes, a comunidade sofre constantemente com a negligência da prefeitura e do Estado e está à margem da dinâmica urbanística e social de Santos. É considerada uma ocupação espontânea subnormal⁸ na Zona Noroeste de Santos, dentro de uma Área de Preservação Permanente (APP).

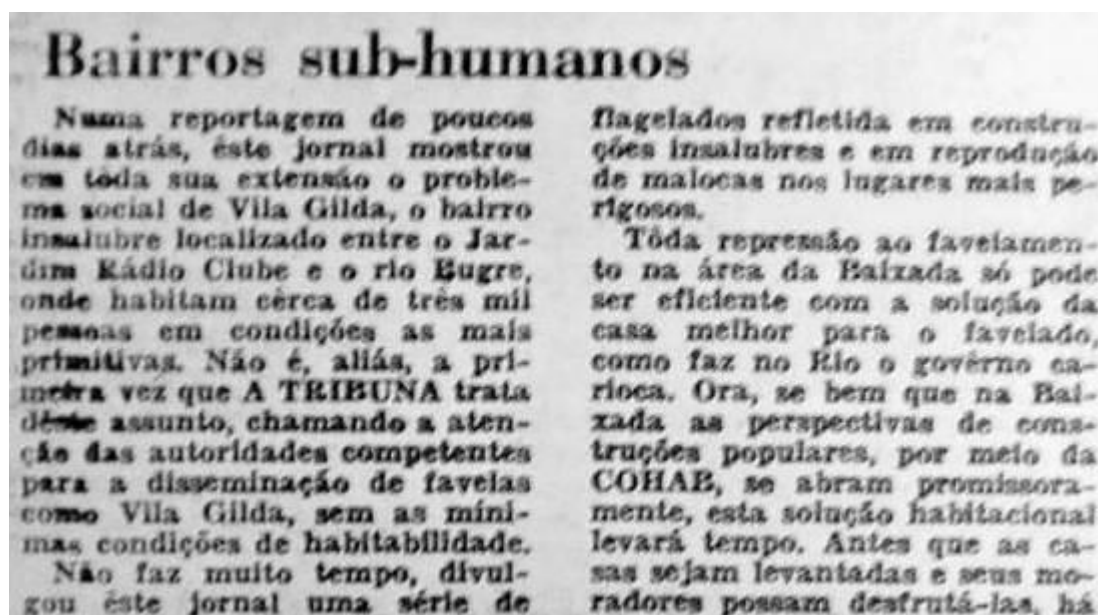
Sua ocupação, no início da década de 1960 ocorre na medida em que o dique e canais de drenagem são construídos e aterram a vegetação nativa nas margens do rio, composta, sobretudo por manguezais. O resultado dessa intervenção proporciona espaço terrestre para construção de moradias irregulares por intermédio de palafitas ao longo do dique.

A área do Dique Vila Gilda situa-se numa área de manguezal, pertencente à União, cedida sob regime de aforamento, em 1954, a um único donatário, o Sr. José Alberto de Luca, conforme Transcrição nº 2.271/53 (Mendes, 2002).

⁸Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) trata-se de “aglomeração densa e desordenada em propriedade alheia”.

Desde 1965 o Jornal A Tribuna vem denunciando a situação do bairro, conforme documento da figura 31.

Figura 31 - Reportagem sobre o bairro Dique Vila Gilda em 1965



Fonte: Jornal A Tribuna, 1965⁹

Chama atenção na reportagem o tom de alguns adjetivos, que poderiam ser considerados inadequados e até preconceituosos atualmente, mas que também refletem o seu tempo. Todavia, denuncia o problema social que este fenômeno representa tanto para a comunidade habitante do bairro quanto para o contexto urbano de Santos, com pessoas morando de forma irregular e subnormal, expostas à falta de saneamento básico e desastres socioambientais. Também à urgência da construção do Conjunto Habitacional (COHAB), que não foi realizado até os dias de hoje.

Pela vista espacial do bairro, representada na figura 32, é possível observar a diferença entre o Dique Vila Gilda e os bairros circundantes, de classe média e o

⁹ Transcrição do documento: "Bairros sub-humanos: Numa reportagem de poucos dias atrás, este jornal mostrou em toda sua extensão o problema social de Vila Gilda, o bairro insalubre localizado entre o Jardim Rádio Clube e o Rio Bugre, onde habitam cerca de três mil pessoas em condições às mais primitivas. Não é, aliás, a primeira vez que A TRIBUNA trata deste assunto, chamando a atenção das autoridades competentes para a disseminação de favelas como Vila Gilda, sem as mínimas condições de habitabilidade.

Não faz muito tempo, divulgou este jornal uma série de flagelados refletida em construções insalubres e em reprodução de malocas nos lugares mais perigosos.

Toda repressão ao favelamento na área da Baixada só pode ser eficiente com a solução da casa melhor para o favelado, como faz no Rio o governo carioca. Ora, se bem que na Baixada as perspectivas de construções populares, por meio da COHAB, se abram promissora-mente, esta solução habitacional levará tempo."

Jóquei Club, equipamento esportivo associado a esportes de elite, como por exemplo a cultura de criação e corrida de cavalos, localizado no município vizinho de São Vicente.

Figura 32 - Imagem do Dique Vila Gilda



Fonte: Google Earth, 2023. Elaboração própria

O fotógrafo Felipe Beltrame, no seu projeto “A Última Ponte”, conviveu com os moradores por seis meses e fez registros fotográficos do bairro em um extenso material antropológico, com fins de denunciar o descaso com a comunidade. A figura 33, feita pelo fotógrafo, exprime as condições de habitabilidade da Vila Gilda.

Figura 33 - Fotografia dos domicílios do Dique Vila Gilda

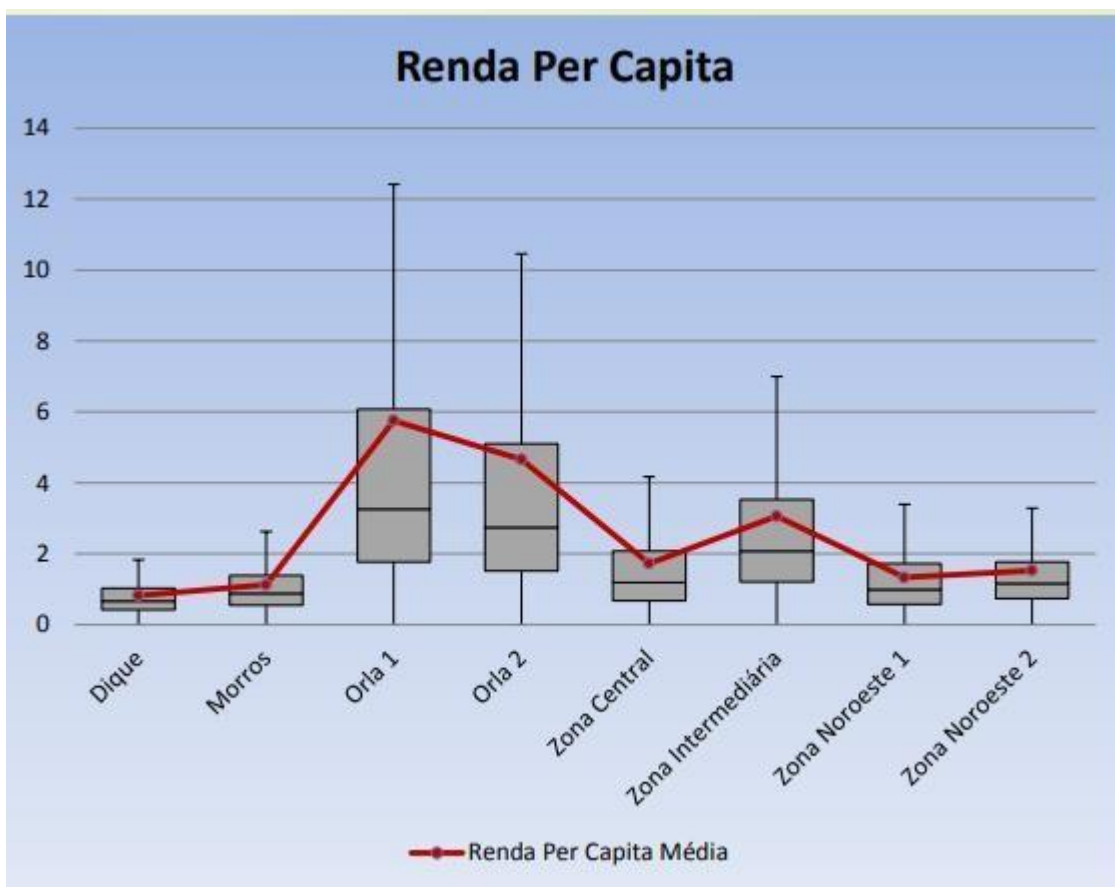


Fonte: Felipe Beltrame, A Última Ponte, 2022

A partir das análises realizadas, é possível afirmar que ocorre um processo de segregação socioespacial na medida em que a população de menor renda precisa habitar regiões irregulares como morros e diques, em áreas de risco e com menor saneamento básico em comparação à zona destinada à classe média e alta.

A Coordenadoria de Gestão do Sistema Único de Assistência Social - COGESUAS de Santos desenvolveu um diagnóstico socioterritorial em 2016 analisando os principais indicadores socioeconômicos da cidade. É importante observar a disparidade da renda per capita entre as zonas delimitadas pelo Plano Diretor, conforme figura 34.

Figura 34 - Renda per capita média das zonas de Santos



Fonte: IBGE (2010) *apud* Secretaria de Assistência Social - SEAS (2016)

Com base na figura 34, é possível notar que a maior renda per capita média está concentrada na Zona da Orla e Zona Intermediária, em comparação com a Zona Noroeste, Zona Central, Morros e Dique, com renda per capita inferior.

O processo de segregação de Santos evidencia a “[...] gentrificação, construção de condomínios fechados e a ‘Disneyficação’ do espaço contra a falta de moradia bárbara, a falta de habitação a preços acessíveis e degradantes ambientes urbanos para a massa da população” (Harvey, 2012, p.35). Também é válido considerar que, segundo Couto:

[...] a exclusão social se mostra bem mais evidente nas regiões metropolitanas das grandes cidades brasileiras, principalmente nos espaços rejeitados pelo mercado imobiliário privado e nas áreas públicas situadas em regiões desvalorizadas que não despertam o interesse dos agentes imobiliários. São nessas áreas desvalorizadas que a população trabalhadora pobre vai se instalar, nas encostas dos morros, terrenos sujeitos à enchente e áreas alagadas, regiões poluídas e outros tipos de riscos. (Couto, 2011, p.4)

Portanto, a cidade de Santos mostra-se profundamente desigual e segregada espacialmente, tendo o desenvolvimento turístico e o ordenamento territorial pautados pelos interesses do mercado imobiliário, delimitando zonas urbanas por meio do Plano Diretor municipal e tendo o turismo de segunda residência como política central para a construção dessa lógica de ocupação.

1. 4 Caraguatatuba

A figura 35, extraída do Agente Imóvel¹⁰ indica o valor atual do metro quadrado dos bairros mais valorizados do município, alvos de investimentos imobiliários, turísticos ou não, conforme citado anteriormente. São os mais abundantes de características turísticas e mais equipados com serviços e infraestrutura.

Figura 35 - Variação do valor do m² em Caraguatatuba

Bairro	Alteração Mensal	Preço/M ²	Preço médio
Tubocanga	+6,46%	R\$ 13.298	R\$ 8.865,453
Indaí	+0,13%	R\$ 5.744	R\$ 621.840
Centro	+1,03%	R\$ 4.953	R\$ 720.024
Martim de Sá	-0,14%	R\$ 4.734	R\$ 575.861
Sunãre	-0,58%	R\$ 4.131	R\$ 584.259
Massaguçu	+1,74%	R\$ 4.127	R\$ 688.541
Porto Novo	-0,40%	R\$ 3.839	R\$ 474.400
Pontal de Santa Marina	+3,75%	R\$ 3.092	R\$ 541.499

Fonte: *Agente Imóvel*, 2022.¹¹

Caraguatatuba é dividida pelo Plano Diretor em Setor Centro, Setor Norte e Setor Sul. A região central compreende a ocupação inicial do município, conforme discutido anteriormente. É formada pelos bairros: Caputera, Estrela D'alva, Califórnia, Benfica, Jd. Primavera, Indaí e Jardim Aruan, Prainha, Martin de Sá,

¹⁰ <https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/sp/caraguatatuba/>

¹¹ <https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/sp/caraguatatuba/> . Acesso em: 24 de fevereiro de 2022

Sumaré, Jd. Forest e Ipiranga, Jardim Gaivotas, Poiares, Jardim Samambaia, Tinga, Itaúna, Jaqueira e Indaiá.

O Setor Sul agrega os bairros de Ipiranga, Jardim Aruan, Porto Novo, Praia das Palmeiras, Travessão, Barranco Alto, Morro do Algodão, Golfinho, Pontal Santa Marina, Recanto do Sol, Pegorelli, Jaraguá, Perequê-Mirim e Serramar. A norte estão contemplados os bairros de Olaria, Casa Branca, Getuba, Cocanha, Mococa, Tabatinga, Massaguaçu, Rio do Ouro, Jaraguazinho, Ponte Seca, Terralão e Cantagalo.

O Indaiá é um bairro famoso e turístico de Caraguatatuba, conhecido pela ampla oferta turística e comodidades. O bairro se privilegia de estar de frente à Praia do Indaiá, de importante valor estético e conta com importantes equipamentos de lazer, como a Pista de Bicicross e o Teatro Mário Covas. A orla da praia é ampla e tem como característica a presença de condomínios verticais, pois o mercado imobiliário local é aquecido e o Plano Diretor permite verticalização. Além disso, o bairro conta com oferta de redes de supermercado, frequentadas tanto por moradores quanto turistas em temporada. É considerado o segundo bairro mais valorizado da cidade, com o preço do metro quadrado médio avaliado em R\$5.744.¹²

As figuras 37, 38, 39, 40 e 41 mostram detalhes dos atributos do bairro, que o tornam atrativo para o turismo e para investimentos decorrentes do processo de ocupação.

¹² Valor médio para o mês de agosto de 2021, de acordo com o site <https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/sp/caraguatatuba/>

Figura 36 - Orla do bairro do Indaiá



Fonte: Praias 360, 2022

Figura 37 - Fotografia do Teatro Mário Covas



Fonte: Caraguá Turismo, 2022

Figura 38 - Pista de Bicicross de Caraguatatuba



Fonte: Cláudio Gomes/Prefeitura de Caraguatatuba, 2018¹³

Figura 39 - IFSP Campus Caraguatatuba



Fonte: Prefeitura de Caraguatatuba, 2019

¹³ <https://www.caraguatatuba.sp.gov.br/pmc/2018/05/cemug-e-pista-de-bicicross-recebem-nova->

iluminacao/ . Acesso em: 10 de out de 2023

Figura 40 - Hospital Unimed



Fonte: Google Street View, 2022

Figura 41 - Imagem Satélite do bairro do Indaiá



Fonte: Google Earth (2023). Elaboração própria.

Martim de Sá é considerado um dos bairros mais turísticos e urbanizados do município. Está à beira mar na praia de mesmo nome, de alto valor estético, sendo a segunda praia mais bem avaliada de Caraguatatuba, segundo a plataforma de

interesse turístico *Tripadvisor*¹⁴. Consequentemente, abriga as classes média e alta, com o valor médio do metro quadrado avaliado em R\$4.734, sendo o quarto bairro mais valorizado, de acordo com o Agente Imóvel¹⁵. As características que definem o bairro são os condomínios verticalizados de alto padrão, bem como hotéis, pousadas, quiosques, restaurantes e eventos associados ao turismo.

Figura 42 - Vista da orla de Martim de Sá



Fonte: *Pousadas em Caraguá, 2023*¹⁶

¹⁴ https://www.tripadvisor.com.br/Attractions-g675037-Activities-c61-t52-Caraguatatuba_State_of_Sao_Paulo.html. Acesso em: 10 de out de 2023

¹⁵ <https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/sp/caraguatatuba/>. Acesso em: 10 de out de 2023

¹⁶ <https://www.pousadasemcaraguatatuba.com.br/>. Acesso em: 10 de out de 2023

Figura 43 - Fotografia aérea do bairro de Martim de Sá



Fonte: Quadra Realty, 2023¹⁷

Figura 44 - Imagem Satélite do bairro Martim de Sá



Fonte: Google Earth, 2023

¹⁷ <https://createstorm.com.br/quadrarealty/imoveis/terreno-com-casa-com-maravilhosa-vista-panoramica-do-mar-praia-martim-de-sa/>. Acesso em: 26 de fev de 2022

O bairro de Tabatinga está localizado no extremo norte de Caraguatatuba, na divisa com Ubatuba. É considerado o bairro mais valorizado do município e tem seu metro quadrado avaliado em R\$13.298, sendo o maior valor no município. Conhecido pelo condomínio vertical de alto padrão Costa Verde e pela oferta de hospedagem de luxo, como *resorts* e pousadas. Está 20,2 km distante do centro da cidade e os melhores terrenos estão dispostos ao longo da orla, em condomínio fechado. As figuras 45, 46 e 47 ilustram o Condomínio Costa Verde.



Fonte: *Google Earth*, 2023. Elaboração própria.



Fonte: *Condomínio Costa Verde*, 2020¹⁸

¹⁸ <https://www.ccvr.com.br/>. Acesso em: 11 de out de 2023

Figura 47 - Fotografia aérea do Gaivotas Resort de Luxo, Condomínio Costa Verde



Fonte: Gaivotas Resort de Luxo apud Dicas de Viagem, 2022¹⁹

Apesar da presença dos condomínios e o alto valor dos imóveis próximos à praia, a ocupação do bairro próximo à BR-101 revela uma realidade diversa daquela vendida pelos anúncios publicitários. Embora não se trate de área precária ou de risco, a diferença no padrão estético entre o condomínio de luxo e esta área em específico é evidente. A observação por imagem de satélite mostra que o mar e a rodovia demarcam o perfil do bairro: quanto mais próximo do mar, maior a qualidade de vida, infraestrutura e segurança ambiental. Quanto mais próximo da rodovia, menor a qualidade de vida, menor oferta de infraestrutura e maior vulnerabilidade, a exemplo da ocupação ilustrada na figura 48.

¹⁹ <https://www.dicasdeviagem.com/airbnb-na-praia-de-tabatinga/>. Acesso em: 24 de fev de 2022

Figura 48 - Domicílio próximo à rodovia Rio-Santos



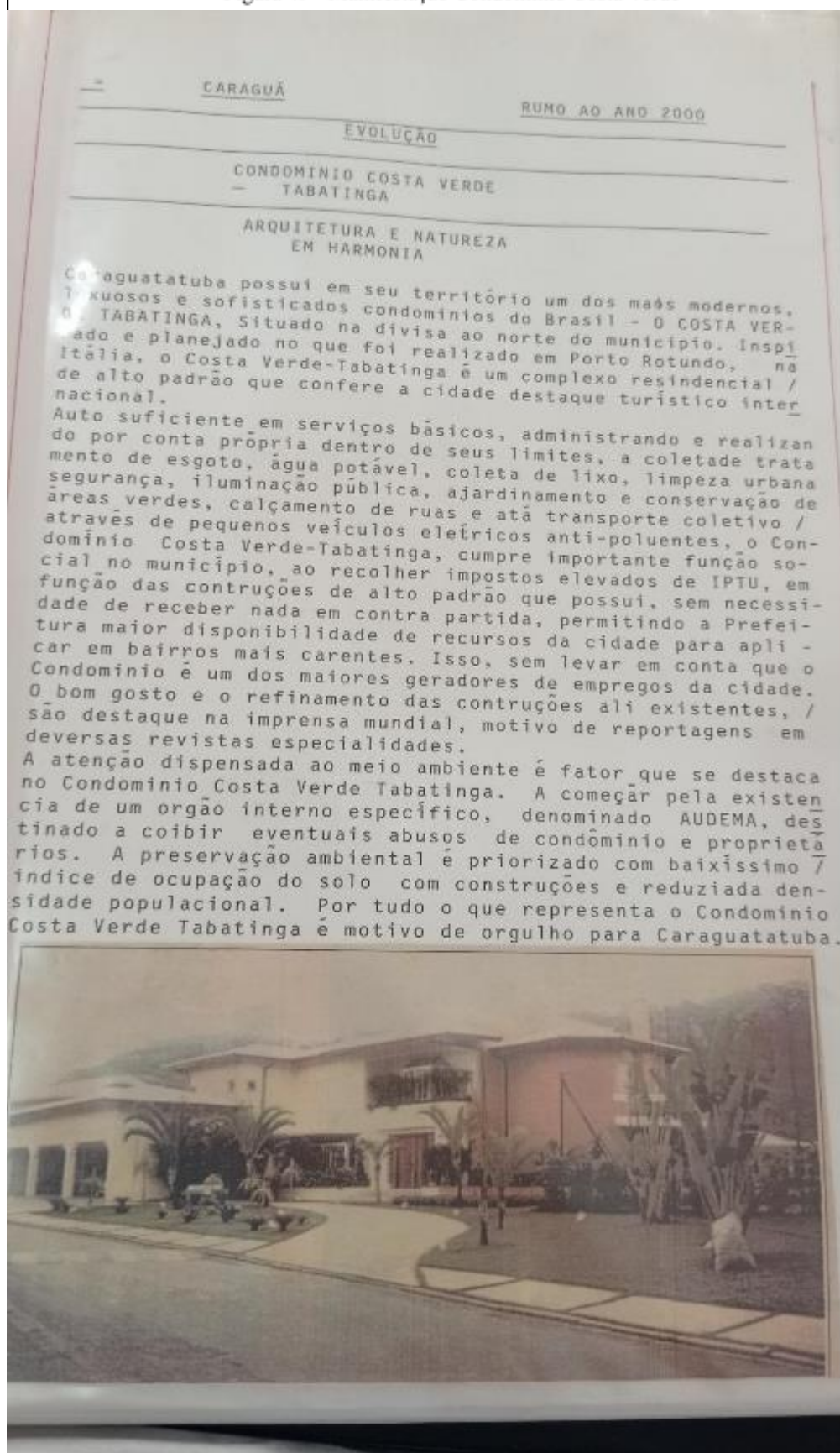
Fonte: Google Maps, 2023

O Condomínio Costa Verde é considerado um “resort” de segunda residência. Segundo Marandola et al (p.10, 2014), a relação do condomínio com o bairro é definida por turistas residentes, que ocupam o bairro em feriados e férias e pelos trabalhadores residentes de Caraguatatuba, que trabalham na governança e na segurança do condomínio. Segundo esses autores:

“(…)uma das formas de ocupação urbana centrais no lugar. Embora com poucos proprietários moradores, a área é intensamente patrulhada em termos de segurança, com câmeras e vigias armados o dia todo; cuidada por profissionais diversos, trabalhando na limpeza das residências, suas piscinas, jardins e também na manutenção de iates e barcos nas várias marinas. Assim, se por um lado poucos moram, por outro muitos trabalham e mantêm uma relação muito mais cotidiana com o lugar, mediada pelo trabalho.” (Marandola et al, p.10, 2014).

O argumento utilizado pelo Condomínio Costa Verde em uma manifestação de 1998 para a revista Caraguá Rumo ao ano 2000 defende a ideia de que o condomínio cumpre uma importante função social no município ao gerar altos impostos de IPTU que poderiam ser investidos em bairros carentes, além de emprego e renda para a população local. Contudo, ao que parece, não colabora para reverter os problemas estruturais destes bairros. Na figura 49 segue o trecho documentado da manifestação na revista Caraguá Rumo aos Anos 2000, publicado em 1998.

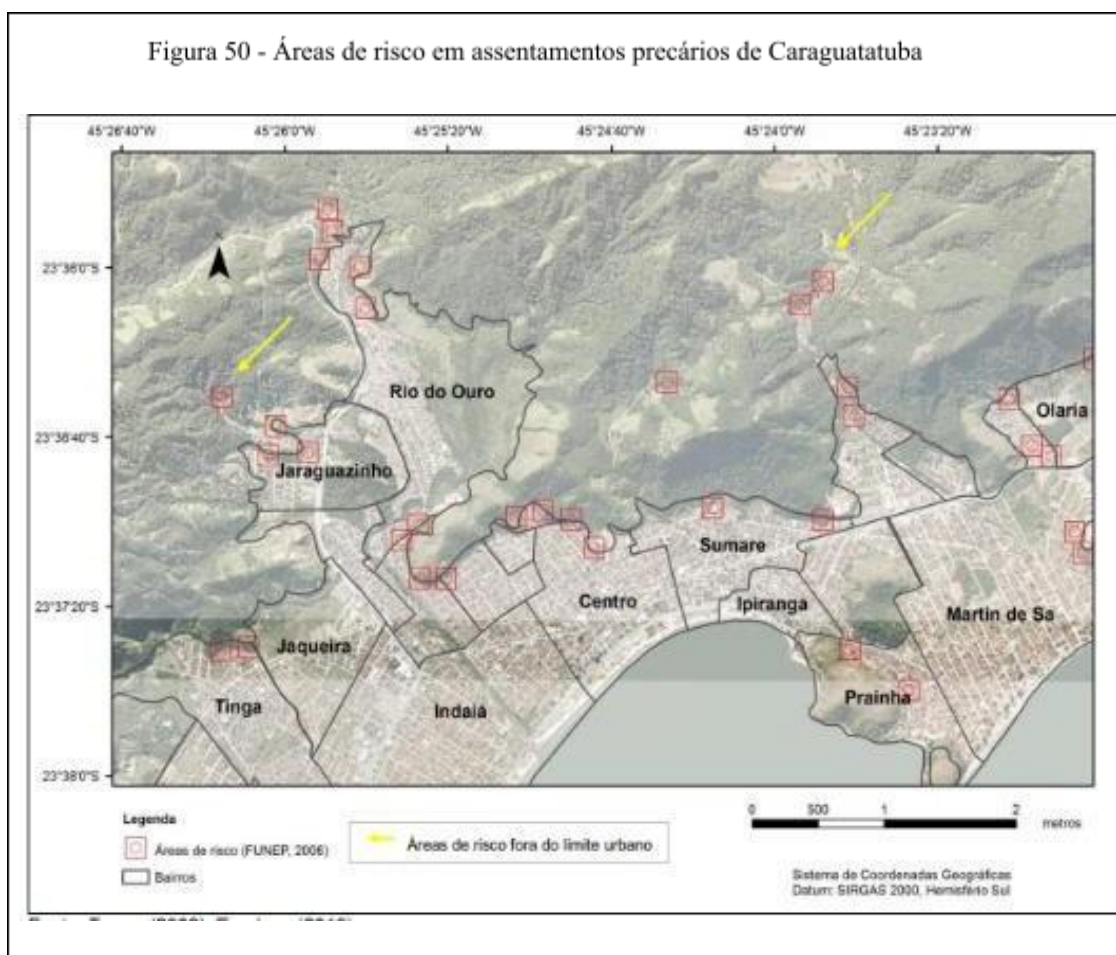
Figura 49 - Manifestação Condomínio Costa Verde



Fonte: Caraguá Rumo ao ano 2000 (1998)

Em contrapartida aos bairros próximos à costa, é preciso levar em consideração os bairros que se desenvolveram com a expansão urbana de Caraguatatuba dentro da zona central do município. Conforme mencionado anteriormente, alguns bairros ficaram de fora da expansão turística do município, como Jaraguazinho e Rio do Ouro, por exemplo.

A figura 50 ilustra as regiões mais expostas a riscos ambientais e vulnerabilidades diversas. Aliás, o estudo de vulnerabilidade social e ambiental em áreas de risco em Caraguatatuba elaborado por Bortoletto (2016) indica, em vermelho, as áreas de risco. Percebe-se sua maior ocorrência em bairros periféricos, nas encostas do Parque Estadual Serra do Mar, distante da costa litorânea, a exemplo do Rio do Ouro e Jaraguazinho.



Fonte: Funep (2006); Emplasa (2010) *apud* Bortoletto (2016)

O bairro de Jaraguazinho faz divisa com o Rio do Ouro, em uma região de escarpas festonadas, por isso a ocorrência de eventos extremos. Mesmo com a

catástrofe de 1967, continuou sendo povoado pela população caiçara. O perfil do bairro é de baixa renda.

Segundo Bortoletto (2016), os dados do IBGE (2011) indicam que o bairro possui 2000 moradores e 800 domicílios. Uma das características discutidas é que a densidade populacional é considerada alta, sendo 2560 hab/km² e média de três pessoas por domicílio e a renda média da população é de um salário mínimo. Outro fator é o valor do terreno, que de acordo com o *Imovelguide*, o metro quadrado tem o valor de R\$1.920²⁰, ou seja, muito abaixo de bairros turísticos como Martim de Sá e Indaiá, por exemplo, que respectivamente tem seus metros quadrados avaliados R\$4.734 e R\$5.744.

O bairro, junto com Rio do Ouro, Vila da Ponte Seca e Jaqueira, pertencentes ao mesmo conglomerado na região central, são considerados ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social²¹ devido ao número de ocupações irregulares e terrenos precários. A figura 51 evidencia as características desses bairros, em terrenos acidentados, altamente povoados e alguns domicílios que encostam na área do PESM.

²⁰ Cálculo feito a partir de um terreno de 125m² com valor de R\$ 240.000. <https://www.imovelguide.com.br/calculos/como-calcular-o-valor-do-metro-quadrado-de-um-imovel>

²¹ As ZEIS são definidas como: A zona especial de interesse social (ZEIS) são áreas com características de urbanização precária ou destinada, prioritariamente, à implantação de habitação de interesse social, requalificação urbanística e regularização fundiária, compreendendo: a) Zonas ocupadas por população de baixa renda, abrangendo ocupações irregulares e parcelamentos precários. b) Zonas que apresentam terrenos não utilizados ou subutilizados, adequados à urbanização, onde haja interesse público em se promover a construção de habitações de interesse social. (LEI COMPLEMENTAR N. 42, 2011, p. 27)

Figura 51 - Imagem de Satélite do Rio do Ouro - Jaraguazinho



Fonte: Google Earth, 2022

A figura 52 é uma edificação da rua Sebastião M. César, no bairro do Jaraguazinho. A rua em questão circunda o Parque Estadual Serra do Mar e os imóveis ali presentes foram construídos de maneira irregular. A região é foco de desastres ambientais devido ao modelo de ocupação do solo, com falta de infraestrutura básica e políticas de habitação que possam salvaguardar o morador da incidência de deslizamentos de terra.

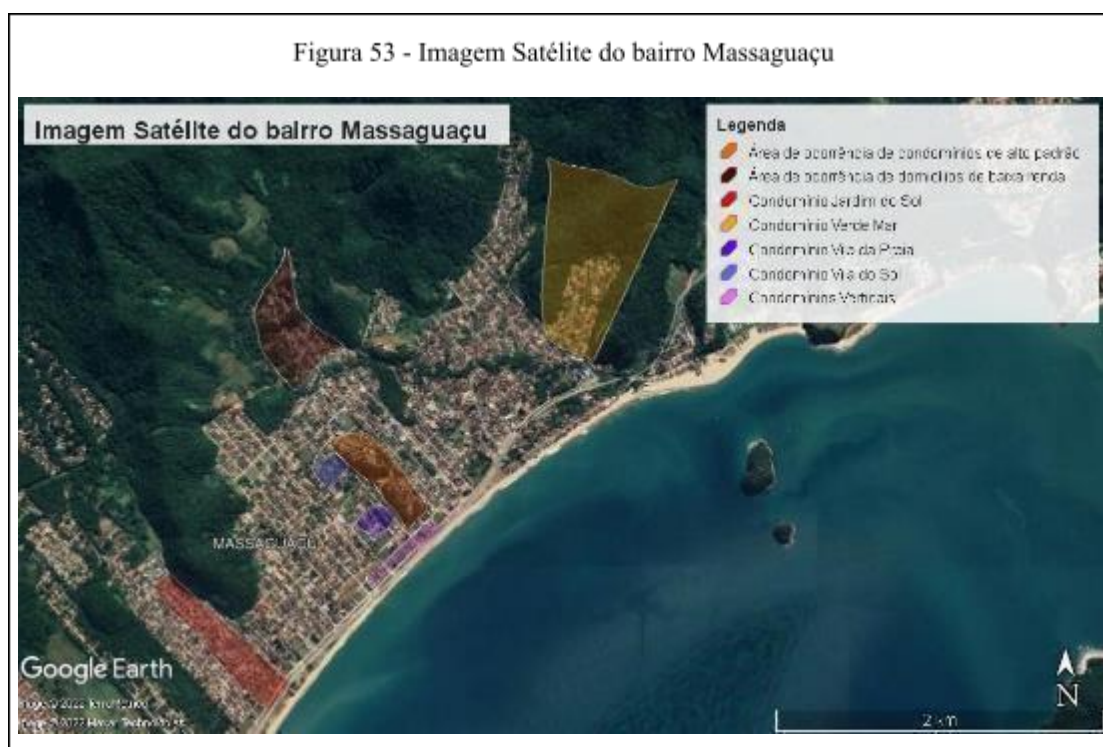
Figura 52 - Área de risco em Jaraguazinho



Fonte: Google Earth, 2023

A expansão urbana de Caraguatatuba para além da região central se divide em Zona Norte e Zona Sul, a partir do Centro. A Zona Norte é definida pelos bairros de Martim de Sá (o mais próximo do Centro), Massaguaçu, Mococa, Getuba e Tabatinga. Com exceção de Martim de Sá e Getuba, os bairros têm um perfil de esvaziamento populacional fora de temporada, marcados por condomínios e casas de alto padrão.

O bairro de Massaguaçu, citado acima, tem bastante atenção do mercado imobiliário devido ao interesse turístico na região. É possível observar por imagem de satélite equipamentos de hospedagem, alimentação, além da presença de condomínios fechados ao redor do bairro. Outra característica visual de Massaguaçu é a orla dotada de condomínios verticais de médio padrão, conforme figura 53 e 54.



Fonte: Google Earth, 2023

Figura 54 - Paisagem urbana de Massaguaçu



Fonte: Google Earth, 2023

Getuba é um bairro operário próximo a Massaguaçu, inserido em um terreno plano, distante da costa que não conta com ampla oferta de equipamentos turísticos e demanda por residências de uso ocasional. Observa-se no bairro um conjunto residencial de baixa renda, pertencente ao programa Minha Casa Minha Vida com o nome de Residencial Getuba. O valor do metro quadrado no bairro é de R\$ 1.652,17.

Figura 55 - Imagem Satélite do bairro Getuba



Fonte: *Google Earth*, 2023. Elaboração própria

Figura 56 - Fotografia aérea do Residencial Getuba



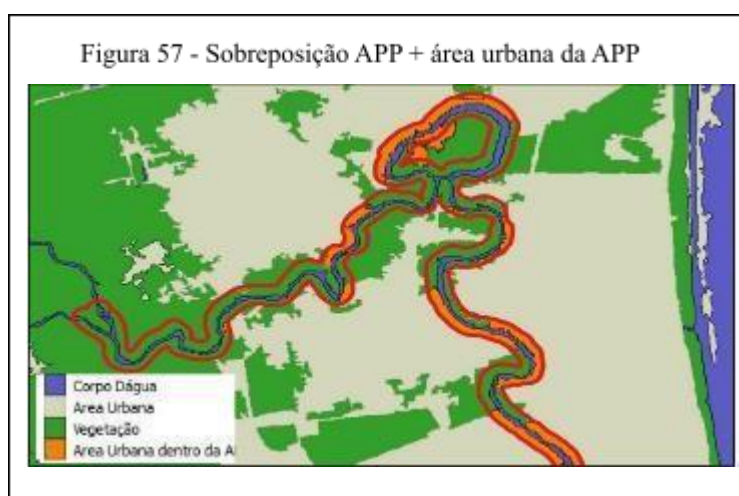
Fonte: Prefeitura de Caraguatatuba, 2022²²

O bairro do Morro do Algodão é conhecido pelo hotel Ilha Morena, um *resort* encravado em uma ilha fluvial formada pelo Rio Juqueriquerê. O bairro está distante da praia e é habitado majoritariamente por residentes fixos. Por estar nas margens do rio, é suscetível a alagamentos e inundações em períodos de chuvas, sobretudo na bacia do Rio Juqueriquerê. A vulnerabilidade social no bairro é evidente devido aos riscos de desastres ambientais. De acordo com o estudo de Iwama, Batistella e Ferreira (2014):

²² <https://www.caraguatatuba.sp.gov.br/pmc/2019/06/prefeitura-de-caraguatatuba-leva-palestras-ao-residencial-getuba/>. Acesso em: 24 de fev de 2022

(...)Bacia do Rio Juqueriquerê, que abrange uma área do distrito de Porto Novo e o bairro Morro do Algodão, com riscos recorrentes de inundação. Além da situação de vulnerabilidade social e riscos de inundação na planície do rio Juqueriquerê, destaca-se a localização da UTGCA²³ na planície, com dutos de gás que ligam plataformas offshore até municípios do Vale do Paraíba (como Taubaté), atravessando toda a extensão da Serra do Mar. Essa situação tende a aumentar a extensão dos riscos ambientais e tecnológicos, uma vez que esses estão interconectados geograficamente. (Iwama; Batistella; Ferreira, 2014, p. 11)

O mesmo estudo comprova a disposição do bairro dentro da bacia do rio, principalmente porque as APPs²⁴ não foram respeitadas durante o período de ocupação do território. Tal fato é agente provocador dos desastres.



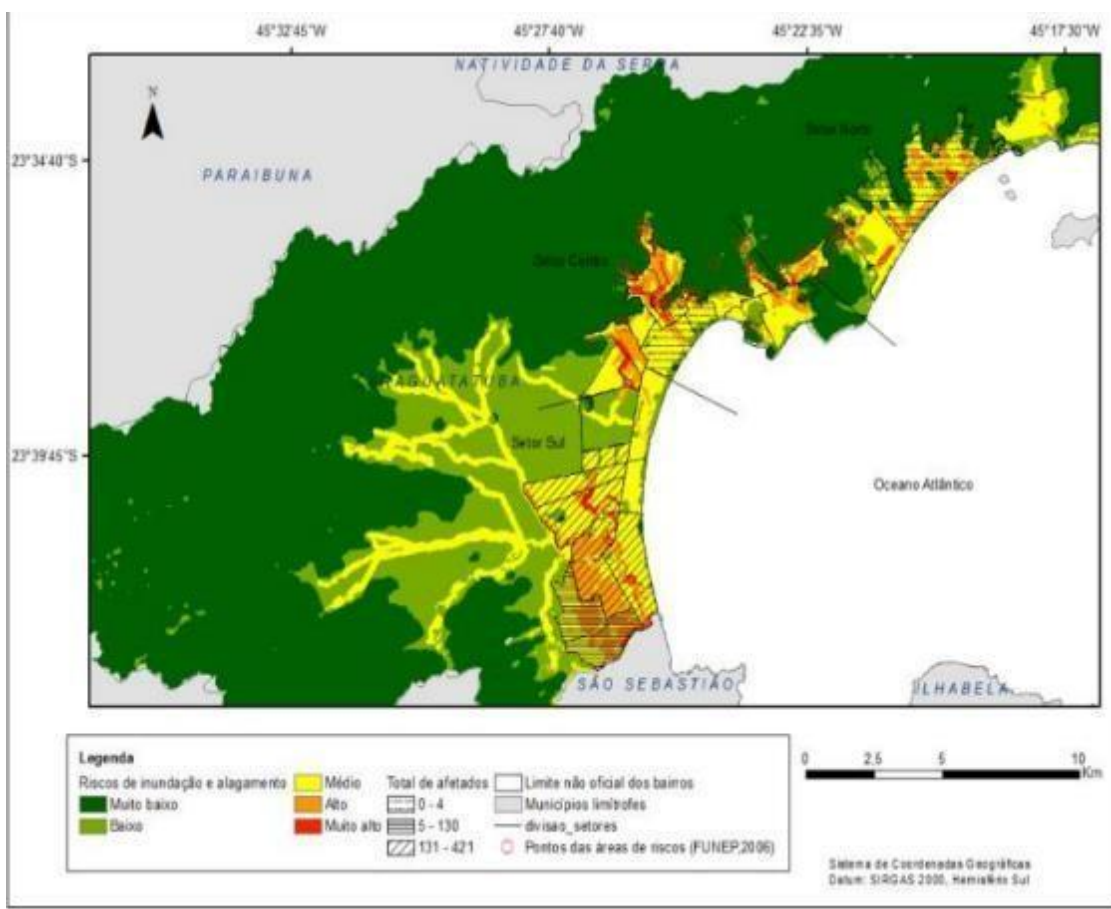
Fonte: de Paula; Carvalho (2017)

Na figura 57, mapa elaborado por de Paula e Carvalho (2017), está o bairro do Morro do Algodão. Em azul, o corpo d'água do rio, em cinza a área urbana, em verde a vegetação nativa e em laranja, a área urbana que desrespeita os limites da APP. Nesta região, ocorre alto risco de inundações. No mapa abaixo, vê-se com maior clareza as regiões de risco de alagamento no município. Além do bairro estar em área de risco, outra área fortemente afetada contempla os bairros de Jaraguazinho e Rio do Ouro, conforme discutido anteriormente, também estão expostos à desastres.

²³ UTGCA = Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (Caraguatatuba)

²⁴ Área de Preservação Permanente, área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.

Figura 58 - Risco de alagamento e inundação em Caraguatatuba

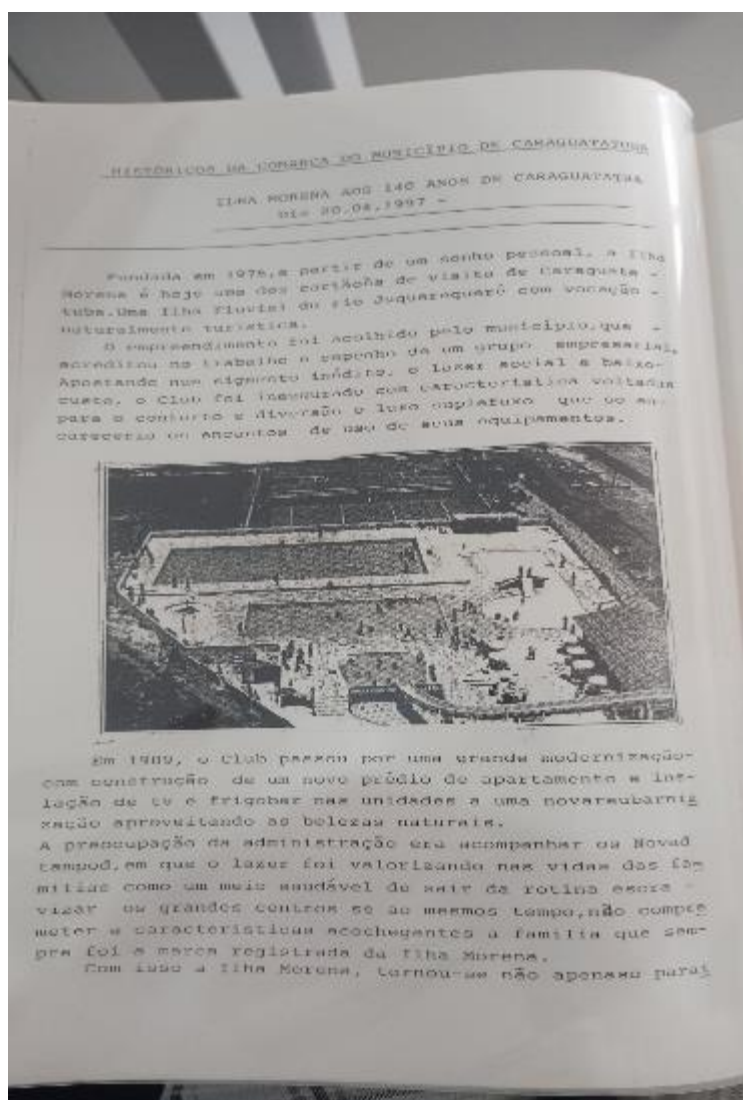


Fonte: IWAMA; BATISTELLA; FERREIRA (2014)

Apesar dos riscos ambientais dos quais a população residente é exposta, o hotel Ilha Morena foi construído em 1976 em uma ilha fluvial do Rio Juqueriquerê. O equipamento de hospedagem nasce com a proposta de praticar um turismo mais acessível, com oferta de lazer e meio ambiente para a demanda turística de Caraguatatuba. O hotel, além de privatizar o acesso a uma ilha, se encontra em uma área de alto risco. Contudo, se apoia na narrativa de geração de emprego e renda e prestação de serviços à comunidade.

As figuras 59 e 60 apresentam o manifesto da empresa, no aniversário de 140 anos do município na revista Caraguá Rumo aos anos 2000, publicada em 1998 e a figura 61 representa a imagem aérea da Ilha Morena:

Figura 59 - Primeira página do Manifesto do Hotel Ilha Morena



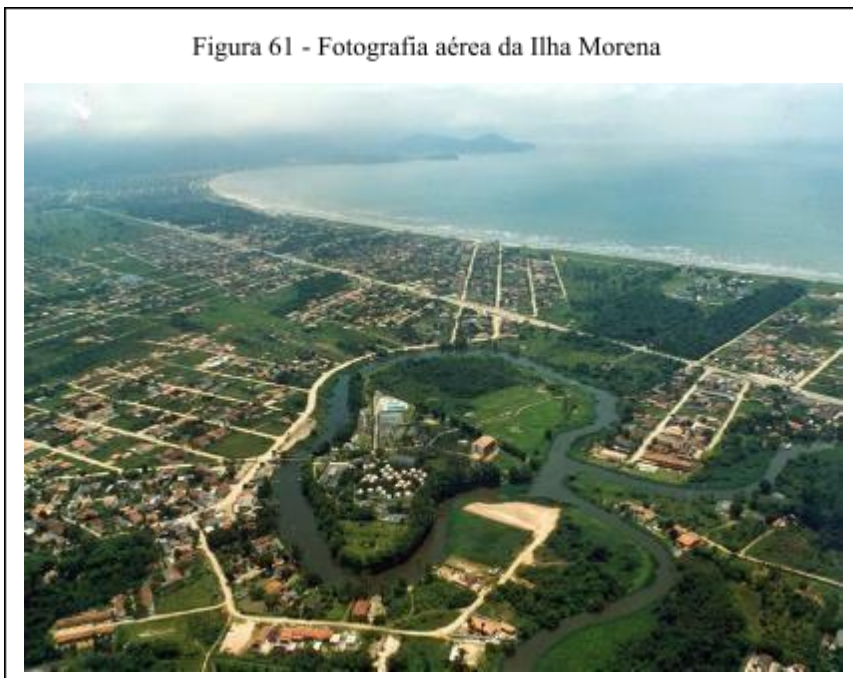
Fonte: Caraguá Rumo aos anos 2000, 1998.

Figura 60 - Segunda página do manifesto do Hotel Ilha Morena



Fonte: Caraguá Rumo aos Anos 2000, 1998.

Figura 61 - Fotografia aérea da Ilha Morena



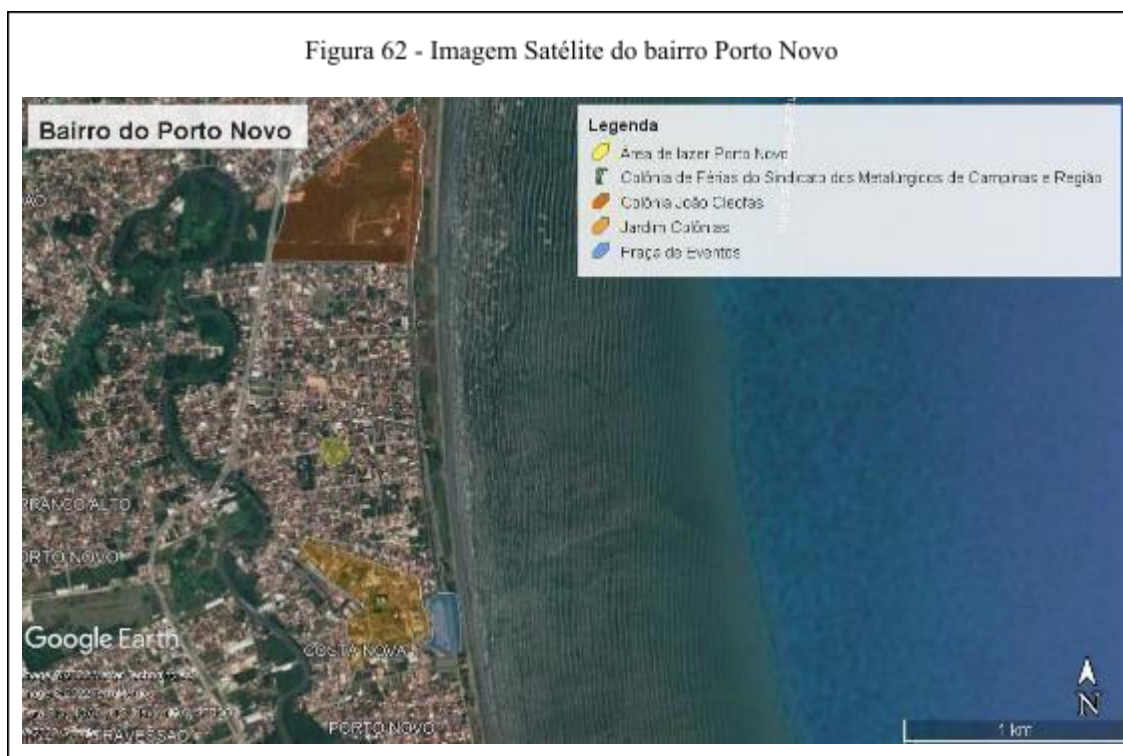
Fonte: Ilha Morena, 2022²⁵

O bairro do Porto Novo, localizado no Setor Sul do município há 6 km do centro, é limitado pelo Rio Juqueriquerê ao sul e oeste, o oceano atlântico a leste e é cortado pela Rio-Santos (BR-101), sendo esta, a principal via de acesso. O bairro é conhecido pela navegação fluvial do Rio Juqueriquerê, no qual abriga marinas ao longo da margem. Outra questão é a prática do turismo social²⁶, por meio da instalação de colônias de férias, presentes na região desde 1953.

A paisagem do bairro é marcada pelos domicílios horizontais que ocupam as regiões próximas à orla. Em comparação com o Setor Norte de Caraguatatuba, a ocupação de uso ocasional tem menor valor econômico e a população habitante possui renda média. O metro quadrado do bairro está na média de R\$ 3.836. A figura 62 indica a localização do bairro.

²⁵ <https://ilhamorena.com.br/>. Acesso em: 11 de out de 2023

²⁶ De acordo com Cunha (2011), o turismo social procura atender necessidades de grupos específicos (estudantes, idosos, trabalhadores) e tem em seu alicerce a ausência de fins lucrativos, os custos subsidiados por associação ou Estado e a integração com o local.



Fonte: *Google Earth*, 2023. Elaboração própria

A Colônia de Férias Ministro João Cleófas, dedicada aos trabalhadores da telefonia foi a primeira instaurada no município, conforme discutido anteriormente. No ano de 1974 o governo estadual doa uma área de 200m² para a instalação das colônias de férias. Ao todo, são 33 equipamentos de hospedagem e lazer ligados às associações sindicais.

Os frequentadores das colônias aparentemente possuem boa relação com o bairro, já que compartilham de equipamentos em comum, principalmente a praça de eventos, que serve de espaço de convivência entre moradores e turistas.

Os dados apresentados acima evidenciam a diferença de valor do metro quadrado em bairros-chave para a análise socioespacial do município. Há, portanto, uma disparidade entre as rendas, uma disputa pelo território que acompanha a história da urbanização do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no recorte geográfico e histórico analisado, que compreende algumas das principais estâncias balneárias do Litoral Paulista, pôde-se observar um território segregado tendo o turismo como importante vetor desse processo, ou seja, o desenvolvimento turístico voltado para o mercado imobiliário, ou o turismo de segunda residência.

Observamos nos capítulos anteriores a forma como os municípios analisados projetaram seu urbanismo, favorecendo diretamente bairros turísticos, dotando-os de melhor infraestrutura, habitabilidade, acesso à serviços, com melhores indicadores socioeconômicos, como saúde, educação, renda per capita, entre outros.

A premissa de que bairros turísticos, ocupados pelas classes de maior renda têm melhor infraestrutura urbana e melhor qualidade de vida em relação aos bairros periféricos provoca a divisão do espaço urbano. Durante a formação contemporânea dessas cidades, conforme vimos no capítulo I, os bairros turísticos foram previamente escolhidos e adaptados para promover a atividade turística e a população local foi gradativamente sendo afastada dessas áreas , passando a habitar partes “periféricas” das cidades, conforme afirma Liberato

É importante destacar que a segregação socioespacial decorre da divisão do espaço urbano entre integrados (incluídos) e não-integrados (excluídos), sendo percebida com maior clareza nas grandes cidades porque essas, além de concentrarem o maior número de indivíduos, explicitam mais acentuadamente a forma desigual com que o espaço é apropriado pelas classes sociais. Nesse sentido, a segregação socioespacial existente nas cidades é indicativa de que os locais, dentro da arquitetura urbana, são previamente estabelecidos e desigualmente apropriados (Liberato, 2007, pp.16-17)

Nesse sentido, evidencia-se que a população excluída é forçada a se mudar para a periferia da cidade na medida em que o solo urbano se valoriza, tornando-se inviável economicamente de viver em bairros turísticos. As populações locais, que anteriormente viviam no centro da cidade ou então em assentamentos tradicionais, no caso da população litorânea, os caiçaras, que moravam de frente ao mar, são obrigados a sair para dar lugar à construção de empreendimentos com apelo turístico.

Maricato (2003) diz que as áreas periféricas, local onde a população excluída habita, sofre negligência da governança pública, ou seja, do Estado, que favorece bairros que geram maior valor econômico, os bairros turísticos. A demanda imobiliária é pautada pela quantidade de serviços eficientes em cada zona da cidade, então o poder público é agente chave na formação urbana da cidade no momento em que as políticas públicas disciplinam esse ordenamento, na elaboração de uma série histórica dos Planos Diretores, que mudam periodicamente, com novas propostas, menos ou mais participação popular, entre outros fatores.

Raquel Rolnik (2016) elenca que apenas em 1990, a população brasileira ganhou voz para deliberar sobre o planejamento democrático das cidades e, ainda hoje, é um desafio a se superar.

No primeiro capítulo, observou-se o crescimento urbano em Caraguatatuba acentuado a partir de 1970. Esse fenômeno, segundo Rolnik (2016), é fruto da ditadura militar e da perda de autonomia dos grupos locais. O Estado assume o papel de promotor do desenvolvimento econômico, de modernizador da cidade, cooptado por agentes econômicos de ordem financeira, como bancos e fundos imobiliários, que financiam obras públicas. O Estado se torna cliente dessas instituições.

A partir disso, uma outra cidade é concebida, às margens do desenvolvimento, nas periferias, sem amparo das políticas públicas. Essa “cidade”, que é privada de participar da lógica financeira, sobe os morros e áreas de risco. O plano diretor define essas zonas da cidade como ZEIS, mas elas seguem à espera de intervenções urbanas que melhorem efetivamente suas condições de vida.

De todo modo, ocorre uma distribuição desigual de serviços públicos ao longo da cidade e isso promove desigualdades entre cidadãos. Paul Singer reflete que:

Sempre que o poder público dota uma zona qualquer da cidade de um serviço público, água encanada, escola pública ou linha de ônibus, por exemplo, ele desvia para esta zona demandas de empresas e de moradores que anteriormente, devido à falta do serviço em questão, davam preferência a outras localizações. Estas novas demandas, deve-se supor, estão preparadas a pagar pelo uso do solo, em termo de compra ou aluguel, um preço maior do que as demandas que se dirigiam à mesma zona quando esta ainda não dispunha do serviço. Daí a valorização do solo nesta zona, em relação às demais. (Singer, 1998, p. 34)

Conforme observado no capítulo I, ocorreu a opção dos balneários paulistas em privilegiar a atividade econômica do turismo em detrimento da agricultura e portuária. A inversão de prioridades, com foco sobretudo no turismo balneário fez com que as zonas turísticas se desenvolvessem de forma mais acentuada, gerando valor aquele território em detrimento ao território desvalorizado, configurando-se então a segregação socioespacial.

Isto posto, vale ressaltar que o turismo como atividade econômica, social e cultural por si só não é antagonista ao desenvolvimento social e não condena as populações marginalizadas à exclusão como parte de sua natureza intrínseca. O turismo praticado nos balneários analisados é pautado por uma ordem econômica baseada na exploração do homem pelo homem, a luta de classes que fundamenta o

ethos e a epistemologia do sistema capitalista. Ou seja, toda a produção do espaço urbano e o planejamento do turismo nos territórios do Litoral Paulista partem de uma ótica econômica com base no lucro e no acúmulo de capital, sobretudo por parte do mercado imobiliário e que, por fim, incorpora o *trade* turístico.

Foi possível observar por meio desta pesquisa, que há pelo menos duas cidades dentro de todas as cidades do Balneário Paulista. Aquela do turista, dos condomínios e da praia, e a cidade do trabalho, representada pelas periferias, escondida e distante da visão dos visitantes.

Diante desta constatação, em que medida o turismo pode ser sustentável para o Litoral Paulista? Quais as possibilidades de sinergia que a atividade pode ter com os moradores locais, com suas necessidades distintas daquelas que servem aos turistas? Como o turismo pode, se não transformar a realidade local, proporcionar maior inclusão e trocas positivas de experiência?

A saída para essa encruzilhada pode ser a economia criativa²⁷, conceito que tem ganhado força ao longo dos últimos anos. No contexto litorâneo brasileiro, temos os exemplos de Paraty, município que tem força econômica baseada na cultura, com eventos e demais atividades que são focadas na cultura local e seu potencial econômico. A força da distinção expressa no produto artesanal, no local e na cultura imaterial, intangível, pode estimular a geração de valor, emprego e renda, incluindo grupos sociais em geral localizados à margem das instituições tradicionais que operam o turismo.

Em Santos, vigora uma política pública que estabelece as chamadas Vilas Criativas e Distritos Criativos, que têm como objetivo criar *clusters* que fomentem o desenvolvimento de habilidades focadas em artesanato, gastronomia, música e demais dimensões culturais. Estão presentes nos bairros de menor IDH da cidade, com o fim de dar oportunidade para a população ali localizada.

Os Distritos Criativos são ainda mais interessantes de se pensar para todo o litoral, pois o projeto tem como objetivo requalificar regiões de Santos com alto valor patrimonial e que hoje se encontra desvalorizado. A ação visa recuperar áreas

²⁷ De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU) as atividades econômicas criativas encontram-se no cruzamento das artes, da cultura, dos negócios e da tecnologia, compreendendo o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços que utilizam o conhecimento e a criatividade como seus principais inputs (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2010)

degradadas não apenas com reformas, mas com a implementação de polos para desenvolvimento de atividades criativas.

Vale lembrar que projetos como estes, vinculados a políticas públicas, têm resultados em longo prazo. Santos, cidade incubadora dessa política, como vimos no desenvolvimento da pesquisa, é afetada por uma enorme desigualdade e exclusão, já que projetos dessa natureza tem como objetivo reduzir gradualmente as desigualdades e fomentar o empreendedorismo e capacitação profissional, além de recuperar valor patrimonial e artístico do território. Não temos ainda os resultados desses projetos, que podem ser uma alternativa sustentável para a correção das injustiças sociais ocorridas no litoral.

Este trabalho de conclusão de curso também mostrou que as classes de baixa renda estão concentradas majoritariamente dentro de APAs, mais especificamente dentro do Parque Estadual Serra do Mar, com exceção do Dique da Vila Gilda. A criação de centros culturais em todo o litoral, se um dia algum projeto dessa natureza for desenvolvido, deveria estar direcionado a esses bairros e essas localidades historicamente excluídas.

Outras formas de turismo são possíveis, como o Turismo de Base Comunitária, no qual os turistas têm a oportunidade de experimentar o cotidiano do morador, integrado àquela sociedade e suas práticas culturais, gerando renda sem prejudicar o seu dia a dia, a exemplo do município de Icapuí, no Ceará, que está no Mapa Brasileiro do Turismo Responsável, por boas práticas do Turismo de Base Comunitária (TBC), modelo de gestão que preza pelo protagonismo das comunidades anfitriãs e sua participação nos processos de tomada de decisão para o desenvolvimento do território.

No contexto do Litoral Paulista, temos como exemplo o Quilombo da Fazenda, em Ubatuba. Segundo Rossi, Buscioli e Bordonal (2020), o turismo de base comunitária foi implementado em 2019, a partir de ações da própria comunidade como forma de salvaguardar a cultura local e gerar renda de forma sustentável. Os moradores do quilombo operam as atividades turísticas dentro de seu território.

Vale destacar outra experiência do Litoral Paulista, a Ilha do Bonete, em Ilhabela. O projeto, desenvolvido pelo CEDS/LN em convênio com a UniSantos, teve como proposta contribuir com a consolidação do Turismo de Base Comunitária no Bonete. (SALVADOR; PEDROSO; BASTOS, 2013). Neste projeto, a gestão parte da comunidade local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFONSO, C, M. **Uso e ocupação do solo na zona costeira do Estado de São Paulo: uma análise ambiental**. São Paulo: Anablume, Fapesp, 1999.
- ALEDO, A; MAZÓN, T; MANTECÓN, A. **La insostenibilidad del turismo residencial**. Antropología y turismo : claves culturales y disciplinares / David Lagunas (coord.). Distrito Federal, México. : Plaza y Valdés, 2007.
- ARAÚJO. F. **A expansão urbana de Santos**. A Baixada Santista Aspectos Geográficos. São Paulo: EDUSP, 1964.
- BARREIROS, M, A, F. Plano metropolitano de desenvolvimento integrado. In: Cadernos Metropolitanos: sistema de circulação e transporte, n. 3. São Paulo: Agem, 2002.
- BECKER, B, K. **Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seu impacto na região costeira**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, 1995.
- BORTOLETTO, K, C. **Estudos da vulnerabilidade social e ambiental em áreas de riscos de desastres naturais no município de Caraguatatuba SP**. Tese de Doutorado. Instituto de Geociências, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro. 2016.
- BUENO, B, P, C. **Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo**. Anais do Museu Paulista, v. 17, n. 2, jul-dez, p. 251-294, 2009.
- CARAGUÁ RUMO AO ANO 2000. **Manifestação Condomínio Costa Verde**. Caraguatatuba. Set. 1998.
- CARAGUÁ RUMO AO ANO 2000. **Manifestação Ilha Morena**. Caraguatatuba. Set. 1998.
- CARAGUATATUBA. Lei Complementar nº 42, de 24 de novembro de 2011.
- CARDOSO, M, R, S. **Produção do espaço urbano e desigualdades socioespaciais: considerações sobre o Minha Casa Minha Vida na cidade de Ananindeua, Pará**. Interespaço, Grajaú/MA, v. 3, n. 10. p. 159-181, set/dez/2013.
- CARLOS, A. F. A. **Segregação socioespacial e o "Direito à Cidade"**. GEOUSP Espaço e Tempo, v. 24, n. 3, p. 412-424, 2021.

- CLAVAL, P. **A paisagem dos geógrafos**. In: CORRÊA, Roberto Lobato & ROSENDAHL, Zeny (orgs.). Paisagens, texto e identidades. Rio de Janeiro: EDUERJ. p. 13-74. 2004.
- COUTO, A, C, O. **A cidade dividida**: Da inclusão precária à territorialização perversa. In: XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Belo Horizonte, 2011.
- DARDOT, p; LAVAL, C. **Comum**: ensaio sobre a revolução no século XXI. Tradução Mariana Echalar. São Paulo: Editora Boitempo, 2017.
- ESTADO DE SÃO PAULO. Decreto nº 10.669, de 08 de novembro de 1939.
- ESTADO DE SÃO PAULO. Lei nº 10.426, de 8 de dezembro de 1971.
- ESTADO DE SÃO PAULO. Lei nº 1.457, de 11 de novembro de 1977. ESTADO DE SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1.261, de 29 de abril de 2015.
- GIGLIOTTI, C; SANTOS, M, J. **A expansão urbana de Caraguatatuba (1950-2010)**: uma análise das transformações sócio espaciais. Caminhos de Geografia, v. 14, n. 46, p. 150-159, jun, 2013.
- GLASS, R. **London**: Aspects of change. Londres: MacGibbon & Kee, 1964.
- GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1993.
- GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- HARVEY, D. **Rebel Cities**: From the Right to the City to the Urban Revolution. Londres: Verso, 2012.
- GUTBERLET, J. **Cubatão**: desenvolvimento, exclusão social e degradação ambiental. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 1996.
- HARVEY, D. **Os limites do capital**. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.
- LIBERATO, R, C. **Cidade e exclusão**: o lugar de moradia dos excluídos – o caso de Belo Horizonte. (Tese de Doutorado) Belo Horizonte: Pontifícia Universidade de Minas Gerais, 2007.
- LUCHIARI, M, T, D, P. **O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 1999.
- MAGALHÃES, E, D. **Praia Grande e Mongaguá**. In: Baixada Santista: aspectos geográficos. v. 3. n. 13. São Paulo: EDUSP, 1965.
- MARAFON, G, J. **O espaço urbano**: a abordagem da Escola de Chicago e da Escola Marxista. Ciência e Natura, Santa Maria, v. 18, p. 149-181, 1996.

MARANDOLA et al. **Mobilidade e vulnerabilidade no litoral Norte de São Paulo:** articulações escalares entre o lugar e a região na urbanização contemporânea. Revista Espinhaço, v. 3, n. 5, p. 110-126, jun, 2014.

KIYOTANI, I, B; ROCHA, A, M. **[Des]construindo o turismo residencial:** Reflexões sobre a obra de Antonio Aledo. Rosa dos Ventos, Caxias do Sul, v. 9, n. 2. p. 263-277, abr/jun/2017.

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade.** Estudos Avançados. V.17, n.48, 2003. (p.151-168)

MIYAZAKI, K, C. **Estruturação da cidade e morfologia urbana:** um estudo sobre cidades de médio porte da rede urbana paulista. Tese de doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

PADGURSCHI, V; CAMPOS, J, F (org). **Santo Antônio de Caraguatatuba:** Memória e tradições de um povo. Caraguatatuba: FUNDACC, 2000.

PEREIRA, A, Q; DANTAS, E, W, C; GOMES, I, R. **Lazer na Praia:** Segunda residência e imobiliário turístico no Nordeste. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2016.

RAIMUNDO, S et al. **Análise da cronologia de criação das estâncias turísticas no Estado de São Paulo.** 2010, Anais.. São Paulo: ANPTUR, 2010 . Acesso em: 01 ago. 2023.

REVISTA FAGULHAS (revista). Abril, 1957

RIBEIRO, M, G. **Segregação socioespacial e desigualdades urbanas.** In: BÓGUS, L,M,M. (org) *Cidades no século XXI: temas para debate.* São Paulo: educ, 2018.

_____. **Segregação socioespacial e desigualdades de renda da classe popular na metrópole do Rio de Janeiro, Brasil.** EURE, v, 47, n, 142, p. 27-48, 2021.

RIOS, L, G. **Turismo de segunda residência:** impasses para o desenvolvimento urbano socialmente inclusivo e ambientalmente sustentável – o caso de Bertioga, SP. Dissertação de mestrado. Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, Santos, 2019.

SALVADOR, M.C.C; PEDROSO, R.; BATOS, F.B. **Projeto de turismo de base comunitária:** comunidade tradicional do Bonete, Ilhabela (SP). Revista Brasileira de Ecoturismo. São Paulo, v.6, n.5, nov-2013/jan-2014, pp.1052-1069

SANCHEZ, J. E. **Espacio, economía, sociedad.** Barcelona: Siglo Veintiuno, 1991.

SANTOS. Lei nº 753, de 08 de julho de 1991.

SANTOS. Lei Complementar nº 470, de 5 de fevereiro de 2003.

SANTOS, M. **Geografía y economía urbanas en los países subdesarrollados**, Barcelona: Ed. Oikos-Tau, 1973.

SEABRA, O, C de L. **A muralha que cerca o mar**: uma modalidade de uso do solo urbano. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

SECRETARIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL - SEAS. **Elementos para o diagnóstico socioterritorial de Santos**. Santos, 2016.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Editora Contexto. 1998.

SMITH, N. **Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano**.

GEOUSP Espaço e Tempo, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 15-31, 2007.

TULIK, O. **Residências secundárias**: presença, dimensão e expressividade do fenômeno no Estado de São Paulo. Tese de livre docência – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

_____. **Turismo e meios de hospedagem**: casas de temporada. São Paulo: Roca, 2001.

VASCONCELOS, P, A. **A aplicação do conceito de segregação residencial ao contexto brasileiro na longa duração**. In: Revista Cidades. v. 1, n. 2, p. 259-274. 2004.

VIANA, M, A. **Navegando pelas ondas do desenvolvimento**: Baixada Santista em busca de um porto seguro. Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2010.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998