

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Trabalho de Graduação Individual

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Junior

Bruno da Silva Pereira

Verticalização da Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva,  
município de Caraguatatuba -SP

São Paulo

2017

## **Introdução**

Essa monografia surge como necessidade de compreender melhor um processo de verticalização ocorrido na Avenida de orla dos bairros Indaiá e Aruan no município de Caraguatatuba, localizado no Litoral Norte do Estado de São Paulo. As expressões desse processo profundamente ligado à especulação imobiliária, foi sendo estampada na paisagem urbana ao longo de um breve período o qual pretendemos, em parte, tratar nessa investigação. A presença de agentes envolvidos (capital, terra, mercado imobiliário e financeiro) de forma explícita ou implícita, gerou interesse em aprofundamento e entendimento acadêmico do processo alí existente.

O município de modo geral apresenta seu processo de urbanização e consolidação populacional recente, sobretudo a partir das décadas de 60 e 70, com a construção das ligações viárias através da BR-101 Estrada Rio-Santos e a SP-099 Rodovia dos Tamoios, que ligam Caraguatatuba com os grandes centros urbanos e possibilitam o acesso da população de outras regiões, turistas e mercadorias dos grandes centros urbanos como Vale do Paraíba e Regiões Metropolitanas de São Paulo e Santos.

Ainda na década de 70, o município possuía cerca de 15.000 habitantes e teve aumento populacional de 120% até a década de 80, chegando à cerca de 30.000 habitantes, população ainda pequena e expressão do início de um processo de urbanização e crescimento municipal.

Concomitantemente a tal processo de consolidação urbana, na década de 80, há um grande movimento de loteamento e pavimentação dos bairros próximos ao centro e criação de infraestruturas necessárias à ocupação urbana (ligações viárias, saneamento básico, iluminação, entre outros) e tal processo acontece também no fragmento analisado, que consiste na Avenida localizada na orla dos bairros Indaiá e Aruan, que apesar da proximidade ao centro comercial, separados apenas pelo Rio Santo Antônio, apresentavam-se como distantes devido à dificuldade de acesso gerada pelas ruas não-pavimentadas e falta de interesse da população em residir alí pela falta de infraestrutura.

Na década de 90 há um primeiro momento de verticalização existente em todo o município, que já apresentava cerca de 70.000 habitantes em tal período, era atrativo à turistas pelo centro comercial e infraestruturas consolidadas, mais do que nos demais municípios do Litoral Norte, e atrativo à população migrante que buscava residir no município pela demanda recente e não correspondida em mão-de-obra para o comércio, atividades ligadas ao turismo, prestação de serviços (médicos, dentistas, engenheiros), atividades ligadas à construção civil e cargos de administração pública.

Ao longo de tal período, no fragmento analisado são apenas 6 edifícios verticais construídos, mas de grande valor simbólico devido ao processo que se iniciava. A demanda de moradia para a população com maior poder aquisitivo é crescente devido a rapidez em que o processo de consolidação urbana se dá na década de 1980, impulsionando um princípio de verticalização já na década de 1990.

A partir de 1998 com o “Projeto de Revitalização da Orla” do governo estadual, há uma série de intensos investimentos Estatais em todo município. Inicia-se no centro com a duplicação da avenida de orla, projetos arquitetônicos e melhorias nos comércios, capacitação de mão-de-obra para as atividades ligadas ao turismo, reformas e projetos de reurbanização em praças e avenidas. Tal projeto atinge os bairros Indaiá e Aruan a partir do ano de 2000, como um grande plano urbanístico propondo mudanças no padrão estético/visual, consolidação das infraestruturas viárias, de saneamento e possibilidade de expansão do mercado imobiliário devido à grande disponibilidade de terrenos ao longo da Avenida Atlântica, nome original da atual Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva.

Dentre as obras do Governo Municipal realizadas no fragmento estão a substituição completa do sistema de iluminação, a construção de um longo calçadão e ciclovias ao longo de todo trajeto para lazer e deslocamento, construção de um canal para escoamento de águas pluviais para evitar futuros alagamentos, uma Estação de Tratamento de Esgoto, e a ampliação do sistema de circulação de veículos com a construção de uma nova pista

mudando de uma via única pavimentada (de mão dupla) para 3 faixas asfaltadas em cada sentido.

Há um intenso processo de verticalização ao longo dos 3 km de avenida de orla neste fragmento. Os primeiros condomínios residenciais verticais têm sua construção terminada em 2002 e tal processo se estende até os dias atuais.

Alguns fatores são significativamente importantes e têm participação fundamental em tal processo: a construção do maior shopping center do litoral norte, o Shopping Serramar, localizado próximo aos bairros analisados; a instalação da UTGCA – Unidadade de Tratamento de Gás Caraguatatuba da Petrobrás com investimento maciço no município, com obra orçada no total de R\$ 1,4 bilhão que trouxe ao município aumento de 25% de população pendular, representada por trabalhadores de diferentes áreas e poder aquisitivo, movimentando o mercado, o setor de serviços e a criação de demanda por mercadorias e moradias disponíveis, majorando o preço dos aluguéis e intensificando o processo de novos edifícios para atender tal necessidade; Assim Caraguatatuba atingiu entre 2008 e 2009 a marca do R\$ 1 bilhão em Produto Interno Bruto Municipal, o que promoveu o acesso mais fácil ao crédito para setores ligados à construção civil.

Deste modo, considerando o conjunto de mudanças ocorridas na paisagem, no padrão de renda dos moradores e na participação do Estado em obras de intervenção urbanística e arquitetônica por meio de determinadas mudanças no Plano Diretor municipal, entre outras ações, buscaremos analisar os impactos desse processo para a cidade como um todo, e em especial para o fragmento acima descrito.

Tal processo beneficia um segmento específico do capital, como o mercado imobiliário através do aumento do preço do m<sup>2</sup>, os bancos e instituições financeiras com a obtenção de lucro com os juros obtidos nos financiamentos e empréstimos para construção e aquisição de apartamentos, os detentores de terra (lotes e terrenos) e a indústria ligada à construção civil

com fornecimento de materiais necessários e a mão-de-obra especializada e braçal.

## **Capítulo 1 – Desenvolvimento e ocupação urbana do município**

### *1.1 – Apresentação geográfica do município*

O município de Caraguatatuba está localizado no litoral norte paulista com latitude de -23°50' e longitude de -45°38' circundado pelos municípios de São Sebastião, Salesópolis, Paraibuna, Natividade da Serra e Ubatuba.



**Figura 1, Inserção do município de Caraguatatuba no Estado de São Paulo e estados vizinhos. Produção: Bruno Pereira (2016).**

Está inserida na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, que tem como sede o município de São José dos Campos, e tem papel de destaque na Microrregião de Caraguatatuba, composta sobretudo pelos municípios do Litoral Norte do Estado de São Paulo. Sua distância até o município de São Paulo é de 186 km e de São José dos Campos, 90 km.

Como principais eixos de ligação com os municípios vizinhos e demais regiões estão a SPP-099 Rodovia dos Tamoios que interliga com vias como a Rodovia Presidente Dutra (São Paulo e Rio de Janeiro), Rodovia Ayrton Senna (São Paulo) e Rodovia Dom Pedro I (Campinas e região) e a BR-101 Rodovia Rio Santos que serve de acesso aos Portos de São Sebastião e Santos, ao município de Ubatuba, no qual se encontra com a SP-125 Rodovia Osvaldo Cruz que representa um caminho alternativo de ligação com o Vale do Paraíba no município de Taubaté. A BR-101 também conecta o município com estado do Rio de Janeiro em uma viagem “turística” pela orla dos municípios com inúmeras praias conhecidas internacionalmente por suas belezas naturais.

Possui população estimada (2016) em cerca de 118.000 e tal população chega a quadriplicar nos meses do Verão, principalmente no feriado de Révellion, segundo dados da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Sua extensão territorial é de 485,097 km<sup>2</sup>, e sua densidade demográfica é de 240 hab/km<sup>2</sup>. Seu IDHM em 2010 foi 0,759, considerado alto pelo IBGE numa faixa entre 0 e 1. Seu gentílico é o caraguatatubense ou, genericamente, “caíçara”.

Apresenta clima tropical e vegetação de Mata Atlântica predominantemente, visto que boa parte do município está inserida no PESM (Parque Estadual da Serra do Mar) e encontra-se preservada legalmente, limitando sua área passível de ocupação urbana. Pela proximidade do oceano, sua altitude é de apenas 2 metros acima do nível do mar com relevo plano, facilitando a ocupação.

A toponímia é uma formação do vocabulário Tupi pois no século XVI, os Tupinambá já habitavam primitivamente o território da enseada de Caraguatatuba. Neste período, o sítio ficaria conhecido como terra abundante em Caraguatás. Caraguatatuba é vocábulo indígena que, segundo Silveira Bueno, significa "lugar de muitos caraguatás", ou seja, caraguatal,

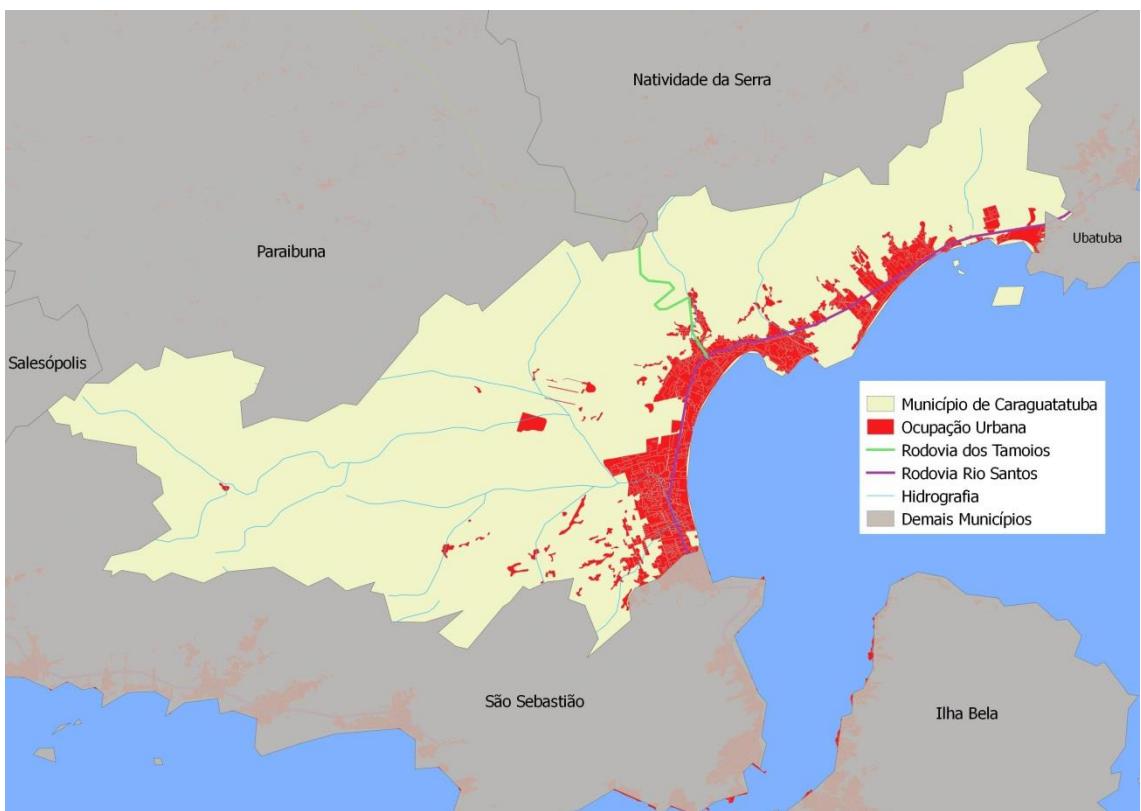
caraguatazal. Do tupi *caraguatá*: planta bromeli e *tyba*: abundância, grande quantidade.

Estão situadas no município as praias (de Norte a Sul): Tabatinga, Mococa, Cocanha, Massaguaçu, Capricórnio, Martin de Sá, Prainha, Garcez (ou da Freira), Camaroeiro, Centro, Indaiá, Pan Brasil, Palmeiras, Romance, Flecheiras, Porto Novo.



Figura 2, Praias do Município de Caraguatatuba. Disponível em:  
[www.caragua.com/praias.htm](http://www.caragua.com/praias.htm). Acesso em Dez/2015

São também pertencentes as Ilhas do Tamanduá e Cocanha, além dos rios Camboriú, Santo Antônio, Juqueriquerê, Massaguaçu e Guaxinduba.



**Figura 3, Ocupação urbana do município, rodovias de acesso, hidrografia e fronteiras.**

**Produção: Bruno Pereira (2015)**

## 1.2 – História do município e ocupação urbana

O litoral brasileiro, e principalmente o paulista, antes da chegada do europeu era ocupado por vários grupos indígenas, conhecidos genericamente como Tupinambás ou Tamoios (SILVA, 1975). Com a chegada do europeu, o início da ocupação colonial nas áreas litorâneas objetivava a exploração econômica de recursos naturais e uma exploração agrícola na forma de monocultura. Dessa forma, os recursos obtidos na região (matérias-primas, metais preciosos, açúcar, aguardente e, mais tarde, o café) destinavam-se ao mercado externo. Devido à importância que o mercado externo tem na história brasileira, os portos são de grande relevância para o entendimento das formas de ocupação do litoral. Em relação ao litoral norte paulista, existem registros de atividades portuárias em São Sebastião desde o século XVII, através do canal de São Sebastião, por meio do transporte de cabotagem, onde o tráfico de escravos tinha um papel de destaque, ora com maior ou menor intensidade.

Silva (1975, p.21) aponta ainda que entre os séculos XVIII e XIX a região ficaria marginalizada ou, muitas vezes, dependente dos municípios que compõem o Vale do Paraíba paulista. As relações com os grandes centros comerciais emergiam como consequências de surtos de prosperidade ligados à existência de alguma mercadoria de alto valor econômico nos mercados europeus

Apesar de essas atividades garantirem a ocupação do espaço e assegurarem um relativo desenvolvimento econômico para os municípios do litoral paulista, deve-se se destacar também que os municípios já eram habitados por uma população anterior residente, com seu modo de vida e com relações específicas com a natureza, que é o caso dos caiçaras e dos indígenas que aqui habitavam antes da chegada dos portugueses.

Para Arouca (2003), do princípio pouco ou quase nada se conhece. Por aqui habitavam os tupinambás e os Gueromimis, com sua aldeia na Enseada do Juqueriquerê, em frente à ilha de São Sebastião.

Os Gueromimis, que pertenceram ao grupo Tapuia, migraram para várias regiões buscando áreas mais seguras para a sua sobrevivência, fugindo da repreensão dos colonizadores e de outros grupos guerreiros. Dentre as áreas de refúgio, uma se destacava pelas suas condições extremamente favoráveis: o Litoral Norte.

No decorrer do século XVI, esses nativos passaram a dominar a região de Caraguatatuba, fugindo do avanço da população branca. Nesta região concentrou-se o maior número de aldeias Gueromimis. A partir daí, a região passa a ser conhecida como “Enseada dos Gueromimis”. Provavelmente, no final do século do século XVII, os Gueromimis já haviam desabitado as terras de Caraguatatuba, pois não se tem conhecimento de registros desses primitivos neste período.

Caraguatatuba começou a ser povoada no inicio de século XVII através da concessão de sesmarias, um instituto jurídico criado pelo império de Portugal para distribuição de terras a particulares para incentivar a produção de alimentos. A primeira ocupação que se conhece ocorreu na bacia do rio Juqueriquerê, em 1609, quando o Capitão-mor Gaspar Conqueiro doou a porção de terra aos antigos moradores de Santos, Miguel Gonçalves Borba e

Domingos Jorge, como premio por serviços prestados à capitania de São Vicente.

A região inicialmente ocupada, pelas condições favoráveis, despertava interesse de colonos. A fundação do município se dá entre 1664 e 1665 e seu fundador é Capitão-mor Manuel de Faria Dória, da capitania de Itanhaem, entretanto, em 1693, um violento surto de varíola, a qual o povo vulgarmente tratava por Bexigas, vitimou parte da população da vila e o restante dirigiu-se para as vilas de Ubatuba e São Sebastião. O local ficou então conhecido como “A vila que desertou”, resistindo apenas uma pequena igreja de invocação à Santo Antônio. Contudo, aos poucos, a Vila de Caraguatatuba foi sendo novamente povoada. A doença fez o crescimento retornar à estaca zero, o que atrasou o desenvolvimento do povoado em alguns anos. Em meados do século XVIII, o novo povoado viu crescer o número de habitantes, despertando interesse do capitão geral da capitania de São Paulo, que tomou providências para que o povoado de Santo Antônio de Caraguatatuba fosse elevado à condição de Vila em setembro de 1770, sem emancipação político-administrativa da vila de São Sebastião.

Segundo Arouca (2003), com abundância de terras relativamente férteis, ao contrário do que muitos imaginam, esta não era um vila de pescadores, mas sim de pequenos produtores rurais. É bem verdade que havia fartura de pescado e as baleias eram caçadas em nosso litoral pela sua importância econômica. Registros de 1801 informam que no povoado havia 15 pescadores, que trabalhavam auxiliados por suas famílias. O melhor período de pesca era de maio a julho quando as tainhas migravam para a desova e realizavam-se mutirões de pesca, com uso de redes de vários tamanhos, que recebiam o nome de “campanhas”. Um tal Mathias Soares de Novais, em 1801, numa dessas “campanhas” de uma só vez, apanhou mil tainha que vendeu a dois mil reis o cento. Era comum o peixe ser salgado para comercialização posterior, abastecendo os agricultores e suas famílias. Sufocada por dois centros maiores, Ubatuba e São Sebastião, o povoado sobrevivia de uma cultura de subsistência, com pouco excedente para venda.

Em 1806, graças a uma correição pelas Vilas Marinhas dar-se crédito ao administrador da Capela, a Vila de Santo Antônio de Caraguatatuba ficou

conhecida como Vila que desertou, mudando-se seus moradores para outros lugares.

Os registros, como até hoje, com índices de produção subdeclarados, nos dão conta que a mandioca liderava o plantio local ocupando 1701 alqueres de terra em 1829, mas o cultivo da cana foi se expandindo, não só para a produção de açúcar e também para o destilo de aguardente, produto de largo consumo e procura. Em 1829 Caraguatatuba produziu 778 arrobas de açúcar. A aguardente teve sua maior produção em 1821 com 207 pipas. Arouca (2003) também afirma que Caraguá foi atingida pelo ciclo do café no Vale do Paraíba, que impulsionou sua lavoura e trouxe riqueza para alguns fazendeiros. Um relato da Câmara do final de 1861 nos dá conta que aqui foram produzidos 40.000 arrobas de café , o equivalente a 10.000 sacas. A lavoura cafeeira, porém, entrou em declínio, entre outros fatores, pela escassez da mão-de-obra escrava, cujo tráfico foi proibido a partir de 1850.

Vale notar que Caraguatatuba como todo litoral norte paulista foi rota do contrabando de escravos. Os traficantes aproveitavam as praias desertas da região para “desovar” suas cargas, que seguiam pelas trilhas existentes rumo ao Vale do Paraíba e interior do Estado.

A vila de Santo Antônio de Caraguatatuba foi também produtora de fumo. Segundo anotações, sua maior produção foi em 1829 com 360 arrobas.

A partir da década de 20 teve início um período de prosperidade. Em 1829, por exemplo, além de alcançar sua maior produção de fumo, existia no povoado 20 pescadores que sustentavam 87 famílias e 8 escravos. A título de curiosidade, nota-se que aqui se cultivava também o anil, usado para o tingimento de tecidos e ainda hoje encontrado nos supermercados para melhorar a aparência das roupas brancas.

Pelos dados do arquivo da Cúria Diocesana de Caraguatatuba, nos livros do tombo (1870- 1910). No século XIX, a partir de quando existem dados disponíveis. Caraguá possuía uma pequena população. Em 1801, 169 habitantes livres e 56 escravos. Este número foi aumentando, com uma predominância escrava, chegando o vilarejo a 1835 com 493 habitantes livres e 417 escravos. A partir daí foi havendo um aumento populacional significativo chegando-se a 18.909 com 2.497 habitantes e a 1900 com 3.113 habitantes.

*“...seria somente no século XIX que o Litoral Norte viveria sua maior prosperidade através do ciclo do café, foi nessa época que as articulações com*

*o planalto se intensificaram com a abertura dos caminhos que ligavam São Sebastião a Salesópolis, Caraguatatuba a Paraibuna e Ubatuba a São Luís do Paraitinga, atravessando as escarpas da Serra do Mar". (PANIZZA, 2004, p. 74)"*

No século XIX, mais precisamente em 16 de março de 1847, o presidente da Província de São Paulo, Manuel da Fonseca Lima e Silva, ordenou que a vila passasse a ser denominada Freguesia.

Em 1857, pela lei nº 30, de 20 de abril de 1857, sancionadas por Antônio Roberto D'Almeida, Vice-presidente da província de São Paulo, Caraguatatuba é elevada à categoria de Vila. Nesta data, passou a ter sua emancipação político-administrativa, deixando de pertencer a São Sebastião, ou seja, Caraguatatuba recebeu sua emancipação política e administrativa em 20 de abril de 1857.

A população caraguatatubense ainda teve de superar um surto de malária, em 1884, e outro de gripe espanhola, em 1918. As duas epidemias causaram um grande número de mortos e foram obstáculo para consolidação e aumento do número de habitantes

### *1.3 – Caraguatatuba no século XX.*

No início do século XX, a maior parte dos moradores da cidade habitavam a zona rural em agrupamentos de pescadores distribuídos pelas praias.

Como todo o Litoral Norte, Caraguatatuba encontrava-se estagnada economicamente devido à dificuldades ligadas ao transporte de mercadorias e insumos vitais e o baixo desenvolvimento estrutural no inicio do século XX. O comércio era precário e quase que em sua totalidade baseado em trocas.

Grande parte dos produtos da terra eram enviados em canoas de voga até Santos, onde também eram compradas as encomendas dos moradores da vila. Em 1910 Caraguatatuba possuía cerca de 3.600 habitantes e a infraestrutura local baseada em uma praça, duas ruas, um beco, e a maioria dos habitantes se localizava na zona rural em agrupamentos de pescadores e

pequenos agricultores distribuídos ao longo das praias. O crescimento da vila só veio com a chegada de famílias de colonos franceses e a criação da Fazenda dos Ingleses.

Na década de 20, mudanças significativas possibilitam o crescimento do município entre elas, a instalação da rede elétrica e em 1927 a instalação da fazenda dos franceses, J. Charvolin, mais tarde denominada Fazenda dos Ingleses. De acordo com Garrido (1980), em 1927, quando a Companhia Brasileira de Frutas, popularmente conhecida Fazenda dos Ingleses, se instalou em terras de Caraguatatuba, mudanças ocorreram no quadro geral da situação do município, tanto políticas, quanto econômicas. Dentre tais mudanças, destaca-se: aumento significativo da população do município, especialização da mão-de-obra na agricultura, aumento representativo da atividade artesanal comercial, incremento do comércio dentro e fora do Litoral Norte Paulista, expansão dos meios de comunicação e aumento significativo da receita Pública Municipal, Estadual e Federal.

Tal fazenda possuia uma ferrovia própria para deslocamento interno de sua produção e inúmeros galpões para que os produtos fossem embalados e colocados em barcaças no Rio Juqueriquere para que deste modo fossem levadas até o porto de Santos. Tal processo permaneceu funcional até a década de 40, quando o transporte viário se tornou mais viável e o escoamento de tal produção passa a ser feito pela Estrada Rio Santos.

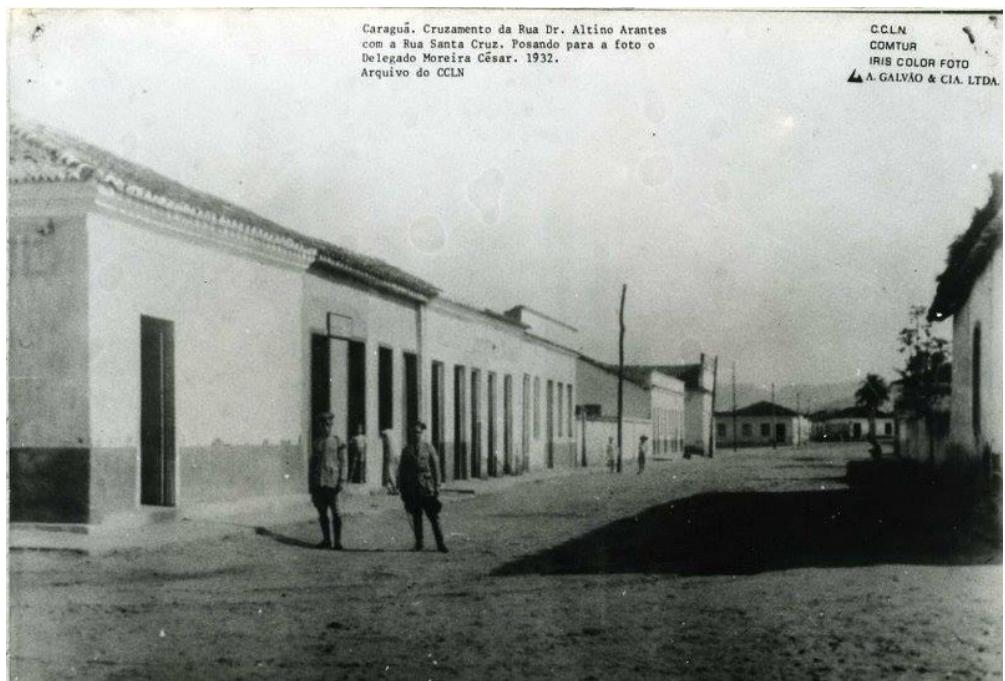
Para Garrido (1988) a Fazenda dos ingleses, a partir do início do século XX, foi o principal fator de desenvolvimento da cidade, até a chegada dos turistas. No final da 2<sup>a</sup> guerra mundial, em 1946, a fazenda retomou a produção de cítricos, voltado ao mercado inglês.



**Figura 4, Galpões para embalagem e barcaças no Rio Juqueriquerê que escoavam a produção da Fazenda dos Ingleses para o porto de Santos. Fonte: Acervo Público Municipal de Caraguatatuba.**



**Figura 5, planta do município em 1939. Fonte: Intituto Geográfico e Geológico.**



**Figura 6, Ruas centrais do município de Caraguatatuba (1932). Fonte: Acervo  
Público Municipal de Caraguatatuba**



**Figura 7, Praça Dr. Cândido Mota e Igreja Matriz de Santo Antônio (19329. Fonte:  
Acervo Público Municipal de Caraguatatuba**

As figuras demonstram o vazio demográfico e ocupacional do centro da cidade devido a economia basicamente rural e a população aquele além de pequena, ainda tinha predominância de residência no campo (cerca de 70%). Tal realidade só seria mudada a partir da década de 60 com o crescimento populacional e o aquecimento econômico local possibilitados pelas ligações rodoviárias e investimentos estatais em infraestrutura.



Figura 8, Praça Dr. Candito Mota e ao fundo Igreja Matriz de Santo Antônio (1948).

Fonte: Acervo Público Municipal de Caraguatauba

No ano de 1938, começam as ligações rodoviárias entre o Vale do Paraíba e Litoral Norte. E nesse mesmo ano, inaugura-se o trecho da BR-101 (Rodovia Rio Santos) entre Caraguatatuba e São Sebastião. A abertura ao tráfego da rodovia ligando Caraguatatuba e Ubatuba, só ocorreu anos mais tarde, em 1955.

É sabido a fundamental importância da acessibilidade e fluxo de mercadorias para a consolidação urbana de um município e o seu desenvolvimento comercial e econômico, despertando interesse do capital privado. Tais obras públicas de sistemas viários tornam localidades antes distantes, atrativas para novos habitantes e atividades econômicas.

Ainda em meados da década de 50, é possível identificar a pouca movimentação nas áreas centrais do município que apresentava comércio quase inexistente e fluxo de mercadorias limitado. O município possuia nessa época, 1 Grupo Escolar e 1 Ambulatório Médico para atender a população, com poucas ruas pavimentadas e ocupação limitada às redondezas da Igreja Matriz.

A Rodovia dos Tamoios (SP-099) tem seu tráfego aberto em meados da década de 60 como resultado de uma obra de grande dificuldade devido ao difícil acesso de trabalhadores e máquinas e a grande declividade do trajeto.



**Figura 9, Trabalhadores na abertura da Rodovia dos Tamoios em meados de 1960.**

**Fonte:** Acervo Público Municipal de Caraguatatuba.

Com seu reconhecimento em 1947 como estância balneária, uma gama de investimentos e a dedicação ao turismo e mercado imobiliário se intensificam por todo o município e a realidade econômica começa a se transformar.

Na década de 1950 os municípios da região começam a se consolidar como zona de recreação, seguindo em um forte ritmo até os dias atuais, onde essa urbanização possibilita um papel decisivo na divisão espacial do trabalho que, de um lado está a serviço dos grandes centros urbanos como “zona de veraneio de determinados segmentos sociais” (SCIFONI, 2006), e de outro

acaba gerando uma parcela de excluídos no processo de desenvolvimento do município.

A abertura de tais rodovias representa mudança significativa no cenário do município, possibilita a chegada dos turistas e desperta interesse de investidores imobiliários. Com os eixos rodoviários definidos, as distâncias com a dinâmica regional, sobretudo com as cidades onde residem os detentores de poder aquisitivo necessário para compra de segunda residência para veraneio, são facilitadas. Caraguatatuba então, passa por um intenso processo de modernização do espaço, acarretado sobretudo pelo mercado imobiliário, pela indústria da construção civil, o aumento das atividades no porto de São Sebastião, as melhorias nas ligações rodoviárias com o Vale do Paraíba e as atividades turísticas. Tal processo deixa contradições evidentes no espaço, tem efetiva participação estatal e gera um processo de crescimento e ocupação desordenada do espaço urbano.

As construções de residências horizontais, em sua maioria segunda moradia, começam a fazer parte do processo de expansão urbana da cidade. Padgurschi (2000) expõe outro texto encontrado numa edição comemorativa do centenário do município em 1957, o qual divulga a construção de casas no bairro do Sumaré:

“Ao pé da Serra e beijada pelo mar [...] “Faça sua casa de praia no moderno e confortável bairro do Sumaré na praia de Caraguatatuba [...]. Bairro residencial por excelência, dentro da cidade de Caraguatatuba [...]” (CAMPOS, 2000)”

Aos poucos Caraguatatuba vai adquirindo um contorno urbano distinto em comparação a primeira metade do século XX. Bairros centrais como o Sumaré, Estrela D'Alva, Jardim Primavera, Indaiá passam a ser densamente ocupados, assim como os bairros mais distantes como Martim de Sá, Palmeiras, Porto Novo, Prainha, Massaguaçu. Neste mesmo período também surgem condomínios de luxo como o Tabatinga. (Vide Figura 2)

No início da década de 60 a afirmação do município como local de turismo e emprego para trabalhadores de atividades ligadas à construção civil se intensifica e a cidade tem sua comarca instalada em 1965. Entretanto um

acidente natural modificaria a realidade próspera momentânea e mudaria todo o panorama social local.

Silva (1975, p.70) argumenta que a expansão da urbanização no LN paulista faz surgir um “novo tipo de espaço geoeconômico”, pautado na economia de mercado que começa a desconstruir a “economia fechada tradicional do gênero de vida caiçara”. Luchiari (1992) aponta que entre os anos de 1960 e 1970 com a mecanização do setor agrícola os caiçaras começam a alterar suas atividades rurais para atividades essencialmente urbanas, trabalhando como caseiros, na construção civil, em órgãos públicos, etc. A expansão da urbanização e o turismo inseriram definitivamente essas comunidades na economia moderna.

Em 1967 uma tromba-d’água protagonizou a segunda maior catástrofe natural já acontecida no Brasil.

“Uma precipitação excepcional de água, caindo cerca de 580 mm de chuva em dois dias, quase a metade da média de chuvas que caem no Brasil em um ano (1.200 mm) ... cerca de 3.000 pessoas ficaram desabrigadas (de uma população de 15.000 habitantes na época) e foram contabilizadas 500 mortes, porém esse número provavelmente foi muito maior devido a quantidade de pessoas que foram soterradas ou arrastadas para o mar pela avalanche” (Souza 2010, pg.10)

Após tal fato, muitas famílias tradicionais se viram obrigadas a vender suas terras, sofrendo violência física e psicológica por parte dos construtores imobiliários e agentes políticos locais. Inicia-se um processo de periferização da população nativa e de ocupação desordenada nas áreas mais afastadas, não-interessantes ao capital. Muitas famílias quando não vendiam suas propriedades a preços bem menores, eram obrigados a sair por não possuírem escrituras, sobretudo nas áreas ocupadas após a catástrofe de 1967.

Com o mercado superaquecido e a disponibilidade de terras, a indústria da construção civil atraiu para a região uma gama de trabalhadores, muitos deles oriundos do interior de São Paulo (80,51%), Minas Gerais (8,89%), Rio de Janeiro (2,69%) e Paraná (1,55%). (Fonte: IBGE, censo 1980). O fluxo migratório,

cujo maior crescimento ocorreu na década de 1970, pôde ser observado na tabela a seguir:

**Tabela 1:** Crescimento Demográfico do Município de Caraguatatuba – SP (1960 -1970) em %:

Período	Vegetativo	Migratório
1960	72,86	24,14
1970	23,57	76,43

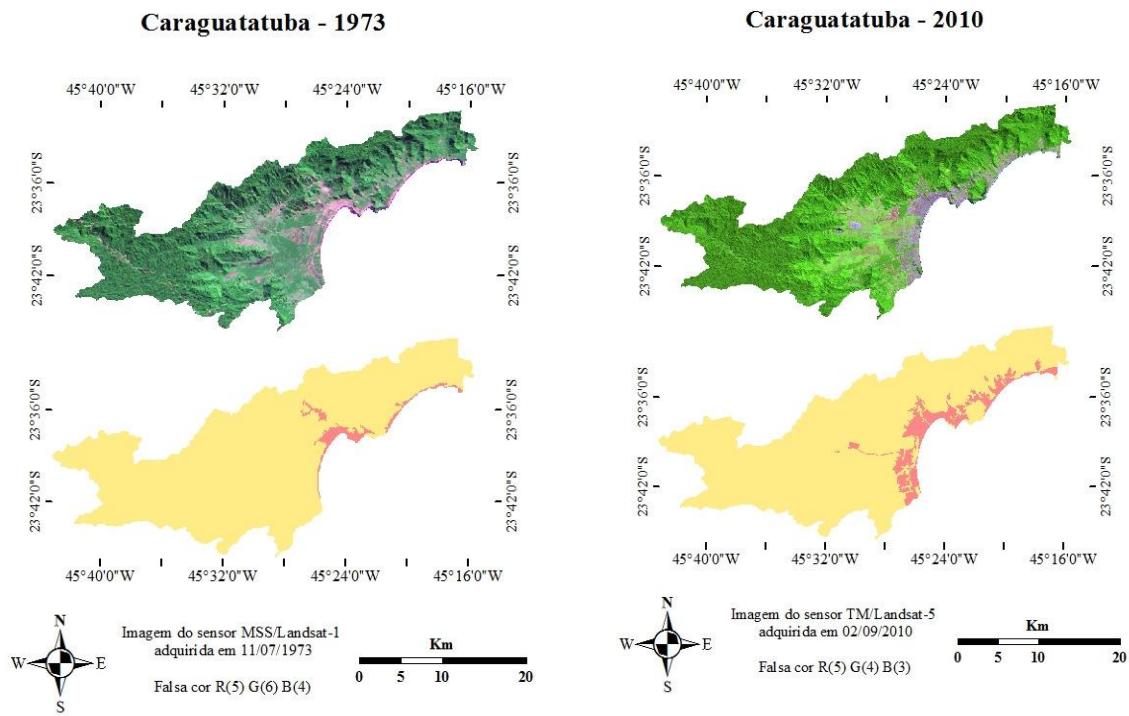
Fonte: IBGE. Organização: Bruno Pereira (2015)

Panizza (2004, p.17) argumenta sobre o aumento do fluxo migratório na região do litoral norte e indica que este aumento populacional está relacionado com “as ligações rodoviárias com o Planalto, os investimentos efetuados no setor imobiliário, as atividades do Porto de São Sebastião e a construção do TEBAR (Terminal Marítimo Almirante Barroso)”. A mesma autora ainda destaca que esse movimento migratório não foi todo absorvido pelo mercado de trabalho na época, constituindo o “segmento marginal” que ocupa as áreas impróprias nas encostas da Serra do Mar e o mercado informal. Esse contingente populacional em crescimento vai ser percebido com maior destaque em 1970.

**Tabela 2:** Crescimento populacional e porcentagem urbana e rural dos habitantes

Ano	População	Urbana (%)	Rural (%)
1940	4.666	39%	61%
1950	5.429	31%	68%
1960	9.819	47%	52%
1970	15.063	87%	12%
1980	33.802	98%	1%
1991	52.828	99%	0,1%
1996	67.398	94%	5%
2000	78.921	95%	4%
2007	88.815	95%	4%
2010	100.040	95%	4%

Fonte: IPEA. Organização: Bruno Pereira (2015)



**Figura 10, Mancha Urbana do Município de Caraguatatuba em 1973 e 2010 . Fonte: Revista Caminhos da Geografia Jun/2013. Org : Gigliotti, C.**

A partir da década de 1970, Caraguatatuba passa a ter maior população residente em área urbana e sua dinâmica comercial e necessidades de consumos são aumentadas, acelerando a venda de terrenos, lotes e casas nos bairros já consolidados e nos de crescimento perspectivo. A população do município dobra aproximadamente em 20 anos (de 1990 a 2010), evidenciando o ritmo de crescimento populacional e aumentando o nível de consumo e mercadorias necessárias para manutenção da população, modificando assim sua importância e relações com centros urbanos consolidados como São José dos Campos e São Paulo. Não só o turismo e a população crescem, como o poder aquisitivo dos moradores gerando a necessidade de ocupação de áreas não centrais e vetores de ocupação urbana norte e sul são consolidados.

Caraguatatuba tem um processo de urbanização e consolidação populacional tardia e recente, com alguns fatores de atraso como surtos de

doenças, a dificuldade do acesso anterior às ligações rodoviárias e principalmente a catástrofe ambiental no ano de 1967.

Os bairros foram loteados e pavimentados de modo geral a partir da década de 1980 com grande participação do governo Municipal na criação de infraestruturas necessárias à ocupação (ruas, saneamento básico, entre outros), e o primeiro processo de verticalização pode ser considerado precoce, visto que acontece já na década de 1990.

## **Capítulo 2 - Dinâmica Regional e atual realidade sócioeconômica do município**

O município de Caraguatatuba se apresenta em lugar de destaque na dinâmica regional, sobretudo no setor de comércio e serviços. Concentra grande parte das grandes lojas de Varejo de todo Litoral Norte e Supermercados Atacadistas, além de um Hipermercado. Tal fato agrega ao município uma população de poder aquisitivo suficiente para ocupação de novos condomínios verticais, bem como pessoas que têm condições para morar de frente para a praia e usufruir dos equipamentos de lazer disponíveis com as obras de reurbanização executadas pela prefeitura ao longo do tempo, que foram elemento chave para criação de novos edifícios e grande atrativo para consolidação da população residente em bairros posteriormente ocupados por residências horizontais de população com menor renda.

Como expressão de tal realidade e de seu crescimento em tal setor, o setor privado inaugura em Novembro de 2011 o maior shopping center entre os municípios do litoral norte, com 100 lojas de diversos segmentos. Foi inaugurado em novembro de 2011 com a perspectiva de ser um centro comercial que atenderia as demandas das quatro cidades da região.  
**(Fonte:[serramarshopping.com.br](http://serramarshopping.com.br), acessado em 2016.)**

Em princípio, havia grande desconfiança acerca da demanda necessária para manutenção de um centro comercial de tal porte, mas o shopping criou sua própria demanda e permanece com deseável rodízio de clientes sobretudo por sua localização: encontra-se próximo aos bairros recentemente ocupados pela população de melhor poder aquisitivo (como o caso do fragmento desse estudo) e a margem da BR 101, estando na rota de turistas que têm como destino São Sebastião e Ilha Bela.

Grande parte desse destaque regional se dá por aspectos geográficos privilegiados: a proximidade com o Porto de São Sebastião, ser via de acesso à Rodovia dos Tamoios, local de passagem para turistas que visitam as demais cidades do Litoral Norte (como Ubatuba e Ilha Bela que são internacionalmente conhecidas e consideradas locais de turismo de alto custo) e principalmente a grande área de planície disponível para ocupação urbana, maior dentre todas as cidades do contexto regional.

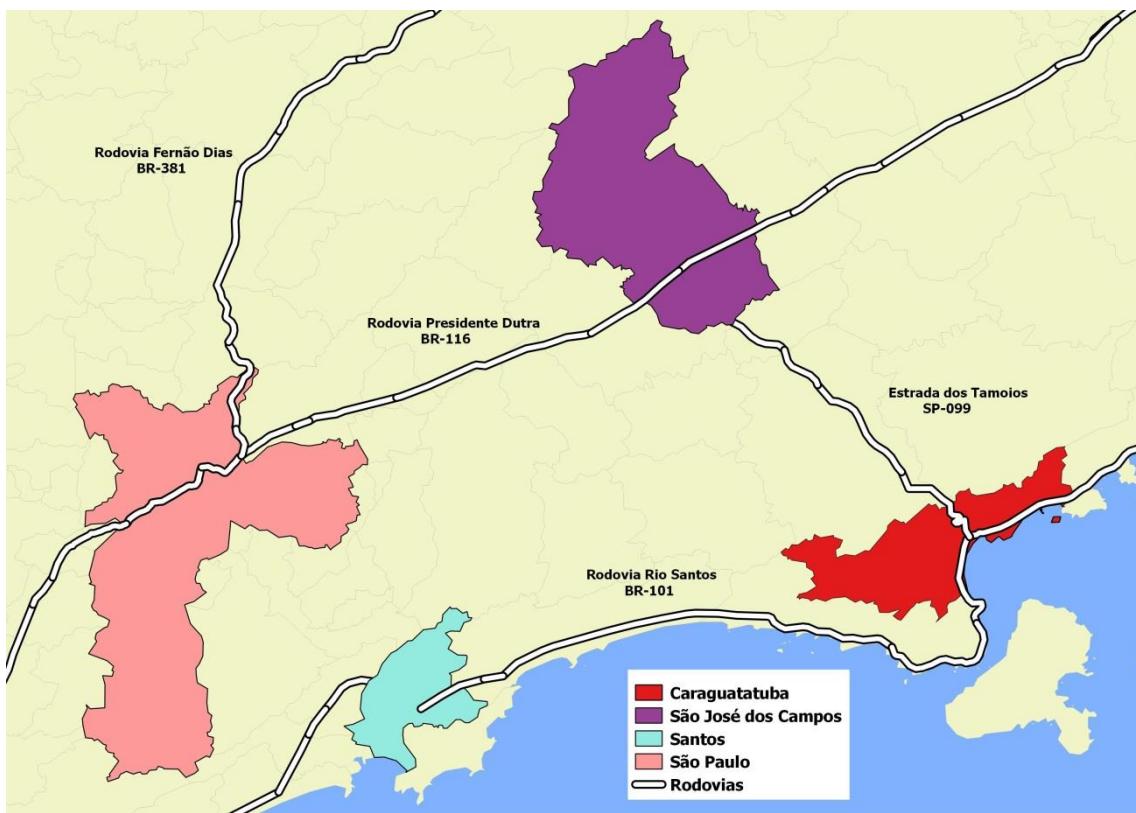


**Figura 11 : Inserção do Município de Caraguatatuba no contexto Regional.**

Produção: Bruno Pereira (2016)

Ao longo da temporada de verão o Litoral Norte recebe mais de 1.000.000 de turistas ao longo dos 3 meses de pico e grande parte desses, utilizam a SP- 099 - Rodovia dos Tamoios como via de acesso a seus destinos, e grande parte se hospeda no município de Caraguatatuba pela consolidação do setor de comércio (bares, restaurantes, shopping e lazer) e pela melhor fluidez do tráfego devido à obras de reurbanização executadas pelo poder público, sobretudo a partir de 1998, iniciando-se pelo centro, e expandindo para as regiões periféricas para norte e Sul. Tais turistas visitam praias e belezas

naturais dos municípios vizinhos durante o dia e a noite utilizam o comércio e atividades noturnas locais, gerando renda e concentrando-a no município aos comerciantes e empregados de atividades ligadas ao turismo, possibilitando a utilização do setor de serviços ao longo do ano.

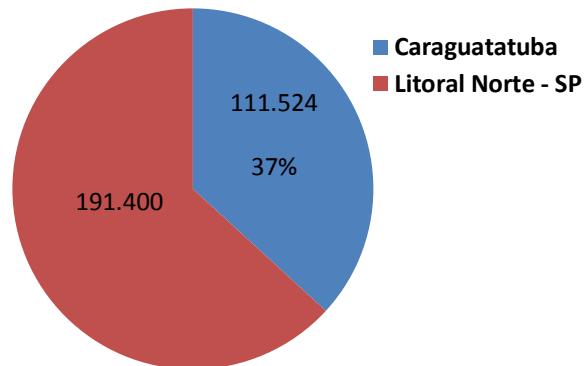


**Figura 12: Ligações rodoviárias do município de Caraguatatuba em relação aos centros econômicos consolidados e de maior população. Produção: Bruno Pereira (2015)**

A questão populacional regional, evidencia o domínio no contexto regional, pois representa 37% da população de todo Litoral Norte. Tal fato só é possível pela área passível de ocupação e disponibilidade de terrenos e lotes devido ao processo de consolidação urbana recente. Não só os novos edifícios são construídos pensados para o turismo, mas também para novos moradores, comerciantes e prestadores de serviço que se encontram em ascensão social devido ao crescimento econômico existente no município, sobretudo a partir da segunda metade da década de 2000, com grande participação do poder público que executa obras de expansão do projeto urbanístico, aumentando as áreas passíveis de consumo, e manutenção das obras urbanas já

consolidadas. Importante citar em tal época, o crescimento da máquina pública que se mantém em processo de expansão e contratação de mão-de-obra qualificada, sobretudo em cargos comissionados, com estabilidade devido ao projeto político continuado, entre 1998 até 2016 com trocas de gestão entre o mesmo partido e ideologia políticas. Tais cargos possuem altos salários e possibilitam a ocupação dos novos edifícios construídos na orla marítima.

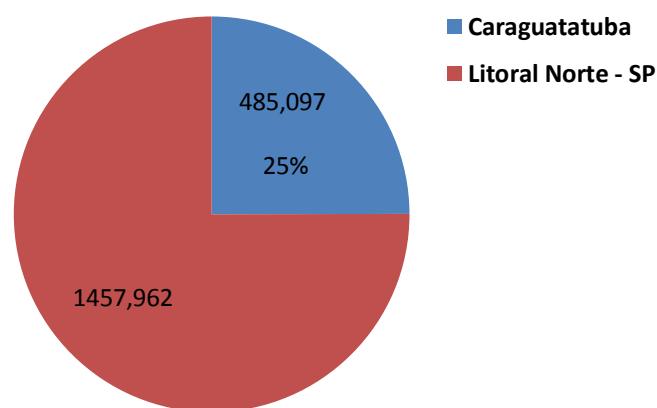
## Habitantes



**Gráfico 1: Comparativo populacional entre Caraguatatuba e os demais municípios do Litoral Norte - SP.**  
Fonte: IBGE

Produção: Bruno Pereira (2016)

## Área Territorial (Km<sup>2</sup>)



**Gráfico 2: Comparativo da área Territorial entre Caraguatauba e os demais municípios do Litoral Norte - SP.**  
Fonte: IBGE

Produção: Bruno Pereira (2016)

## Setor de Serviços no Contexto Regional

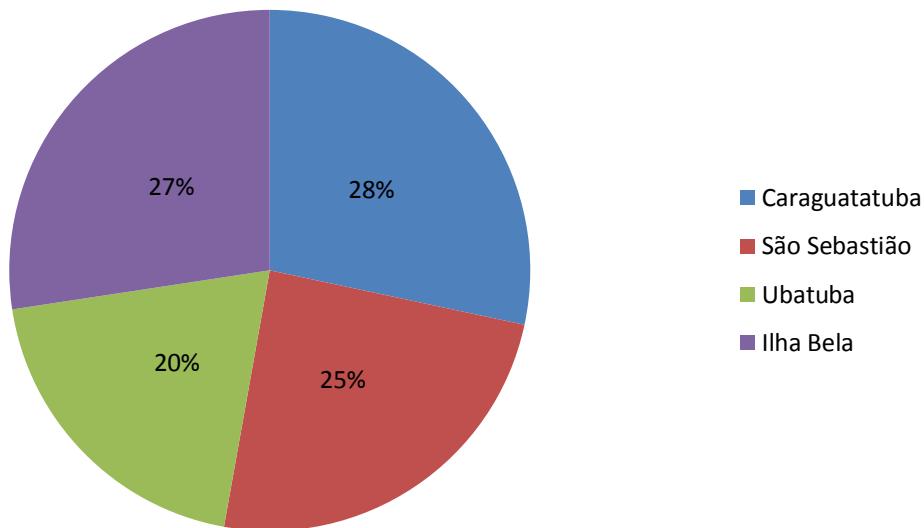


Gráfico 3: Participação do Setor de Serviços no contexto regional por município.

Fonte: IBGE Cidades. Produção: Bruno Pereira (2016)

Caraguatatuba representava em 2012 0,11% (Fonte: IBGE Cidades) de todo montante do PIB estadual e se apresentava em pleno crescimento. Apesar da pouca expressão em âmbito estadual, tem grande representatividade no âmbito regional e lidera em expansão e serviços especializados. Apesar da aparente divisão igualitária no montante geral da participação do setor de serviços no contexto regional, Caraguatatuba detém as empresas e escritórios de serviços especializados: maiores escritórios de advocacia, contabilidade, gestão, consultoria e análise de negócios, academias e estúdios corporais, hospital regional da UNIMED, clínicas estéticas, clínicas médicas, clínicas odontológicas e demais serviços que demandam mão-de-obra qualificada, facilidade de acesso e fluxo de veículos e assim, recebe a população das demais cidades como consumidores. Vale ressaltar que o destaque do município de Ilha Bela é relativo ao turismo de alto padrão com alto custo em hotéis, pousadas e restaurantes, e comércio de artigos de luxo, bem como manutenção de marinas e condomínios. Já São Sebastião tem como fundamental participação no setor as atividades ligadas ao setor petrolífero e portuário, visto que abriga um dos maiores portos do país que escoa produção de importantes pólos de produção industrial do país como São

José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Cruzeiro, Região Metropolitana de São Paulo, ABC Paulista, Mogi das Cruzes, Sorocaba, Campinas, Piracicaba e estado de Goiás (Fonte: [www.portodesaosebastiao.com.br](http://www.portodesaosebastiao.com.br), consultado em 2016). e o maior terminal operado pela Transpetro, e pela proximidade, Caraguatatuba oferece diversos serviços ligados à tais atividades, carente nos municípios vizinhos, criando assim uma população pendular diária, residente em Caraguatatuba que está também na rota de escoamento de toda essa produção através da Rodovia dos Tamoios.

Tabela 3: Divisão do Produto Interno Bruto Municipal e sua participação percentual por setores (2012):

<b>Setor</b>	<b>Valor Adicionado Bruto</b>	<b>Percentual</b>
Serviços	R\$ 1.205.581.000	76,4 %
Indústria	R\$ 233.733.000	14,8 %
Impostos	R\$ 132.965	8,40 %
Agropecuária	R\$ 4.914	0,30 %
Administração Pública	R\$ 297.852	-

Fonte: IBGE

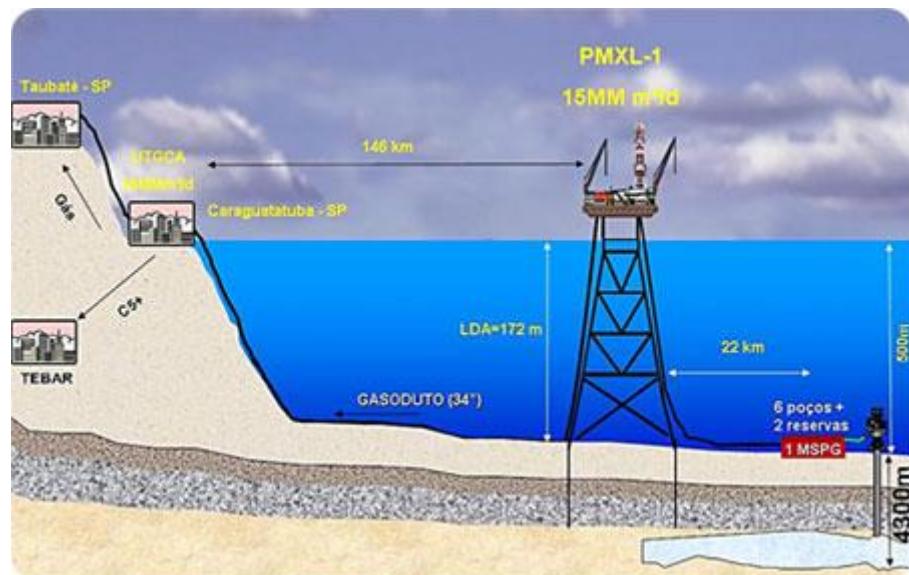
O setor de serviços representa grande parte do Produto Interno Bruto municipal, e a pequena participação industrial (sobretudo fábricas de bloco) e agropecuária (pequenas propriedades de hortaliças) se dá pela falta de incentivo aos demais setores, visto que o governo municipal utiliza grande parte de seu orçamento com obras públicas de reurbanização e revitalização central, visando o crescimento do comércio local, a consolidação dos serviços especializados e atividades ligadas ao turismo. Entretanto, o funcionalismo público representa grande parte dos assalariados de melhor poder aquisitivo no município, e estão dentre os possibilitados à compra e locação de apartamentos à beira - mar. Estima-se que a Prefeitura municipal tenha atualmente (2016) cerca de 6.000 funcionários nos diversos segmentos e sua folha de pagamentos tem significativa representatividade no montante de dinheiro que circula no município e é onde encontra-se estabilidade para aquisição de bens.

*“A prefeitura de Caraguá tem um total de 3.887 funcionários públicos. Desse número, há 3.241 estatutários, 196 comissionados, 128 contratados temporariamente, 250 estagiários, 44 CLT's, 21 cedidos e cinco conselheiros tutelares. O valor bruto da folha de pagamento gira em torno de R\$ 9,5 milhões.” (Fonte: [www.portalcaragua.com.br](http://www.portalcaragua.com.br), 2013).*

Outro movimento que modificou de forma drástica a dinâmica econômica e social municipal, sobretudo em relação ao consumo, poder aquisitivo, população quantitativamente e qualitativamente no mercado imobiliário, foi a execução das obras de um gasoduto realizadas pela Petrobras vinculadas ao Projeto Mexilhão. Em Caraguatatuba, as obras de terraplanagem UTGCA – Unidade de Tatamento de Gás Caraguatatuba foram iniciadas em dezembro de 2007 e foram executadas pelo Consórcio Caraguatatuba, contratado pela Petrobras. O referido consórcio, formado pelas empresas Camargo Correa, Queiroz Galvão e IESA, foi responsável pela execução das obras de todo o projeto da UTGCA, incluindo o trecho terrestre de 7 km na chegada do gasoduto entre a Plataforma de Mexilhão e a citada unidade de tratamento de gás. Com capacidade de 15 milhões de metros cúbicos por dia e altura de um prédio de 25 andares, a plataforma foi instalada em 2009 ao custo de R\$ 1,19 bilhão. Na UTG Caraguatatuba haverá a separação do gás, do condensado e a produção do gás liquefeito de petróleo, o GLP. O gás natural será transportado por gasoduto até uma estação em Taubaté, que se interliga com outro, o gasoduto Campinas/Rio. ( Fonte: [www.portalcaragua.com.br](http://www.portalcaragua.com.br), acessado em 2016)



**Figura 13: Caminho do gás extraído ba bacia de Santos até a unidade de tratamento em Caraguatatuba** Fonte: Petrobras. Acessado em 2015.



**Figura 14: Dinâmicas de extração e transporte do gasoduto até Taubaté – SP.** Fonte: Petrobras. Acessado em 2015.

As obras geraram cerca de 20.000 empregos diretos e indiretos, visto que em sua maioria, não-moradores de Caraguatatuba pois em acordo firmado entre prefeitura municipal e consórcio, apenas 40% da mão-de-obra utilizada deveria ser local, e em sua maioria tais postos foram ocupados por trabalhadores braçais. Os serviços especializados e de alta remuneração foram

direcionados aos moradores de outros municípios, movimentado o mercado imobiliário local e dando inicio a um alto índice de aumento nos preços dos alugueis e construção de edifícios, visto que, havia falta de apartamentos disponíveis para compra e locação nos locais privilegiados devido a repentina demanda criada. Movimentou também o comércio local visto que tal população pendular, representava cerca de 25% da população fixa, aumentando a necessidade de produtos e serviços a serem oferecidos em todos os segmentos e níveis de consumo. Pela proximidade com a UTGCA e o shopping, a disponibilidade de terrenos e apartamentos, o fragmento que se tornou objeto desse estudo sofre grande modificação no preço dos apartamentos, e a demanda intensifica o processo de verticalização. Importante citar que a Petrobras proporcionava a seus funcionários um auxílio-moradia relativo a 50% do salário bruto dos funcionários, e por se tratar de muitos cargos com altos salários, muitos funcionários optaram pela compra de imóveis ao invés da locação, visando o potencial crescimento local no valor dos imóveis. Demanda aumentada, compras constantes e pequena disponibilidade de apartamentos, acarretaram no aumento do preço em até 300% (**Fonte: pesquisa de campo**) de alguns imóveis, sobretudo em condomínios pelos fatores segurança, mobilidade e lazer, exigências cotidianas de indivíduos das classes média e alta, representados aqui, pela figura dos funcionários do médio e alto escalão na execução das obras.

Ainda em fase anterior ao ínicio das obras, já havia grande otimismo acerca do futuro do município e o desenvolvimento econômico que seria causado pela geração de emprego, renda, e circulação monetária. Havia grande expectativa também acerca do destino dos Royalties que seriam destinados ao município pela instalação do gasoduto, que representaria valor aproximado ao orçamento municipal à época. O investimento total de R\$ 1,4 bilhão da Petrobrás gerou maior movimentação no comércio, novas e grandes lojas foram abertas no município e o fato pesou até na decisão da Universidade Cruzeiro do Sul de comprar o campus do Centro Universitário Módulo. Os royalties pagos são de R\$ 190 milhões por ano, valor equivalente ao orçamento do município no ano de instalação (**Fonte: [www.portalcaragua.com.br](http://www.portalcaragua.com.br), acessado em 2016**). Não só a economia viria a melhorar, mas também todos os

equipamentos de infraestrutura municipais, a disponibilidade de novos cursos e instituições de ensino superior, o crescimento do setor de serviços e comércio e sobretudo a perspectiva criada em cima do mercado imobiliário, construção civil, instituições financeiras que obteriam grande lucro com financiamento de obras públicas e privadas e geração de emprego em novas lojas de grande porte que viriam a abrir no município. Cerca de 800 vagas de emprego foram abertas com a euforia gerada pelo aumento de fluxo de capital advindo da obra da Petrobras. (**Fonte:** [www.portalcaragua.com.br](http://www.portalcaragua.com.br), acessado em 2016.)

O mercado imobiliário, elemento chave desse projeto de pesquisa, associado ao investimento estatal, foi sem dúvida o mais afetado e nele foi expresso a prosperidade econômica em tal período visto que, segundo dados da Prefeitura Municipal, 77 empreendimentos imobiliários verticais foram aprovados e executados entre 2005 e 2012 e tal processo teve continuidade e manutenção de crescimento ao longo dos anos posteriores e se mantém até hoje. Havia também planejamento de obras futuras e continuidade no processo de expansão imobiliário, de infraestruturas e valorização dos bairros residenciais localizados nas proximidades da Fazenda Serramar, área onde se localiza o novo Shopping Center e a UTGCA, e que tem obras já licitadas do novo Hospital Regional que contemplará todo Litoral Norte e a planta de um condomínio residencial de alto padrão.

*“Uma casa antes alugada por R\$ 350, hoje está custando R\$ 600, segundo Thiana. No começo do mês, a Thiana Imóveis lançou um bloco de 60 apartamentos na planta, com 77 m<sup>2</sup> cada. A imobiliária conseguiu vender todos em 20 dias”. (**Fonte:** [www.portalcaragua.com.br](http://www.portalcaragua.com.br), acessado em 2016.)*

Não coincidentemente, durante tal período, Caraguatauba ultrapassa a casa do R\$ 1 bilhão em Produto Interno Bruto, mudando sua capacidade atrativa de investimentos e se colocando em posição de destaque e potencial crescimento devido a grande quantidade de capital público e privado em circulação no município no futuro próximo advindos dos Royalties, maior arrecadação pelo aquecimento do comércio e serviços, obras na área da

construção civil e infraestrutura e empresas de grande porte. Importante salientar o poder aquisitivo dessa nova população residente que serviria de mão-de-obra especializada nesse processo: engenheiros, técnicos de segurança do trabalho, gerentes e gestores de novas lojas de grande porte, fiscais de órgãos públicos com salários significativamente altos, com poder e possibilidade de aquisição de novos imóveis na orla marítima e que buscariam a proximidade de seu local de trabalho. Até mesmo a população assalariada de trabalho braçal, é elemento chave no desenvolvimento municipal como um todo pela circulação gerada no consumo de bens e serviços necessários para sobrevivência.

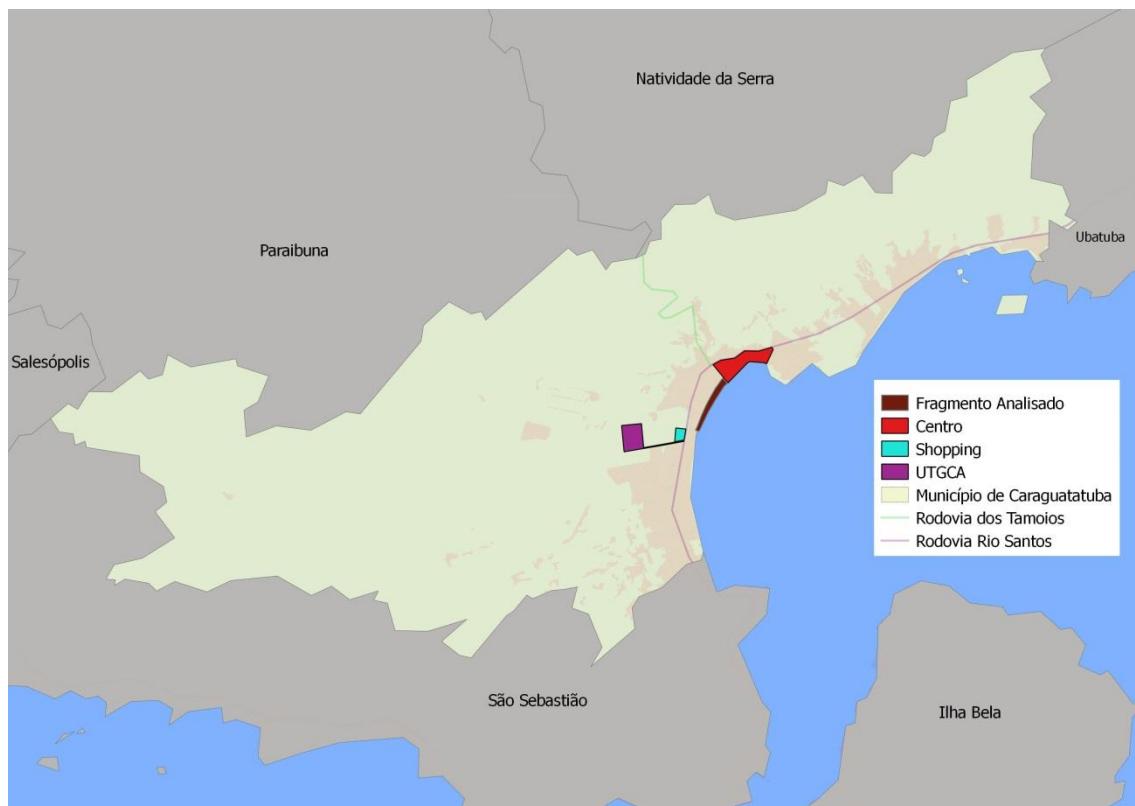
**Tabela 4: Produto Interno Bruto Municipal.**

<b>ANO</b>	<b>PIB MUNICIPAL</b>
1999	R\$ 385.259.000
2001	R\$ 468.280.000
2003	R\$ 576.742.000
2005	R\$ 690.080.000
2007	R\$ 825.506.000
2008	R\$ 916.226.000
2009	R\$ 1.147.092.000
2010	R\$ 1.344.034.000
2011	R\$ 1.444.353.000
2012	R\$ 1.577.192.000

**Fonte:** IBGE. **Organização:** Bruno Pereira (2015)

Pela proximidade à tal centro de expansão e novas obras, a Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva, localizada na orla dos bairros Indaiá e Aruan, passa rapidamente por um acentuado processo de verticalização em praticamente todos os terrenos disponíveis, além da derrubada de casas. Tal avenida será utilizado como exemplo para evidenciar o processo de crescimento do município e verticalização que surge como consequência de uma série de investimentos estatais no município, sobretudo a partir dos anos 2000. Tais investimentos em reurbanização, criação de equipamentos de lazer,

melhoria estética municipal, obras viárias para melhoria no tráfego de veículos e o investimento de R\$ 1,4 bilhão da Petrobras no Projeto Mexilhão, principalmente na UTGCA, localizada em Caraguatatuba, atraem capital privado e juntamente com os R\$ 190 milhões em royalties anuais geram circulação monetária e aquecimento da economia em todos os setores, principalmente no financeiro e da construção civil.



**Figura 15, Destaque no município do fragmento analisado, bairro centro, Shopping Center, UTGCA e rodovias. Produção: Bruno Pereira (2016)**

Apesar da crise econômica nacional, Caraguatatuba ainda mantém seu setor de obras públicas aquecido com a construção de um Hospital Regional com obras já iniciadas no segundo semestre de 2016. O complexo vai ter investimento de R\$ 250 milhões para o hospital, que deve ficar pronta no segundo semestre de 2018. (**Fonte: www.g1.globo.com, acessado em 2016.**)

Além disso, a Rodovia dos Tamoios está em pleno processo de expansão com duas frentes simultâneas de obras em execução: A duplicação do trecho de serra com investimentos previstos de R\$ 2,18 bilhões e os contornos Norte e Sul que desviarão o trânsito de Caraguatatuba na BR 101, deixando-a exclusivamente para trânsito local, desenvolvendo a economia e o turismo do litoral norte paulista, com investimento de R\$ 3,1 bilhões do Governo do Estado de São Paulo.

Caraguatatuba mantem-se na contramão do cenário de crise e contenção de gastos e continua gerando emprego e renda, além da manutenção do setor de comércio e serviços com demanda assegurada pela mão-de-obra empregada, seja no trabalho braçal, seja de serviços especializados. Dentro de tal quadro, o município fechará o balanço anual com saldo positivo de R\$ 80.000.000,00 em caixa e previsão orçamentária de R\$ 600.000.000,00 em gastos públicos para 2017, segundo a atual gestão do governo municipal.

## **Capítulo 3 – Processo de verticalização da Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva, bairros Indaiá e Aruan**

### *3.1 – Apresentação do fragmento.*

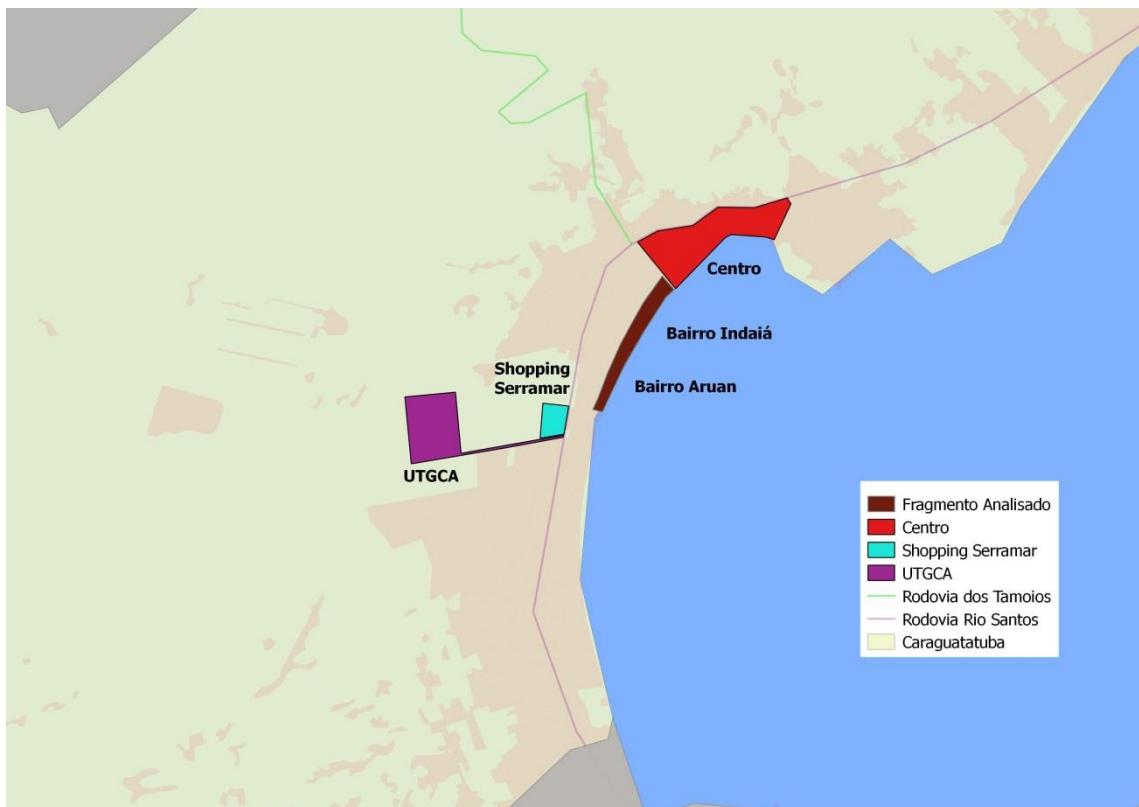
O fragmento analisado possui cerca de 3 quilómetros de extensão e se localiza entre o centro e a nova área de expansão urbana, onde se encontra o shopping center como pioneiro (a área já agregou um Complexo Esportivo Municipal e abrigará o Hospital Regional já em construção) e a UTGCA – Unidade de Tratamento de Gás Caraguatatuba. Possui proximidade e fácil acesso à Rodovia BR 101 – Estrada Rio Santos. Segundo o Plano Diretor municipal, é um bairro estritamente residencial, que apresenta ainda disponibilidade de terrenos para construção de novos empreendimentos verticais, apesar de ter uma ocupação urbanizada e consolidada, com a predominância de casas, em sua maioria de segunda residência. Entretanto, tal realidade vem se modificando nas últimas décadas com a construção de um grande número de condomínios verticais, em toda extensão da orla, sobretudo após os anos 2000. Houve significativas mudanças na paisagem, no poder aquisitivo da população residente local e no fluxo de veículos e pessoas.

A praia é um grande atrativo por ser apropriada para banho, com boa infra-estrutura de suporte aos banhistas (kiosk, presença de guarda-vidas), possuindo vasta faixa de areia, plana, o que atrai famílias e possibilita entretenimento de diversas formas (caminhadas, lazer, jogos)

Na orla, fruto do processo de reurbanização, apresenta um largo calçadão, para caminhadas diurnas e noturnas, pois a iluminação possibilita e traz segurança. Há também uma ciclovia que passa pelo fragmento que é interligada à quase todo o município servindo não só para o lazer, é utilizada também como meio de locomoção por muitos estudantes e trabalhadores.

Como consolidação de centro-expandido, diversos eventos foram transferidos para o local: corridas, atividades ciclísticas, desportividades para para-atletas, eventos cívicos, festas típicas, entre outros.

Tais qualidades e características ligadas a possibilidade de aproveitamento não só para turistas, como também para residentes, são reconhecidas na apresentação oficial das praias vinculadas ao fragmento no próprio site da Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Caraguatatuba.



**Figura 16: Recorte de orla analisado e principais atrativos próximos. Org: Bruno Pereira (2016)**

### 3.2 – Movimento de verticalização década de 90.

Como continuidade do processo de ocupação do município começado na década de 60, acentuado na década de 70 e que teve seu crescimento mantido nos anos posteriores, todo o município começa a receber seus primeiros edifícios na década de 90. O crescimento populacional e as ligações viárias consolidadas são os fatores determinantes para tal processo.

Entre a década de 70 e 90 o município apresenta crescimento populacional acima dos 200% criando uma demanda por terras para moradia, mercadorias para tal mercado consumidor, serviços, infraestrutura urbana e administração pública de recursos e ordenação de crescimento.

Na questão habitacional, com o centro consolidado e com inicio de alto preço da terra, sobretudo destinado à pontos comerciais, as áreas próximas começam a receber pequenas intervenções de infraestrutura sanitária, de iluminação e viária. Tal processo tem início em meados da década de 90 e acontece de forma homogênea ao longo do município.

**Tabela 5, População total no município de Caraguatatuba e crescimento percentual no período.**

ANO	POPULAÇÃO	CRESCIMENTO
1970	15.063	-
1980	33.802	120%
1991	52.828	57%
1996	67.398	22%

Fonte: IBGE Cidades. Organização: Bruno Pereira (2015)

Na década de 90 ocorre um primeiro momento de verticalização nos bairros analisados, e é expressão de um processo de continuação da consolidação do espaço urbano municipal. Tal movimento se dá principalmente pela proximidade dos bairros ao centro e se concentra sobretudo no bairro do Indaiá, o qual é separado do bairro central apenas pelo Rio Santo Antônio e apesar da dificuldade do fluxo de veículos gerado pelo sistema viário representado apenas por uma via simples de mão dupla de blocos sextavados.

São edifícios de composição arquitetônica simples, 7 pavimentos construídos, limite permitido pelo Plano Diretor municipal à época, sem artigos de lazer em seu interior, 2 quartos e seus tamanhos variam entre 70 e 80 m<sup>2</sup>.

Segundo depoimentos orais e vivência pessoal, em meados dos anos 2000, um apartamento com tal configuração em 73m<sup>2</sup> custava cerca de R\$ 100.000,00.

A avenida de orla onde se localizada os edifícios recebeu pavimentação em bloquete apenas no ano 1995 e iniciou um processo de valorização dos edifícios já construídos, além de aumentar a perspectiva de crescimento local. Apesar de tal perspectiva, a pouca infraestrutura urbana, a pequena quantidade e circulação de moradores e a iluminação e acesso precários, dificultavam a consolidação do crescimento potencial e desenvolvimento vertical.

Tal momento é representado por apenas 6 edifícios ao longo do fragmento mas simbolizam um vetor de expansão e o início da mudança da configuração espacial, paisagística e do modo de produção do espaço para optimização do lucro médio por m<sup>2</sup>, que seriam mais tarde reafirmado em um intenso processo.

Segundo depoimentos orais, ao longo da década de 90 e no inicio de ocupação desses primeiros edifícios, havia no local um clima mais familiar, e uma configuração de proximidade entre os moradores gerada pelos equipamentos de lazer coletivos existentes na praia: campos de futebol de areia, quadras poliesportivas, pista de bicicross, campo de voley de areia e equipamentos de treinamento físico que representavam locais de reunião e conhecimento dos moradores dos bairros, em sua maioria de baixa renda e residentes no local há longa data, herança familiar.

Tais edifícios ao longo do tempo tiveram aumento no número de moradores e juntamente com a reurbanização e verticalização ocorrida anos mais tarde, passaram por intenso processo de valorização. Atualmente, um apartamento com tal configuração está avaliado, segundo imobiliárias locais, entre R\$ 250.000,00 a 350.000,00, mesmo com sua composição arquitetônica simplória e sem possuir equipamentos internos de lazer. Muda também o poder aquisitivo dos moradores interessados em tais apartamentos, sobretudo pela diminuição da distância percepível até o centro gerada pela criação de

infraestruturas no bairro e reestruturação das ligações viárias do com os demais locais do município.



**Foto 1: Edifícios construídos entre 1993 e 1996**

**Foto: Bruno Pereira (2015)**



**Foto 2: Vista da avenida de orla antes do processo de urbanização ocorrido a partir de 2000.**

**Foto: Arquivo Pessoal Bruno Pereira**

Tais fotos evidenciam a arquitetura simples dos edifícios construídos no período, a presença de equipamentos de lazer ao longo da avenida ao longo do fragmento e o sistema de circulação viária simples em blocos sextavados.

### 3.3 - *Investimentos pós anos 2000.*

O potencial de crescimento e o aproveitamento efetivo da proximidade ao centro urbano e comercial só é afirmado com um processo de reurbanização dos bairros Indaiá e Aruan, sobretudo a Avenida Atlântica, localizada à beira-mar. Tal movimento se dá sobretudo a partir de 2000 como um processo de desenvolvimento das estâncias balneárias de todo o Litoral Norte. Em Caraguatatuba tem inicio em 1998 com a reurbanização do centro e segue cronologicamente em direção às regiões periféricas chegando aos bairros Indaiá e Aruan, as primeiras intervenções, em agosto de 2000.

Tal movimento é a expressão do poder do Estado de criar a possibilidade de geração de lucro para iniciativa privada com o uso do espaço urbano e valorização do preço da terra com intervenções urbanísticas e de infraestrutura urbana viária, além da melhoria estética gerada por tais intervenções. São favorecidos segmentos específicos do capital como construtoras e indústrias ligadas à construção civil, o mercado imobiliário de especulação e valorização de imóveis, e bancos e instituições financeiras com parcelamento de dívidas e empréstimos para compra de imóveis com juros.

A partir de 1998 Caraguatatuba passa a fazer parte significativa do Programa de Valorização da Orla, do governo do Estado de São Paulo e receber maciços investimentos Estatais sobretudo através do DADE – Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias. Os investimentos partem do centro da cidade, com vetores de expansão Norte e Sul e os Bairros Indaiá e Aruan são completamente modificados em sua orla principalmente em relação ao fluxo viário, estética, equipamentos de lazer e atrativos turísticos, bem como infraestruturas básicas aos moradores como melhoria na iluminação, saneamento básico, pavimentação de ruas, obras de canteiro central e jardinagem, intervenção paisagística com flora, canal de escoamento pluvial, entre outros. As reportagens a seguir demonstram o processo de investimento e o montante considerável investido sussecivamente, começando

em agosto de 2000 com a iluminação, até a entrega definitiva do projeto total de reurbanização e revitalização entregue em dezembro de 2001.

Alguns aspectos importantes podem ser identificados em tais reportagens que expressam o processo ocorrente não só no fragmento, mas por todo Litoral Norte: o movimento se dá não somente no município de Caraguatatuba, acontece concomitantemente nos 4 municípios da região como plano de desenvolvimento regional integrado, não visando o deterimento de um para desenvolvimento de outro; dentro de cada município há uma perspectiva de crescimento homogêneo, com obras e intervenções realizadas não somente em áreas centrais de cada um, mas ao longo de toda sua extensão, com vetores Norte e Sul e recursos e investimentos bem divididos; a aparição constante das Palavras Reurbanização e Revitalização (tal qual o nome inicial do projeto do Governo Estadual), objetos chave desse trabalho de estudo e expressam bem o processo de verticalização com intervenção estatal e valorização de imóveis e terrenos; o processo se inicia em locais de chegada nos municípios, passa por áreas centrais e se expande, gerando atratividade aos turistas e uma boa primeira impressão.

Em Caraguatatuba, o processo tem início em 1998 com a reurbanização do centro da cidade e se estende até o fragmento com obra orçada em R\$ 1,6 milhão com projeto semelhante de reurbanização. Tal processo expressava a perspectiva de crescimento e valorização e simbolizava o início do processo de atratividade à investimentos verticais e valorização imobiliária.

Importante citar a predominância do município no pacote de investimentos pela afinidade político-partidária entre Governo Municipal e Estadual.

Resumirei em tópicos as obras e intervenções estatais no sistema viário de todo litoral norte, e principalmente no trecho de orla objeto desse estudo. Tais dados foram obtidos através de consulta ao acervo histórico do jornal “Vale Paraibano”.

<b>Investimentos na Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva</b>	
Agosto de 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inauguração da Iluminação ao longo dos 3 quilômetros de orla dos bairros Indaiá e Aruan ao custo de R\$ 144.210,00, financiado pela Prefeitura Municipal. (Substituição dos postes de 10 m de altura com apenas uma luminária de vapor de mercúrio por 65 postes de 13m com 4 luminárias de vapor de sódio cada, aumentando a luminosidade, a segurança e a circulação de pessoas no local, além da melhoria estética e visual proporcionada.)</li> <li>- 2,5km de pavimentação da Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva, 26.000 m<sup>2</sup> entre os bairros Aruan e Palmeiras.</li> <li>- Obras de águas pluviais e a ciclovia estavam em execução ao longo da avenida.</li> <li>- Estava sendo projetada as obras de uma segunda pista, um calçadão e a extensão das ciclovias aumentando a mobilidade urbana, o lazer e a segurança do local.</li> </ul>
Outubro de 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foi anunciado o início da execução das obras de duplicação da Avenida da praia (Prefeito Geraldo Nogueira da Silva) entre os bairros Indaiá e Palmeiras, parte total do fragmento analisado dentro o processo de verticalização. O projeto foi semelhante ao ocorrido na Avenida Arthur Costa Filho no centro da cidade, com o intuito de demonstrar continuidade e sinalizar um vetor sul de expansão do centro, com valorização imobiliária, comercial e empresarial.</li> </ul> <p>A obra realizou calçadão, ciclovia, estacionamentos e equipamentos de lazer ao longo dos 3 km de orla marítima nos bairros com investimento total de R\$ 1,6 bilhão, financiado pelo DADE</p> <p>Além de importância viária, o lazer, a segurança e a valorização imobiliária também estariam presente no projeto com a construção de um calçadão, uma mureta, estacionamentos para a praia e pistas de aceleração e desaceleração-</p>

<b>Obras realizadas ao longo do município</b>	
Outros projetos realizados no período	<p>- Revitalização de estabelecimentos e fachadas comerciais que fazem parte de um projeto arquitetônico de reurbanização da cidade.</p> <p>Projeto “Caraguá de Cara Nova” foi lançado pela prefeitura em parceria com outras instituições de grande porte SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) – apoio logístico, estrutural e informacional; UNIVAP (Universidade do Vale do Paraíba) – estudo e desenvolvimento do projeto arquitetônico e Banco do Brasil – agente financiador; evidenciando o local de destaque do município no período e sua perspectiva de crescimento desperta interesse em grandes instituições de diversas áreas de investimento.</p> <p>O Banco do Brasil disponibilizou R\$ 100.000 aos comerciantes interessados que pode ser usado 50% para reforma do estabelecimento e 50% como capital de giro, aumentando além de sua visibilidade perante o público, uma maior gama de produtos e serviços a serem ofertados, e uma estabilidade financeira para que os comércios pudessem progredir juntamente com o crescimento do município.</p> <p>O projeto incluiu também maior apoio aos comércios situados nos locais de maior circulação e entrada da cidade (causando melhor impressão aos turistas) e estabelecimentos das ruas e do calçadão central da cidade.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Como ação urbanística praças e avenidas centrais foram revitalizadas.</li> <li>- O SEBRAE se disponibilizou também para capacitação dos funcionários locais e investimentos no setor de informática dos estabelecimentos participantes.</li> </ul>
<b>Obras realizadas nos demais municípios do Litoral Norte</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacote de obras de adequação viária e reurbanização para todas as cidades do Litoral Norte visando a melhoria do trânsito, sua visibilidade perante os turistas e o desenvolvimento</li> </ul>

Outros projetos realizados no período	<p>econômico e turístico regional.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ubatuba: Em estágio de conlusão a obra de reurbanização da Avenida 9 de julho entre Itaguá e centro. Parte importante pois se trata da região de chegada e central da cidade.</li> </ul> <p>Instalação do Portal da Maranduba</p> <p>Fase final da reurbanização da Praia da Maranduba.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- São Sebastião: Reforma dos portais do Canto do Mar (costa Norte) e Boracéia (costa Sul) também em execução.</li> </ul> <p>Instalação de centros de informações turísticas e ciclovias.</p> <p>Obras do Pier do Pontal da Cruz (região central) que deverá ser usado para embarcações com recursos do DADE ao custo de R\$ 480.000,00.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ilha Bela: Reurbanização da orla entre os bairros Vila e Perequê (área centro-norte e de maior circulação do município) com investimento de R\$ 350.000,00 do DADE.</li> </ul> <p>Início de obras de recuperação da SP 131 na costa sul da cidade com investimento de R\$ 670.000,00 do DER para contenção de encostas, recomposição de plataformas e sistemas de drenagem ao longo de 9 km da rodovia facilitando o acesso aos turistas para as praias zona sul do município e melhores condições e mobilidade para os residentes.</p>
---------------------------------------	--

Neste momento de obras em execução e obras previstas, inicia-se um processo de “boom imobiliário” e de aquisição de terrenos por parte das construtoras que iniciariam a verticalização da orla. As obras financiadas pelo Estado e os projetos de revitalização e reurbanização possibilitaram a valorização do m<sup>2</sup> e dos imóveis já existentes e os futuros.

Os moradores locais se viam muito animados com as melhorias que proporcionaria valorização da orla, maior mobilidade e tráfego de pessoas e veículos, maior segurança para atividades físicas e de lazer e visibilidade dos comércios e imóveis locais não só para os bairros Indaiá e Aruan, mas para toda a região sul do minicípio.

As fotos a seguir evidenciam os reais resultados e a mudança na paisagem decorrente de tais investimentos Estatais. Nota-se a presença da ciclovia e demais equipamentos de lazer, amplo calçadão para caminhadas e circulação de pessoas, os cuidados estéticos do projeto com arborização e harmonização visual, a ampla via para circulação de veículos, os postes de iluminação que geram atratividade por segurança e luminosidade e a canaleta central de escoamento de águas pluviais que evita alagamentos que eram recorrentes antes de tais obras. Tal Avenida tem tal padrão apresentado ao longo dos 3 quilometros do fragmento selecionado para evidenciar o processo de verticalização.



**Foto 3: Avenida Geraldo Nogueira da Silva após o processo de revitalização, sentido Norte (Bairro Indaiá).**

Foto: Bruno Pereira, 07/2016

**Foto 4: Avenida Geraldo Nogueira da Silva após o processo de revitalização, sentido Sul (Bairro Aruan)**

**Foto: Bruno Pereira, 07/2016**



**Foto 5: Avenida Geraldo Nogueira da Silva após processo de revitalização, vista para o mar.**

**Foto: Bruno Pereira, 07/2016**

A foto acima tem significativa importância comparativa para compreensão das mudanças decorrentes do processo de revitalização pois se trata do local exato da foto 2 anteriormente apresentada e expressa a mudança na paisagem durante o período;

### *3.4 - Processo de verticalização pós anos 2000*

Após tais intervenções urbanísticas realizadas pelo Governo Municipal através do Programa de Valorização da Orla, um intenso processo de verticalização começa a ocorrer nos bairros Indaiá e Aruan. Se a proposta da gestão era valorização, obteve sucesso em seu projeto pois houve muito aumento na demanda de compradores de imóveis e a optimização do espaço para obtenção de lucro, através da construção de edifícios com maior valor do m<sup>2</sup> construído.

A mudança ocorre não somente no padrão de construção, de horizontal para vertical, mas também no preço dos imóveis, os equipamentos de lazer e qualidades dentro dos edifícios, assim como a classe econômica destinada de tais empreendimentos. Pelo maior preço atribuído ao imóveis, e padrão aumentado, moradores e veranistas com maior poder aquisitivo começam a procurar e adquirir apartamentos nos novos edifícios da orla, valorizada e reurbanizada pelas ações do Governo Municipal.

O Estado age não somente com investimentos em melhorias estéticas e estruturais para melhoria no fluxo viário, mas também em instrumentos legais e incentivos fiscais, além da participação do sistema financeiro que vê com bons olhos a possibilidade de obtenção de lucro na construção de novos imóveis que movimenta mão-de-obra, indústria da construção civil e mercado imobiliário, além do juros obtidos no ato da compra através do financiamento dos apartamentos finalizados e adquiridos pela nova classe de moradores.

Duas mudanças no Plano diretor municipal ao longo do período tiveram impacto direto no processo de verticalização ocorrido no fragmento analisado. Primeiramente ocorreu a mudança de classificação e enquadramento dos bairros de Zona Mista Vertical 5 que permite a construção de até 7 pavimentos por edifício, para Zona Mista Vertical 6 que permite a construção de até 10

pavimentos (**Fonte: Plano Diretor Municipal consultado em 2015**), e anteriormente era aplicada apenas no bairro Martin de Sá. Tal movimento é expressão dos mecanismos planejados e necessários pelo Estado em diversas áreas para valorização da Orla. Em outro momento do processo, houve outra mudança significativa no Plano Diretor municipal que permitiu a construção de até 12 pavimentos em imóveis verticais localizados em Zona Mista Vertical 6, optimizando o número de apartamentos possíveis em um único empreendimento, e consequentemente, maior obtenção de lucro.

Não só a mudança na altura dos edifícios ocorreu, mas também a mudança no padrão estético das construções. Tal padrão se aproximou cada vez mais dos imóveis construídos nas cidades originária dos compradores veranistas, que e sua maioria tinham primeira residência na Região Metropolitana de São Paulo, Vale do Paraíba e Sul de Minas Gerais. O padrão utilizado foi de valorização de grandes varandas com vista para o mar, alguns com possibilidade de churrasqueira, em deterimento das salas de estar que são diminutas. A optimização do espaço para construção de mais quartos e banheiros também foi marca presente no novo padrão. Tal fato foi analisado comparativamente em vivência pessoal e expresso em apartamentos da década de 90 com apenas 2 quartos e ampla sala de estar, e apartamentos advindos do novo processo de verticalização com amplas varandas e pequena sala de estar e 3 quartos, apesar da metragem quadrada aproximada. Estéticamente, os novos edifícios são parecidos e seguem um padrão adotado pela construtora responsável pela maioria dos novos empreendimentos, Construtora Wilney Cardoso, que no início do processo era apenas uma pequena empresa local, mas foi expandindo e crescendo com os prédios construídos na orla dos bairros Indaiá e Aruan.

Tal processo é representado pela construção de 19 novos condomínios verticais distribuídos 30 novas torres residenciais (alguns apresentam mais de um único prédio), todos contendo entre 7 e 12 pavimentos construídos e de diferentes padrões, metragem quadrada, equipamentos de lazer inclusos e valor comercial.



**Foto 6: Expressão do novo padrão de construção na orla.**

**Foto: Bruno Pereira 07/2016**



**Foto 7: Novo padrão de construção dos edifícios.**

**Foto: Bruno Pereira 07/2016**



**Foto 8: Visão geral da Avenida Geraldo Nogueira da Silva, Bairro Aruan.**

**Foto: Bruno Pereira 07/2016**



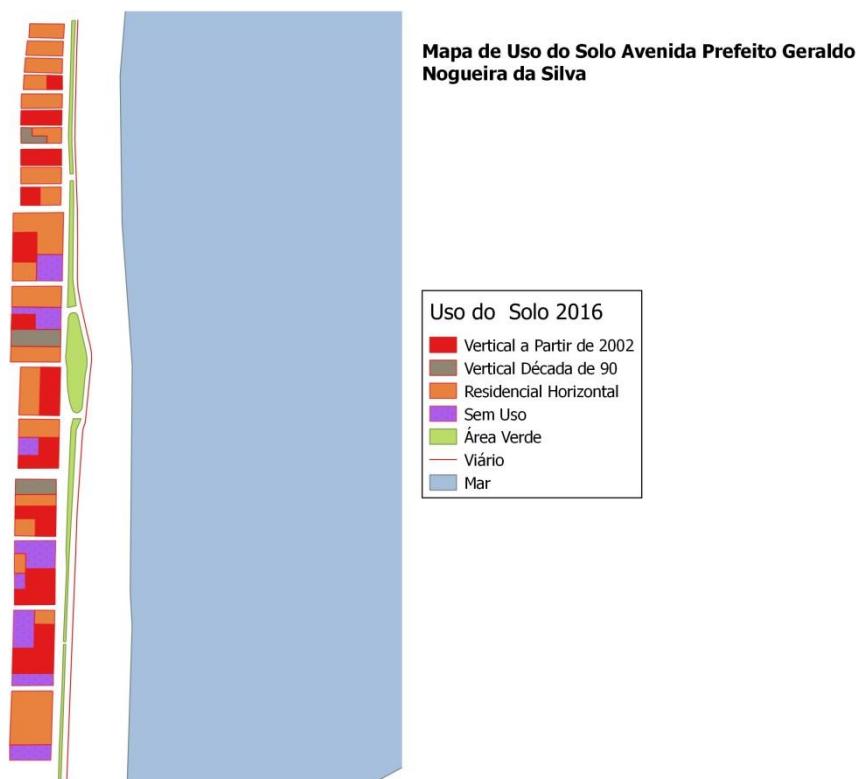
**Foto 9: prédios em construção na Avenida de orla.**

**Foto: Bruno Pereira 07/2016**

As fotos acima evidenciam as mudanças significativas na paisagem, a mudança no padrão dos edifícios construídos e a significativa ocupação da orla por condomínios.

Além de tais fatos, a última foto, evidencia a continuidade do processo, com a presença de edifícios ainda em construção e a ocupação quase que completa de terrenos disponíveis para construção de condomínios verticais.

### 3.5 – Representação do fenômeno em software Gis

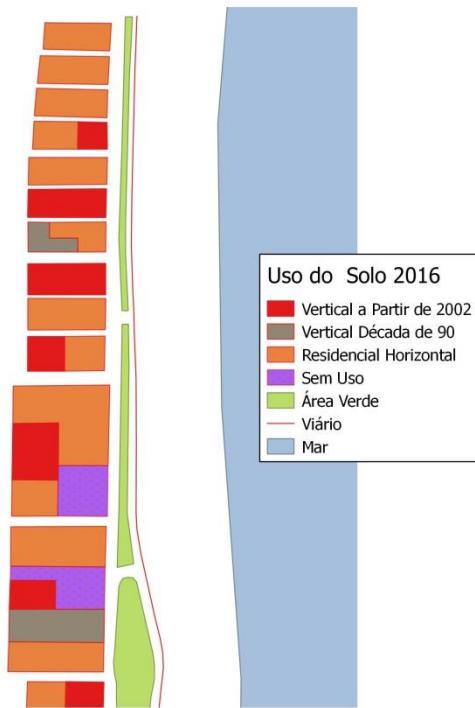


Para expressar o movimento de verticalização e a dinâmica espacial ocorrida no fragmento, utilizei de software GIS gratuito (QuantumGis) para vetorização e produção de mapas temáticos que simbolizam o uso do solo através de categorias pré-definidas que explicitam o movimento espacial e temporal.

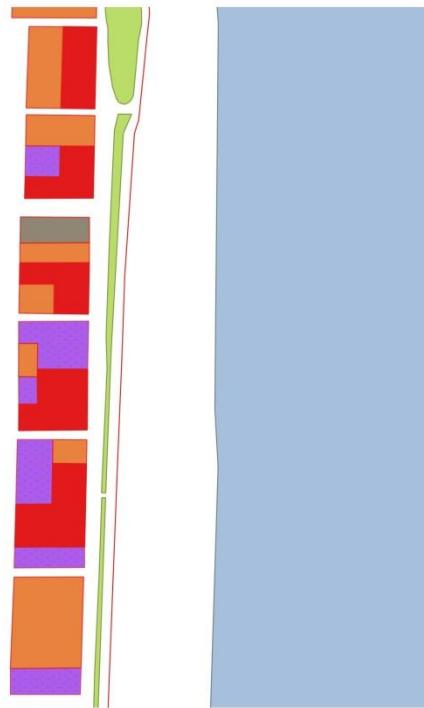
A base de produção dos mapas de uso do solo e dos novos empreendimentos foi empiricismo e vivência, visto que minha família reside em

um apartamento localizado no fragmento há cerca de 20 anos e os processos de verticalização, reurbanização e mudança na classe social dos moradores da região sempre me chamaram a atenção e era evidente a necessidade de um estudo acadêmico para evidenciá-lo.

Mapa de Uso do Solo Bairro Indaiá



Mapa de Uso do Solo Bairro Aruan



A observação e análise nas mudanças ocorrentes na paisagem e o dinamicismo e velocidade com que tudo ocorreu, chamava cada vez mais a atenção e a Avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva ganhou local de destaque tanto na dinâmica urbana municipal (mudanças no plano diretor, obras viárias para fluxo de automóveis, criação de objetos de lazer e estética urbanística), como em relação ao potencial de investimento e valorização do m<sup>2</sup> construído (imóveis residenciais verticais deram lugar à edifícios, incentivo para financiamento para construtoras e futuros moradores, aumento no número de pavimentos permitidos).

Segue metodologia de pesquisa passo a passo:

1 – Contagem e identificação de edifícios localizados na orla marítima e identificação aproximada da data de construção:

Com um mapa feito a mão esboçando os quarteirões localizados na orla marítima que estão compreendidos no fragmento analisado, identifiquei e numerei os prédios construídos um a um e realizei uma marcação da data aproximada de construção de acordo com memória observacional própria, sobretudo se eram pré ou pós 2000.

2 – Criação e organização de uma tabela com preço do m<sup>2</sup> médio dos empreendimentos:

Com os empreendimentos identificados e numerados, visitei um a um e me apresentando como graduando em Geografia na USP, perguntei aos porteiros e zeladores a metragem quadrada dos apartamentos e o preço de venda. Alguns empreendimentos possuem mais de um edifício e até 3 variações de tamanho e preço dos imóveis, então, utilizei a média como método de padronização de tais. Os que não foram possível obter dados através de tal visita, pesquisei apartamentos disponíveis para venda em imobiliárias e aproximação de acordo com o padrão e aparência comparativa com os dados já obtidos. Com tais dados, a tabela foi finalizada e o valor médio do m<sup>2</sup> do fragmento obtido R\$4.000,00. Vale citar a diferença no padrão variando entre um apartamento simples de R\$ 400.000 até R\$ 1.200.000 uma cobertura duplex.

3 – Criação das categorias de uso do solo:

Para evidenciar o processo e o potencial de crescimento foram organizadas 4 categorias de análise: Edifícios antes dos anos 2000, Empreendimentos novos pós anos 2000, Residencial Horizontal e Sem uso (simbolizando terrenos vazios para expansão do processo). Vale ressaltar aqui que a categoria Residencial Horizontal abrange também os condomínios residenciais horizontais existentes e ficou delimitado em até 3 pavimentos construídos. Na categoria Sem Uso, há a existência de terrenos os quais são usados de estacionamento, com início de construção que não foi possível

obter informações e construções abandonadas, entretanto tais aspectos não afetam no objeto de pesquisa e na categoria que é o potencial de verticalização dos lotes.

#### 4 – Produção em Software GIS:

Com imagens que evidenciavam o fragmento, obtidas através do Google Earth, foi utilizado o Software de Geoprocessamento gratuito Quantum Gis, para vetorização a delimitação de cada lote. Iniciou-se então o processo de classificação de acordo com as categorias anteriormente planejadas. Para melhor compreensão adicionei ao longo do processo a categoria viário para evidenciar e dividir os quarteirões, bem como a avenida localizada na orla, duplicada. Foi necessário também a adição das áreas verdes do canteiro central existente ao longo de todo fragmento e o Mar para simbolizar a proximidade com a praia e a faixa de areia.

### **Considerações Finais**

A pesquisa buscou evidenciar o processo de verticalização da avenida Prefeito Geraldo Nogueira da Silva que está situada na orla do município de Caraguatatuba. A intervenção estatal como agente financiador de obras de revitalização e reurbanização no local e com possibilidades de aparatos legais, foi fundamental para tal.

Sobretudo a partir dos anos 2000 o município como um todo sofre mudanças significativas com investimento em toda sua extensão e não é diferente em tal avenida, onde com financiamento do DADE, há uma significativa intervenção urbanística modificando o tráfego de veículos, maior possibilidades de lazer e aumento da sensação de segurança causadas pela iluminação e maior circulação de veículos e pessoas.

Tais intervenções possibilita obtenção de lucro ao capital privado associado à proprietários de terras, indústria da construção civil e instituições bancárias e financeiras, comprovando a estreita ligação entre iniciativa pública e privada no planejamento e execução de grandes obras urbanas.

Os 19 novos condomínios verticais construídos, distribuídos em 30 torres, mudaram drásticamente a paisagem local, a densidade populacional e atraiu um público de maior poder aquisitivo para estabelecer moradia, além de valorização dos imóveis já existentes nos bairros.

## BIBLIOGRAFIA

- BRASIL: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>
- CAMPOS, J.F. (org).**Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradição de um povo**. FUNDACC, 2000.
- PADGURSCHI, V. O Desenvolvimento Urbano.In:CAMPOS,J.F. (org).**Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradição de um povo**. FUNDACC,2000.
- PANIZZA, A. C. **Imagens Orbitais, cartas e coremas**: uma proposta metodológica para o estudo da organização e dinâmica espacial, aplicação ao município de Ubatuba, Litoral Norte, Estado de São Paulo, Universidade de São Paulo. Brasil, 2004.
- **Plano Diretor do município de Caraguatatuba**. Disponível em <[www.caraguatatuba.sp.gov.br](http://www.caraguatatuba.sp.gov.br)>. Acesso em: Jun. 2015
- SOUZA, S. C. **Elites Políticas em Caraguatatuba (1970-2000)**. I Seminário nacional de Sociologia e Política. UFPR, 2009.