

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE CIDADES LITORÂNEAS E PORTUÁRIAS: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE ILHÉUS/BA E SANTOS/SP

Gilselia Lemos Moreira¹
Salvador Dal Pozzo Trevizan²

Resumo

O presente estudo tem por objetivo comparar os processos de configuração do espaço urbano das cidades de Santos e Ilhéus. Para tanto, pretende-se identificar similaridades e dissimilaridades socioespaciais ao longo do desenvolvimento das duas cidades. Semelhanças históricas justificam a escolha de Ilhéus e Santos como campo de análise e estudo, pois num primeiro olhar, o período de fundação é sem dúvida um dos aspectos unificadores que estão presentes nas duas cidades. Ambas datam do século XVI, portanto, as duas cidades se inserem no processo de colonização portuguesa no Brasil. Nesse estudo optamos por realizar uma pesquisa qualitativa que, no entanto, não é desprendida de análises quantitativas. Nessa perspectiva o trabalho tenta por meio do método dialético, explicar as relações de semelhanças e diferenças entre as duas cidades, caracterizando as especificidades de cada uma.

Palavras-chave: transformação, espaço urbano, produção, desenvolvimento e semelhanças.

SPACE PRODUCTION OF COASTAL AND HARBOR CITIES: A COMPARATIVE STUDY AMONG ILHÉUS, BAHIA, AND SANTOS, SÃO PAULO, BRAZIL

Abstract

This paper aims a comparative study regarding urban space formation between the two cities of Santos, located at the east coast of the state of São Paulo, and Ilhéus, at the east coast of the state of Bahia, in Brazil. Similarities in terms of historical formation, besides personal affection, explain the selection of the two cities for this study. The foundation period ties both cities. Both date from the XVI century, the Portuguese colonization period in Brazil. Quantitative and qualitative procedures are

¹ Professora do Departamento de Ciências Agrárias e Ambientais da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) santisbana@hotmail.com

² Professor do Mestrado de Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente da UESC. Phd.em Sociologia pela University of Wisconsin - Madison (USA).

being considered in order to explain similarities and differences of both urban spaces in a dialectic fashion.

Keywords: urban space, formation, production, development and similarities.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é fruto de um estudo que visa investigar possíveis vínculos entre as cidades de Santos, localizada no litoral do estado de São Paulo, região Sudeste, a 72 km da capital, São Paulo, e de Ilhéus, localizada no litoral do estado da Bahia, região Nordeste, a 450 km da capital, Salvador. É um desafio tentar analisar as similaridades de dois espaços aparentemente tão distintos, por isso é preciso ir além das aparências e buscar nos interstícios das cidades o que está oculto, para tanto, é indubitável debruçar-se na busca pela compreensão dos mecanismos que atuam no processo de produção e apropriação dos espaços urbanos em cidades sul-americanas que surgiram e se desenvolveram sob os auspícios e expansão do capitalismo comercial internacional.

A busca pelo entendimento do fenômeno urbano é produto de nossas inquietações ao longo da carreira acadêmica e a possibilidade da liberdade no exercício do pensar por meio de uma análise comparativa entre Santos e Ilhéus projeta a satisfação de um desejo. Além da relação afetiva com as duas cidades, semelhanças e diferenças históricas justificam a escolha de Ilhéus e Santos como campo de análise e estudo, pois, em um primeiro olhar, o período de fundação é sem dúvida um dos aspectos unificadores das duas cidades. Ambas datam do século XVI, portanto, inserem-se no processo de colonização portuguesa no Brasil. Esse período foi marcado pela ocupação de sítios escolhidos pelos europeus para função militar e econômica, consolidando assim as suas conquistas ultramarinas.

Santos e Ilhéus foram fundadas junto ao mar, pois as primeiras cidades brasileiras nasceram no litoral. As duas foram também marcadas por uma economia baseada na produção e exportação de matéria prima, principalmente café, no caso de Santos (BARBOSA, 2004; AZEVEDO, 2007; SERIACOPI, 2009), e cacau, em Ilhéus (ANDRADE, 2003). Os traços da colonização portuguesa continuam muito presentes no espaço das duas cidades, nas linhas das ruas estreitas, no grande acervo histórico presente na arquitetura, no estilo barroco colonial que até hoje se pode observar nas igrejas, nos casarios e sobrados espalhados pelas duas cidades.

Paralelos importantes entre o desenvolvimento de Santos e Ilhéus são, também, os investimentos em infraestrutura e serviços urbanos ao longo do século XIX, como a inserção dessas cidades no circuito ferroviário. Essas semelhanças na organização econômica e cultural das duas cidades, entretanto, produziram ambientes urbanos bem diferenciados no século seguinte.

Entende-se ser relevante compreender e explicar as similaridades, mas especialmente conhecer as dissimilaridades, entre as duas áreas em questão. Parte-se do pressuposto de que comparar exige um esforço de relativização, concepções e pensamentos. Dupré (2003, p. 9) reforça essa tese quando afirma que “a comparação é uma estratégia de pesquisa, antes que um método de investigação propriamente dito”. É preciso deixar claro que a comparação não pretende, enfim, revelar novos atributos dos objetos estudados (RODRIGUES, 2012), antes se trata de identificar regularidades e exceções – recorrências, diferenças ou anomalias –

capazes de ampliar a compreensão global das manifestações de um determinado fenômeno (DOGAN, 2004).

A comparação entre Santos e Ilhéus é elucidativa no que se refere aos acontecimentos, eventos e processos descritos que envolvem as transformações recentes do espaço urbano. Vale salientar que Santos e Ilhéus se localizam em regiões diferentes do Brasil, Sudeste e Nordeste, respectivamente, a primeira em ambiente demográfico conurbado com a maior metrópole do país, e a segunda em ambiente demográfico moderado, distante da região metropolitana de Salvador e, portanto, apresentam diferentes características socioeconômicas, culturais e geográficas.

Um aspecto comum às duas cidades é o turismo. A partir da década de 1990 do século XX, a política do turismo no Brasil ganha novo impulso, tornando-se uma atividade econômica importante para o país (CRUZ, 2005). De acordo com Oliveira (2008), o turismo atrai a atenção do poder público por sua capacidade em gerar emprego e renda. Segundo Casimiro Filho (2002, p. 134), o número de empregados no turismo passou de 911 mil em 1995 para aproximadamente 1,5 milhões em 1997. No mesmo trabalho, mostra-se que o montante de desembolso do sistema BNDES para o turismo no Brasil, no período de 1990 a 1999, passou de pouco mais de US\$ 20 milhões em 1990 para mais de US\$ 200 milhões em 1997. Segundo esse autor, em 1999, dos dez setores que mais geraram emprego, “cinco fazem parte do que a literatura considera como integrante do segmento do turismo”, e a contribuição do turismo no PIB, em 1999, foi de 10%.

A atividade turística é tida como uma oportunidade de negócios, ocupando lugar de destaque na geração de capital, argumenta Novaes (2012). Segundo dados da EMBRATUR (Apud, NOVAES, 2012), de um total de 940 milhões de turistas no mundo, em 2010, o Brasil tem 5,2 milhões. Em 2013, passou para 6 milhões, segundo dados oficiais do governo brasileiro (BRASIL, 2014).

Locais litorâneos, como Santos e Ilhéus, com um histórico e cultura marcados pela formação econômica do Brasil e com uma riqueza natural que favorece o turismo de sol e mar, tiveram um novo alento econômico nesse período. Ilhéus que teve sua economia baseada no cacau abalada por doenças no cultivo desse produto, a partir dos anos 90, foi especialmente favorecida com o novo impulso político dado ao turismo nessa mesma época. Nas duas cidades, o turismo passou a exercer papel importante na redefinição espaço-social.

Este estudo se detém na análise das similaridades entre as duas cidades, e na caracterização de suas especificidades através dos anos, tendo como foco as ações dos sujeitos envolvidos no processo de produção do espaço urbano. O objetivo central é analisar as transformações na morfologia das duas cidades em estudo, tendo como ponto de partida as atividades econômicas locais, desde seu surgimento até os dias atuais, destacando-se a economia ligada a produtos primários de exportação e atividades portuárias e, mais recentemente, atividades ligadas ao turismo e à expansão imobiliária, assim como as transformações socioespaciais a elas associadas.

Para tornar o estudo exequível e concreto utiliza-se do método de investigação comparativa, com análise quali-quantitativa e interpretativa, a partir de revisão bibliográfica, documentos acessíveis ao público disponíveis nas prefeituras locais, depoimentos de autoridades ligadas a instituições locais e observações *in loco*, utilizando procedimentos etnográficos. A abordagem qualitativa se deu por meio do contato direto com a realidade pesquisada, associado aos pressupostos teóricos que dão sustentação a essa pesquisa. Assim, a abordagem qualitativa

envolveu a percepção e análise da paisagem *in loco* em diferentes áreas de cada cidade. Para a análise empírica da paisagem, tomou-se como referência o turismo, o porto, a expansão imobiliária e a periferia, aspectos comuns às duas cidades. Vale dizer que detalhes teóricos e metodológicos são desenvolvidos, concomitantemente, ao longo do texto com base nas contribuições teóricas de vários autores, entre os quais, Ana Fani A. Carlos, David Harvey, Arlete Moysés Rodrigues, Rita de Cassia A. Cruz, Raquel Rolnik e Ermínia Maricato. Dentre os procedimentos metodológicos adotados destacam-se, registro fotográfico, observação *in loco*, e análise de documentos, mapas, e estudos acadêmicos (SANTOS e WADA, 2007, SANTOS, A. F. L., 2015, SANTOS, A. F. L., GUIZI, A. A., & CAVENAGHI, A. J., 2014, MOREIRA, 2012, 2015).

Quando se observa a paisagem urbana é inegável que várias operações urbanas foram realizadas para adequar essas cidades ao uso turístico, bem como para expandir as atividades portuárias. Para atender aos interesses do setor imobiliário, novas avenidas rasgaram o tecido urbano dessas urbes. Exemplos disso são as Avenidas Dois de Julho (nessa avenida se localizam lojas industrializadas), em Ilhéus, e Perimetral, em Santos, esta drena o fluxo viário de transporte de cargas e veículos em direção ao porto.

Tal dinâmica conduz de um lado, o uso produtivo da cidade, determinado pelas características do processo de reprodução do capital, aformoseando as urbes, e, do outro, da própria sociedade. Ao se averiguar as transformações socioespaciais oriundas das atividades produtivas aqui citadas depreende-se que as mesmas alteraram a forma e conteúdo da malha urbana local, mas isso não significa que as alterações foram similares das duas cidades, pois, na medida em que os fixos geográficos mais dinâmicos continuaram a ser instalados em Santos, em Ilhéus permaneceram dependentes de centros maiores.

Para avançar nesse estudo é necessário compreender as modalizações dos conteúdos socioespaciais por meio da leitura crítica; trata-se de uma leitura que foge ao meramente contemplativo e/ou descritivo, desprovida de significados e sem nenhum embasamento prévio. A leitura crítica demanda um olhar mais atento do pesquisador; este deve ser capaz de ler além do perceptível, buscar os significados dos fenômenos, interpretar as ações dos sujeitos sociais que atuam no processo de produção do espaço.

A leitura crítica se dá pela análise das formas (aparência) e pelo entendimento dos processos pelos quais estas se realizaram (essência). Essa reflexão norteará esse estudo que se pretende comparativo. A leitura crítica das formas (aparência), nesse estudo é fruto de constantes visitas a campo e se dá por meio de observações *in loco*. Observaram-se diferentes aspectos da realidade urbana, a saber, as formas e o nível das edificações, a localização e a qualidade dos equipamentos de lazer, a infraestrutura urbana, a mobilidade, as formas de uso e apropriação do espaço na cidade pelos diferentes sujeitos que nela habitam. E para entender os processos pelos quais estas se realizaram (essência) foi necessário analisar documentos (planos de desenvolvimento urbano, mapas e fotografias antigas) e realizar entrevistas com autoridades para conhecer as formas de atuação e as ações da administração pública.

O objetivo central é compreender por meio dos elementos de sua tessitura, a trama da sua configuração socioespacial ao longo dos últimos 20 anos. E, a partir disso, apontar o chão comum ligado à morfologia urbana das duas cidades. Buscar entender essa morfologia em sua tensão dialética e complementar com o espaço. Assim, antes de qualquer consideração suplementar, é necessário definir os

aspectos que caracterizam a morfologia das cidades em questão. As formas urbanas criadas nas duas cidades cresceram numa velocidade quase imperceptível. São várias estruturas e formas que desenharam o relevo e transformaram a paisagem urbana em diferentes tempos históricos e, conseqüentemente, a vida cotidiana tanto dos habitantes de Santos, quanto de Ilhéus.

Para fins didáticos e melhor compreensão da morfologia urbana dessas cidades, realizamos o estudo a partir de três fases distintas. Antes, porém, é importante aclarar que o foco de atenção nesse estudo não serão os estilos arquitetônicos da/na cidade, mas, reconhecer na paisagem por meio principalmente das edificações e equipamentos urbanos a possibilidade de ler e interpretar a morfologia urbana das cidades em tela e seu desenvolvimento ao longo do tempo, tomando como referência plena a metonímia da evolução das formas nas cidades, resultantes de fatores socioeconômicos, políticos e culturais.

Voltando à morfologia urbana, a primeira fase denomina-se de cidade colonial em razão da presença de casarios, sobrados, becos e ruas estreitas, calçadas de pedra, típicas do período citado. Em Santos, observa-se que esse período é marcado pela construção da antiga Matriz - um exemplo clássico da arte sacra barroca, construída entre 1742 e 1746.

Já em Ilhéus, esse marco se dá com a construção da igreja Matriz de São Jorge, no final do século XVII. Do Barroco ao Neoclássico, esse primeiro período é também marcado pela construção de prédios suntuosos, em estilo Neoclássico, a exemplo do palácio de Paranaguá, em Ilhéus, e da bolsa do café, em Santos, prédios icônicos que ajudaram a traçar novas linhas e trajetórias no espaço urbano dessas cidades e que foram incorporados ao turismo no processo de adequação dessas cidades ao uso turístico como um atrativo.

A segunda fase é marcada por uma arquitetura moderna. A cidade de Santos foi abalizada pela construção de equipamentos públicos e mobiliários urbano da cidade. Em Ilhéus, é o edifício, Santa Clara (residencial), localizado na principal avenida da cidade (Soares Lopes), construído na década de 50 que dá o tom de modernidade à cidade. E por fim, a terceira fase, marcada pela arquitetura contemporânea, com a construção de arranha-céus – prédios com mais de 20 pavimentos, especialmente junto à praia.

Na cidade de Santos, são mais de 100 prédios só na orla, formando uma verdadeira muralha, enquanto que, em Ilhéus, embora a verticalização tenha se iniciado nos anos 50, não progrediu como em Santos. Apesar dessas diferenças, os elementos morfológicos observados são inexoravelmente dotados de tal densidade que remetem a um conjunto de significações que nos permitem entender o processo de produção dos seus espaços e a dinâmica urbana dessas cidades ao longo do tempo, especialmente nas últimas décadas, com a reestruturação da política do turismo no Brasil.

Por certo, a visão parcial do passado e presente arquitetônicos da paisagem urbana, auxiliam essa análise no sentido de perceber o processo de evolução e moldagem da morfologia urbana de cada urbe.

1. A CIDADE DE SANTOS ONTEM E HOJE: HISTÓRIA, URBANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO

A partir deste momento o horizonte é observado com o empenho de perscrutar, em linhas gerais, as características da cidade de Santos, uma das mais antigas do

Brasil que se localiza (Figura 1) na região Sudeste do Estado de São Paulo. Sua localização privilegiada a 72 quilômetros da capital, no litoral paulista, fez de Santos um espaço cosmopolita. Como maior cidade do litoral de São Paulo, Santos tem em seu porto sua principal atividade econômica, pois graças à sua capacidade de carga atrai negócios que são vitais para o desenvolvimento da cidade.

Seu povoamento começou por volta de 1540. As lembranças dessa e de outras épocas, desde a sua fundação, continuam vivas no *Centro Histórico*. De acordo com Mello (2008, p. 145), “a Vila de Santos [...] se constituiu devido, sobretudo, às condições geográficas privilegiadas tanto em relação ao mar quanto em relação à serra, que separa nessa região o litoral do interior.”

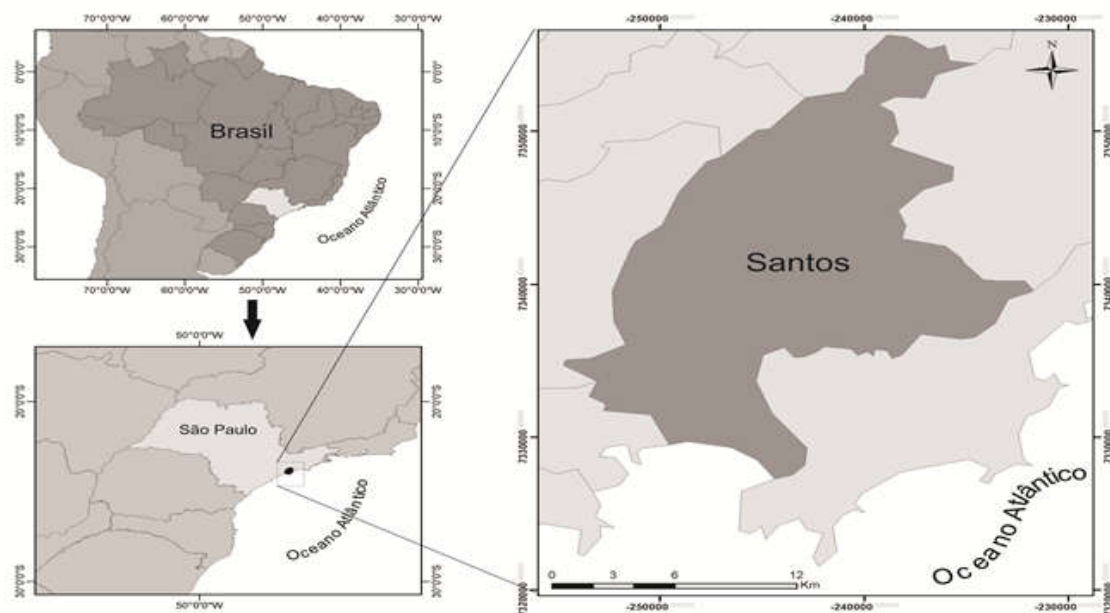


Figura 1- Localização do município de Santos
Fonte: Moreira, 2015

O passado deixou um legado arquitetônico riquíssimo em Santos, materializado em casarões, museus e igrejas, encontradas em algumas vielas típicas da Europa localizadas no centro da cidade, herança cultural deixada principalmente pelos portugueses. Trata-se de registros valiosos de diferentes tempos históricos por que passou a cidade de Santos ao longo de séculos. Um dos principais marcos da cidade é a bolsa do café, apresentando forte relação com as bases históricas e econômicas da cidade. O prédio ícone da cidade, financiado com o dinheiro do café, foi incorporado aos atrativos turísticos de Santos. A bolsa foi extinta nos anos de 1980 e, atualmente, abriga o museu do café.

Com a ativação da política em favor do turismo, na década de 1990, Santos passou a incorporar parte da estrutura do período áureo do café ao uso turístico. Vários prédios históricos foram requalificados, a exemplo da Estação do Valongo, inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, pela São Paulo Railway. Essa estação foi desativada em 1996 e recuperada em 2003. Hoje, abriga a Secretaria de Turismo de Santos (SETUR).

Voltando ao porto de Santos, podemos dizer que o mesmo dispõe de uma rede de acessibilidade favorável, considerando-se todos os modais (ferroviário,

rodoviário, dutoviário e hidroviário), além do acesso aquaviário pelo canal de navegação. A dragagem de aprofundamento para 15 metros e o alargamento do canal de navegação para 220 metros favoreceram o fluxo de entrada e saída de embarcações com a navegação de mão dupla. Santos é o único porto brasileiro a possuir uma usina hidrelétrica, localizada no município de Bertioga, - região metropolitana da Baixada Santista, a aproximadamente 74 km de Santos (SCAZUFCA, 2012; MARTINS, 2000).

O porto de Santos é um dos maiores pontos do comércio brasileiro, cuja cadeia produtiva inclui elementos dentro e fora das fronteiras do Brasil (MONIÉ; VIDAL, 2006; MACHADO, 2012; SALES, 1999). Além disso, tem uma localização privilegiada no Estado de São Paulo, podendo ser considerado como "a grande porta de saída do comércio exterior brasileiro" (MALAVISK, 2011, p. 84), praticamente todos os estados, em maior ou menor grau, utilizam-no para viabilizar suas transações comerciais internacionais.

A implantação da infraestrutura portuária foi um dos fatores decisivos no desenvolvimento socioeconômico de Santos. O porto é o principal canal de entrada e saída de cargas do Brasil e o maior gerador de receita e renda para a cidade. De acordo com Brasil Comex (2016, p.1), "mais de um terço dos moradores de Santos, Guarujá e Cubatão (37,9%) tem alguma relação de trabalho com o Porto de Santos. Além disso, 7,7% dos habitantes desses três municípios atuam em alguma atividade ligada diretamente ao complexo portuário".

Além do porto, o turismo tem importante participação no desenvolvimento da economia em Santos. De acordo com técnicos da Prefeitura Municipal de Santos, vinculados à SETUR (informação verbal dada em 2016), mais de 10 mil empregos são gerados por esse setor no município. A disponibilidade de serviços consolida o papel de comando econômico desse centro urbano, reforçando a dinâmica e a localização destas funções na região Metropolitana da Baixada Santista. Reconhecendo a importância dessa atividade, a Secretaria de Turismo de Santos, por meio de uma equipe multidisciplinar está elaborando o primeiro Plano Diretor de Turismo (PDTur), que irá definir as políticas públicas para o setor nos próximos 10 anos.

O plano diretor encontra respaldo no ordenamento jurídico, no parágrafo 1º do artigo 182, da Constituição Federal de 1988, no capítulo que trata da política urbana. E sendo o turismo uma atividade que no caso de Santos se desenvolve principalmente no espaço urbano, um plano diretor de turismo poderá organizar o espaço da cidade para melhor viabilizar as atividades turísticas e assim promover a um só tempo o desenvolvimento econômico e o social (MALAVISK, 2011)

Muitos investimentos já foram feitos ao longo dos anos em Santos com o intuito de adequar a cidade ao uso turístico. Como exemplo, pode-se citar a construção do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini que conta com 34.500 metros de área. Atualmente o terminal tem capacidade para receber simultaneamente cinco transatlânticos de grande porte e, além disso, conta com infraestrutura interna que compreende praças de alimentação, cafeterias, restaurantes, lanchonetes, lojas de roupas, joalherias, agências bancárias e dos Correios, além de boates e bares. Estes espaços foram idealizados para tornar o Terminal não só um ponto turístico, mas principalmente um equipamento de lazer da cidade, vale dizer que essas informações sobre os investimentos na cidade de Santos foram obtidas por meio de entrevistas realizadas para este estudo em com técnicos da Prefeitura Municipal de Santos, vinculados à SETUR em 2016.

Voltando ao tema da adequação da cidade ao uso turístico, técnicos da SETUR, em entrevista concedida em setembro de 2016, relataram que a linha do trem que passava ao lado do terminal de passageiros foi afastada para possibilitar aos passageiros e usuários do terminal maior conforto e segurança. O terminal foi edificado para atender as necessidades de consumo e lazer não só dos turistas, mas também dos santistas e habitantes da região metropolitana da baixada santista, pois funciona durante todo o ano e não apenas no período de temporada de cruzeiros.

O turismo é uma atividade que sofre mudanças constantes, em função de novas exigências da demanda contínua e acirrada competitividade de mercado. Daí, a necessidade dos sujeitos hegemônicos (poder público e iniciativa privada) adequarem a cidade ao uso turístico, seja modificando o espaço ou se apropriando de uma materialidade já existente. Para tanto, basta observar que os prédios, praças, igrejas e ruas que hoje fazem parte dos roteiros turísticos de Santos não foram construídos com essa finalidade, mas hoje estão inseridos no circuito turístico da cidade.

O Museu do Café, a linha turística do bonde, palácio Saturnino de Brito, Outeiro de Santa Catarina, Aquário Municipal, Museu de Pesca, complexo turístico de Monte Serrat e Rua XV de Novembro, são atrativos de um dos sete circuitos turísticos mantidos e promovidos pela prefeitura e Secretaria de Turismo de Santos respectivamente. A infraestrutura criada em Santos para o turismo revela que nos últimos anos o poder público busca a consolidação da cidade como destino turístico no Brasil. Assim, o turismo se volta principalmente para fatores econômicos, constituindo-se um vetor de desenvolvimento socioespacial (entrevista concedida por técnicos da SETUR, em agosto de 2016).

O turismo segue se desenvolvendo em Santos, ao mesmo tempo em que mobiliárias, utilizam o discurso da escassez de solo como alibi para justificar os elevados custos deste, além de explicar a crescente verticalização das edificações na cidade (GAZZONI, 2010). Ao longo dos anos, com a expansão urbana da parte insular, o solo urbano e as edificações sobre o mesmo tornaram-se objeto de intensa especulação. Vale lembrar que a área total do município é de 271.000 km², sendo que, deste total, 39,4 km² (parte insular) é a área da sede municipal, situada na ilha de São Vicente.

Segundo o Conselho Regional de Corretores de Imóveis (CRECI-SP, 2011), o valor do m² de um apartamento em Santos varia de R\$ 6.500,00 (US\$ 2.062,20) a R\$ 7.000,00 (US\$ 2.220,83), valor 30% menor que o de apartamentos localizados em São Paulo. O valor depende da localização e proximidade com a praia. Os bairros mais valorizados são a Ponta da Praia e o Gonzaga. Nessas áreas o metro quadrado do solo varia de R\$ 4.474,00 (US\$ 1.419,43) a R\$ 5.357,00 (US\$ 1.699,57).

Em Santos, a construção de prédios altos, e o fenômeno a eles vinculado, surge em um contexto em que o centro da cidade ainda corresponde à área menos valorizada da cidade, embora a expansão urbana vertical já caminhe nessa direção, principalmente em razão da valorização das áreas a beira mar. Vale dizer que a expansão urbana não pode ser desligada dos mecanismos de funcionamento do mercado imobiliário, por isso, tornou-se essencial analisar elementos da dinâmica imobiliária em consonância com os interesses dos agentes imobiliários.

Com seus prédios dos mais diversos estilos, formas e tamanhos, Santos experimenta um processo de verticalização que impressiona pela sua agressividade. Esta situação é mais notória na orla, pois um verdadeiro paredão de construções abissais tomou conta dessa parte da cidade. O que chama a atenção não é apenas

a quantidade de prédios que parece brotar do chão, mas a altura dos novos edifícios que emolduram a paisagem da cidade.

A urbanização verticalizada da cidade de Santos acelerou-se após mudanças nos parâmetros da construção civil da cidade, graças a Lei nº 312/98 (MOREIRA, 2010). Segundo Miranda (2000), a legislação foi importante para o mercado imobiliário em formação, pois incentivava a verticalização, que se valia do aprimoramento das técnicas construtivas e equipamentos para elevar os gabaritos, repercutindo na valorização do solo. Em Santos houve incentivo da legislação à construção deste tipo arquitetônico particular – o arranha-céu.

Cabe aqui lembrar que o Estado é um dos principais agentes produtores e/ou transformadores do espaço da cidade, e isso se dá por meio dos planos de desenvolvimento urbano, a exemplo do Plano Diretor, cuja função é ordená-la e homogeneizá-la. Ao mesmo tempo, o capital que também é um elemento de produção espacial, atua no processo de organização e consumo do espaço da cidade (HARVEY, 2012, RODRIGUES, 2007).

As ações do poder público e dos agentes imobiliários no processo de urbanização verticalizada em Santos são importantes nesta pesquisa para entender o papel dos sujeitos hegemônicos na reprodução do espaço urbano da cidade, mais especificamente no processo da expansão imobiliária. Em Santos, observa-se uma ocupação de natureza complexa, de distribuição dispersa dos diferentes estratos da sociedade. A construção de edifícios de médio e alto padrão vem ocupando todo espaço da cidade. Este desenvolvimento específico guarda relações evidentes com o processo de expansão urbana de Santos.

O processo de expansão da cidade apresenta diferentes dinâmicas as quais se dão em diferentes dimensões (social, econômica, política, institucional e ambiental). No que tange à dimensão social e, levando em consideração o processo de modernização e crescimento da cidade como um fato e condição para a materialização das formas e processos de socialização, percebe-se que “a redistribuição dos espaços no Centro Velho, em decorrência da chegada de inúmeros estabelecimentos comerciais, representou, em larga medida, a descaracterização das ruas e das praças como lugares onde a vida da cidade acontecia” (MELLO, 2008, p.153).

As intervenções urbanas revelaram a ruptura com o passado colonial e a cidade moderna almejada.

A modernidade foi identificada com a instauração de padrões e valores de uma classe, a burguesa, e materializada em espaços públicos e privados, em monumentos, tais como, o bulevar e as estátuas em fontes e jardins . Apesar de imersas em circunstâncias distintas, tanto no Brasil como na Europa nos defrontamos, pois, com a busca de afirmação dos valores e modo de vida burguês (MELLO, 2008, p.159).

Ainda se tratando da dimensão social, há que se destacar o lazer e a mobilidade na cidade. Por meio da prática do turismo, o lazer de sol e mar é especialmente interessante para mostrar, por exemplo, os investimentos em equipamentos para o lazer turístico (o bonde turístico, o complexo do terminal de passageiros do porto com bares, lanchonete e boate) e conseqüentemente para o cidadão santista. A mobilidade é marcada pela construção de ciclovias, a malha cicloviária compreende aproximadamente 21 km. Nesse caso, mobilidade e lazer se confundem, pois é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas para diversas atividades, incluindo o lazer.

Observando este cenário, nota-se que a materialidade do espaço construído, também perpassada pela dimensão econômica. O turismo está na base econômica da cidade, em conjunto com as atividades portuárias, comércio e serviços. No que diz respeito à dimensão ambiental, observa-se que sustentabilidade está no cerne da gestão pública, dada a importância da Secretaria de Meio Ambiente (Semam). Como exemplo, pode-se citar o “Plano Municipal de Saneamento Básico”. Este plano integra o “Programa de fortalecimento dos instrumentos de planejamento do setor de saneamento”. Dentre outras ações o programa prevê, “garantir à população informações sobre a qualidade da água e riscos à saúde”. (PLANO MUNICIPAL INTEGRADO DE SANEAMENTO BÁSICO, 2010, p.37).

No âmbito da dimensão institucional, as leis federais que disciplinam o uso do solo urbano em prol do bem coletivo, segurança, bem estar e equilíbrio ambiental, regulamentados pelos artigos 182 e 183 da Constituição Federal são representadas pelo Estatuto da Cidade. A disponibilidade do solo urbano em Santos é um problema para os empreendedores imobiliários que justificam a verticalização como única alternativa à escassez do solo (Informação verbal obtida em entrevista com técnicos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Santos (SEDUR), em agosto de 2016).

A intensificação da verticalização em Santos não é decorrente apenas da escassez do solo urbano, mas de uma rede de relações econômicas, sociais, e políticas que se articulam, criando uma nova morfologia na paisagem da cidade. Essa verticalização ocorre, muitas vezes, a partir da demolição e substituição de prédios e casas antigas, materializando-se através da obliteração de referenciais históricos. O processo de verticalização insere-se, dentre as inúmeras estratégias, para a reprodução do capital imobiliário. De acordo com estudo sobre o mercado imobiliário na Baixada Santista (SECOVI-SP, 2014), os empreendimentos verticais respondem por 99,5% do total lançado no período que compreende os anos de 2012– 2014, o equivalente a 18.524 unidades, e os condomínios horizontais por 86 casas (0,5%).

Se, de um lado, Santos está vivenciando a plenitude do processo de verticalização, observamos, de outro lado, que parte da população de baixa renda habita em moradias coletivas precárias, os chamados cortiços, em razão da falta crônica de habitações para os estratos mais carentes da sociedade santista. Essas contradições se revelam por meio da ausência de habitabilidade de moradias degradadas que expõem na cidade verdadeiras cicatrizes de miséria localizadas no centro ou nas bordas da cidade (MICHELETTI, 2012; MOREIRA, 2015).

A falta crônica de habitações para a população de baixa renda e as condições precárias de moradia coletiva de aluguel sempre foram dois aspectos do mesmo problema (MOREIRA, 2015).

É legítimo afirmar que o solo e a habitação em Santos, transformados em mercadorias, fazem parte das estratégias do grande capital imobiliário e financeiro, pois possui como fundamento a lógica de reprodução e acumulação do capital na esfera urbana, que espolia os pobres (MOREIRA, 2015, p. 13).

Apesar dos programas e projetos voltados para atender as demandas por habitações populares, o problema do déficit habitacional persiste (MOREIRA, 2015).

Aqui se destaca o Programa de Atuação em Cortiços, esse programa foi criado pelo governo do Estado de São Paulo em parceria com o BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento. O foco do programa são as áreas centrais. O

discurso do governo para justificar a chamada revitalização de áreas urbanas com as intervenções nos espaços degradados é garantir melhoria da qualidade das moradias em cortiços, tornando as mesmas mais adequadas à moradia (MONTEIRO, 2015).

Cabe aqui uma observação, tanto os cortiços quanto as favelas e as consequentes moradias precárias são resultado, entre outros fatores, da ausência de uma reforma urbana, ou seja, da democratização da cidade com a participação popular no sentido de definir políticas públicas que contemplem a um só tempo a moradia e a desmercantilização dos bens e serviços que são basais para o pleno desenvolvimento da vida na cidade. O poder público, desde o início do século XX, período em que se agrava o déficit habitacional no Brasil, ofereceu à população de baixa renda soluções inócuas de caráter populista que não atenderam às necessidades de sobrevivência dos mais pobres (RODRIGUES, 2007). Essa situação estimulou muita gente a procurar um local para exercer um direito que antes de tudo é fundamental – o direito à moradia, ainda que localizada no velho centro da cidade em casebres paupérrimos e insalubres.

Vale lembrar que, desde a promulgação da Constituição de 1988, a demanda por habitação passou a ser de responsabilidade dos municípios e dos estados brasileiros. Desde então, vários programas de habitação foram implementados, mas na maioria dos casos ou não atenderam à demanda ou foram paralisados por falta de verbas (ROLNIK, 2015, RODRIGUES, 1997). Voltando aos cortiços em Santos, estes se localizam em sua maioria no centro da cidade, onde casas antigas, antes habitadas por famílias de alto poder aquisitivo entre o final do século XIX e início do século XX, ainda hoje servem de abrigo para parte dos espoliados da sociedade santista, que em geral são excluídos das decisões que afetam a cidade (SANTOS 2011).

Santos, a maior cidade da região Metropolitana da Baixada Santista, onde hoje vivem estimadamente 433.966 habitantes (IBGE, 2015), tem parte dessa população vivendo encortiçada. Nas últimas décadas, vários pesquisadores (SANTOS, 2011; JAKOB, 2006; GAMBETA, 1984; MOREIRA, 2006; MALAVSKI, 2011) têm empregado diferentes métodos e gerado importantes conclusões sobre os dilemas de moradias precárias, cortiços e favelas não só em Santos, mas em toda baixada santista. De acordo com a Fundação Seade (2001) para o Programa de Atuação em Cortiços (PAC) da CDHU do Governo do Estado, mais a pesquisa de 2002, feita pela Secretaria de Planejamento da Prefeitura, 14.500 moradores que viviam nos bairros Vila Nova, Paquetá e parte da Vila Mathias de Santos, eram encortiçados (SANTOS, 2011).

Os encortiçados sublocam pequenos cubículos que geralmente são superlotados e apresentam péssimas condições de habitabilidade. Pelo fato de possuírem baixo poder aquisitivo, não podem financiar, tampouco comprar um imóvel na cidade, isso explica em parte a condição de subcidadania dessas pessoas. Além disso, muitos encortiçados não têm interesse em deixar os cortiços, isso se explica pelo fato de viverem na área central da cidade, onde são mais acessíveis transporte, serviços e comércio. Ademais, os programas de habitação popular constroem moradias para a população de baixa renda em áreas distantes do centro, nas bordas da cidade, onde o valor de mercado dos terrenos é menor. “A morfologia espacial (produzida pelas diferenças nas formas e modos de acesso aos espaços da vida, através do uso)” da cidade deixa isso em evidência (CARLOS, 2007, p. 49).

A configuração excludente de Santos não é uma característica exclusiva dessa cidade, mas das cidades brasileiras, tendo em vista que marginaliza os mais

pobres, ao mesmo tempo em que noutras áreas da cidade formam-se bairros de luxo com condomínios fechados e prédios modernos - resultado de uma prática socioespacial fundada na desigualdade concreta.

A complexidade da habitação não só em Santos, mas nas cidades brasileiras, leva-nos a entender a produção do espaço urbano dentro da lógica capitalista fundada na contradição entre a produção social do espaço e sua apropriação privada (CARLOS, 2011). Esse processo se apresenta no espaço urbano como segregação socioespacial. Essa aparente dualidade vêm demonstrando uma ocupação do espaço da cidade de natureza complexa, de um lado a classe média na orla e do outro a classe de baixo poder aquisitivo na área central degradada e nos morros. No entanto, a presença marcante de ilhas de pobreza, os cortiços no centro da cidade de Santos, representa a resistência e a luta por um modelo de cidade onde a justiça social se faça presente. Apesar das mazelas urbanas, Santos segue desempenhando papel central na região Metropolitana da Baixada Santista, seja pela presença do porto ou pelas atividades ligadas ao comércio e serviços. (MALAVSKI, 2011).

No desenho urbano da cidade, é possível observar as conexões de tecidos urbanos por meio de melhoramentos viários, tais como corredores voltados exclusivamente ao transporte coletivo. As vias exclusivas para bicicletas, que interligam a orla ao centro de Santos, sugerem a presença de um projeto urbano de mobilidade. De acordo com a Prefeitura Municipal de Santos (2016), a malha cicloviária compreende aproximadamente 21 km. O Plano Diretor de Santos está passando por uma reformulação e deverá ser apresentado ao Ministério das Cidades, no intuito de reordenar o espaço da cidade, segundo informaram, em agosto de 2016, técnicos da SEDURB do município. Vários conselhos participam desse processo, dentre eles o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (MALAVSKI, 2011).

O porto, que faz interface concentradora da infraestrutura e da atividade comercial, apesar de não promover Santos à condição de cidade global, faz da cidade um importante centro para logística no país. As atividades portuárias e o turismo redefiniram os contornos da cidade, deslocando seu eixo para a ampliação e diversificação de uma rede ligada ao comércio e serviços. Essas são particularidades do novo modelo da era global. (MALAVSKI, 2011).

Ao sair da cidade de Santos, vamos imergir nas características socioespaciais da cidade de Ilhéus e tentar por meio da análise da expansão e das transformações urbanas da cidade focar nas similaridades e dissimilaridades entre esse sítio urbano e a cidade de Santos.

2. Ilhéus em foco: expansão e transformações urbanas de uma cidade em constante movimento e conflito

Fundada em 1534, a cidade de Ilhéus se localiza (Figura 2) a 462 km de Salvador, capital do estado da Bahia. Esta urbe, ainda preserva as casas do período colonial em seu centro histórico. De acordo com Ribeiro (2001), foi durante o sistema de capitânicas hereditárias, introduzido no Brasil pelo governo português, que surgiu São Jorge dos Ilhéus, sede da capitania de Ilhéus, aos cuidados do escrivão da Fazenda Real, Jorge de Figueiredo Correia, em 26 de junho de 1534.

De acordo com o (IBGE, 2010) Ilhéus, conhecida internacionalmente pelos livros do escritor Jorge Amado, é a sede do quarto maior município do estado da Bahia com extensão territorial de 1.760,004 Km². Ilhéus, abriga em seu território uma população estimada em 184.236 habitantes, dado que lhe confere o oitavo de município mais populoso do estado da Bahia. De acordo com Andrade (2003), Ilhéus apresenta clima do tipo tropical úmido, com uma temperatura média que oscila entre 22° e 25°C. Quanto aos solos, predominam os latossolos e podzólicos, que, embora profundos, apresentam baixa fertilidade natural.

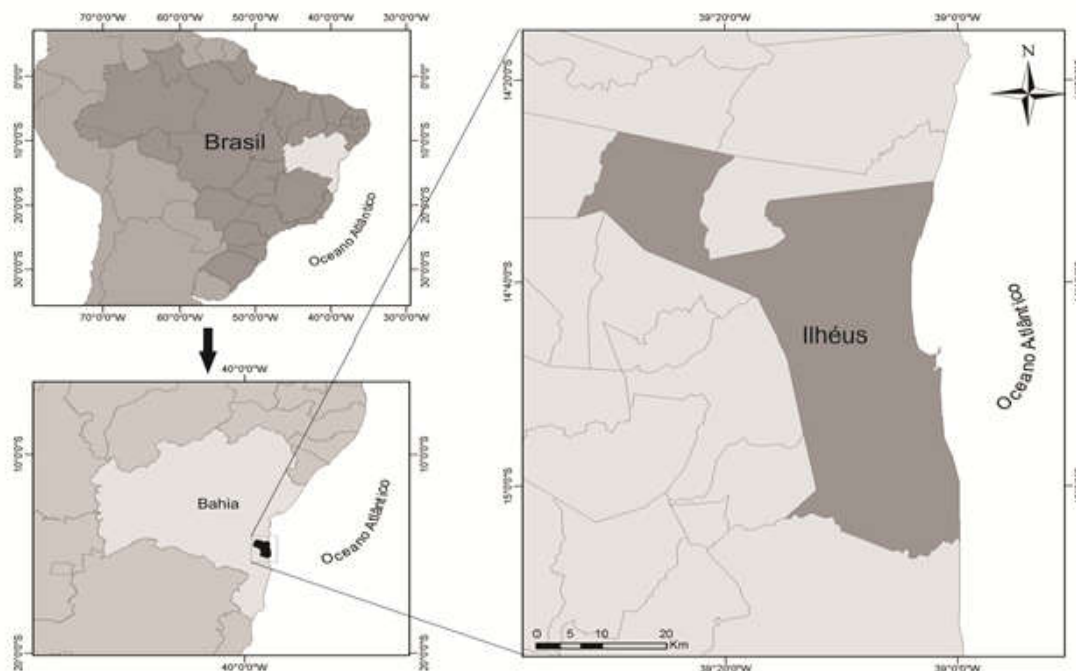


Figura 2- Localização do município de Ilhéus
Fonte: Moreira (2015)

Tais condições ambientais (clima e solo) são fatores determinantes para a consolidação efetiva da cultura do cacau nessa área. A monocultura desse cultivo foi responsável pelo desenvolvimento socioeconômico de Ilhéus e região, por mais de 200 anos. A cultura do cacau é um fenômeno destacável nessa cidade, que guarda relações evidentes com processos econômicos, sociais e políticos (CHIAPETTI, 2009; FRANK, 2009; RANGEL; TONELLA, 2013). Pode-se afirmar que o perfil da cidade é um produto da cultura do cacau: da organização da produção e exportação do produto, assim como da política regional, resultante dessa hegemonia, no correr do Século XX.

Em Ilhéus, campo e cidade sempre estiveram articulados e se complementaram. A cidade teve seu espaço produzido e reproduzido pelo/para o cacau. Parte da materialidade construída na cidade em termos de infraestrutura se deu em função da lavoura cacauzeira, malha viária, ferroviária, porto, redes de transportes e comunicação, enfim, toda logística necessária ao escoamento das amêndoas de cacau. A lavoura cacauzeira teve papel relevante na formação da economia, da política e da cultura de Ilhéus, como menciona Andrade (2003).

Ilhéus segue desempenhando papel central no processo de estruturação econômica e desenvolvimento regional graças à adaptação perfeita do cacau ao clima e solos do Sul da Bahia, o que trouxe prosperidade para a região de Ilhéus, com o enriquecimento de muitas famílias de cacauicultores (CUENCA; NAZÁRIO,

2004), muito embora a distribuição da riqueza gerada não tenha sido equitativa entre os sujeitos envolvidos no processo produtivo. Ao contrário, o que se viu foi o encontro do par dialético riqueza e pobreza, reforçando a desigualdade social.

Rangel e Tonella (2013, p. 84) reconhecem nesse caso os efeitos da precarização do trabalhador e da governança pouco democrática: “Ninguém nunca se preocupou aqui com segurança alimentar, com qualidade de vida e nem com inclusão social. [...] Era uma elite [...] quem detinha o poder econômico e político, e interessava ao Estado da Bahia.” Contudo, em 1989, uma forte convulsão provocada pela chamada crise da “vassoura-de-bruxa”, causada pelo fungo *Moniliophthora perniciosa*, afetou de forma definitiva as lavouras, fonte da riqueza de todo o sul baiano e do desenvolvimento socioeconômico de Ilhéus.

A crise desmantelou todo o sistema produtivo regional, baseado na monocultura do cacau, fator decisivo para iniciar um processo de reestruturação do cenário econômico regional, mediante a diversificação das atividades produtivas no setor primário, maior participação do setor industrial e de serviços na região (ANDRADE, 2003; CAR, 1999). No bojo dessa reestruturação encontra-se a resignificação do turismo, prática social que aparece como uma das alternativas à estagnação da economia do cacau. O contexto de crise a que nos referimos anteriormente, somado às iniciativas emanadas dos poderes públicos locais, estadual e federal, criou condições materiais e imateriais para a adequação da cidade de Ilhéus a um uso turístico. Vale dizer que, de acordo com Cruz (2005, p. 8), o turismo se “impõe como atividade engendradora de desenvolvimento em todo o território nacional muito recentemente - na década de 1990” e esse período coincide com a crise da lavoura cacauzeira que afetou o sistema produtivo regional.

Pode-se afirmar que os elementos centrais para a resignificação do turismo em Ilhéus foi amenizar os efeitos da crise cacauzeira, adequando a cidade ao uso turístico por meio de projetos de remodelação de fragmentos da cidade, tendo em vista o forte apelo econômico dessa atividade, afinal o turismo é uma das atividades que mais gera divisas no mundo (EMBRATUR, 2015; MINISTÉRIO DO TURISMO, 2007; CRUZ, 2000). O turismo vem atraindo progressivamente a atenção do poder público em razão da vocação potencial para a geração de emprego, renda e desenvolvimento socioeconômico (OLIVEIRA, 2008). O desenvolvimento específico dessa atividade guarda relações evidentes com o processo de expansão da cidade de Ilhéus.

Ações estratégicas dos sujeitos hegemônicos – Poder público e proprietários fundiários e agentes imobiliários, ocupando e remodelando áreas desvalorizadas e criando infraestruturas e mobilidade, visam conferir visibilidade a determinados fragmentos da cidade, modificando a ambiência urbana.

Pode-se citar como exemplo o quarteirão Jorge Amado, um recorte do centro histórico que compreende todo um sistema de objetos e ações que viabilizam o turismo. O quarteirão Jorge Amado foi dividido em dois circuitos, Cravo e Canela. Nesses circuitos encontra-se parte da materialidade construída pelo e para o cacau (MOREIRA, 2012). São prédios históricos, igrejas, praças, logradouros, bares e restaurantes e o antigo porto. Esta materialidade pretérita remanescente torna-se “objeto atrativo através de uma construção simbólica influenciada pelo mercado por meio do ‘marketing turístico’” (COSTA, 2007, p. 18).

Para adequação da cidade ao uso turístico, várias intervenções urbanas foram feitas, principalmente no centro histórico, como a Rua Jorge Amado, antiga Rua Coronel Adami, onde residia a família do escritor, hoje resignificada em função dos romances relativos à história do cacau, eliminando nela o tráfego de veículos e

transformada em calçadão para pedestres, artesãos e turistas (TOREZANI, 2007; MOREIRA, 2012).

“O centro histórico passou por um intenso processo de ressignificação, para se adequar às necessidades de expansão das atividades turísticas” (MOREIRA, 2012, p. 58). As transformações nesse pedaço da cidade (centro histórico) se intensificaram ao longo da década de 1990, mesmo período em que o turismo se expandiu como um novo setor de serviços no Brasil.

Não resta dúvida de que o turismo está promovendo alterações significativas no espaço da cidade e no cotidiano dos sujeitos que vivem em Ilhéus. Essa cidade entrou definitivamente no circuito turístico regional e esse movimento está intimamente relacionado ao desenvolvimento desse novo ramo da economia.

Em Ilhéus, a maior parte dos meios de hospedagem se localiza na zona sul da cidade (Figura 3), área marcada pela hegemonia do poder de atuação dos proprietários fundiários, ou seja, os proprietários de terras, empreendedores imobiliários e do Estado. Nesse espaço da cidade o poder público atuou como facilitador da maximização da valorização fundiária e imobiliária em curso nesta área da cidade por meio da implantação de infraestrutura pública (abertura de vias, iluminação, saneamento básico, transporte coletivo etc.).

Segundo o delegado sub-regional do Conselho Regional de Corretores de Imóveis de Ilhéus (CRECI-BA), o valor do m² do solo na zona sul – área de maior expansão urbana nos últimos dez anos (2001– 2011) varia de R\$ 400,00 (U\$126,90) a R\$ 500,00 (U\$158,63), uma variação de apenas 25%. Já o m² de um apartamento nessa mesma área hoje (2011) varia de R\$ 2.500.000 (U\$ 793,15) a R\$ 6.000.000 (U\$ 1.903,57), uma variação de 140%, no mesmo período. Vale lembrar que o valor do salário mínimo hoje (2011) é de R\$ 880,00 (U\$243,31). A variação de preços se dá principalmente em função da localização. Os terrenos com vista para o mar chegam a custar 30% mais caro (informações verbais em entrevista concedida em 2012).

Há que se destacar que “o preço da terra urbana é definido diferencialmente pela localização” (RODRIGUES, 1997, p. 76), pois a cidade é produzida segundo interesses dos sujeitos hegemônicos - proprietários fundiários, Estado, proprietários dos meios de produção e promotores imobiliários, essa produção é controlada por esses agentes de forma a se obter lucro. Esse processo vem ganhando relevo, destacando-se os condomínios fechados que vêm alterando significativamente o modo de como as pessoas da classe média e alta vivem e consomem o espaço.

São vários os condomínios e loteamentos na zona Sul de Ilhéus – um dos eixos de expansão urbana da cidade, como já foi dito. Trata-se de uma área de “enclaves fortificados” na cidade. De acordo com Caldeira (2000, p. 258-259), os “enclaves fortificados conferem à construção símbolos de status que consistem em um processo que cria diferenças sociais”. Trata-se da produção de um espaço social específico, geralmente construído segundo interesses privados e privilegiados.

Do outro lado da cidade, na zona noroeste (Figura 3), se localiza um dos bairros mais pobres e populosos de Ilhéus, o Teotônio Vilela, numa área de manguezal. A precariedade das moradias ali localizadas evidencia a grande pobreza e desigualdade a que estão submetidos os moradores do Teotônio Vilela - faltam infraestrutura de lazer, centros culturais e praças, o saneamento básico é precário e a coleta de resíduos sólidos é irregular. A esse processo de crescimento urbano, aparentemente desordenado e desigual é que qualificamos de aqui de segregação socioespacial.

A Lei Municipal nº 2.400, de 06 de agosto de 1991, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo do município de Ilhéus, no art. 2º, inciso I, apresenta como objetivo oferecer condições adequadas para desempenho das funções urbanas, tendo em vista a melhoria da qualidade de vida e do meio ambiente (OLIVEIRA, 2008, p. 58). Entretanto, não é isso o que se observa no referido bairro:

Ilhéus: planta da cidade, 2011.

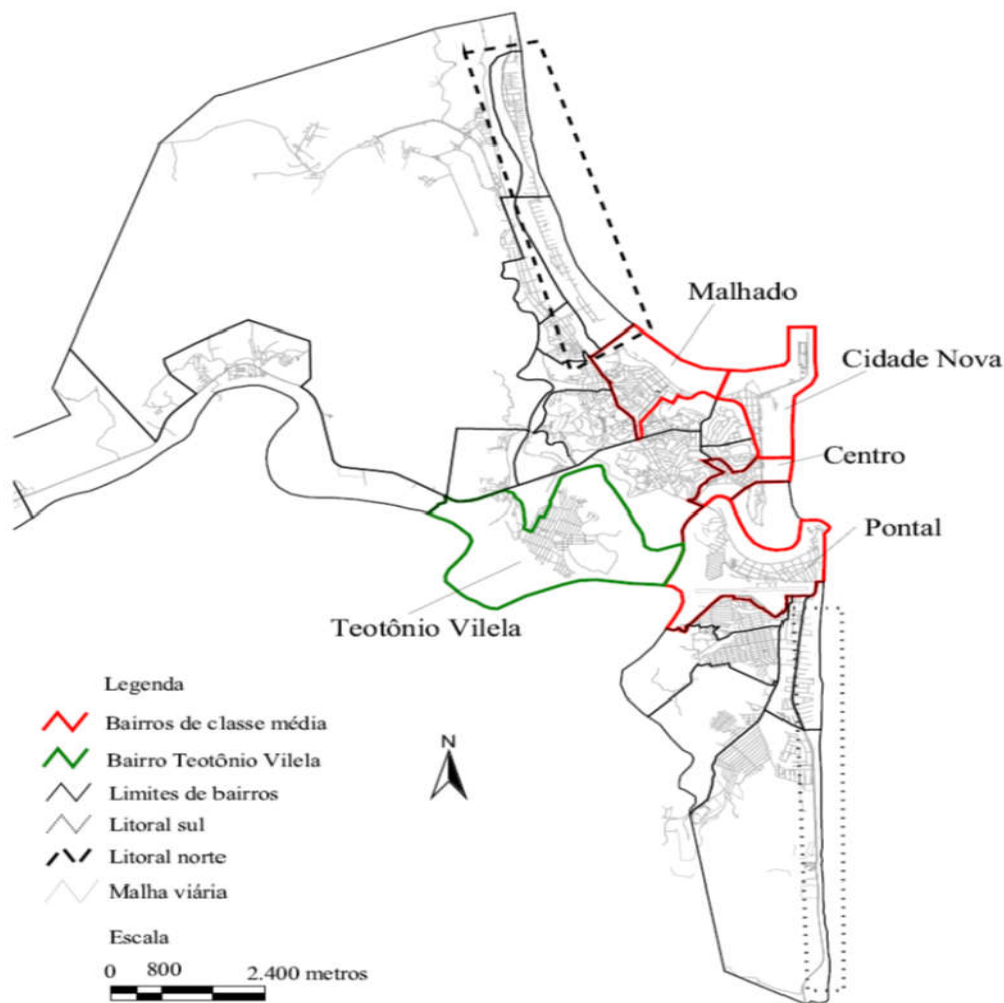


Figura. 3 - Mapa de arruamento de Ilhéus com destaque para zona norte, centro e zona sul.
Fonte: Moreira (2012)

“O Teotônio Vilela se apresentava como um espaço, totalmente segregado, fortemente impactado do ponto de vista socioambiental pela degradação das moradias, pobreza, aterramento dos manguezais e desmatamento das encostas” (MOREIRA, 2012, p. 15). Em um primeiro olhar, parece tratar-se de uma ocupação espontânea, mas essa área foi planejada pelo poder público para contornar temporariamente conflitos sociais decorrentes de uma crise habitacional na cidade (MOREIRA, 2004).

Diante de uma realidade como essa, cabe questionar quais as possibilidades do planejamento em garantir as condições adequadas para o pleno desempenho das funções urbanas, tendo em vista a melhoria da qualidade de vida e do meio ambiente? De acordo com Rodrigues (2007, p. 76), “fora do circuito da riqueza, é visível a outra face do urbano, em geral, nas periferias distantes e nas áreas centrais “degradadas”. Segundo esse autor, a solução desses problemas é sempre posta no ideário do desenvolvimento, mediante o planejamento e a presença do estado.

A cidade de Ilhéus destaca-se por ser uma das primeiras cidades brasileiras a possuir um Plano Diretor, antes mesmo da capital, Salvador, que só foi alvo de discussão para a elaboração de um plano em 1935, na Semana do Urbanismo. Desde a década de 1930, os representantes do poder público em Ilhéus elaboram planos de desenvolvimento urbano, visando à organização e desenvolvimento do espaço da cidade (OLIVEIRA, 2008). Cabe aqui ressaltar o pensamento de Silva Junior e Passos (2006, p. 5) que apontam a importância do plano diretor “concebido como instrumento que norteará a política de desenvolvimento na esfera municipal”.

No entanto, é inegável a existência de um caos urbano na cidade de Ilhéus, expresso especialmente na precária estrutura para a mobilidade urbana, saneamento básico e moradia de interesse social. Essa realidade reforça o argumento de Maricato (2000, p. 135 e 174): “a história do planejamento urbano no Brasil mostra a existência de um pântano entre sua retórica e sua prática [...]. Esse caos seria precisamente a expressão da falta de planejamento”.

É inquestionável o planejamento como ferramenta eficaz no ordenamento do espaço, visando a qualidade de vida dos cidadãos, mas, sob a lógica do capital, esse instrumento tem efeitos seletivos. Afinal, o planejamento é um profundo exercício de geografia, que envolve conhecimento detalhado do espaço e, conseqüentemente, a precisão cartográfica, podendo ser utilizado como estratégia de controle do próprio espaço.

A mesma Lei Municipal, acima referida, no seu art. 8, inciso I, versa sobre a promoção da qualidade de vida e do ambiente, reduzindo as desigualdades e a exclusão social. Entretanto, a redução das desigualdades e da exclusão social não se tornam realidades com a simples reprodução do crescimento econômico, sem o qual nada se promove. A gestão e distribuição da riqueza gerada se torna essencial nesse processo.

Para sintetizar a leitura comparativa entre as duas cidades estudadas, destacamos 14 categorias de análise utilizadas, sinalizando semelhanças e diferenças (Quadro 1).

As questões da desigualdade e da exclusão social não podem ser vistas como consequência natural do processo de reprodução da sociedade, mas fruto da lógica do capital que domina e determina os caminhos dessa sociedade. Neste sentido, Carlos (2007, p. 50) chama à atenção para a “necessidade de produzir uma compreensão sobre a realidade, do ponto de vista geográfico, qual seja, a espacialização das atividades sociais como entendimento da produção do espaço num momento histórico [...]”.

Não obstante as grandes diferenças na magnitude entre Ilhéus e Santos, é possível reconhecer nas duas cidades a existência de um mecanismo semelhante na organização e reprodução dos espaços. Enquanto algumas áreas são mais valorizadas pelo capital e mais assistidas por investimentos do poder público, outras, menos valorizadas, são ignoradas pelas políticas públicas. Assim, parte dos moradores vive muitas vezes abaixo da dignidade humana, em espaços insalubres e degradados, interferindo diretamente nas condições de vida e saúde dos residentes.

Apesar dos vários planos de desenvolvimento urbano, constata-se que a degradação do ambiente físico e da vida está presente na periferia e ocupações irregulares, nas franjas da cidade. Isso permite deduzir que planos de desenvolvimento têm limites e, apesar de bem elaborados, não contemplam as necessidades da população. As duas cidades estudadas compartilham do mesmo movimento, imanente ao processo de produção de cidades orientadas pelo sistema capitalista de produção e distribuição de riqueza e de miséria.

Quadro 1 Quadro comparativo entre Santos e Ilhéus, por categorias de comparação.

Categorias de análise	Santos	Ilhéus	Comentários
Primórdios da cidade	Século XVI	Século XVI	Semelhança
Cidade portuária	Sim	Sim	Semelhança
Proximidade da capital do Estado	Sim	Não	Diferença
Base econômica de formação da cidade	Exportação primária de café	Exportação primária de cacau	Semelhança
Crise na base econômica de exportação primária	Não	Sim: década de 1990	Diferença
Intervenção do poder público para adequar o setor urbano ao turismo	Sim	Sim	Semelhança
Ressignificação dos espaços em favor do turismo	Sim	Sim	Semelhança
Plano Diretor para atender ao turismo	Sim	Sim	Semelhança
Sistema distributivo da riqueza gerada	Conflituoso: espaços de pobreza vs espaços capitalizados	Conflituoso: espaços de pobreza vs espaços capitalizados	Semelhança
Infraestrutura urbana	Avançado sistema viário e de comunicação; Cortiços no centro da cidade	Precárias condições de saneamento, de locomoção e de habitação nas áreas menos valorizadas	Semelhança parcial
Verticalização urbana	Avançada	Incipiente	Diferença
Valorização de espaços a beira mar	Sim	Sim	Semelhança
Segregação socioespacial decorrente da resignificação dos espaços para o turismo com precarização da infraestrutura urbana nos espaços menos capitalizados	Sim	Sim	Semelhança
População e infraestrutura urbana em geral	Conurbação com a região metropolitana da capital; avançado sistema de transporte e de tecnologia da informação	População em declínio; precário sistema viário e tecnologia da informação pouco desenvolvido.	Diferença

Fonte: Elaboração dos autores.

CONCLUSÃO

À luz da fecundidade de um estudo comparativo, vislumbra-se que Santos e Ilhéus se inserem no mesmo processo de colonização portuguesa no Brasil, com semelhanças e diferenças que marcaram as duas através da história até os dias atuais.

A difusão de políticas públicas e/ou de sua ausência alicerça o espaço das duas cidades ao mesmo tempo em que imprime o sentido urbano, de modo a engendrar no transcurso das relações sociais e das dinâmicas econômicas as transformações socioespaciais aqui apontadas. Apesar das diferenças marcantes de magnitude entre as duas cidades, este estudo permite observar que, em ambos os casos, a economia do turismo de sol e mar tem orientado uma reorganização e ressignificação dos espaços urbanos em favor do capital e em detrimento da população menos favorecida. Problemas urbanos semelhantes de infraestrutura precária, segregação, periferização e pauperização habitacional nas áreas menos capitalizadas são comuns, embora a urbanização precária também esteja presente em forma de cortiços, no caso de Santos.

Apesar disso, o desenvolvimento urbano tem se dado de forma bem diferenciada nas duas cidades. O contexto geográfico de Santos e de Ilhéus, Sudeste e Nordeste, respectivamente, o primeiro em ambiente demográfico conurbado com a maior metrópole do país, e o segundo em ambiente demográfico moderado, distante da região metropolitana de Salvador e, portanto, com condicionantes socioeconômicos, culturais e geográficas muito diferenciados, explicam em grande medida as diferenças de magnitude e de qualidade atuais entre ambas. A proximidade de Santos com a maior metrópole do país e o fato de abrigar o maior porto da América Latina favoreceu a implantação efetiva de vias de transporte, conseqüentemente, das atividades econômicas, tecnologia da informação e crescimento demográfico. Já Ilhéus, desconectada da capital em termos geográficos, teve um processo de desenvolvimento urbano tardio e ainda inexpressivo até recentemente, em grande parte marcada pela história do cacau. Embora se admita que a crise do cacau tenha comprometido o desenvolvimento da região, foi também o embrião para um processo de desenvolvimento social e econômico baseado em outros vetores, como o turismo, mas ainda em estado embrionário.

Somos levados a acreditar que o processo de reprodução socioespacial nas cidades em questão é influenciado pelo desenvolvimento das atividades turísticas, portuárias e imobiliárias. Essas atividades, que se articulam e se complementam no processo de reprodução do espaço das urbes em tela, trazem profundas mudanças, visto que são atividades que redefinem particularidades espaciais e reorientam o uso do espaço como diferentes modos de acesso.

Finalmente, este estudo reforça a importância do método comparativo não só para conhecer similaridades e diferenças, mas, principalmente, apreender a dinâmica comum de organização dos espaços urbanos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. P. Ilhéus: passado e presente. 2. ed. Ilhéus: Editus, 2003.

AZEVEDO, Gislane; SERIACOPI, Reinaldo. História. São Paulo: Ática, 2009.

BARBOSA, Gino Caldato; BARBOSA, Ney Caldato; ALVES, Jaqueline Fernández. O Palácio do Café. s. l.: Editora Magma, 2004.

BRASIL COMEX. Porto de Santos responde por mais de um terço dos empregos na região. Revista Brasil Comex, 31.07.2016. Disponível em: <http://www.brasilcomex.net/integra.asp?cd=994>. Acesso em 29 jul. 2018.

BRASIL. Número de turistas estrangeiros no Brasil subiu acima da média mundial em 2013. Portal da Copa, 2014. Disponível em <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/numero-de-turistas-estrangeiros-no-brasil-subiu-acima-da-media-mundial-em-2013> ; Acesso em 20.07.2019.

CARLOS, Ana Fani A. Diferenciação socioespacial. Revista CIDADES, v. 4, n. 6, p. 45-60, 2007.

_____. Condição espacial. São Paulo: Contexto, 2011

CALDEIRA, Teresa P. R. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000. 400p.

CAR. Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável (PDRS); Sudoeste da Bahia. Salvador, BA. 268p. 1999. Disponível em <https://www.bdpa.cnptia.embrapa.br/consulta/busca?b=ad&id=643781&biblioteca=vazio&busca=autoria:%22Companhia%20de%20Desenvolvimento%20e%20Acao%20Regional.%22&qFacets=autoria:%22Companhia%20de%20Desenvolvimento%20e%20Acao%20Regional.%22&sort=&paginacao=t&paginaAtual=1>. Acesso em 21/08/2018

CASIMIRO FILHO, Francisco. Contribuições do turismo à economia brasileira. Piracicaba: Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ), 2002. 220p. (Tese de Doutorado em Ciências Sociais Aplicadas).

CONSELHO NACIONAL DE CORRETORES DE IMÓVEIS DE SÃO PAULO (CRECI-SP). Imóveis Usados-Venda/Aluguel residencial Estado de São Paulo. São Paulo: Seccionais do CRECI-SP, 2011. Disponível em: http://www.crecisp.gov.br/arquivos/pesquisas/estadual/2011/pesquisa_estadual_marco_2011.pdf . Acesso em: 25 maio 2017.

CHIAPETTI, Jorge. O uso corporativo do território brasileiro e o processo de formação de um espaço derivado: transformações e permanências na região cacauera da Bahia. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2009.

CRUZ, Rita de Cássia. A Política de Turismo e Território. São Paulo: Contexto, 2000. _____. Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado. Geosul, v. 20, n. 40, 2005.

COSTA, Everaldo B. Turismo e organização sócio-espacial no centro histórico de São João D'el Rey – MG. São Paulo: Universidade de São Paulo: TGI, Departamento de Geografia (USP - FFLCH), 2007.

CUENCA, Manuel Alberto Gutiérrez; NAZÁRIO Cristiano Campos. Importância Econômica e Evolução da Cultura do Cacau no Brasil e na Região dos Tabuleiros Costeiros da Bahia entre 1990 e 2002. Aracaju: Embrapa Tabuleiros Costeiros, 2004.

DOGAN, Mattei. Y-a-t-il des paradigmes en science comparative? In: THIRIOT, Céline et al. Penser la politique comparée: un état de savoirs théoriques et méthodologiques. Paris: Karthala, 2004, p. 19-32.

DUPRE, Michelle et. al. Les comparaisons internationales : intérêt et actualité d'une stratégie de recherche. In: LALLEMENT, M.; SPURK, J. (dir.). Stratégies de la comparaison internationale. Paris: CNRS Editions, 2003. p. 7-18.

EMBRATUR, Instituto Brasileiro de Turismo. Relatório de Gestão do exercício de 2015. Disponível em:

http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/export/sites/lai/galerias/download/Relatorio-de-Gestao-Embratur-2015.pdf . Acesso em: 23 jul 2018.

FRANK, Joseph Luce. Rural workers and labour justice: the Estatuto do Trabalhador Rural in Brazil's Cacao Region, 1963-1973. 2009. Tese (Doutorado) – Osgoode Hall Law School, York University, Toronto, 2009.

GAMBETA, W. Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século. Espaço e Debates, São Paulo, Núcleo de Estudos Rurais e Urbanos, n. 11, p. 17-27, 1984.

GAZZONI, Marina. Escassez de terreno fará de Santos “cidade para ricos”. 2010. Disponível em <<https://economia.ig.com.br/empresas/comercioservicos/escassez-de-terreno-fara-de-santos-cidade-para-ricos/n1237668142086.html>> . Acesso em 30 /07/2019

HARVEY, David. O direito à cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Conheça cidades e estados do Brasil, 2015.

Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=291360>. Acesso em: 21 fevereiro. 2018.

JAKOB, A. A. E.; CUNHA, J. M. P. da; YOUNG, A. F. Riqueza à beira-mar, pobreza longe da maresia: um retrato da segregação social na Região Metropolitana da Baixada Santista, nos anos 1990. In: CUNHA, J. M. P. da (Org). Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: Núcleo de Estudos de População - Nepo/ Unicamp, 2006. p. 435-455.

MACHADO, Isabela Silveira. O Porto de Santos e a Revolução dos Contêineres. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

MALAVSKI, Paula Dagnone. O programa Alegre Centro (Santos – SP): alegrias para uns e exclusão para muitos. 2011. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MARTINS, Ana Maria Sala Minucci. O Porto de Santos na legislação e propostas de planejamento urbano, no período de 1945 a 1995. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2000.

MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Otília. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. 192p.

MELLO; Gisele Homem de. Modernização da cidade de Santos (SP) no século XIX mudanças espaciais e da sociabilidade urbana no centro velho. EGESTA, v. 4, n. 2, p. 141-162, abr.-jun./2008.

MICHELETTI, B. D. Osvaldo Moles: O intelectual que falou com o povo. 2012. 282f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Paulista (UNIP), São Paulo, 2012.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. Brasília: Ministério do Turismo, 2007. 31p.

MIRANDA, C. L. Arquiteturas de Vitória, da Cidade Capital à Cidade Funcional. In: 465 Anos de Colonização do Espírito Santo nos 500 anos de Brasil. Vitória: Revista Imagem Urbana, 2000.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. Revista RAP, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975–995, 2006.

MOREIRA, A. C. M. L.; LEME, M. C. da S.; MINORU, N.; PASTERNAK, S. (Orgs.). Intervenção em cortiço: uma experiência didática. São Paulo: FAU/USP, 2006.

MOREIRA, Gilselia Lemos. O turismo no processo de reprodução do espaço urbano: uma análise das transformações socioespaciais da cidade de Ilhéus a partir de 1990. 2012. 198f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2012.

_____. As transformações na morfologia espacial da cidade de Santos: a verticalização e a valorização imobiliária, ligadas ao uso e ocupação do solo. In: XI Colóquio Internacional de Geocritica, 2–7 maio 2010, Buenos Aires. Disponível em: <http://eventos.filo.uba.ar/geocritica> . Acesso em: 12/05/2010.

_____. Cortiços, manifestações de desigualdades socioespaciais: uma cicatriz de miséria na cidade de Santos/SP. Anais do XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2015, Fortaleza. Disponível em: <http://simpurb2015.com.br/anais-2015/> . Acesso em: 20 jul. 2016.

_____. A degradação socioambiental na construção do espaço urbano: um estudo de caso no Sul da Bahia. 2004. 190f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) - Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), 2004.

MONTEIRO, João Carlos Carvalhaes dos Santos. Habitação de interesse social em cenários de revalorização urbana: considerações a partir da experiência carioca. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 17, n. 34, pp. 441-459, nov. 2015.

NOVAES, Lucila Naiza Soares. Turismo de Sol e Mar. São Paulo: Universidade de São Paulo/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAAUSP), 2012. (Tese de Doutorado).

OLIVEIRA, O. M. G. A expansão urbana da cidade de Ilhéus – Bahia e a ocupação dos Manguezais: o caso do bairro São Domingos. 2008. 205f. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Programa de fortalecimento dos instrumentos de planejamento do setor de saneamento. Plano municipal de saneamento básico. Relatório R4. Novembro de 2010. Disponível em http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/13%20Anexo%205%20-%20Plano%20Municipal%20Integrado%20de%20Saneamento%20B%C3%A1sico.pdf. Acesso em: 21 ago. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Santos em números - cidade criativa, 2016. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=institucional/santos-em-numeros-cidade-criativa>>. Acesso em: 21 ago. 2018.

RANGEL, Maria Cristina; TONELLA, Celene. A crise da região cacauzeira do sul da Bahia/Brasil e a reconstrução da identidade dos cacauicultores em Contexto de adversidades, *Maringá*, v. 5, n. 1, p. 77-101, 2013.

RIBEIRO, André Luis Rosa. Família, poder e mito: o município de S. Jorge de Ilhéus (1880- 1912). Ilhéus: Editus, 2001. 168p.

ROLNIK, Raquel, Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 1ed. São Paulo: Boitempo, 2015

RODRIGUES, Arlete Moyses. Moradia nas cidades brasileiras. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. Desigualdades socioespaciais – a luta pelo direito à cidade. *Revista Cidades*, v. 4, n. 6, p. 73-88, 2007.

RODRIGUES, Juliana Nunes. Do comparatismo em Geografia: uma leitura a partir dos modelos de estado francês e brasileiro. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 31, p. 119-130, 2012.

SANTOS, André da Rocha. Habitação precária e os cortiços da área central de Santos. *Cad. Metrop.* São Paulo, v. 13, n. 26, p. 549-571, jul./dez. 2011.

SANTOS, Aristides Faria Lopes dos. WADA. Elizabeth Kyoko. Comunicação e turismo: estudo de caso sobre o potencial turístico do centro histórico de Santos (SP), Brasil. *Marketing & Tourism Review* • Belo Horizonte - MG - Brasil • v. 2, n. 2, dezembro, 2017.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. Santos a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. 1999. 285f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 1999.

SANTOS, A. F. L. Competitividade no setor de Viagens e Turismo: estudo de casos múltiplos na Região Metropolitana da Baixada Santista. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade), Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2015.

SANTOS, A. F. L.; GUIZI, A. A.; CAVENAGHI, A. J. Análisis sobre el “Programa de Revitalización y Desarrollo de la Región Central Histórica de Santos”, San Pablo, Brasil (Alegra Centro). *Anais... Congreso Internacional de Investigación en Turismo*. Bogotá (Colômbia): Universidad Externado de Colombia, 2014.

SECOVI-SP. Secovi-SP divulga Estudo do Mercado Imobiliário da Baixada Santista. São Paulo: Imprensa Secovi, 2014. Disponível em: <https://www.secovi.com.br/downloads/pesquisas-e-indices/estudos-do-interior/baixada-santista/estudo-do-mercado-imobiliario-da-baixada-santista-2014.pdf> Acesso em 30.07.2019.

SILVA JÚNIOR, Jeconias Rosendo da; PASSOS, Luciana Andrade dos. O negócio é participar: a importância do plano diretor para o desenvolvimento municipal. Brasília (DF): CNM, SEBRAE, 2006.

SCAZUFCA, Mauro. A Primazia do porto de Santos no cenário portuário nacional no período contemporâneo. Determinantes logísticos, territoriais e de gestão. 2012. 378f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2012.

TOREZANI, Juliana Nascimento. Internet, cultura e turismo: O Patrimônio Arquitetônico de Ilhéus em Sites Informativos de Turismo. 2007. 150f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) - Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus/BA, 2007.