



AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - **AGEM**



PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO - PMDI 2002

Região Metropolitana da Baixada Santista



AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - AGEM



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Geraldo Alckmin
Governador

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes
Secretário

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO SA - EMLASA

Eduardo Fontes Hotz
Diretor-Presidente

Gilberto Ramos Alves
Diretor de Planos e Projetos

Oswaldo de Carvalho Neto
Diretor Administrativo e Financeiro



AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - AGEM



CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DA BAIXADA SANTISTA - CONDESB

Orlando Bifulco Sobrinho
Presidente

Oswaldo Aly
Vice-Presidente

AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - AGEM

Koyu Iha
Diretor-Executivo

Carlos Roberto Xavier Zundt
Diretor Técnico

Rivaldo Gonçalves Otero
Diretor Administrativo

FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DA BAIXADA SANTISTA - FUNDO

Rivaldo Gonçalves Otero
Presidente



APRESENTAÇÃO

A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), criada em 1996, pela Lei Complementar n.º 815, de 30 de julho, e integrada por nove municípios, onde vivem hoje cerca de 1,5 milhão de habitantes, é complexa e reúne vocações aparentemente díspares, como a área portuária, o complexo industrial, o turismo e as reservas ambientais, entre outras.

É pioneira entre as regiões metropolitanas do País, a perfilar o novo modelo de ordenamento jurídico proposto pela Constituição Federal de 1998, que compreende o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano da RMBS (CONDESB), instituído pelo Decreto n.º 41.361, de 27 de novembro de 1996, a Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM), criada pela Lei Complementar n.º 853, de 23 de dezembro de 1998, e o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (Fundo), regulamentado pelo Decreto n.º 42.833, de 28 de janeiro de 1998.

Após a criação do arcabouço institucional, teve início a implementação do modelo metropolitano de gestão, para atender às demandas de agentes privados e públicos, caracterizando sua atuação mais diretamente envolvida em ações referentes às funções públicas de interesse comum, tais como: transportes, recursos hídricos, saneamento, infraestrutura e meio ambiente, entre outras.

Dada a natureza de suas vocações, que precisam ser entendidas na capacidade própria de cada setor para que seja impulsionado o desenvolvimento regional, minimizando as suas dificuldades e maximizando as suas potencialidades, a gestão regional torna-se elemento importante e estratégico para a solução de conflitos, para a coordenação das ações setoriais do setor público e para a compatibilização das ações dos órgãos e entidades governamentais e privadas atuantes na Região.

Neste sentido, o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Baixada Santista - PMDI RMBS 2002, elaborado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA (Emplasa), será um instrumento muito significativo para a consolidação do processo de metropolização da Região.

Constituído de um conjunto de princípios, objetivos, políticas e diretrizes, consistentes e articulados entre si, que visa orientar o desenvolvimento e a gestão da metrópole num horizonte temporal de 12 anos (2002 a 2014), o Plano servirá como instrumento normativo e orientador das ações de natureza metropolitana do Estado, dos municípios, do setor privado e dos próprios cidadãos. Será, portanto, fundamental para o planejamento das ações dos entes e agentes que atuam na Região, bem como para o estabelecimento das políticas públicas e para nortear as atividades e investimentos de caráter público.

Convém ressaltar que uma das maiores preocupações na elaboração do Plano foi a obtenção de um quadro referencial que expressasse as opiniões da comunidade metropolitana. Para tanto foram fundamentais as consultas feitas à comunidade política da Região (prefeitos, vereadores e deputados), personalidades e especialistas, cujos conhecimentos sobre as realidades locais e as necessidades da população da Baixada Santista foram decisivos para a



programação dos seminários temáticos realizados nos municípios da Região, com a participação de vários segmentos da sociedade. A participação popular foi assegurada também através de um questionário veiculado na Internet a ser respondido pelos cidadãos interessados.

O PMDI RMBS deve ser entendido como um documento referencial e um instrumento para a tomada de decisões, que permitirá, de um lado, a redução de custos de gestão regional para as três esferas do governo, à medida que otimizará os recursos a serem aplicados na solução de carências básicas e na busca de uma cidade melhor, e de outro, a redução dos custos de investimentos e utilização da cidade para os empreendedores e cidadãos.

A partir desse Plano, a Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM), na qualidade de entidade de planejamento e de execução das ações no nível metropolitano da Baixada Santista, poderá conhecer, de forma aprofundada, os principais problemas regionais, o que possibilitará agilizar o tratamento das questões regionais prioritárias, escolher as melhores opções para a implementação das medidas e estabelecer as diretrizes referentes às políticas públicas e investimentos em infra-estrutura de caráter metropolitano.

Temos certeza de que a implantação do PMDI RMBS 2002 permitirá um desenvolvimento integrado e sustentável para a RMBS, o que resultará em melhores condições de vida para a população, aumento na eficiência dos serviços públicos, como transporte, saúde, educação, etc., e indução dos investimentos privados para a localização espacial e direção desejada pelo planejamento regional.

Koyu Iha
Diretor-Executivo da AGEM



SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	Antecedentes	
1.2	Processo de Elaboração do Plano	
1.3	Marco Institucional	
2	A REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - ORIGENS DA ORGANIZAÇÃO, INSTITUCIONALIZAÇÃO, SISTEMA DE GESTÃO ATUAL	15
3	BAIXADA SANTISTA - SITUAÇÃO GEOGRÁFICA, COMPOSIÇÃO, INSERÇÃO NO COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO DO ESTADO DE SÃO PAULO	22
3.1	Latitude/Longitude	
3.2	Delimitação - Regiões Confrontantes	
3.3	Municípios Componentes e Áreas	
3.4	Perfil Topográfico - Altitudes	
3.5	Hidrografia	
3.6	Cidades e demais Áreas Urbanas Abrangidas - Portes/Localizações	
3.7	A Baixada Santista e o Complexo Metropolitano Expandido	
4	O PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO 2002 - FUNÇÕES E FINALIDADES	33
5	A ESTRATÉGIA PARA AÇÃO - INSERÇÃO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA REGIÃO	34
6	DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO	35
6.1	O Quadro Populacional e as Demandas Sociais	
6.2	O Desenvolvimento Econômico	
6.3	A Funcionalidade da Região no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido, do Estado, do País e da Rede Mundial de Pólos Econômicos/Direcionais.	
6.4	A Base Físico-Territorial e Logística para o Desenvolvimento da Região e seu Desempenho	
6.5	A Ação de Desenvolvimento em Curso na Região - Sentido e Direcionamento	
7	BAIXADA SANTISTA - QUALIFICAÇÕES FÍSICO-FUNCIONAIS DIFERENCIADAS SEGUNDO OS MUNICÍPIOS	60
7.1	Santos - Cabeceira de Região	
7.2	Cubatão - Centro Industrial e de Suporte Logístico	
7.3	Guarujá/Praia Grande/São Vicente - Áreas de Especialização em Lazer e Turismo, Centros de Suporte Logístico Associado.	
7.4	Bertioga/Itanhaém/Mongaguá/Peruíbe - A Especialização Predominante em Lazer e Turismo	



8 BASES PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO - EVOLUÇÃO/ PROJEÇÕES/DEMANDAS NO ÂMBITO DAS VARIÁVEIS ESTRATÉGICAS	63
8.1 População	
8.2 Economia, Renda, Finanças Públicas.	
8.3 Serviços/Equipamentos Sociais	
8.4 Serviços/Equipamentos de Infra-Estrutura	
8.5 Meio Ambiente	
8.6 Porto	
8.7 Cronologia	
9 PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO - DIRETRIZES E PROPOSIÇÕES ESPECÍFICAS PARA AÇÃO REGIONAL	74
9.1 Diretrizes Gerais de Desenvolvimento	
9.2 Integração Regional com Gestão Compartilhada	
9.3 Desenvolvimento Econômico Sustentável com Ênfase na Competitividade	
9.4 Desenvolvimento Social e Valorização da Cidadania	
9.5 Preservação, Recuperação e Valorização do Patrimônio Cultural e Ambiental.	
9.6 Integração Regional no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido Face à Globalização	
9.7 Categorias ocupacionais e formas de atuação	
10 AGRADECIMENTOS	85
11 BIBLIOGRAFIA	95
12 COORDENAÇÃO, EQUIPES E CONSULTORIA	98

**Listagem de Quadros/Tabelas - Q/T**

Nº	Título	Citado em
01	PROCESSO DE CRIAÇÃO - ARTICULAÇÕES/AÇÃO POLÍTICA PREPARATÓRIAS	2
02	INSTITUCIONALIZAÇÃO/MONTAGEM - EVENTOS/AÇÕES	2
03	RMBS - MUNICÍPIOS COMPONENTES - ÁREAS/PARTICIPAÇÕES	3.3
04	RMBS - BACIAS HIDROGRÁFICAS/SUB-BACIAS - ÁREAS/PARTICIPAÇÕES	3.5
05	COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO - CME, DE SÃO PAULO - INDICADORES/PARTICIPAÇÃO DA RMBS.	3.7
06	BRASIL, ESTADO DE SÃO PAULO, RMBS E MUNICÍPIO DE SANTOS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE 1950 - 1960 - 2000.	6.1
07	REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE 1996 - 2000	6.1
08	RMBS - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE, POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS - 1980 - 1991 - 1996 - 2000 (em %)	6.1
09	RMBS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS - 1970 - 1980 - 1991 - 1996 - 2000.	6.1
10	RMBS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO POR COMPONENTE DEMOGRÁFICO E CONTRIBUIÇÃO EM RELAÇÃO AO INÍCIO DE CADA PERÍODO - 1980/70 - 1991/80 - 1996/91	6.1
11	RMBS - POPULAÇÃO RESIDENTE E PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE	6.1
12	RMBS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO POR SEXO, SEGUNDO FAIXAS ETÁRIAS - 1980 - 1991.	6.1
13	RMBS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO POR SEXO, SEGUNDO FAIXAS ETÁRIAS - 1996 - 2000.	6.1
14	RMBS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO SEGUNDO FAIXAS ETÁRIAS - 1991/80 - 1996/91 - 2000/1996 - TAXAS VERIFICADAS.	6.1
15	RMBS - OBJETIVOS, DIRETRIZES E AÇÕES METROPOLITANAS	9.6



Listagem de Pranchas - PR

Nº	Título	Citado em
01	RMBS - SISTEMA DE GESTÃO - CONFIGURAÇÃO	2
02	RMBS - REGIÕES LÍMITROFES	3.2
03	RMBS - UNIDADES HIDROGRÁFICAS DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS HÍDRICOS	3.5
04	RMBS - GEOLOGIA	3.5
05	RMBS - CAPACIDADE DE USO DAS TERRAS	3.5
06	RMBS - HIDROGRAFIA E RELEVO	3.5
07	COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO - CME, SITUAÇÃO GERAL - POSIÇÃO DA RMBS	3.7
08	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO	8.5
09	RMBS - ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO	8.5
10	RESERVA DA BIOSFERA DA MATA ATLÂNTICA	8.5



1 INTRODUÇÃO

1.1 Antecedentes

O presente *Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Baixada Santista 2002*, elaborado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - Emplasa, para a Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM, culmina um longo processo, que tem início, ainda na década de 60, com a elaboração dos primeiros Planos Diretores para municípios da Região.

Entre esses Planos, podem ser citados os de Cubatão, elaborado pela equipe do Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos - CPEU, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo - FAUUSP, sob a coordenação do engenheiro, arquiteto e urbanista Anhaia Mello (uma nova versão do Plano foi feita, posteriormente, pela mesma entidade, sob coordenação do arquiteto Farid Helou); o de Santos, preparado pela equipe do Grupo de Planejamento Integrado - GPI, sob a coordenação do arquiteto urbanista Heitor Ferreira de Souza, com participação do arquiteto Oswaldo Correia Gonçalves, e o de Guarujá, desenvolvido também pela equipe do GPI, sob a mesma coordenação e colaboração.

Ainda nessa década, a criação da Progresso e Desenvolvimento de Santos - Prodesan, estimula o Município a promover a feitura de vários Planos, entre os quais o do Distrito Industrial, também pelo GPI, sob coordenação do arquiteto Jairo José Farias.

Nos períodos mais recentes, outros municípios da área montam os seus processos de planejamento e sistemas de informação e providenciam a elaboração de seus Planos Diretores, a exemplo de Praia Grande (1980/90), Itanhaém e Bertioga (década de 90).

No entanto, não há iniciativas quanto ao planejamento da Região que só vai ser colocado como proposta a partir das *démarches* iniciadas após a promulgação das Constituições Federal, de 1988, e Estadual, de 1989, visando à organização da Região Metropolitana da Baixada Santista. Pode-se mencionar, ainda, como iniciativa anterior correlacionada a um possível planejamento da Baixada Santista, a inserção da sua área no levantamento e restituição aerofotogramétricos, realizados pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo - Ggran, em 1973, para a Região Metropolitana de São Paulo - RMSp.

O processo de organização regional da Baixada Santista, que conta com forte participação da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e Emplasa, culmina com sua institucionalização como Região Metropolitana, a criação do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista - CONDESB, em 1996, a criação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, da Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM, em 1998, e a entrada em operação do sistema de planejamento para a Região. A proposta de feitura de um Plano Metropolitano de Desenvolvimento para a Região surge no âmbito da primeira programação de ação da AGEM, sendo objeto de Termos de Referência expressamente preparados em agosto de 2000.



Com base nesses Termos, é feita a contratação da Emplasa para a elaboração do Plano, em 29 de novembro de 2000, estendendo-se esta data até a conclusão da versão preliminar em 13 de dezembro de 2001.

Após análise e avaliação dessa versão pela AGEM e pelo CONDESB, a Emplasa efetuou as alterações e os acréscimos solicitados, resultando daí a versão final que se encontra consubstanciada no presente documento: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Esse Plano reúne um conjunto de princípios, objetivos, políticas e diretrizes, consistentes e articulados entre si, que irão orientar o desenvolvimento e a gestão da Metrópole de 2002 até 2014. Constituirá, portanto, um instrumento fundamental para nortear as ações de natureza metropolitana do Estado, dos Municípios e do setor privado, orientando as atividades de planejamento, o estabelecimento das políticas públicas e os investimentos na Região.

1.2 Processo de Elaboração do Plano

O processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS, foi orientado por duas perspectivas: a primeira, consubstanciada nos Termos de Referência contratuais, voltada para o Plano propriamente dito, de características estruturais e dirigida para diretrizes e proposições de desenvolvimento; a segunda, resultante das tratativas e processo de acompanhamento contratual, voltada para os aspectos estratégicos da ação regional a ser perseguida.

O Plano propriamente dito foi elaborado na sua totalidade pela equipe da Emplasa, consistindo na reunião dos fundamentos, análises e avaliações, construção e exame de alternativas gerais, e definição do quadro de propostas estruturais.

Nos aspectos estratégicos, procurou-se capitalizar o conhecimento e a experiência acumulada em trabalhos de planejamento estratégico municipal desenvolvidos para vários municípios do País e também no exterior. A experiência que se mostrou de maior utilidade foi a de Fortaleza, Ceará, da qual promanaram os elementos de organização das propostas e mobilização de agentes; essa elaboração deu-se de forma conjunta, envolvendo as equipes da Emplasa e da AGEM, assim como os diversos agentes sociais e de desenvolvimento mobilizados por esta última entidade.

Nesta parte, houve a preocupação de se proceder a consultas, tanto públicas quanto dirigidas a agentes específicos, para que o Plano refletisse os pensamentos, anseios e opiniões de vários setores da sociedade civil metropolitana, de suas personalidades públicas, empresários e trabalhadores, sobre o desenvolvimento da Região. Os trabalhos de consulta foram desenvolvidos conjuntamente e fundamentaram as duas perspectivas orientadoras das definições estratégicas.



É possível distinguir, nesse processo, em seu conjunto, duas fases: consultiva e propositiva. A fase consultiva se desdobrou em dois momentos. O primeiro correspondeu às consultas realizadas através de três formas: entrevistas, feitas pela Emplasa e por um consultor especialmente por ela contratado, a meia centena de especialistas nas questões metropolitanas, indicados pela AGEM; correspondências enviadas pela AGEM aos membros dos Poderes Executivos e Legislativos dos municípios da Região, e meio eletrônico colocado à disposição do público em geral. O segundo constituiu-se na realização de seminários temáticos, realizados ao final do exercício de 2001, na Região, com a seguinte pauta de assuntos:

- Turismo e Cultura;
- Indústria, Comércio, Serviços e Habitação;
- Meio Ambiente e Infra-estrutura;
- Porto;
- Educação, Saúde e Segurança.

As contribuições obtidas a partir dos elementos angariados através do desenvolvimento dessas atividades foram analisadas e sistematizadas, possibilitando a elaboração de um conjunto articulado de proposições. Estas, juntamente com o resultado das elaborações realizadas no âmbito interno da Emplasa, foram consubstanciadas em um documento preliminar, com ênfase nos aspectos estratégicos. Posteriormente, a esse documento foram incorporadas as críticas e as sugestões da AGEM, transformando-se num roteiro para o documento final, o qual foi exposto aos membros do CONDESB e depois debatido. Esse roteiro deu origem à versão final das propostas estratégicas, que se encontra consubstanciada no presente documento.

1.3 Marco Institucional

Na elaboração do presente PMDI - RMBS foram levadas em conta as novas perspectivas institucionais e políticas introduzidas pela Constituição Federal de 1988 e pela Constituição Estadual de 1989.

A Constituição Federal de 1988 inovou ao outorgar aos Estados a competência para, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas. É o que estabelece o parágrafo 3º do art. 25.

O legislador estadual, na esteira do Constituinte Federal, inseriu no artigo 153 e seguintes da Constituição Estadual de 1989 que o Estado, objetivando promover o planejamento regional, a organização e execução das funções públicas de interesse comum dos municípios integrados, criará mediante Lei Complementar Região Metropolitana compreendendo os municípios que compõem uma comunidade socioeconômica, em toda a sua extensão e não apenas na área conurbada. Na determinação da RMBS levou-se muito mais em conta o critério da integração econômica e social, ou melhor, a intensidade do intercâmbio social e econômico entre os municípios, do que propriamente o critério da conurbação.



Tendo em vista que o planejamento territorial nas Regiões Metropolitanas deverá partir da necessidade de reequilíbrio de forças políticas, econômicas e sociais dentro de um país, e como para isto não basta atender apenas às aparências externas dos problemas decorrentes deste desequilíbrio, mas também e principalmente, às suas possíveis causas, baixou-se a Lei Complementar nº 815, de 30 de julho de 1996, criando-se a RMBS.

Foram autorizadas, também, a instituição do CONDESB, a criação da competente autarquia executiva, ou seja, a AGEM e a constituição do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista.

No mesmo diapasão e visando implementar os objetivos da RMBS, veio a Lei Complementar nº 853, de 23 de dezembro de 1998, criar e dispor sobre a AGEM.

Da mesma forma, e objetivando dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios integrantes da RMBS, com fundamento nos artigos 11 a 15 da Lei Complementar 815, de 30 de junho de 1996, o Chefe do Executivo Estadual baixou o Decreto nº 42.833, de 28 de janeiro de 1998, estabelecendo as regras e regulamentos para o funcionamento do Fundo.

Depreende-se da regulamentação referida que os Municípios da RMBS, que participam da execução do planejamento integrado e, portanto, das funções públicas comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

A RMBS tem como prioridade orientar e executar as funções públicas de interesse comum nos campos funcionais seguintes:

- Planejamento Integrado, Uso e Ocupação do Solo;
- Transporte e Sistema Viário Regional;
- Habitação;
- Saneamento Básico;
- Meio Ambiente;
- Desenvolvimento Econômico;
- Atendimento Social (ênfase à saúde e educação).

O Decreto nº 12.659, de 25/03/97, dispõe sobre a aplicação, na RMBS, da legislação regulamentadora do transporte coletivo de passageiros, por ônibus, nos mesmos princípios que regem esse transporte na Região Metropolitana de São Paulo.

A Portaria nº 387, de 29 de outubro de 2001, do Ministério dos Transportes, constituiu grupo de trabalho para desenvolver estudo com a finalidade de avaliar a possibilidade, conveniência e oportunidade de ser transferida a administração e exploração do Porto Organizado de Santos a consórcio firmado entre o Estado de São Paulo e os Municípios de Santos, Guarujá



e Cubatão, a ser gerido por uma sociedade de economia mista, criada pelos entes do referido consórcio.

De “*Lege ferenda*” cumpre registrar a tramitação na Assembléia Legislativa do Estado do Projeto de Lei Complementar objetivando possibilitar a participação direta da sociedade civil e, também dos membros dos Poderes Legislativos Municipais, nos Conselhos Regionais de Desenvolvimento, responsáveis pelo planejamento e pela organização e execução das funções públicas de interesse comum dos municípios que integram as Regiões Metropolitanas, inclusive a RMBS.

De acordo com seu método de elaboração, o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado para a Região Metropolitana da Baixada Santista vem estruturado na legislação brasileira sobre regiões metropolitanas, tendo como objetivo primordial o desenvolvimento integrado dos nove municípios que a integram.

A instrumentação jurídica e institucional dos órgãos criados para atuarem no âmbito da RMBS é um mecanismo que se destina a equilibrar o aspecto político e econômico da Região Metropolitana mediante o combate à desigualdade em termos de recursos econômicos e técnicos.



2 A REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA – ORIGENS DA ORGANIZAÇÃO, INSTITUCIONALIZAÇÃO, SISTEMA DE GESTÃO ATUAL

A existência da região da Baixada Santista, como fato físico e geográfico, foi detectada muito cedo, tão logo se consolidavam os fundamentos do que se poderia chamar "a escola de geógrafos paulistas".

Exemplo e resultado da elaboração nesse âmbito é a publicação, em 1965, do trabalho "A Baixada Santista", organizado por Aroldo de Azevedo e um grupo de geógrafos de São Paulo, que permanece até hoje como marco nos anais da geografia paulista e brasileira.

Não obstante esse reconhecimento da região como fato físico e geográfico, nenhuma medida foi tomada para a sua organização regional até a reforma administrativa empreendida pelo Governo Estadual (gestão Roberto Costa de Abreu Sodré, 1967/1971), sob a coordenação de Arrobas Martins, quando foram instituídas as Regiões Administrativas no Estado, objetivando a descentralização da administração estadual. A Baixada Santista foi incluída na Região Administrativa (RA) do Litoral, juntamente com a área do Litoral Norte.

Como instrumento de atuação junto ao espaço regionalizado, essa reforma instituiu, no âmbito da Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, a Coordenadoria de Ação Regional - CAR e o Gegrar.

A partir de 1967, as unidades instituídas deram início a ações planejadas de caráter preparatório e exploratório, visando à instituição de sistemas de planejamento regionais. Destes, o que mais logrou avanços foi o da Grande São Paulo, que, já em 1970, produzia o primeiro plano para essa região, o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado - PMDI, e, de 1972 a 1975, um conjunto significativo de projetos de implantação do mesmo.

No âmbito desse esforço de implantação do PMDI, foi que se deu a produção do primeiro mapeamento sistemático da Grande São Paulo, o qual, por razões econômicas e dada a forte interação dessa região com a Baixada Santista, abrangeu também esta última região.

A configuração da Baixada Santista como unidade regional de tipo administrativo foi objeto, ainda na década de 1960/70, de duas delimitações formalizadas por decretos do Executivo Estadual (48.162 e 48.163, de 03/07/1967). Por este último, a região foi incluída no trecho correspondente ao conjunto do Litoral Paulista integrante da unidade regional designada como *São Paulo Exterior*, que incluía também os sub-espços regionais polarizados por Jundiaí e Bragança Paulista, áreas essas que, da mesma forma que a Baixada, apresentavam fortes vínculos funcionais com a Grande São Paulo. Essa delimitação só veio a ser revogada em 1970, pelo Decreto 52.576, de 12 de dezembro, voltando a Baixada Santista a integrar a unidade regional Litoral.

Essa unidade é reconhecida até hoje como região administrativa do Estado; porém, a partir de 1983, por iniciativa do Executivo estadual, a ênfase na ação regional passou a recair em subunidades da divisão administrativa geral, as chamadas sub-regiões, reconhecidas e designadas, a partir de então, como "regiões de governo". Foi, quando a Baixada Santista



adquiriu a delimitação que mais se aproxima à que viria a ser adotada quando de sua formalização como Região Metropolitana.

A primeira iniciativa concreta nesse sentido deu-se entre o segundo semestre de 1989 e o primeiro de 1990, quando já vigoravam no País e no Estado os preceitos constitucionais relativos à criação de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. Por orientação do então Governador e com a anuência da Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, mais tarde desativada, a Emplasa preparou proposta completa, incluindo a minuta de Lei Complementar para a criação da RMBS, ao lado de propostas similares para a criação das Regiões Metropolitanas da Grande São Paulo e Campinas, da Aglomeração Urbana de Jundiaí e da Microrregião Bragantina.

Nada resultou desse alentado esforço, sobrevivendo, por orientação do Palácio, instruída pela CAR, a proposta de anteposição à criação de unidades regionais no Estado da edição de uma lei-quadro, de caráter complementar à Constituição Estadual, definindo os critérios, procedimentos e bases conceituais e institucionais em geral para a criação de unidades regionais.

Esse diploma foi objeto de controvérsias quanto à sua constitucionalidade e eficácia, tendo a sua preparação, tramitação e aprovação legislativa consumido todo o período administrativo estadual de 1991 a 1994, só vindo a ser promulgada a Lei ao final desse último exercício (LC nº 760, de 01/08/94).

A partir de 1995, intensificaram-se as articulações políticas para a criação da RMBS, já removido para tanto, qualquer embaraço institucional, desde que promulgada a Lei 760/94. Nessas articulações, tiveram papel preponderante às forças econômicas e políticas da própria região, desencadeando-se uma série de eventos e ações que marcaram o período, conforme mostra o **Quadro/Tabela 01**. Culminando o processo assim desenvolvido, deu-se, em 30/07/96, a promulgação da Lei Complementar de criação da RMBS (LC 815).

No período entre o início de 1995 e essa data, uma série de iniciativas de planejamento para a região foi desenvolvida, estendendo-se, inclusive, ao período posterior à formalização da RMBS, enquanto se procediam aos ajustes e providências visando à entrada em operação efetiva da mesma. Essas iniciativas, que contaram com forte presença e colaboração da Emplasa, são arroladas no **Quadro/Tabela 02**.

Plenamente institucionalizada a partir de 1996, a RMBS passou a operar efetivamente como unidade regional, por meio de seu sistema de gestão, que é composto das unidades a seguir elencadas.

**Quadro/Tabela 01****PROCESSO DE CRIAÇÃO - ARTICULAÇÕES/AÇÕES POLÍTICAS PREPARATÓRIAS**

Período/Data	Especificação
Década de 60	Primeiras tratativas visando a criação da Região Metropolitana da Baixada Santista.
Anos 70	Inicia-se o processo informal de "amadurecimento" sobre a metropolização. Jornais e clubes destacam a importância de um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região e a Prefeitura de Santos, em colaboração com o Rotary Clube de Santos, promove o 1º Ciclo de Palestras sobre a Metropolização da Baixada Santista.
Anos 80	<p>Criação do Comitê Regional de Metropolização – Coreme no início desta década. Até o final dos anos 80, ainda havia dificuldades para o entendimento sobre essa questão entre as autoridades municipais, embora o Governo do Estado, através da Emplasa, já tivesse iniciado a abordagem sobre o processo de metropolização da Baixada Santista (minutas de Leis Complementares para a criação da RMBS foram elaboradas pela Emplasa antes da promulgação da Lei Complementar nº 760/94).</p> <p>De 1989 a 1993, os prefeitos eleitos reúnem-se, no início de suas gestões, para buscar soluções, criando um colegiado para tratar dos problemas comuns que enfrentavam. Depois, criaram um grupo técnico de planejamento executivo, constituído por dois técnicos de cada prefeitura, para equacionar as questões comuns.</p>
1992	<p>A partir desse ano, a Emplasa começa a produzir os Sumários de Dados da Baixada Santista, mantendo-o permanentemente atualizado.</p> <p>Em dezembro, os prefeitos eleitos se reúnem com o intuito de buscar soluções para os problemas comuns da Região e elegem nove temas prioritários: transporte coletivo, saúde, educação, destinação final do lixo, turismo, balneabilidade das praias e saneamento básico e habitação.</p>
1993	A Prefeitura de Santos cria a Secretaria de Assuntos Metropolitanos (SAM) para tratar das questões metropolitanas e uma série de reuniões temáticas foram realizadas, estabelecendo uma pauta de problemas comuns, bem como sugestões para o encaminhamento de suas soluções. É criada também a Coordenadoria Regional de Metropolização (Coreme), órgão intermunicipal composto por representantes de cada prefeitura, com o objetivo de assessorar os prefeitos nas questões de âmbito regional e de formalizar uma pauta de prioridades a ser encaminhada ao Governo Estadual.
1994	É promulgada a Lei Complementar nº 760 que estabelece as diretrizes para a organização regional do Estado.



Quadro/Tabela 2
INSTITUCIONALIZAÇÃO/MONTAGEM - EVENTOS/AÇÕES

Período/Data	Especificação
1996	Promulgada a Lei Complementar nº 815/96 (30/07/96), que cria a Região Metropolitana da Baixada Santista e autoriza a criação de autoridade autárquica que estipule planos e projetos de interesse regional. Instituído o Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (CONDESB), através do Decreto Estadual nº 43.361 (27/11/96) e o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (Fundo), a ser gerido pelo CONDESB.
1997	<p>O Decreto nº 42.565 (01/12/97) redefine o Plano Preventivo de Defesa Civil (PPDC), específico para escorregamento nas encostas da Serra do Mar.</p> <p>Eleição e posse do CONDESB.</p> <p>Escolhidos, como membros da Secretaria Executiva Provisória do Conselho, o presidente da Emplasa, representando o Estado, e um como representante dos municípios. Eleição do presidente da Emplasa como coordenador da Secretaria Executiva do CONDESB.</p> <p>Constituídas as Câmaras Temáticas de Transporte, Meio Ambiente, Saúde, Planejamento, Turismo, Desenvolvimento Econômico, Educação, Habitação e Segurança.</p> <p>O Decreto nº 12.659, de 25/03/97, dispõe sobre a aplicação na RMBS da legislação regulamentadora do transporte coletivo de passageiros por ônibus, com os mesmos princípios que regem a RMSB.</p>
1998	<p>Regulamentado, através do Decreto nº 42.833 (28/01/98) o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (Fundo), vinculando-o à Secretaria dos Transportes Metropolitanos e estabelecendo a Nossa Caixa SA como agente financeiro.</p> <p>Implantação pela Emplasa, do Marco Zero Metropolitano em todos os municípios da Região.</p> <p>Eleição e posse dos integrantes do CONDESB, bem como a indicação dos representantes da Secretaria Executiva, no Conselho de Orientação do Fundo.</p> <p>Eleição e posse do Presidente e Vice-presidente do CONDESB para o mandato 1998/1999.</p> <p>Conclusão do Plano Diretor Metropolitano para Resíduos Sólidos da Baixada Santista.</p>



Quadro/Tabela 2
INSTITUCIONALIZAÇÃO/MONTAGEM - EVENTOS/AÇÕES

Período/Data	Especificação
1998	<p>Criação da Câmara Temática de Assuntos Tributários e dos Grupos de Trabalho "Geração de Empregos na Baixada Santista" e "Porto", dentro da CT de Planejamento e Desenvolvimento Econômico.</p> <p>Repasse a sete municípios, pelo Governo do Estado, de uma verba de R\$ 1 milhão para combate à dengue.</p> <p>A Lei nº 10.019 (3/7/98) dispõe sobre o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro, que visa disciplinar a utilização dos recursos naturais e a melhoria da qualidade de vida das populações locais e a proteção dos ecossistemas costeiros. Sua regulamentação está sendo preparada.</p> <p>Criação, através da Lei Complementar nº 853/98 (23/12/98), da Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM).</p>
1999	<p>O Decreto nº 44.127 (21/07/99) aprova o regulamento da Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM).</p> <p>Escolhidos os novos membros representantes dos municípios na Comissão de Transporte Coletivo da Região Metropolitana da Baixada Santista.</p> <p>Início de funcionamento da Central de Regulação de Vagas da Região Metropolitana da Baixada Santista.</p>
2001	<p>O Ministério dos Transportes baixa portaria n 387 dispondo sobre a regionalização do Porto de Santos.</p>

Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (CONDESB); previsto no artigo 3º da Lei Complementar n 815, de 30/07/96, e instituído pelo Decreto n 41.361, de 27/11/96, é o órgão colegiado de caráter normativo e deliberativo regional. Entre as suas atribuições e competências, destacam-se as seguintes:

- definir as funções públicas de interesse comum do Estado e dos municípios;
- aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional;
- apreciar planos, programas e projetos, públicos e privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;
- deliberar sobre quaisquer matérias de impacto regional e propor critérios de compensação financeira aos municípios metropolitanos que suportem ônus decorrentes da execução de funções ou serviços públicos metropolitanos;
- Constituir Câmaras Temáticas ou Especiais para as funções de interesse comum ou voltadas a um programa, projeto ou atividade específica.



O Conselho é composto por um representante de cada um dos municípios que integram a Região e por representantes do Estado designados pelo Governador, a partir de indicações das secretarias a que se vincularem as funções públicas de interesse comum.

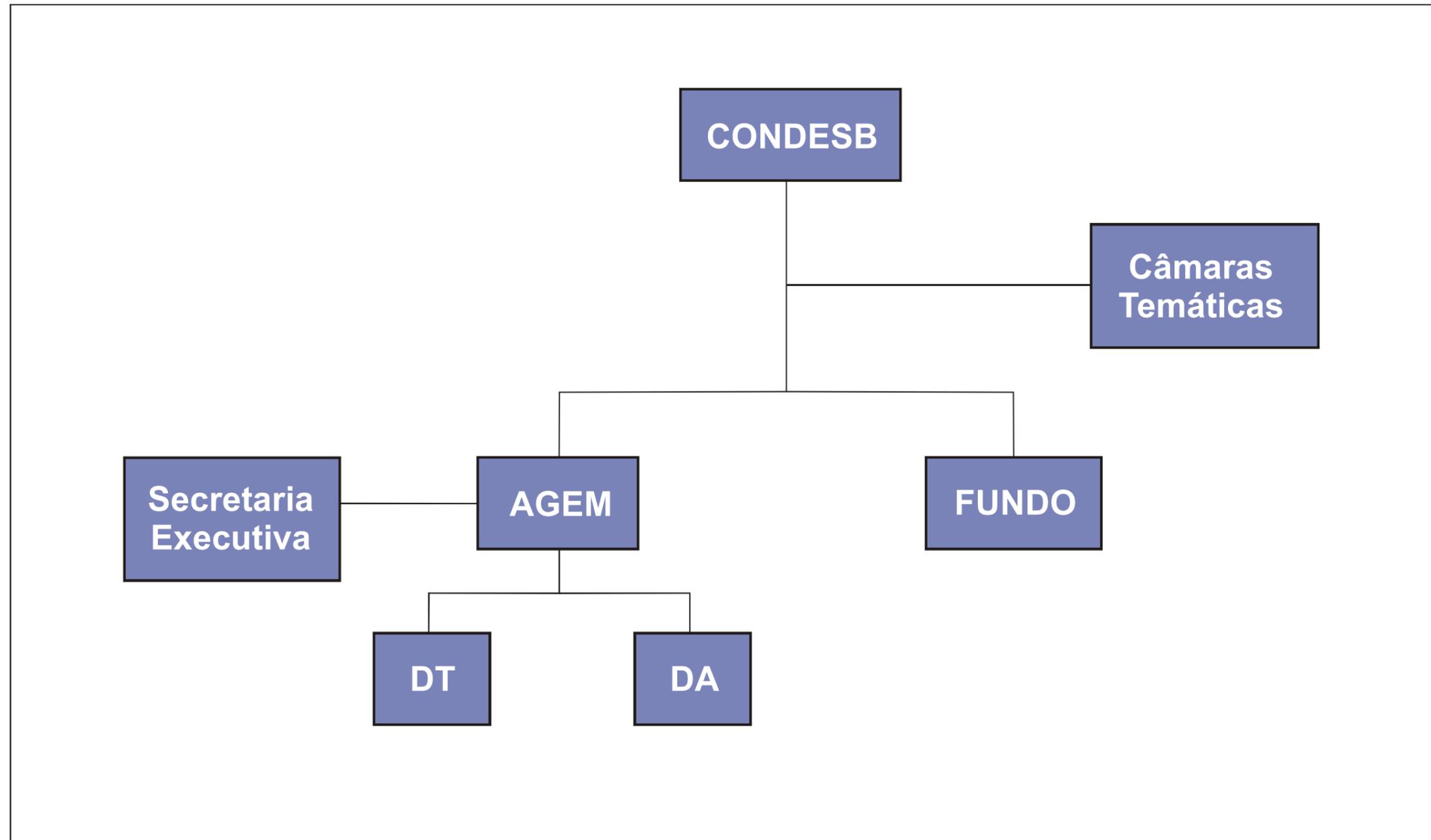
O CONDESB tem um Presidente, um Vice-presidente e uma Secretaria Executiva, a qual tem como atribuições dar suporte administrativo ao Conselho e acompanhar as atividades dos órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais relacionadas com assuntos de competência do Conselho.

Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM); criada pela Lei Complementar n. 853, de 23/12/98, está vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos e tem por finalidade integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum na RMBS. Ela é constituída pelo Conselho Deliberativo e Normativo e Diretoria Executiva, que conta com uma Diretoria Técnica e uma Diretoria Administrativa.

Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (Fundo); regulamentado pelo Decreto n. 42.833, de 28/01/98, destina-se a dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum do Estado e dos municípios integrantes da Região. Tem como agente financeiro o Banco Nossa Caixa SA. Vinculado à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, tem como objetivos:

- financiar e investir em programas e projetos de interesse da RMBS;
- contribuir, com recursos financeiros, para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento socioeconômico da Região;
- contribuir, com recursos financeiros, para a redução das desigualdades sociais na Região.

A aplicação de recursos do Fundo é supervisionada por um Conselho de Orientação, composto por seis membros, sendo quatro deles integrantes do CONDESB e dois da Secretaria Executiva. A **Prancha 01** apresenta a configuração institucional e organizacional do sistema de gestão.



CONDESB - Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista
AGEM - Agência Metropolitana da Baixada Santista
FUNDO - Fundo de Desenvolvimento da Baixada Santista
DA - Diretoria Administrativa
DT - Diretoria Técnica

Governo do Estado de São Paulo
Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
Empresa Paulista de
Planejamento Metropolitano SA - Emplasa



Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem
PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO
DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

RMBS
SISTEMA DE GESTÃO
CONFIGURA O

01



3 BAIXADA SANTISTA - SITUAÇÃO GEOGRÁFICA, COMPOSIÇÃO, INSERÇÃO NO COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO DO ESTADO DE SÃO PAULO

3.1 Latitude/Longitude

A Região Metropolitana da Baixada Santista insere-se num quadrilátero cujas coordenadas geográficas são:

- Latitude Norte = 23° 39';
- Latitude Sul = 24° 27';
- Longitude Oeste = 47°; 07';
- Longitude Leste = 45° 47'.

3.2 Delimitação - Regiões Confrontantes

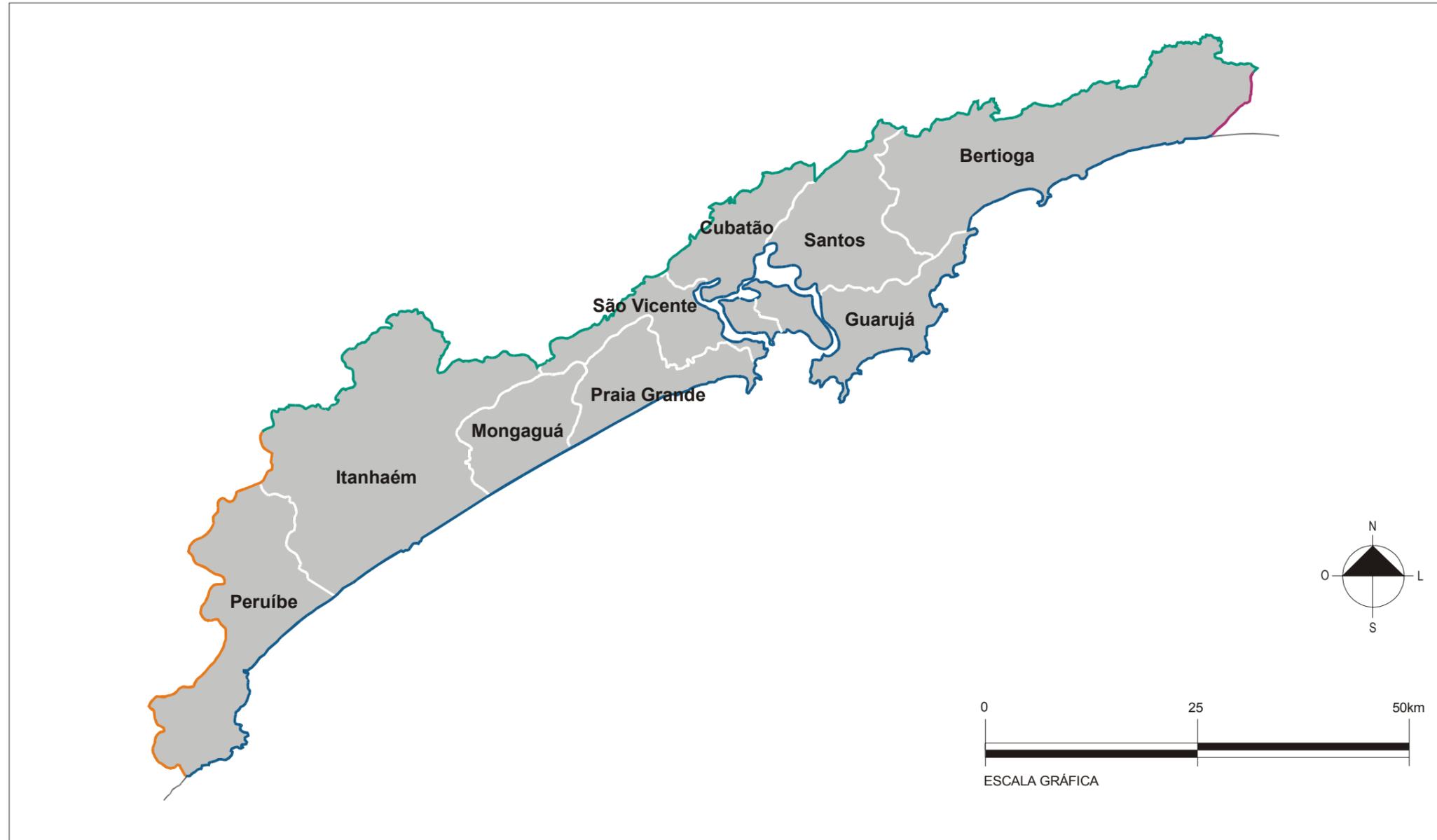
As Regiões Administrativas do Estado de São Paulo confrontantes com a RMBS, conforme Decreto Estadual nº 26.581/87 são as seguintes:

- Região de Registro;
- Região Metropolitana de São Paulo;
- Região de São José dos Campos.

As fronteiras da RMBS têm as seguintes extensões, sendo seu perímetro total de 518,12 km:

- com a Região de Registro - 71,78km;
- com a Região Metropolitana de São Paulo - 214,99 km;
- com a Região de São José dos Campos - 10,79 km;
- linha costeira - 220,56 km.

A **Prancha 02** expressa a configuração espacial do tema.



Legenda

Extensões de fronteiras da Região Administrativa da Baixada Santista com as Regiões Administrativas Limítrofes e a Costa Atlântica

- RA da Grande São Paulo = 215 km
 - RA de Registro = 72 km
 - RA de São José dos Campos = 11 km
 - Linha Costeira = 220 km
- Perímetro da RM Baixada Santista = 518 km

Fonte: Cartas 1:50.000 IBGE/Elaboração Emplasa

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de
 Planejamento Metropolitano SA - Emplasa 
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem

RMBS
REGIÕES LÍMITROFES **02**



3.3 Municípios Componentes e Áreas

A RMBS é composta por nove municípios, cuja discriminação, áreas, e participações sobre a extensão territorial da Região, são apresentadas no **Quadro/ Tabela 03**.

Quadro/ Tabela 03

RMBS - Municípios Componentes - Áreas/ Participações

Municípios	Área (km ²)	
	N ^o s Abs.	%
Bertioga	482	20,3
Cubatão	148	6,2
Guarujá	137	5,8
Itanhaém	581	24,5
Mongaguá	135	5,7
Peruíbe	328	13,8
Praia Grande	145	6,1
Santos	271	11,4
São Vicente	146	6,2
RMBS	2 373	100,0

Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico - Elaboração: Emplasa, 1992

3.4 Perfil Topográfico - Altitudes

A altitude máxima verificada no território regional é de 1.175 m. em ponto situado na divisa de Santos com o município de Santo André. Sendo a RMBS uma região litorânea, sua cota mínima, de 0,0m, coincide com o nível do mar. Sua amplitude topográfica, portanto, será de 1.175 m.

3.5 Bacias Hidrográficas

A RMBS integra a 7^a UGRHI - Unidade Hidrográfica de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Estado de São Paulo, na qual, além dos nove municípios da RMBS, comparecem partes de outros quatro municípios: Itariri, no extremo sul, São Paulo e São Bernardo do Campo, na região central, e Biritiba Mirim, no extremo norte.

A referida Unidade possui uma área de 2.789, km² sendo que 85% dela pertencem à RMBS, uma das mais chuvosas da país, com índices máximo de precipitação nas bacias dos Rios Itapanhaú e Itatinga, cujos totais anuais médios atingem até 4.400mm, decrescendo na direção do mar; ao longo da orla marítima tais índices situam-se em torno de 2.500mm.



A rede hidrográfica da RMBS é composta de diversos rios destacando-se, além dos acima citados, os rios Preto, Branco, Cubatão e Quilombo.

O **Quadro/Tabela 04** apresenta o rol das 21 sub-bacias compreendidas na 7ª UGRHI, com respectivas áreas de drenAGEM e a **Prancha 03** apresenta a UGRHI da Baixada Santista e demais unidades limítrofes.

Quadro/Tabela 04

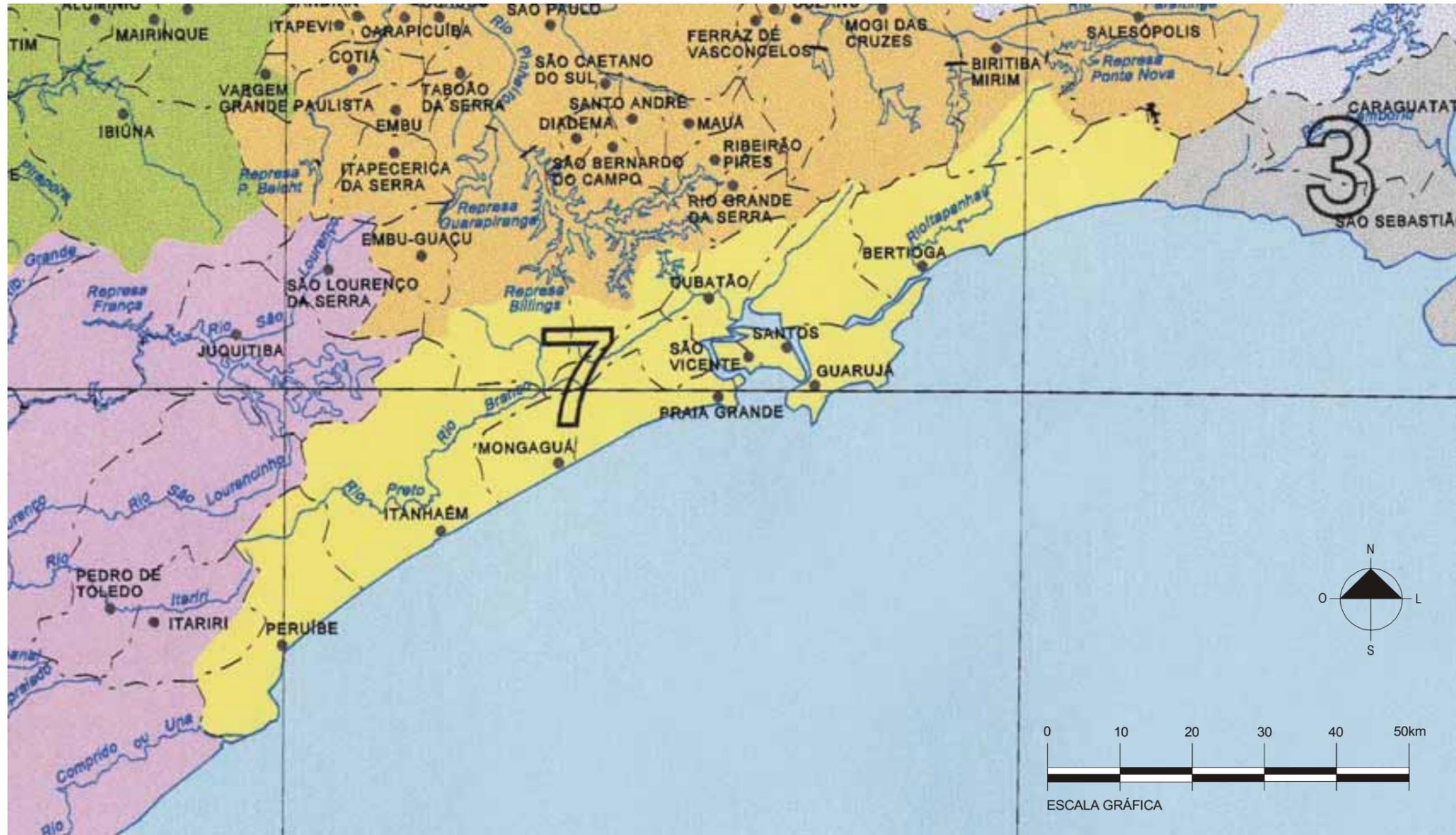
Região Metropolitana da Baixada Santista

SUB-BACIAS HIDROGRÁFICAS E ÁREAS DE DRENAGEM

Código	Sub-Bacia	Área de drenAGEM (km²)
01	Praia do Una	33,09
02	Rio Perequê	64,34
03	Rio Preto do Sul	101,83
04	Rio Itanhaém	102,83
05	Rio Preto	324,63
06	Rio Aguapeu	188,01
07	Rio Branco	411,66
08	Rio Boturoca	182,84
09	Rio Cubatão	175,55
10	Rio Piaçabuçu	58,60
11	Ilha de São Vicente	85,81
12	Rio Mogi	68,39
13	Ilha de Santos Amaro	142,70
14	Rio Cabuçu	69,65
15	Rio Jurubatuba	79,36
16	Rio Quilombo	86,88
17	Rio Itapanhaú	149,32
18	Rio Itatinga	114,88
19	Rio das Alhas	108,27
20	Rib. Sertãozinho	131,66
21	Rio Guaratuba	108,78
Total		2 789,08

Fonte: www.sigrh.sp.gov.br - Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Estado de São Paulo - Relatório Zero - Região Metropolitana da Baixada Santista

A **Prancha 04** apresenta a configuração geológica, a **Prancha 05** a capacidade de uso das terras e a **Prancha 06** a hidrografia e o relevo, caracterizando o conjunto de feições físico/geográficas.



Legenda

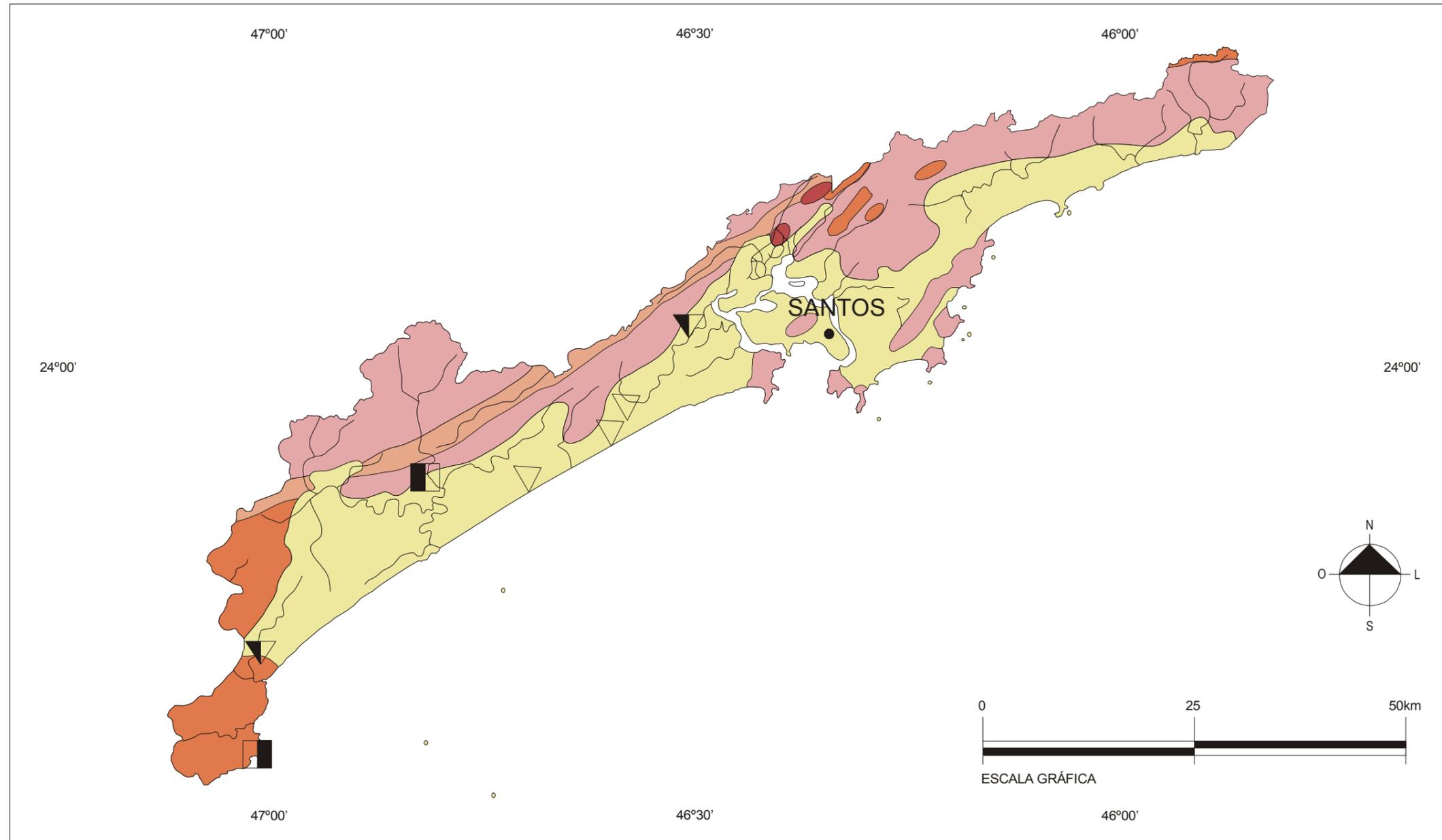
- | | | | | | |
|-----|--------------------|--|------------------|--|-------------------------------|
| --- | Limite Municipal | | Baixada Santista | | Alto Tietê |
| • | Sede Municipal | | Litoral Norte | | Tietê/Sorocaba |
| | Curso D'água/Lagoa | | Paraíba do Sul | | Ribeira de Iguape/Litoral Sul |
| | Barragem | | | | |

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emlasa
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem



UNIDADES HIDROGRÁFICAS DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS HÍDRICOS **03**

Fonte: Secretarias de Economia e Planejamento e de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras. IGC. DAEE. Mapa das Unidades Hidrográficas de Gerenciamento de Recursos Hídricos, 1996.



Ocorrências Minerais

- ▽ Argilas
- ▼ Turfa e Linhito
- ▭ Ilmenita

Quadro Cronogeológico

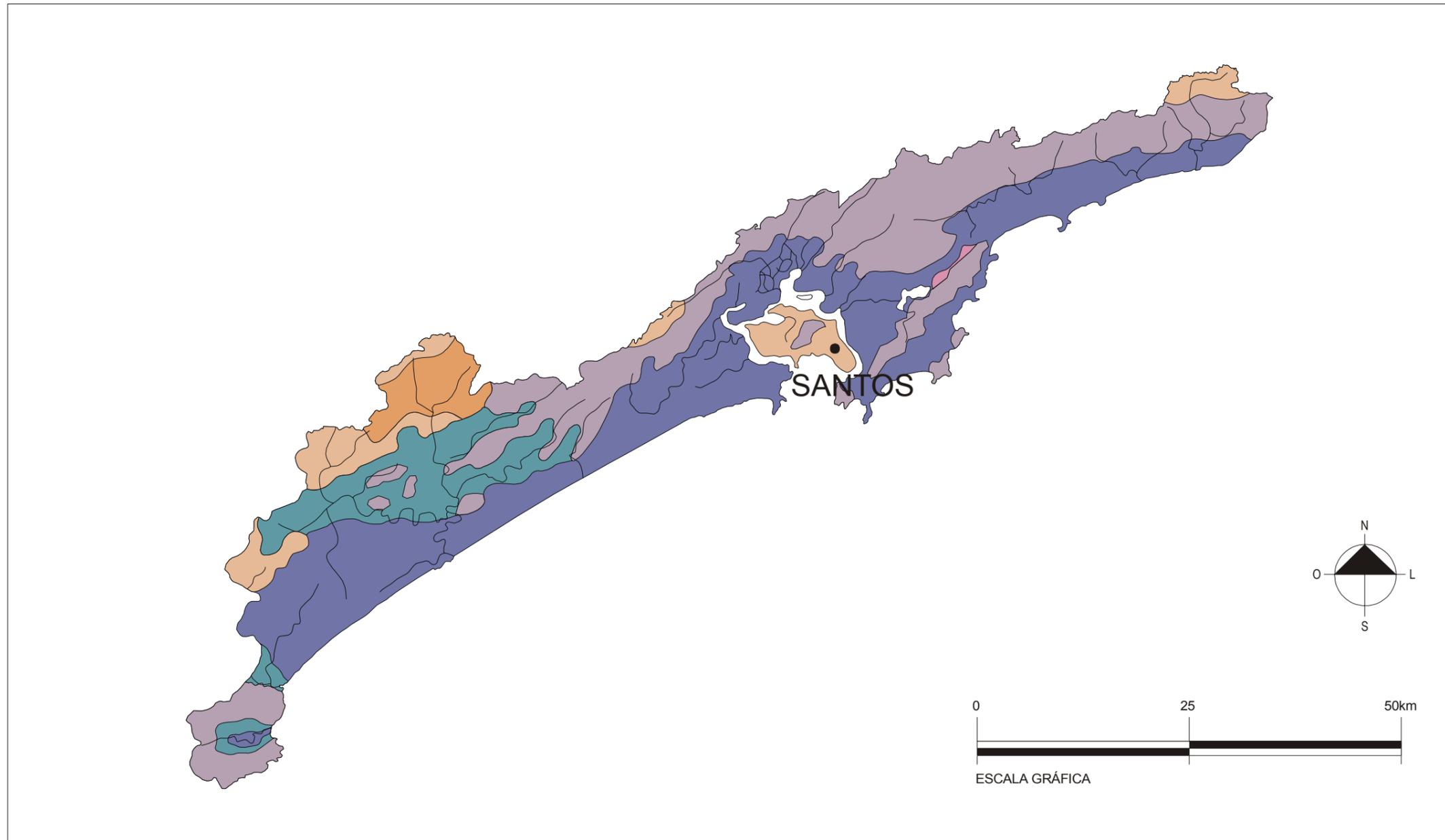
Era	Convenção	Período	Grupo	Rochas
Cenozóica		Quaternário		Areias, argilas e cascalhos.
Proterozóica		Pré-Cambriano	São Roque	Granitos e migmatitos associados.
				Quartzolitos.
				Filitos, metarenitos e metaconglomerados.
				Gnaisses migmatitos.

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emplasa
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem
PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

RMBS GEOLOGIA

04

Fonte: São Paulo. Secretaria de Econ. e Planejamento. C.A.R. Atlas Regional do Estado de São Paulo - Litoral. 1978.



Classes de Capacidade

- | | |
|---|--|
|  IV-VI Associação de classes sem dominância distinta. |  VII Terras com declives acima de 40%, prestando-se ao reflorestamento e com limitações para pastagem. |
|  V Terras planas de aluviões, sujeitas a inundação e várzeas não trabalhadas. |  VIII Terras constituídas em geral por escarpas de serras e afloramento rochosos, indicadas somente para abrigos de flora e fauna. |
|  VI Terras com declives de 20 a 40%, indicadas para pastagem e reflorestamento; requerem práticas moderadas de conservação. |  VIIIa Terras de baixada marítima, planas e arenosas, economicamente não agricultáveis. |

Fonte: São Paulo. Secretaria de Econ. e Planejamento. C.A.R. Atlas Regional do Estado de São Paulo - Litoral. 1978.

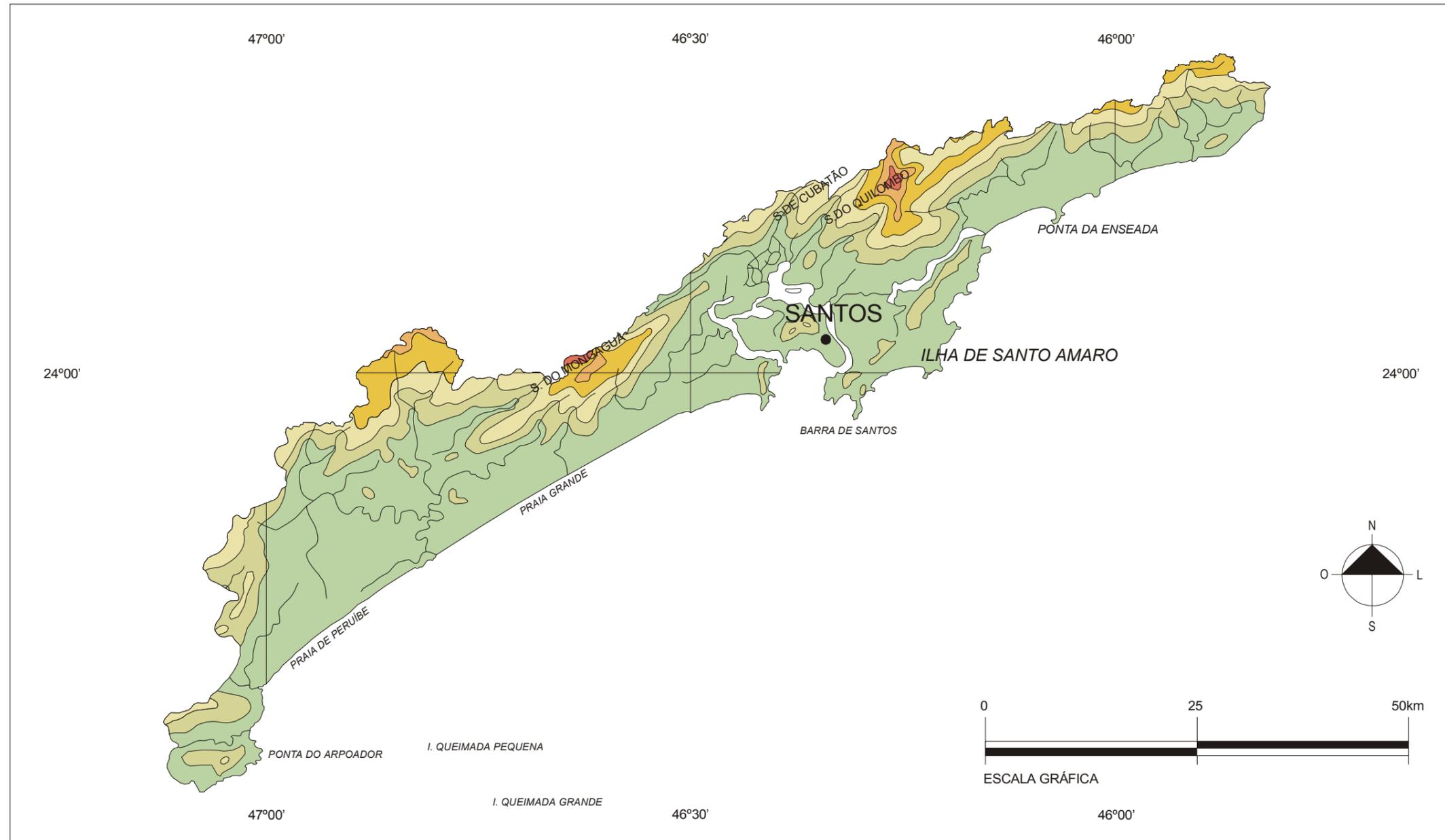
Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emplasa
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem



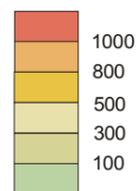
PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

**RMBS
CAPACIDADE DE USO
DAS TERRAS**

05



Altitude Acima do Nível do Mar (m)



Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emplasa
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem

PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO
 DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

RMBS
HIDROGRAFIA E RELEVO 06

Fonte: São Paulo, Secretaria de Econ. e Planejamento, C.A.R. Atlas Regional do Estado de São Paulo - Litoral, 1978.



3.6 Cidades e Demais Áreas Urbanas Abrangidas - Portes/Localizações

Distingue-se no âmbito do assentamento estabelecido presentemente na Região unidades urbanas com a seguinte tipologia:

- a) cidades perfeitamente configuradas como núcleos principais de assentamento;
- b) vilas ou núcleos urbanos isolados;
- c) extensões de urbanização associada às duas principais categorias, sem vinculações ou inserções mais significativas em pólos urbanos.

3.7 A Baixada Santista e o Complexo Metropolitano Expandido

A RMBS está inserida no subespaço do território do Estado que vem sendo reconhecido como o de localização da Metrópole paulistana, a Grande São Paulo - GSP - e de seus espaços funcionais de irradiação.

Esses espaços abrigam funções complementares às da GSP e compõem com esta, decisivamente, o que se tem denominado Complexo Metropolitano Expandido - CME. O CME é, na verdade, o que se configura, no âmbito da rede urbana nacional e da rede mundial de metrópoles, como Pólo Metropolitano de São Paulo. A sua participação na economia, no contingente populacional, na geração de renda e tributos, é das mais destacadas, como comprovam os indicadores: área de 42 737 km², ou seja, 17,18% do território estadual; população aproximada de 26,3 milhões de habitantes, que corresponde a cerca de 71,13% do total do Estado e 27,7% do País; Produto Interno Bruto (PIB) 165,1 bilhões de dólares, montante que representa 79,3% do Estado e 27,7% do País.

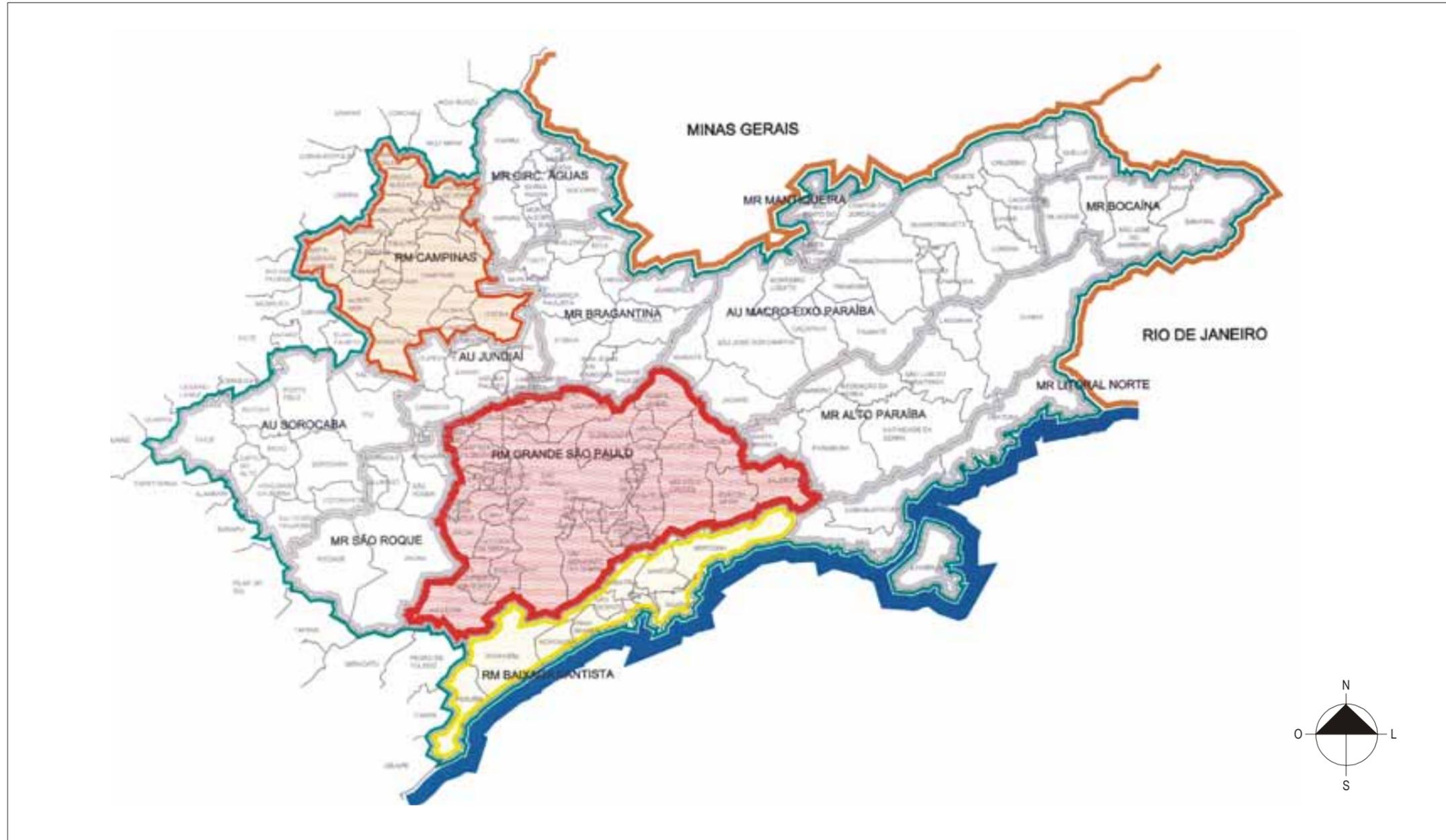
No âmbito do CME, a RMBS participa substancialmente, conforme atestam os indicadores do **Quadro/Tabela 05**. A configuração espacial do CME está apresentada na **Prancha 07**.

Quadro/Tabela 05

COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO - CME, SÃO PAULO - INDICADORES/PARTICIPAÇÃO DA RMBS

Regiões Metropolitanas	Área			População 2000			Produção Interno Bruto 2000		
	Km2	Estado %	Brasil %	Habitantes	Estado %	Brasil %	US\$ Bi	Estado %	Brasil %
São Paulo	8 051	3,24	0,09	17 878 703	48,30	10,50	99,10	47,60	16,70
Campinas	3 673	1,48	0,04	2 338 148	26,30	1,40	25,00	12,00	4,20
Baixada Santista	2 373	0,95	0,03	1 476 820	4,00	0,90	7,40	3,60	1,20
CME	42 737	17,18	0,50	26 294 408	71,13	15,51	165,10	79,30	27,70

Fonte: IBGE, IGC, Secretaria de Estado da Fazenda – Elaboração e Estimativa: Emplasa



- AU Aglomeração Urbana
- MR Microrregião
- RM Região Metropolitana

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de
 Planejamento Metropolitano SA - Emplasa



Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem
 PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO
 DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

**COMPLEXO
 METROPOLITANO
 EXPANDIDO - CME**

07



- Funcionalmente, a posição da RMBS nesse contexto é dada pelos seguintes fatores:
- presença de um porto de avantajado porte, o maior do País e da América Latina, e o mais diversificado em suas instalações e operações;
 - extensão, igualmente destacada, de ampla linha de costa do Litoral do Estado, e que se configura como importante elemento ligado ao lazer do polo metropolitano e sua vocação turística;
 - existência de um grande complexo urbano formado pela concentração de, praticamente, todos os municípios da Região, que se constitui por si só, num forte fator de ofertas diversificadas, com alguma projeção, já, para áreas de demanda externas à Região, o que permite enquadrá-las como parte da base econômica regional;
 - localização, na área da Região, de importantes instalações ligadas às infra-estruturas regionais do Pólo Metropolitano, a exemplo da Usina Hidrelétrica de Cubatão, da Refinaria Presidente Bernardes, dos terminais, linhas e pátios ferroviários da antiga Ferrovia Paulista - Fepasa, no trecho Santos a Jundiaí e Mairinque/Santos;
 - localização de complexo industrial semi-especializado de indústrias de base, no qual predominam os segmentos da petroquímica e da siderurgia;
 - presença de setor de hotelaria e gastronomia de padrão e perfil diversificado e abundância de ofertas, com alcance supraregional;
 - parque já destacado de ofertas e instituições de formação educacional de nível superior, atendendo, em grande parte a demandas que transcendem da própria Região.

A **Prancha 07** mostra a configuração físico/geográfica do CME, destacada, na mesma, no que comporta, a posição da RMBS.



4 O PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO 2002 - FUNÇÕES E FINALIDADES

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento é o instrumento maior do planejamento da RMBS. Nessa condição, e constituindo-se o planejamento da Região num processo que deve ser permanente, e dentro do qual os planos não devem ser periodicamente revistos e atualizados, o Plano 2002 deverá ser objeto de revisão/atualização num período não menor que nove anos.

Para efeito de referência, cabe lembrar que o Plano Metropolitano da Grande São Paulo tem logrado manter uma periodicidade de 12 anos desde a sua elaboração inicial, com revisões e atualizações sucessivas (PMDI/GSP1970, PMDI/GSP 1982 - Revisão e Atualização do PMDI 1970; Plano Metropolitano de Desenvolvimento - PMD 1994).

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da RMBS tem por funções/finalidades:

- a) propiciar aos agentes públicos e particulares que atuam na Região cenários e perspectivas de desenvolvimento e demandas regionais que lhes permitam organizar a sua atuação e estabelecer programações concatenadas de curto, médio e longo prazo;
- b) oferecer insumos aos municípios da Região para que estabeleçam de forma compatibilizada suas programações de urbanização e intervenções sobre o meio ambiente, bem como suas normas de ordenamento espacial e defesa/promoção ambiental;
- c) disponibilizar referências, na forma de projeções básicas e demandas setorializadas e devidamente compatibilizadas no nível regional, para a ação das entidades públicas ou privadas, prestadoras de serviços de infra-estrutura e sociais no âmbito da Região;
- d) identificar oportunidades de ação promocional, de recuperação, de dinamização e de criação junto a segmentos da atividade econômica e de organização física/urbanística e ambiental de suporte à economia e ao assentamento na Região;
- e) disponibilizar informações e referências em geral, de âmbito regional, para a elaboração de Planos Diretores dos municípios da RMBS;
- f) oferecer insumos em geral para o desempenho das funções públicas de interesse comum no âmbito da RMBS.



5 A ESTRATÉGIA PARA AÇÃO - INSERÇÃO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA REGIÃO

A Estratégia Para Ação junto à RMBS insere-se no seu processo de planejamento, na presente etapa, como um instrumento de apoio à atuação imediata de seu Sistema de Gestão instituído e operante.

A Estratégia fixada é o resultado de amplo processo de interlocução entre o Sistema, com a assistência da Emplasa, e os agentes que, no âmbito regional, detêm iniciativas de empreendimento públicas e privadas, às quais está ligado o desenvolvimento da Região.

Dentro das linhas estruturais estabelecidas, em especial, em consonância com o quadro de proposições do Plano Metropolitano de Desenvolvimento, a Estratégia identifica objetos prioritários, e dotados de viabilidade, para a ação a ser empreendida a curto e médio prazo, de forma concertada entre o Sistema de Gestão Regional e os agentes de desenvolvimento da RMBS.

Nesse sentido, na linha corrente do planejamento estratégico, definem-se, em medida essencial, a partir da aferição dentre os inúmeros aspectos que compõem a realidade da Região, e aqueles que apresentam bloqueios ou dificuldades específicos de agenciamento, e com os que contam como fatores de sucesso, o que se poderia chamar de "quadro do desempenho regional". A ação contemplada no âmbito da Estratégia visa, no primeiro caso, identificar e delinear programaticamente os meios de redução ou eventual eliminação dos bloqueios e dificuldades identificados; no segundo, proceder à identificação e delineamento análogos, para que a Região deles possa tirar partido, do quadro de favorabilidades presentes, e para sua imediata ativação.

Tratando-se de um instrumento necessariamente seletivo, na medida em que incorpora os conceitos de prioridade, oportunidade, fatores de malogro ou sucesso presentes/emergentes, e fixa os horizontes de curto e médio prazo para seus efeitos, a Estratégia não tem como prover a todo o conjunto de meios de implantação do Plano Metropolitano, os quais deverão ser objeto de programação paralela, porém consistente com a Estratégia, já não limitada temporalmente como esta, mas atingindo, também, os horizontes de longo prazo.



6 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO

6.1 O Quadro Populacional e as Demandas Sociais

A identificação das tendências do comportamento demográfico da RMBS requer, de partida, o entendimento de sua inserção nos comportamentos, mais amplos, do Estado de São Paulo e do País, nas décadas a partir de 1960.

A primeira década assim considerada, 1960/1970, assistiu ao auge do crescimento das taxas gerais de crescimento populacional, mormente nas regiões metropolitanas e cidades médias, cuja rede se consolidou em definitivo no período. Exemplos das elevadas taxas então verificadas, podem ser citadas a Região Metropolitana de Belo Horizonte, com TGCA (1960/70) de 6,6%; a Grande São Paulo, no mesmo período, com 6,0%; o Município de Diadema, com TGCA de cerca de 20%; e o Município de Embu, cuja TGCA superou os 16% na mesma década. O fenômeno verificado implicou num reforço das polaridades tradicionais dos grandes centros urbanos, em especial, as cabeceiras de metrópoles, sem que arrefecesse, concomitantemente, o grau de mobilidade espacial da população brasileira.

Nesse contexto, a Baixada Santista acusa os estímulos derivados da dinâmica das atividades secundárias e terciárias, lideradas pela Grande São Paulo, a um só tempo, atraindo população extravasada daquela Região e para a mesma perdendo população, especialmente jovens, à procura de emprego (tendências comprovadas por análises de população por faixas etárias - 1996).

No período 1970/2000, as taxas de crescimento geométricas do Estado de São Paulo e do Brasil apresentaram a mesma tendência, ou seja, uma queda acentuada de 1980 a 1996, e retomada do crescimento no período 1996/2000. A Baixada Santista apresentou o mesmo comportamento se comparada com o Estado e o Brasil, mas manteve, desde a década de 70, taxas mais elevadas de crescimento. O Estado de São Paulo apresentou uma taxa de 0,82% ao ano no período 1996/2000 e a Baixada Santista de 1,21% ao ano conforme o **Quadro/Tabela 06**. Já quando comparada com a Região Metropolitana de São Paulo, apresentou comportamento semelhante: nos períodos 1980/91 e 1991/96, as duas regiões tiveram taxas declinantes, voltando a crescer no período 1996/2000.

Quadro/Tabela 06

BRASIL. ESTADO DE SÃO PAULO, RMBS E MUNICÍPIO DE SANTOS - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE: 1950 - 1960 - 1980 - 1991 - 1996 - 2000

Regiões	População Residente							TGCA(%)				
	1950(1)	1960	1970	1980	1991	1996	2000	1950/60	1960/70	1970/80	1980/91	1991/96
Brasil	51 944 397	70 070 457	93 139 037	119 002 706	146 825 475	157 079 573	169 799 170	3,04	2,89	2,48	2,12	1,38
São Paulo	9 134 423	12 809 231	17 771 948	25 040 712	31 588 925	34 120 886	37 032 403	3,44	3,33	3,49	3,35	1,58
RMBS	267 387	416 963	653 441	961 249	1 220 249	1 309 263	1 476 820	4,54	4,59	3,94	2,41	1,44
Santos	203 562	262 997	342 055	412 448	417 450	412 243	417 983	2,59	2,66	1,89	0,12	-0,25

Fonte: IBGE; Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, Contagem da População, 1996 e Censo Demográfico de 2000.

Elaboração: Emplasa, 2000.

(1) População presente.



A Baixada Santista está entre as Regiões Metropolitanas do Brasil que apresentaram as maiores taxas de crescimento (Norte/Nordeste Catarinense, Vitória, São Luís e Belém), com exceção da Região Metropolitana de Florianópolis, cuja taxa foi de 8,93% ao ano (1996/2000), como mostra o **Quadro/ Tabela 07**.

A população da RMBS passou de 653 441 residentes, em 1970, para 1 476 820, em 2000 como apresenta o **Quadro/Tabela 08**. No período 1970/80, registrou uma TGCA de 3,94% ao ano, passando a apresentar taxas decrescentes (2,19% em 1980/91 e 1,44% em 1991/96) e aumento significativo no período 1996/2000 (3,06%).

Quadro/Tabela 07

REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE 1996 - 2000

Regiões Metropolitanas	População Residente		Incremento 1996/2000	TGCA(%) 1996/2000	Participação Percentual			
	1996	2000			RM - Estado		RM - País	
					1996	2000	1996	2000
Belém	1 574 487	1 795 536	14,0	3,33	28,3	29,0	0,9	1,1
Fortaleza	2 582 820	2 984 689	10,1	2,43	36,2	40,2	1,6	1,8
Recife	3 087 967	3 337 565	7,9	1,92	41,0	42,1	2,0	2,0
Salvador	2 709 084	3 021 572	11,4	2,74	21,0	23,1	1,7	1,8
Belo Horizonte	3 803 249	4 819 288	11,5	2,76	21,8	26,9	2,3	2,8
Vitória	1 182 354	1 425 587	13,0	3,11	41,0	46,0	0,7	0,8
Rio de Janeiro	10 192 097	10 894 156	6,7	1,63	76,6	75,7	6,7	6,4
Curitiba	2 425 361	2 726 566	12,1	2,89	24,3	28,5	1,4	1,6
Porto Alegre	3 246 869	3 658 376	8,0	1,95	33,1	36,0	2,1	2,2
São Paulo	16 583 234	17 878 703	7,5	1,83	48,9	48,3	10,5	10,5
Baixada Santista	1 309 263	1 476 820	12,6	3,02	4,4	4,0	1,0	0,9
Campinas	2 090 425	2 338 148	11,6	2,78	5,9	6,3	1,3	1,4
São Luís ⁽¹⁾	941 431	1 070 688	13,4	3,20	17,4	18,9	0,6	0,6
Natal ⁽¹⁾	921 491	1 043 321	12,7	3,04	34,7	37,6	0,6	0,6
Florianópolis ⁽¹⁾	579 808	816 315	19,6	4,59	11,4	15,2	0,4	0,5
Vale do Itajaí ⁽¹⁾	433 162	538 846	11,3	2,71	8,5	10,1	0,3	0,3
Norte/Nordeste Catarinense	401 775	926 301	12,9	3,08	7,9	17,3	0,2	0,5

Fonte: IBGE, Contagem da População, 1996 e Censo Demográfico: 2000.

(1) Regiões Metropolitanas instituídas após 1996.

Elaboração: Emplasa, 2000.

**Quadro/Tabela 08**

RMBS

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE, POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS:
1980 - 1991 - 1996 - 2000 (em %)

Municípios	1980			1991			1996			2000		
	Urbana	Rural	Total									
Bertioga	89,2	10,8	100	98,6	1,4	100	95,1	4,9	100	97,1	2,9	100
Cubatão	99,6	0,4	100	99,5	0,5	100	99,4	0,6	100	99,4	0,6	100
Guarujá	100,0	-	100	100,0	-	100	100,0	-	100	100	-	100
Itanhaém	95,3	4,7	100	97,3	2,7	100	98,8	1,2	100	98,8	1,2	100
Mongaguá	99,0	1,0	100	99,4	0,6	100	99,6	0,4	100	99,6	0,4	100
Peruíbe	92,6	7,4	100	95,5	4,5	100	97,3	2,7	100	97,9	2,1	100
Praia Grande	100,0	-	100	100,0	-	100	100,0	-	100	100	-	100
Santos	99,6	0,4	100	99,6	0,4	100	99,6	0,4	100	99,5	0,5	100
São Vicente	99,9	0,1	100	99,9	0,1	100	99,9	0,1	100	100	0,0	100
RMBS	99,5	0,5	100	99,6	0,4	100	99,6	0,4	100	99,6	0,4	100

Fonte: IBGE; Censos Demográficos de 1980 e 1991, Contagem da População, 1996 e Censo Demográfico de 2000.

Elaboração: Emplasa, 2000.

Os municípios da Região apresentavam uma população eminentemente urbana já na década de 70, conforme mostram os dados do **Quadro/Tabela 09**. De acordo com as informações dos Censos Demográficos de 1970, 1980, 1996 e 2000, as populações dos nove municípios que integram a Baixada Santista apresentaram o seguinte comportamento:

- **Bertioga** - TGCA de 8,33% (1991/96), quase dobrando no período 1996/2000 (15,29%); a população passou de 11 473 residentes em 1991 (ano de sua emancipação de Santos) para 30 039 no ano 2000;
- **Cubatão** - crescimento de 4,44% ao ano em 1970/80, decrescendo para 1,35% em 1991/96, com pequeno aumento no período 1996/2000 (2,73%); a população passou de 50 906 residentes em 1970, para 108 309 no ano 2000;
- **Guarujá** - 4,86% ao ano em 1970/80, com taxas decrescentes em 1980/91 (3,05%) e 1991/96 (1,52%), voltando a crescer no período 1996/2000 (4%); a população saltou de 94 021 residentes em 1970 (14,4% do total regional) para 264 812 em 2000 (17,9% do total regional);
- **Itanhaém** - taxa alta de crescimento em 1970/80 de 6,58% ao ano e decréscimo nos períodos de 1980/81 (4,82%) e 1991/96 (4,8%), voltando a crescer no período 1996/2000 (5,54%); a população passou de 14 515 residentes em 1970 para 71 995 em 2000;
- **Mongaguá** - taxas praticamente estáveis nos períodos analisados (6,65% ao ano em 1970/80 e 6,71 % em 1996/2000); a população passou de 5 214 residentes, em 1970, para 35 098 no ano 2000;



- **Peruíbe** - taxa de 10,2% ao ano no período 1970/80, decrescendo nos períodos posteriores e chegando a 5,59% ao ano no período 1996/2000; registrou uma população de 6 966 residentes em 1970 e de 51 451 em 2000;
- **Praia Grande** - TGCA no período 1970/80 elevada, se comparada às de outros municípios da Região nessa década, seguindo o mesmo comportamento da maioria deles para o restante dos períodos considerados, revelando queda nas taxas de crescimento nos períodos 1980/81 e 1991/96 e aumento em 1996/2000; a população passou de 19 704 residentes em 1970 (3% do total da Região) para 193 582 no ano de 2000 (13% do total regional);
- **Santos** - taxas de crescimento geométrico de 1,89% ao ano em 1970/80, decrescendo no decorrer dos períodos 1980/91 (0,11%) a 1992/96 (-0,25%), voltando ao patamar positivo no período 1996/2000 (0,35% ao ano), o que permite constatar uma quase estagnação de sua população; em 1970, a população desse município (342 057 residentes) representava mais da metade do total da Região (52,3%), perdendo posição ao longo do tempo e chegando a corresponder a 28,3% do total regional em 2000 (417 983);
- **São Vicente** - taxa de 5,18% ao ano no período 1970/80, com quedas nos períodos 1980/91 (3,05% ao ano) e 1991/96 (0,81%), voltando a crescer em 1996/2000 (2,08% ao ano); a população saltou de 116 485 residentes em 1970 (17,8% do total regional) para 303 551 em 2000 (20,6% do total da Região).

Quadro/Tabela 09

RMBS

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS: 1970 - 1980 - 1991 - 1996 - 2000

Municípios	1970		1980		1991		1996		2000		TGCA(%)			
	N ^{os} Abs.	%	1970/80	1980/91	1991/96	1996/00								
Bertioga	3 573	0,5	4 233	0,4	11 473	0,9	17 002	1,3	30 039	2,0	1,71	9,49	8,33	15,29
Cubatão	50 906	7,8	78 630	8,2	91 136	7,5	97 257	7,4	108 309	7,3	4,44	1,35	1,33	2,73
Guarujá	94 021	14,4	151 127	15,7	210 207	17,2	226 365	17,3	264 812	17,9	4,86	3,05	1,52	4,00
Itanhaém	14 515	2,2	27 464	2,9	46 074	3,8	58 017	4,4	71 995	4,9	6,58	4,82	4,80	5,54
Mongaguá	5 214	0,8	9 927	1,0	19 026	1,6	27 065	2,1	35 098	2,4	6,65	6,09	7,43	6,71
Peruíbe	6 966	1,1	18 407	1,9	32 773	2,7	41 398	3,2	51 451	3,5	10,20	5,98	4,87	5,59
Praia Grande	19 704	3,0	66 011	6,9	123 492	10,1	150 388	11,5	191 811	13,1	12,85	5,88	4,09	6,27
Santos	342 057	52,3	412 448	42,9	417 450	34,2	412 243	31,5	417 983	28,3	1,89	0,11	-0,25	0,33
São Vicente	116 485	17,8	193 002	20,1	268 618	22,0	279 528	21,4	303 551	20,6	5,18	3,05	0,81	2,08
TOTAL	653 441	100,0	961 249	100,0	1 220 249	100,0	1 309 263	100,0	1 476 820	100,0	3,94	2,19	1,44	3,06

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, Contagem da População, 1996, Censo Demográfico de 2000.

Elaboração: Emplasa, 2000.

Com relação à participação da população no total da Região, os municípios apresentaram percentuais que vêm declinando no período 1980/2000. São Vicente, Guarujá e Praia Grande apresentaram incremento sistemático de suas participações. A população de São Vicente,



que era responsável por 17,8% do total regional em 1970, passou a responder por 20,6% em 2000, enquanto no Guarujá, essa participação passou de 14,4% para 17,9% e, em Praia Grande, de 3% para 13,1% no mesmo período. Diferentemente de outros municípios, em Santos essa participação vem decrescendo: em 1970, a população residente representava mais da metade (52,3%) do total da Região Metropolitana, perdendo, ao longo do tempo, essa posição e chegando em 2000 a 28,3% do total regional de 1 474 820 habitantes.

Estudo realizado pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) / Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) sobre emprego e desemprego na Baixada Santista, mostra, no item Demografia, que houve um transbordamento da população de Santos e São Vicente para Guarujá e Praia Grande e destes em direção aos municípios contíguos de Bertioga e Mongaguá, concretizando uma forte conurbação entre eles, que se apresentam como uma mancha urbana linear limitada fisicamente, de um lado, pela Serra do Mar, e de outro, pelo Oceano Atlântico.

A análise do crescimento populacional no período 1970/80, a partir dos componentes migratório e vegetativo, mostra que o primeiro foi mais significativo e definiu a composição demográfica nos municípios de Peruíbe e Praia Grande, demonstrado no **Quadro/Tabela 10**. Neste último, o componente migratório foi de 212,9%, enquanto o vegetativo participou apenas com 22,1% do incremento total da população. No de Peruíbe, o componente migratório foi de 130,2% e o vegetativo de 34%.

O grande fluxo migratório ocorrido em Peruíbe pode ser explicado por alguns fatores: sua localização distante dos núcleos urbanos mais consolidados da Região, que veio colocar a necessidade do desenvolvimento de atividades próprias, principalmente as de serviços e infra-estrutura, atraindo significativo contingente de população à procura de emprego e vindo a se constituir em um subnúcleo quase que independente das funções polarizadas por Santos e outros municípios do litoral.

O incremento populacional devido ao saldo migratório em São Vicente, Mongaguá e Itanhaém pode ser explicado pela grande expansão do turismo e lazer na Baixada, que desenvolveu setores de apoio para a população residente, bem como para a flutuante que frequenta a Região.

O município de Santos destaca-se dos demais da Região, porque já no período 1970/80 apresentava saldo vegetativo de 18% e migratório com participação de apenas 2,5%. O fluxo migratório para esse município no começo dos anos 70 é negativo. A intensa ocupação a partir dos anos 50, em função da grande oferta de empregos na indústria e no setor terciário e do *boom* imobiliário voltado para o turismo, consolidou o município, não oferecendo áreas de expansão para ocupação. Pode-se afirmar que essa situação levou à verticalização intensa na ocupação das praias sob a égide do turismo nos anos 50 e 60, esgotando-se na década de 60 suas perspectivas de ocupação futura. O crescimento populacional do município ficou praticamente limitado ao saldo vegetativo, com a expulsão das camadas de menor renda para São Vicente, Praia Grande e Cubatão, onde o preço da terra era mais baixo.

**Quadro/Tabela 10**

RMBS

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO POR COMPONENTE DEMOGRÁFICO E CONTRIBUIÇÃO EM RELAÇÃO AO INÍCIO DE CADA PERÍODO
1980/70, 1991/80 e 1996/91

Municípios	Componentes do Crescimento da População e Contribuição em %															
	1980/70						1991/80						1996/91			
	Saldo Vegetativo	%	Saldo Migratório	%	Incremento Absoluto	%	Saldo Vegetativo	%	Saldo Migratório	%	Incremento Absoluto	%	Saldo Vegetativo	%	Saldo Migratório	%
Bertioga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 006	8,8	4 523	26,6
Cubatão	16 200	31,8	11 524	22,6	27 724	54,4	22 341	28,4	-9 865	-12,5	12 506	15,9	7 568	8,3	-1 447	-1,6
Guarujá	30 154	32,1	26 952	28,6	57 106	60,7	45 406	30,0	13 674	9,0	59 080	39,0	17 700	8,4	-1 542	-0,7
Itanhaém	4 670	32,2	8 279	57,0	12 949	89,2	8 474	30,9	10 136	36,9	18 610	67,8	3 548	7,7	8 395	18,2
Mongaguá	1 216	23,3	3 497	67,1	4 713	90,4	2 678	27,0	6 421	64,7	9 099	91,7	1 175	6,2	6 865	36,1
Peruíbe	2 370	34,0	9 071	130,2	11 441	164,2	5 618	30,5	8 748	47,5	14 366	78,0	2 769	8,4	5 856	17,9
Pr. Grande	4 353	22,1	41 954	212,9	46 307	235,0	16 079	24,4	41 402	62,7	57 481	87,1	8 340	6,8	18 556	15,0
Santos	62 386	18,0	8 665	2,5	71 051	20,5	57 532	13,8	-45 290	-10,9	12 242	2,9	10 441	2,5	-15 648	-3,7
São Vicente	30 689	26,3	45 828	39,3	76 517	65,6	47 879	24,8	27 737	14,4	75 616	39,2	17 678	6,6	-6 768	-2,5
TOTAL	152 038	23,3	155 770	23,8	307 808	47,1	206 007	21,4	52 993	5,5	259 000	26,9	71 139	5,8	18 789	1,5

Fonte: Sumário de Dados da Região Metropolitana da Baixada Santista - Emplasa, 1996.

(1) Até 1991 Bertioga pertencia ao município de Santos.

Elaborado pelo IPT/DEES - 1998

Diferentemente de Santos, na maioria dos municípios da Baixada Santista, no período 1970/80, o movimento migratório foi responsável pelas altas taxas (TGCAs) apresentadas.

A desaceleração no ritmo de crescimento populacional teve início na década de 80 e pode ser explicada, como mais adiante é exposto, pela recessão econômica, que interferiu diretamente na migração, diminuindo o número de pessoas que se deslocavam para a Baixada Santista em busca de emprego nos anos 80 e começo dos 90. Essa tendência na queda populacional pode ser demonstrada pelos índices do componente migratório nos períodos 1991/80 e 1991/96. A Região apresentou um saldo migratório de 23,8% no período 1980/70, passando para 5,5% em 1991/80 e 1,5% em 1991/96 (**Quadro/Tabela 10**) segundo Sumário de Dados da RMBS - (Emplasa 1996). Vale ressaltar que os municípios de Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe, durante o período, 1970/2000, apresentaram saldos migratórios superiores ao saldo vegetativo, tendo na fase 1991/96 despontado o Município de Bertioga, recém-emancipado, com esse mesmo perfil. O baixo preço da terra pode ter sido um dos fatores que mantiveram o fluxo migratório de população de baixa renda; o número de pessoas que freqüentam as praias de Bertioga em temporada, bem maior do que o que ocorre a outras praias do litoral, pode ser, também, fato significativo.



A população flutuante representa um contingente expressivo em determinados períodos do ano, chegando a atingir, no verão e Carnaval, mais que o dobro da população residente, e três vezes e meia o volume desta em alguns municípios, como Praia Grande e Itanhaém.

Segundo dados referentes à população flutuante em 1995, Praia Grande recebeu no Carnaval 516 900 pessoas; no verão, quase o mesmo número de sua população residente, que era de 150 388 habitantes, conforme mostra o **Quadro/Tabela 11**.

Quadro/Tabela 11

RMBS

POPULAÇÃO FIXA RESIDENTE E PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE - 1995-1996-2000

Municípios	População Fixa 1996	População Flutuante ¹			2000
		1995			
		Verão	Carnaval	Resto do Ano	
Bertioga	17 002	40 000	70 000	12 000	200 000
Cubatão	97 257	-	-	-	-
Guarujá	226 365	110 000	300 000	31 200	740 000
Itanhaém	58 017	45 000	130 000	12 000	220 000
Mongaguá	27 065	22 000	101 000	2 000	135 500
Peruíbe	41 398	32 000	88 000	8 000	300 000
Praia Grande	150 388	140 000	516 900	35 000	1 500 000
Santos	412 243	115 000	350 000	28 000	412 000
São Vicente	279 528	110 000	231 000	27 600	600 000
TOTAL	1 309 263	614 000	1 786 900	155 800	4 1007 500

Fonte : IBGE - Contagem da População, 1996 e Sumário de Dados da Baixada Santista 2002.

Sabesp - Programa de Investimentos em Saneamento Básico da Baixada Santista - 1997 (estimativa para 1995).

(1) População de Projeto=População Fixa+População Flutuante de Verão.

Elaborado pelo IPT/DEES - 1998.

É de se salientar que a população flutuante funciona como indutora de atividades de serviços nesses municípios e contribui para o aumento de empregos, mesmo temporários, configurando-se como chamariz a populações com menor poder aquisitivo e desempregados a se tornarem residentes, mantendo o saldo migratório positivo.

O número de turistas que se dirigem para a Baixada Santista é motivo permanente de preocupação em vista da falta, na Região, de infra-estrutura adequada para garantir seu atendimento. A falta de tratamento de esgoto, apesar dos investimentos feitos pelo Governo do Estado em Saneamento, faz aumentar ocorrência, em época de temporada, por exemplo, das doenças ligadas à pele, e outras mais graves, tais como a hepatite A.



O Governo do Estado de São Paulo tem feito expressivos investimentos em saneamento básico nos últimos oito anos.

O aumento da demanda dos serviços de infra-estrutura e sociais (água, tratamento de esgoto, saúde, serviços de alimentação, hospedagem, etc.) impõe a necessidade de redimensionar seus sistemas e buscar recursos financeiros para atendimento à demanda adicional. Acresce que a população flutuante - caracterizada como de média e, principalmente, baixa renda - não gera, nos locais onde o fluxo de turistas é maior (Praia Grande, Itanhaém e Mongaguá), grande retorno financeiro para os municípios. Mesmo a população de fins de semana, durante o ano todo, representa, no máximo, 23% do total dos residentes, tornando as cidades, em grande medida, ociosas.

A informação mais desagregada sobre a distribuição da população por faixa etária fornecerá insumos para a formulação de hipóteses sobre o movimento migratório para fora dos limites da Região, bem como para a avaliação do peso do segmento da terceira idade em alguns municípios.

Conforme mostram o **Quadro/Tabela 12** e o **Quadro/Tabela 13**, no período de 1980 a 1996, houve diminuição dos percentuais de participação nas faixas entre zero e nove anos em relação ao total da RMBS e aumento na faixa de 50 anos e mais. As outras faixas apresentaram aumento pouco significativo. Na faixa de 20 a 29 anos, houve, também, decréscimo no período, com percentuais que passaram de 19% ao ano, em 1980, para 17%, em 1996, conforme **Quadro/Tabela 14**.

Quadro/Tabela 12

RMBS

Evolução da População por Sexo, Segundo Faixas Etárias - 1980 e 1991

Faixa Etária	1980						1991					
	Homens		Mulheres		Total	%	Homens		Mulheres		Total	%
	nº abs.	%	nº abs.	%			nº abs.	%	nº abs.	%		
00 a 09 anos	106 967	22,3	104 056	21,5	211 023	22,0	121 867	20,4	117 965	19,0	239 832	19,6
10 a 19 anos	94 602	19,7	94 766	20,0	189 368	19,7	117 617	19,7	117 885	19,0	235 502	19,3
20 a 29 anos	96 354	20,0	91 736	19,0	188 090	19,5	108 893	18,3	109 440	17,5	218 333	17,9
30 a 39 anos	65 955	13,7	65 605	13,7	131 560	13,7	93 148	15,6	98 380	15,6	191 528	15,7
40 a 49 anos	49 792	10,4	49 697	10,3	99 489	10,4	64 108	10,7	68 402	11,0	132 510	10,9
50 a 59 anos	35 659	7,5	37 369	7,7	73 028	7,5	44 608	7,5	49 450	8,0	94 058	7,7
60 a 69 anos	19 621	4,1	23 027	4,7	42 648	4,5	30 405	5,0	36 399	5,9	66 804	5,5
70 e mais	11 013	2,3	15 030	3,1	26 043	2,7	16 774	2,8	24 908	4,0	41 682	3,4
Idade Ignorada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0	100,0										

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1980 e 1991, Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000.



Quadro/Tabela 13

RMBS

Evolução da População por Sexo, Segundo Faixas Etárias - 1996 e 2000

Faixa Etária	1996						2000					
	Homens		Mulheres		Total	%	Homens		Mulheres		Total	%
	nº abs.	%	nº abs.	%			nº abs.	%	nº abs.	%		
00 a 09 anos	113 689	17,8	109 298	16,3	222 987	17,0	128 276	17,9	123 802	16,3	252 078	17,1
10 a 19 anos	128 696	20,2	128 047	19,0	256 743	19,6	136 957	19,1	135 722	17,8	272 679	18,4
20 a 29 anos	114 238	17,9	114 682	17,1	228 920	17,6	128 724	18	132 714	17,4	261 439	17,7
30 a 39 anos	100 686	15,8	107 974	16,1	208 660	16,0	110 235	15,4	117 856	15,5	228 091	15,4
40 a 49 anos	76 954	12,0	82 871	12,4	159 825	12,2	89 788	12,6	98 157	12,9	187 945	12,8
50 a 59 anos	49 272	7,8	55 195	8,2	104 467	7,9	57 557	8,0	66 425	8,7	123 982	8,4
60 a 69 anos	33 542	5,2	41 241	6,2	74 783	5,7	37 750	5,2	47 159	6,2	84 909	5,8
70 e mais	20 200	3,1	29 770	4,5	49 970	3,8	26 004	3,6	39 694	5,3	65 698	4,5
Idade Ignorada	1 394	0,2	1 514	0,2	2 908	0,2						
Total	638 671	100,0	670 592	100,0	1 309 263	100,0	715 291	100,0	761 529	100,0	1 476 820	100,0

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1980 e 1991, Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000.

Quadro/Tabela 14

RMBS

Evolução da População Segundo Faixas Etárias -
1991/80 - 1996/91 e 2000/1996 - Taxas Verificadas

Faixa Etária	TGCA (%)		
	1991/80	1996/91	1996/2000
00 a 09 anos	1,15	-1,44	17,1
10 a 19 anos	1,98	1,74	18,4
20 a 29 anos	1,35	0,95	17,7
30 a 39 anos	3,43	1,72	15,4
40 a 49 anos	2,61	3,81	12,8
50 a 59 anos	2,3	2,12	8,4
60 a 69 anos	4,12	2,28	5,8
70 e mais	4,32	3,69	4,5
Total	2,17	1,42	

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1980 e 1991, Contagem da População 1996 e Censo Demográfico 2000.



A queda na faixa entre zero e nove anos, tendência verificada na maioria dos municípios da Região, pode ser explicada pelas melhores condições de acesso à saúde, queda da fecundidade em função do controle de natalidade e da inserção da mulher no mercado de trabalho. O aumento na faixa de 50 anos e mais pode ser explicado pelo aumento da expectativa de vida ao nascer.

Os municípios de Cubatão e Santos, no período de 1980 a 1996, acusaram perda na população na faixa entre 20 a 29 anos, tendo o primeiro registrado queda de 2,6%, passando para 1,3% no período seguinte (1991/96). A mesma tendência foi verificada no Município de Cubatão, no qual a população dessa faixa passou de 3,4% para 1,3%. Ao contrário de Santos e Cubatão, Bertioga apresentou aumento na população dessa mesma faixa, provavelmente por ter este município se emancipado em 1991 e pelo fato da população excedente do Município de Santos, já em 1980, ter sofrido um processo de expansão para suas áreas disponíveis, nas quais o preço de terra era mais reduzido.

Itanhaém e Praia Grande apresentaram pequeno acréscimo de população na faixa de 10 a 19 anos, no período de 1980 a 1996, confirmando as informações sobre o movimento migratório positivo no decorrer desse período, decorrente do turismo de baixa renda, já que essa população pode ser considerada como constituída de filhos de migrantes.

Os dados do Censo 2000 mostram que todos os municípios da Baixada Santista, à exceção de Santos, apresentaram aumento das taxas de crescimento (TGCA's) no período intercensitário.

6.2 O Desenvolvimento Econômico

O Município de Santos, cabeceira da RMBS, com sua sede urbana elevada em 26 de janeiro de 1838 de vila a cidade, começou, a partir de 1880, em função da crescente expansão da economia cafeeira paulista, a desenvolver atividades de armazenagem, de despacho aduaneiro, de exportação e importação, congregando, em perfil diversificado de ocupações, comissários, os exportadores banqueiros, e corretores da Bolsa de Valores, transformando-se em uma verdadeira praça comercial e financeira.

O tempo áureo do café deu novo impulso à cidade, tornando-a o maior porto exportador do produto e promovendo, ainda, o desenvolvimento de atividades terciárias, tais como agências bancárias e de câmbio, comércio varejista, construção civil e transportes ligados ao capital mercantil.

A reprodução do capital vinculado ao café possibilitou, até 1930, desdobramentos importantes no processo de urbanização das cidades da Baixada e, em maior grau, da cidade de Santos. A função de intermediação comercial exercida pelo porto contribuiu decisivamente para lhe imprimir feições urbanas próprias.



Com a implantação da Estrada de Ferro São Paulo Railway, que ligou Santos a São Paulo e depois a Jundiaí, em fins do século XIX e primeiros decênios do século XX, essa expansão possibilitou, também, o surgimento das primeiras indústrias nos ramos de papel, alimentos, bebidas, vestuário, etc.

As atividades vinculadas à exportação do café interferiram no processo de urbanização da cidade, criando a infra-estrutura necessária. Um programa sanitário foi concebido por Saturnino de Brito, tendo como meta construir canais de drenagem cortando a cidade de norte a sul (1910/12), para atender a uma população residente de 150 mil habitantes.

Em 1912, foi instalada, em Cubatão, a Usina Henry Borden, destinada à geração de energia elétrica para atender a demanda de MetrÓpole paulista. As suas instalações foram ampliadas em 1955.

Com a crise de 1929, as políticas do governo federal definiram um novo padrão de crescimento determinado pela produção industrial, o que propiciou o surgimento de outros produtos, tanto agrícolas como industriais, incluindo ainda o café, provocando novas demandas de serviços ao porto e ao setor terciário.

O desenvolvimento das atividades terciárias e secundárias, no final dos anos 40 e 50, impulsionou o crescimento da população. Segundo os Censos Demográficos, Santos registrava uma população de 158 998 habitantes em 1940, e de 203 562 habitantes em 1950. A população de Santos, São Vicente (incluindo o Município de Praia Grande), Cubatão e Guarujá era eminentemente urbana: 80% residindo em área urbana e apenas 15% em área rural.

Com a construção da Rodovia Anchieta, a partir de 1947, registrou-se um novo marco que veio alterar a configuração espacial e urbana da Baixada Santista. O Município de Santos, cujo dinamismo sempre estivera associado à atividade portuária, e, secundariamente, ao lazer e turismo, ganhou novo impulso com o vetor turístico, transformando-se em um pólo desses segmentos, passando a atender a demandas da MetrÓpole e do interior do Estado de São Paulo.

Esse novo impulso favoreceu também a Baixada Santista como um todo, com um desenho urbano mais nítido, caracterizando-se como pólo de lazer do Estado, com desdobramentos sem precedentes no setor terciário.

Do ponto de vista industrial, a cidade de Santos respondia, nos fins dos anos 40, por 80% do valor da produção industrial, 99% do movimento global do comércio, e 88% dos serviços, da Região.

Esse processo econômico foi acompanhado por mudanças aceleradas na urbanização. Entre 1940 e 1950, a taxa de urbanização de Santos atingia 98% e o Município de São Vicente já figurava como o segundo centro urbano da Baixada Santista.



Nesta época, Cubatão se emancipou de Santos e a industrialização se expandiu com a implantação de importantes ramos de bens intermediários (refinaria em Cubatão, entre 1953 e 1954, siderúrgico e de fertilizantes). Isso permitiu um salto qualitativo nas atividades econômicas, com oferta crescente de empregos, exigindo investimentos complementares.

A década de 50 foi particularmente importante para a Baixada Santista, uma vez que permitiu uma forte expansão econômica, a partir do efeito indutor propiciado pela implantação da Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão. Essa refinaria passou a fornecer matérias-primas para uma série de outras indústrias que ali se instalaram, como a Companhia Brasileira de Estireno (1957), Union Carbide, Companhia Petroquímica Brasileira (1958), entre outras.

Surgiu, então, uma rede de indústrias petroquímicas como fornecedoras de insumos para outras que viriam a se instalar na Região, criando uma cadeia produtiva fortemente integrada. A construção e funcionamento, em 1963, da Siderúrgica Paulista (Cosipa) e de indústrias do setor químico, como a Carbocloro e a Clorogil, em 1965 e 1966, contribuiu para acentuar o crescimento econômico da Região. Nessa época, Cubatão era responsável pela maior parte do valor da produção industrial da Baixada.

A indústria petroquímica veio inaugurar, no período 1956/ 60, governo de Juscelino Kubitschek, a era da industrialização pesada, com a adequação de suas instalações. Nessa época, o porto de Santos ganhou novas dimensões como instrumento de mercado para a América Latina.

O desenvolvimento industrial nos anos 50 alavancou, em consequência, novos empregos no setor industrial, assim como no terciário, provocando aumento de salários, além de promover o aumento das receitas públicas.

Com a implantação da indústria automobilística, na década de 60, as facilidades de deslocamento para a Baixada Santista permitiram, tanto aos de poder aquisitivo mais baixo como à classe média, o acesso ao litoral e a consolidação da tendência ao lazer de veraneio, incrementando o setor terciário e intensificando o emprego.

Nas décadas de 60 e 70, o aumento do número de pessoas migrando para os Municípios de Santos e São Vicente impulsionou o setor imobiliário, provocando, nos anos 70 e 80, a urbanização em tecidos urbanos já saturados, que passavam a exigir mudanças nos padrões de ocupação e medidas preventivas sociais e econômicas.

Cubatão, Santos, Guarujá e São Vicente, segundo os Censos de 60 e 70, concentravam a maior parte das atividades industriais, comerciais e de serviços. Entre eles, Santos continuava se destacando, apresentando as maiores taxas de densidade demográfica e de urbanização (esta juntamente com São Vicente) e a maior e melhor rede de equipamentos sociais e urbanos do litoral.



Na década de 70, o crescimento demográfico apresentou tendência à intensificação do seu ritmo nos núcleos próximos ao pólo regional (Santos e São Vicente). Nesse período, observou-se, segundo dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados Estatísticos - Seade, uma mudança na direção dos fluxos migratórios de Santos para Praia Grande e Guarujá, acelerando os seus processos de expansão física e ocupação urbana.

Para Cubatão, essa década representou também um período importante para a consolidação do seu espaço urbano, reflexo do seu perfil industrial. Entre 1970 e 1975, período do governo Geisel (II Plano Nacional de Desenvolvimento - PND-1974), esse município ainda recebeu indústrias de grande porte, como a Liquid Carbonic e a Ultrafertil (1970), Engector (1971/73), a Indústria Agropecuária IAP e a Petrocoque (1975).

Nesse contexto, Santos e São Vicente consolidaram seus setores terciários. As demandas crescentes de habitação para lazer, serviços e comércio ocorreram com tal intensidade que Santos, no final dos anos 60, encontrava-se com fenômenos de saturação urbana, que viriam a propiciar a alteração dos padrões demográficos, econômicos sociais nos anos 70 e 80.

Nas duas últimas décadas, a Baixada Santista adquiriu contornos mais nítidos no desempenho de suas funções como centro urbano polarizador da região do litoral como um todo, introduzindo mudanças substanciais nas dinâmicas econômica e urbana dos municípios circunscritos.

Paralelamente a esse expressivo crescimento econômico regional, teve início um processo de crescimento populacional sem precedentes, com a ocupação atingindo morros e encostas de grande fragilidade ambiental, colocando em risco os grandes projetos de turismo para o litoral e provocando a deterioração das condições de vida e do meio ambiente, em consequência também, do lançamento massivo de poluentes industriais.

A implantação, nos anos 60 e 70, das rodovias Rio - Santos (BR-116) e Imigrantes (SP-160), veio adensar ainda mais a ocupação urbana em toda a faixa litorânea. Nesse período, Guarujá concentrava uma população de classes de médias e altas rendas. São Vicente e Santos, onde se destacavam as atividades portuárias e de serviços e uma população de renda mais baixa, na média, abrigavam a maior parte da população residente em toda a Baixada Santista, deslocando-se o turismo de nível econômico menos elevado para Praia Grande e Mongaguá.

O setor terciário se expandiu intensamente, em particular nos anos 70, quando sua participação no total do valor agregado do setor passou dos 4,8% do início dos anos 80, contra 3,7% nos anos 70. Cabe salientar que o setor terciário na Baixada Santista sempre teve sua dinâmica associada às atividades portuárias diretas e indiretas, ao suporte de serviços, à sua grande aglomeração humana e às atividades turísticas aliadas à demanda de lazer das camadas médias urbanas oriundas da Grande São Paulo e, mais recentemente, do interior paulista, cujo fluxo aumentou a partir da década de 60.



A expansão econômica do Estado de São Paulo e sua diversificação fizeram com que o porto de Santos passasse por profundas transformações, o que lhe permitiu tornar-se o maior concentrador de cargas comerciais do País, bem como introduzir a diversificação conseqüente da construção de terminais específicos. Além disso, o porto atendia a outras localidades de fora do Estado, principalmente de Minas Gerais, Paraná e Centro Oeste do País.

A partir da segunda metade dos anos 70 e primeira década de 80, o interior paulista passou a apresentar considerável expansão dos produtos agrícolas e industriais exportáveis, de produção energética (álcool e refino de petróleo) e a implantação de novos setores industriais de alta tecnologia, o que veio impulsionar o novo processo de expansão das demandas portuárias e turísticas, concentradas em grande parte na Baixada Santista.

Diferentemente das décadas anteriores, sobretudo dos anos 70, quando se assistiu a uma contínua e forte expansão das atividades industriais, na década de 80, apesar da melhoria da infra-estrutura viária com as rodovias Imigrantes, Mogi-Bertioga, e reformulação da Pedro Taques, o desenvolvimento industrial não apresentou a mesma dinâmica, devido aos impactos econômicos negativos da crise e da política econômica recessiva instaurada no País. Tem sido apontado por especialistas em economia que o processo de recessão ou estagnação que atingiu o Estado de São Paulo e todo o território nacional, em especial o setor secundário (indústrias de transformação), foi reflexo de uma elevação nas taxas de juros internacionais, visto que o Brasil já acumulava, desde a década anterior, uma vultosa dívida externa, agravando ainda mais a crise cambial.

Independentemente das causas que sejam apontadas, e confirmadas ou não, o certo é que, como reflexo da crise na economia paulista, a Baixada Santista sofreu sensível arrefecimento do crescimento, com a ausência de novos investimentos. Ela afetou mais diretamente o parque industrial de Cubatão. Como se tratavam de indústrias de base mais tradicionais, elas tiveram que efetuar algumas modificações no seu processo de produção para acompanhar o desenvolvimento tecnológico. Inicialmente, foi feito um novo arranjo das indústrias, com o objetivo de reduzir os custos, e intensificar a terceirização da mão-de-obra, o que provocou um "enxugamento" da oferta de empregos.

Devido ao problema do alto grau de poluição ambiental concentrada, Cubatão, apesar da excelente localização do pólo petroquímico, perdeu negócios devido a campanhas realizadas contra os lançamentos de poluentes das indústrias ali localizadas, passando os investimentos a serem deslocados gradualmente para outras regiões do País (Bahia e Rio Grande do Sul) e do Estado de São Paulo (Paulínia e São José dos Campos).

Apesar da crise econômica dos anos 80 e da contenção industrial de Cubatão, decorrentes de medidas restritivas ao funcionamento de indústrias poluidoras, a dinâmica do setor terciário na Região, segundo dados do Censo Industrial de 1980, teve sua participação relativa



aumentada no valor adicionado total do Estado, de 4,8%, registrados em 1980, para 5%, em 1988.

Vários fatores contribuíram para isso: a maturação dos investimentos industriais concentrados em Cubatão, que possibilitaram a continuidade da expansão dos serviços complementares, a expansão do turismo e lazer em direção ao Guarujá, ao sul e à Praia Grande, exigindo fortes investimentos públicos e, por último, a enorme expansão do movimento de cargas do porto de Santos. Na segunda metade da década de 80, o porto se modernizou, ampliou suas instalações e deu início ao processo de privatização. No entanto, enfrentou um problema grave que está causando seu relativo esvaziamento: o de tarifas consideradas caras em relação a outros portos do País.

Entre 1970 e 1980, Santos, face a um movimento de desconcentração regional, perdeu peso relativo como pólo regional. Perdeu posição no atacado porque parte dos municípios da Região começaram a se abastecer na Região Metropolitana de São Paulo, aproveitando a melhoria nas ligações rodoviárias. Assim, a abertura da Rodovia dos Imigrantes, seus prolongamentos para a Praia Grande e Guarujá, e a sua interligação com a Rodovia Pedro Taques, contribuíram substancialmente para reduzir a área de influência de Santos.

Além disso, os serviços locais de saúde tiveram sua demanda sofisticada desviada para o Planalto e as melhorias no sistema de telecomunicações deslocaram, progressivamente, as atividades de intermediação comercial para São Paulo. Ademais, a alteração das rotas turísticas, provocadas, tanto, pelo esgotamento do tecido urbano santista, quanto pela melhor acessibilidade para outras praias, orientou a expansão urbana e suas atividades correlatas para essas localidades.

Em conseqüência, o poder polarizador de Santos, além de ter declinado, passou a se exercer sobre uma população pobre, sendo evidente que o seu setor terciário não se destaca, atualmente, pela modernização ou inovação.

As articulações que se estabelecem, atualmente, entre os municípios litorâneos, estão além da conurbação física, mas, curiosamente, ainda não determinam por si só um processo de metropolização. Ao contrário, as cidades mantêm um conjunto relativamente independente de atividades. O núcleo central de Santos, submetido à concorrência com a Metrópole paulista, ainda não diferenciou seu terciário, a fim de centralizar definitivamente os estímulos da economia regional.

Como quer que seja, e a despeito dos avanços e retrocessos incorridos ao longo de seu processo de desenvolvimento, a Baixada Santista se constitui, hoje, num dos maiores aglomerados urbanos do País. A integração física da malha urbana e a inter-relação econômica no espaço regional apontam para uma crescente interdependência entre os municípios. Praticamente, nenhum problema urbano relevante encontra solução isolada, no âmbito das Administrações locais, o que torna obrigatório o exercício do planejamento integrado regional, através de um processo permanente de atuação articulada entre diversos segmentos públicos, com a participação da sociedade metropolitana.



O movimento de turistas, entre 2000 e 2001, teve um aumento considerável; na última temporada, 4,5 milhões de veículos passaram pelo Sistema Anchieta - Imigrantes. A partir do funcionamento da segunda pista desta Rodovia e do Trecho Oeste do Rodoanel, em 2002, houve incremento significativo no número de viagens para a Região, em termos de pessoas e cargas.

Outro fator de extrema relevância que deverá influir no futuro do Porto de Santos é a Portaria nº 387, recentemente expedida pelo Ministério dos Transportes, que cria um Grupo de Trabalho para analisar sua regionalização.

6.3 A Funcionalidade da Região no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido, do Estado, do País e da Rede Mundial de Pólos Econômicos/Direcionais

De acordo com o que vêm apontando os estudos mais sistemáticos recentes sobre a rede urbana do Estado de São Paulo, aquilo que poderia ser chamado de pólo metropolitano estadual se configura como um fenômeno de urbanização bastante singular, para o qual não é fácil encontrar-se paralelos ou similares, seja na rede urbana brasileira, seja nas redes de cidades do exterior.

O que mais imprime ao pólo paulista a marca dessa singularidade é o grau intenso e avançado que atingiu a formação de uma rede de relações funcionais de integração e complementaridade envolvendo o núcleo da aglomeração metropolitana paulista – Município de São Paulo e sua Região Metropolitana - e os espaços de irradiação do mesmo, nas direções Noroeste (áreas de Jundiaí e Campinas), Oeste (áreas de Sorocaba), Leste (áreas do Vale do Paraíba), e Sudeste (áreas da Baixada Santista). Na verdade, a complementação funcional entre o núcleo metropolitano e suas áreas envolventes já vinha prefigurada desde a implantação das nucleações iniciais de povoamento e apropriação do espaço econômico de São Paulo na época do pós-descobrimento, com a relativamente rápida instalação do núcleo paulistano no Planalto, uma vez assentado o núcleo de acesso ao subcontinente brasileiro, e de interligação deste com a metrópole portuguesa, constituído pela combinação dos assentamentos de São Vicente e Santos. Como bem destacaram expoentes da escola geográfica paulista, a constituição de um “binário” urbano formado por um núcleo principal, assentado em altiplano, e núcleos litorâneos, é quase que excepcional na rede urbana latino-americana, cujos assentamentos principais do período colonial, que viriam a converter-se em capitais e, em certos casos, em metrópoles, tenderam sempre, a dar-se no litoral, provendo daí, diretamente, as bases para as ligações com os centros metropolitanos europeus de colonização e para os processos de penetração e apropriação econômica dos espaços interiores do continente. É esse o caso da maior parte das metrópoles brasileiras como Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Porto Alegre, e de capitais sul-americanas como Buenos Aires, Montevideú, Lima/Callao.



O pólo paulista, formado pelo “binário” urbano São Paulo/Santos, só encontra similar, de fato, nas formações de Curitiba/Paranaguá e Caracas/La Guaira, em todos os quais as funções direcionais de administração e comando do espaço interior ficaram concentradas no núcleo de planalto (São Paulo, Curitiba, Caracas), enquanto as de suporte logístico à exportação e importação e de interligação aos centros direcionais externos se localizavam nos núcleos costeiros (Paranaguá, Santos, La Guaira). O fato inconteste de que a configuração peculiar do relevo dos sítios desses “binários” deva ter tido papel determinante em sua constituição não requer maiores abordagens para os fins do presente Plano. O que mais importa na compreensão das relações da Baixada Santista com o CME é a percepção de que os fenômenos de integração e complementação interregional entre o pólo de São Paulo e suas regiões de entorno vieram a ser sucessivamente reciclados, ao longo dos diversos períodos econômicos pelos quais passou o País, com seus reflexos e manifestações peculiares no domínio paulista sul/oriental.

Consolidado como pólo de comando e suporte no processo de povoamento e apropriação do espaço econômico do Centro/Sudeste do País, o núcleo de São Paulo teve sua posição reconhecida institucionalmente, tornando-se capital de província no período imperial, e capital de Estado já no período republicano, ao tempo em se convertia, quando da emergência da produção cafeeira como hegemônica na economia do Estado e nacional, em grande entreposto logístico e comercial ligado ao circuito exportador/importador daquela produção.

Da posição econômico/funcional assim consolidada, a capital converteu-se em centro industrial de peso crescente na economia do País, afirmando-se nessa condição a cada surto de aceleração do setor secundário: início do séc. XX; década de 30; II Pós-Guerra; período desenvolvimentista 1950/64; período de desenvolvimento acelerado sob comando autoritário 1968/83.

Com sua estrutura econômica apoiada na função entreposto/ pólo comercial e de serviços, e na produção industrial, o Município de São Paulo converteu-se de forma acelerada numa grande cidade inicialmente, e numa cabeceira de metrópole logo na seqüência, à medida em que suas atividades produtivas e de suporte passavam a se disseminar por um número crescente de municípios vizinhos (região do ABC expandido; pólos de Osasco e arredores; Guarulhos e região circundante; Mogi das Cruzes e outras áreas a Leste da capital).

Ao longo desse processo de conversão de um pequeno núcleo urbano em metrópole mundial, o pólo de São Paulo, foi, sempre, secundado funcionalmente por Santos, após por Cubatão e São Vicente, e, por fim, pela Baixada Santista em seu conjunto. De início circunscritas à função portuária e ao desempenho de atividades associadas ou induzidas pelo comércio de exportação/importação, o perfil funcional de Santos foi logo acompanhado pela inserção de Cubatão no circuito do provimento energético regional, com a criação do sistema Billings/Henry Borden.

A emergência da função de veraneio ligada basicamente à existência das praias da Ilha de São Vicente, de início propiciou a diversificação do perfil funcional de Santos, irradiando-se,



no momento seguinte, para áreas de Guarujá, São Vicente e Bertioga. A esse surto, num primeiro momento, esteve associada à atividade turística, a qual propiciou a instalação, na área, de um parque de hotelaria de padrão elevado, acompanhado, por um breve período, na década de 40, pela atividade do jogo legal, originando a instalação de cassinos que marcaram época no ambiente social e econômico da Baixada.

Com a expansão da atividade de veraneio voltada ao mercado metropolitano, baseada na oferta constituída pela “segunda moradia” (residências uni ou multifamiliares adquiridas pelos usuários), profundas alterações foram sendo introduzidas na configuração urbanística da Baixada. Por um lado, nas áreas mais cênicas e equipadas, de extensão limitada em face da peculiar conformação do sítio regional, prosperou a feitura de empreendimentos multifamiliares, com intenso processo de verticalização edilícia. Por outro lado, nas áreas mais periféricas a esse núcleo, deu-se a ocorrência de acelerado processo de parcelamento do solo para habilitação de residências unifamiliares. Com a evolução dos valores de mercado da terra urbana, em espaço de tempo relativamente curto, parte apreciável das áreas urbanizadas com vistas à moradia unifamiliar foi convertida ao uso multifamiliar, que, após predominar nas áreas de Santos, São Vicente e Guarujá, expandiu-se por Praia Grande, algumas áreas de Bertioga e áreas centrais dos demais municípios da Região.

Concomitantemente, emergia com vigor incomum a localização da indústria pesada de base, apoiada na implantação pioneira da Refinaria Presidente Bernardes e nas economias externas propiciadas pela proximidade da orla marítima, especializando-se o Município de Cubatão nessa função.

Configurado esse perfil multifuncional básico, a partir da década de 60 passaram a verificar-se na Baixada, como, de resto nas demais áreas de irradiação do pólo de São Paulo, os fenômenos de diversificação de perfil do parque de atividades instalado, com a proliferação das ofertas comerciais e de serviços, inclusive voltados ao mercado metropolitano como um todo, que atingiu níveis, até então inéditos, de integração.

Esse fenômeno foi potencializado pela disseminação para fora da Grande São Paulo de atividades sofisticadas ligadas à pesquisa científica/tecnológica, ao ensino superior, à produção industrial de bens de alto valor agregado e nível tecnológico avançado - a pesquisa em biotecnologia e informática, e a produção associada a esta na área de Campinas, a indústria aeronáutica/aeroviária à pesquisa aeroespacial no Vale do Paraíba, a indústria modernizada de bens tradicionais na área de Sorocaba - ao passo que se afirmavam, com alto poder de complementação funcional às atividades centrais do pólo, as ofertas de turismo e lazer das áreas do Litoral Norte, da Mantiqueira e do Circuito das Águas.

A combinação complexa desse conjunto de fatores acabou por mostrar-se altamente vantajosa para o pólo de São Paulo nas etapas mais recentes, quando se patenteou em nível mundial, o fenômeno da globalização. Com este, como é sabido, impulsionado pelo desenvolvimento tecnológico nos segmentos de informática, telecomunicações e transportes, tornou-se possível um reordenamento econômico da produção de bens e de sua colocação



junto a mercados, de nível planetário, com redes e cadeias extremamente complexas e interligadas de provimento de insumos e processos de montagem e distribuição que causaram mudanças estruturais na configuração geopolítica mundial.

O papel desempenhado anteriormente pelos recortes territoriais dos estados/nações que delimitavam também os mercados, nacionalmente consolidados, perdeu importância em face de uma organização econômica liderada pelos grandes conglomerados transnacionais, que passaram a conduzir seus negócios tirando o maior partido possível das ofertas de insumos, mão-de-obra, níveis de remuneração, garantias trabalhistas e previdenciárias, e economias externas, onde quer que estes fatores se localizassem. O impacto desse novo ordenamento repercutiu intensamente sobre as redes de cidades, que, de uma organização nacionalmente estabelecida, passaram a se articular em nível mundial. Nesse contexto, avultou o papel das metrópoles, que, por apresentarem as ofertas mais diversificadas e poderem ostentar padrões ajustados aos requisitos tecnológicos e organizacionais demandados pelo parque de negócios globalizado, converteram-se nos “*loci*” por excelência da atividade econômica.

São Paulo, como pólo metropolitano mais destacado do Estado, do País, do sub-continentes latino-americano, e do Hemisfério Sul, inseriu-se naturalmente no circuito mundial de metrópoles, passando a disputar nesse âmbito fortemente competitivo o desfrute das oportunidades criadas. Ao fazê-lo, porém, pôde utilizar, por necessidade, o complexo urbano/metropolitano gravitando ao seu redor, com o qual ganhou condições de potencializar sua competitividade. Esse fenômeno recolocou os padrões de integração/complementaridade entre a Grande São Paulo e suas regiões de entorno, bem como, conseqüentemente, o papel de cada uma dessas com respeito ao aglomerado central, e ao contexto mundial de sua inserção.

São Paulo, particularmente o Município que encabeça sua Região Metropolitana, acentuou suas funções direcionais, e de articulação econômica do domínio nacional ao circuito internacional das bolsas de valores e ativos; reconcentrou em seu território as sedes e pontos logísticos dos serviços de apoio aos negócios (jurídicos, de promoção e propaganda, de auditoria e contábeis, de consultoria e assessoria empresarial), tornando-se mais discretos, proporcionalmente, os setores da produção industrial e terciário tradicional; expandiu significativamente os segmentos complementares aos circuitos dos negócios (hotelaria, gastronomia, produção cultural e performática em geral); e, por fim, diversificou e absorveu padrões estabelecidos no exterior em sua produção imobiliária.

As áreas de Campinas e Vale do Paraíba consolidaram suas posições nos segmentos da produção industrial de alto nível tecnológico amparada em setores de pesquisa avançada propiciados por seus parques universitários, os quais conheceram expansão marcante. Essa, aliás, foi uma característica do processo verificado, com as principais concentrações satelitizadas em torno à Capital aumentando expressivamente suas ofertas no ensino superior.



Uma feição significativa dos processos de evolução do complexo metropolitano em seu estágio mais avançado foi a emergência de processos de comutação entre as diferentes unidades regionais, com a disseminação das ofertas de moradias pelas mesmas já não originadas e direcionadas singularmente, se não que abertas ao mercado metropolitano como um todo.

A RMBS, nesse contexto, segue desempenhando seu papel histórico de prover ao complexo metropolitano paulista seu porto principal, com as atividades e ofertas ao mesmo correlacionadas. Mantém com estabilidade as funções ligadas ao veraneio, que mostram ter superado em extensão e volume de negócios as de natureza precipuamente turística. No entanto, revelam-se estáveis as atividades para-turísticas ligadas ao veraneio, a exemplo da gastronomia, do entretenimento, e promoção de espetáculos de massa.

Afirmou-se, por outro lado, a função de provimento da moradia para mão-de-obra metropolitana, com forte expressão no setor Sudoeste, de Praia Grande a Mongaguá, e, mesmo, Itanhaém.

O parque industrial de base, outrora afetado negativamente pelas condições de poluição ambiental que provocou em seu primeiro estágio, após a introdução de uma série de medidas de aferição, controle e redução de emissões, mostra-se mais organicamente integrado à Região, mantendo sua posição líder na geração de produto e renda.

Já no que tange à pesquisa de base para a produção, a RMBS não logrou avanços equivalentes aos verificados nas áreas campineira e valeparaibana, a despeito de ter-se constituído na Região um parque de ensino superior com alcance metropolitano que permite seja o mesmo inserido na base econômica regional.

No presente estágio do reordenamento econômico mundial, a RMBS encontra seu espaço de inserção ainda essencialmente como pólo funcional complementar semi-especializado ao aglomerado principal do complexo metropolitano de São Paulo. Se é certo que o processo de globalização abre perspectivas de mercado ampliadas, ainda que demandatárias, para seu desfrute, de um permanente empenho no aumento da competitividade regional, parece igualmente certo que a RMBS, para acessar o quadro de oportunidades emergentes, dependerá, por espaço de tempo de determinação bastante incerta, de sua articulação com a cabeceira do complexo, e da liderança deste na abertura dos mercados e na integração mais plena da economia da Região no contexto mundial hegemônico.

6.4 A Base Físico/Territorial e Logística Para o Desenvolvimento da Região e seu Desempenho

O processo de desenvolvimento da RMBS, que se apoia estruturalmente na organização das forças econômicas e na disseminação, pelo corpo social dos benefícios obtidos na produção e na geração da renda, requer uma base de apoio físico/territorial e logística para as atividades



produtivas, a circulação de mercadorias e bens, a reprodução coletiva da força de trabalho e a conservação do meio ambiente e recursos naturais. Essa base é constituída pela própria extensão e qualificação do território regional, pelo assentamento urbano historicamente conformado sobre esse território pelas infra-estruturas que atendem à produção, à circulação de bens e pessoas, pelos serviços de atendimento à população e pelos recursos ambientais e naturais em geral. O território regional, que tem uma extensão total de 2 373 km², é constituído por uma parte continental e uma parte insular.

Esse território está compartimentado, do ponto de vista de seu uso, por assentamentos urbanos, áreas dedicadas à agricultura e à pecuária, áreas sem assentamento e sem qualquer aproveitamento produtivo que podem se comportar como elementos de estabilização da fisiografia e dos recursos ambientais e naturais em geral.

No que respeita à área de assentamento urbano, esta se apresenta qualificada diferenciadamente, segundo o perfil do uso e ocupação do solo verificado, sendo passíveis de distinção as categorias: áreas de concentração industrial; áreas dedicadas à infra-estrutura regional; áreas de base residencial especializadas; áreas de base residencial mista; áreas de predominância não residencial (concentrações comerciais e de serviços), áreas sem ocupação urbanizadas, áreas sem ocupação não-urbanizadas.

Quanto à infra-estrutura energética, a RMBS se conota como região produtora e importante espaço de distribuição. Tem em seu território a Usina Henry Borden e instalações de tubulação que a interligam as fontes de acumulação de água do Sistema Billings cuja capacidade presente é da ordem de 900 000 kw. Outrora importante e primordial equipamento de provimento do espaço metropolitano, esse Sistema perdeu importância na medida em que se foram implantando as demais unidades geradoras e sistemas de distribuição integrados do Centro/Sudeste do País (Furnas, Três Marias, unidades da bacia do rio Paraná). Com a expansão operada por meio desses sistemas, a função da usina Henry Borden foi modificada, passando a mesma a se constituir em importante elemento de sustentação de fator de carga do sistema integrado.

A localização da Refinaria Presidente Bernardes e suas conexões dutoviárias ao planalto e ao Terminal Marítimo Almirante Barroso - Tebar, em São Sebastião, ainda que não voltadas com exclusividade ao provimento energético, uma vez que, pelos diversificados produtos da refinação efetuada na Refinaria são alimentadas indústrias de produção de bens do ramo petroquímico, podem ser consideradas como integrantes do parque energético presente na Região; cabe também destacar o Terminal da Alemoa em Santos e o gasoduto no Campo de Anchova que adentra a RMBS por Praia Grande, passa por São Vicente, e chega na Refinaria.

A infra-estrutura de telecomunicações constitui um segundo campo da maior importância para o desempenho, pela RMBS, de suas funções, mormente na presente etapa do desenvolvimento regional, que envolve uma integração marcante com o núcleo polarizador do



complexo metropolitano paulista e com as áreas de conexão deste com os espaços mundiais da economia globalizada.

A infra-estrutura de saneamento básico é provida, em parte substancial, na Região, pela concessionária estadual Sabesp, que opera os sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

O sistema de drenagem da Região, que se constituiu, no passado, em fator de bloqueio ao seu desenvolvimento, principalmente no que tange à Ilha de São Vicente, recebeu melhoria histórica marcante, que figura nos anais do saneamento básico do Brasil como exemplo dos mais destacados, na forma de plano elaborado e implantado pelo engº Saturnino de Britto. Este plano, mais que resolver, em definitivo, os problemas sanitários que assolavam o Município de Santos até o início do séc. XX, na verdade, redesenhou o traçado urbanístico da cidade de Santos, delineando, com a abertura dos canais de drenagem e controle dos efeitos de marés, e o sistema viário reformulado em função desta, um dos assentamentos urbanos mais qualificados do País.

Os demais municípios da RBMS, que não chegaram a contar com problemas sanitários da gravidade dos presentes em Santos até a implantação da solução Saturnino de Britto, puderam organizar seus sistemas de drenagem progressivamente, sempre atendendo à peculiaridade fisiográfica do sítio regional que implica em cursos d'água de extensão relativamente pequena, descendo à vertente sul da Serra do Mar ortogonalmente ao eixo longitudinal desta, segundo linhas de declividade muito acentuada, e desaguando no mar após cruzar o território das baixadas litorâneas, nas quais as declividades se apresentam extremamente baixas, podendo dar origem a traçados fluviais meândricos e de alongadas inflexões de curso. Dentro das precauções e reservas de dimensionamento que essa conformação da rede impõe, os sistemas municipais acham-se, hoje, organizados, sendo a possibilidade de ocorrência de alagamentos e inundações reduzida, e confinada, mais, a situações pontuais que de grande escala.

No campo de infra-estrutura de transportes, estão presentes na RMBS os modais aeroviário, marítimo, ferroviário, dutoviário, funicular e rodoviário.

O primeiro desses tem expressão relativamente pequena, na área, resumindo-se, praticamente, à aviação militar sediada na Base Aérea de Santos e à aviação geral, que faz uso de pequenos campos de pouso e helipontos.

Entretanto, o Aeroporto Civil Metropolitano está em vias de instalação no local denominado Base Aérea do Guarujá; estudos também estão sendo realizados para a instalação de um aeroporto de caráter internacional no Município de Praia Grande, ao longo da Rodovia Pedro Taques, com ênfase no setor de cargas e complementar ao sistema de passageiros formado pelo binário Congonhas/Cumbica.



O modo marítimo, de importância estratégica funcional para a Região e o CME, marca profundamente a estrutura físico/espacial regional, o mercado de trabalho, e as integrações com os demais modais. As instalações fixas do modo têm suas unidades principais constituídas pelos terminais portuários de Santos e Vicente de Carvalho, distrito do município de Guarujá, e pelas instalações portuárias especializadas da Cosipa em Cubatão. Estas instalações vinculam áreas de relativa extensão de retroporto, e originam traçados ferro, rodo, e dutoviários, que provêm à interligação dos portos a outras áreas litorâneas (Litoral Norte; extremo SW da própria RMBS). Fora as instalações principais portuárias, conta-se na Região com pequenos terminais voltados, principalmente, ao transporte de passageiros e misto por balsas (Ponta da Praia, Guarujá, Bertiooga).

As interligações entre estas instalações conformam os eixos principais de navegação da Região, constituídos pelo estuário santista, seu acesso ao mar aberto, pela extensão do estuário que atinge o Porto da Cosipa em Cubatão, e pelo braço de mar que separa a Ilha de Santo Amaro do continente (canal de Bertiooga).

O modo ferroviário é representado na Região pelos traçados, estações e pátios das antigas Estrada de Ferro Sorocabana - EFS, posteriormente incorporada à Fepasa, que provia a interligação com a linha tronco dessa ferrovia de São Paulo às barrancas do rio Paraná, na altura de Mairinque, e Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, posteriormente incorporada à Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, provendo à ligação das áreas portuárias de Vicente de Carvalho, Cubatão e Santos, e da cidade de Santos, ao planalto. Desses traçados históricos, o da Mairinque/Santos acha-se desativado para o serviço de transporte de passageiros, mas apresenta largo uso para o transporte de cargas, sendo utilizado pelo *holding* Brasil Ferrovias, que congrega o transporte das empresas Ferrobán, Ferronorte e Ferroeste; apresenta movimento de composições e de carga superior ao da ligação de Santos/Jundiaí. O traçado da RFFSA, hoje, sob concessão outorgada à MRS Logística SA, mantém-se apenas voltado ao transporte de carga, com serviços de transporte de passageiros resumidos a viagens de caráter turístico de finais de semana. Uma parte expressiva do traçado do modo na Região é a constituída pelos ramais de acesso às instalações fabris localizadas em Cubatão.

O modo dutoviário é representado na RMBS pelas ligações do sistema hidroelétrico que permitem a descida das águas acumuladas na Bacia Billings à Usina Henry Borden, e pelos oleodutos ligando a refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, ao Tebar, em São Sebastião, e à Refinaria Capuava, já situada no planalto, áreas de Mauá/Santo André, e às instalações de tancagem de São Caetano do Sul e Heliópolis, no Município de São Paulo. Ramais especializados permitem interligar esses troncos ao parque fabril de Cubatão.

O modo funicular está presente na RMBS pelas instalações destinadas à supervisão e manutenção das linhas dutoviárias do sistema Billings/Henry Borden, do oleoduto de interligação Cubatão/Planalto, como, também, pelo sistema instalado no Monte Serrat para sua interligação à área central da cidade de Santos, e pelo teleférico de lazer/turismo da Praia de Itararé, em São Vicente.



O modo rodoviário, presente na RMBS com intensidade maior a partir do II Pós-Guerra, beneficiou-se intensamente do prestígio conferido a esse modo pelas políticas nacionais de transporte, no período que vem dessa época até o presente. A modernização do sistema rodoviário de interligação Planalto/Baixada, com a abertura da Via Anchieta (SP-150), em 1947, foi o fato desencadeador do processo de transformação, ao longo do qual o modo ferroviário perdeu a primazia para a interligação da Baixada Santista aos principais mercados e regiões do País, conhecendo surtos recorrentes de intensificação com a ligação entre a raiz da Serra do Mar e as áreas de São Vicente e Peruíbe (rodovias Pedro Taques e Manoel da Nóbrega), a partir da década de 70, a rodovia Piaçagüera/Guarujá e a abertura da rodovia dos Imigrantes (SP-160), na década de 80, e, presentemente, com a iminência da conclusão da segunda pista dessa via, em 2002. Fazem parte desses surtos de impulsos ao modo rodoviário a ligação da Região, a partir de seu extremo sudoeste, ao tronco da BR-116 (Rodovia Régis Bittencourt) pela Estrada da Banana, e a ligação, empreendida após um longo período de viabilização, da Via Piaçagüera/Guarujá a Bertioga e Litoral Norte como parte do tronco da BR-101. Com o conjunto de complementos viários de interligações regionais e de acessos que se lhe associou, por necessidade, é esse conjunto de vias que provê, hoje, às interligações internas à RMBS, e da Região com os espaços exteriores.

A essa malha básica estrutural, associam-se as vias arteriais, de alcance superior ao municipal, mas que contam com papéis destacados no plano das circulações locais, provendo às ligações longitudinais que, dado o caráter linear do território regional, serão sempre e necessariamente seus traçados principais.

Fazem parte, por fim, da base logística de que dispõe a RMBS para seu desenvolvimento os equipamentos de caráter social de alcance regional correspondentes à rede de estabelecimentos de ensino superior e pesquisa, de atendimento hospitalar geral e referência, de abastecimento alimentar, e de hotelaria/convenções.

6.5 A Ação de Desenvolvimento em Curso na Região - Sentido e Direcionamento

A principal ação de desenvolvimento regional em curso, no setor de circulação e transportes, é a duplicação da Rodovia dos Imigrantes cujo término de obras está previsto para final de 2002.

Foram realizados estudos relativos ao impacto dessa intervenção, de caráter regional, sobre a rede viária urbana, indicando medidas preventivas a serem adotadas para minimizar efeitos indesejáveis, principalmente os relativos aos congestionamentos e acidentes de trânsito nas áreas urbanas sob sua influência.

A duplicação da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, entre Itanhaém e Peruíbe, significa um fator complementar de integração entre a região sul da RMBS e a duplicação da Imigrantes.



No mesmo setor, destaca-se o projeto de implantação de um sistema VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos - a ser implantado entre Santos e São Vicente, o que poderá modificar a atual estrutura de transportes de média capacidade nas áreas urbanas daqueles municípios, bem como refletir em outros municípios da Região.

O VLT será expandido em um segundo momento para a Praia Grande e, complementarmente, um sistema DMU poderá ser implantado entre São Vicente e Peruíbe e outro entre Santos e Cubatão.

Instalado o programa de privatização dos portos brasileiros, com base na Lei Federal nº 8 031/90, o Porto de Santos inicia um conjunto de mudanças a partir de 1994/95, formuladas pela comunidade portuária e a Cia. Docas de São Paulo através do “Projeto Santos 2000”, parcialmente implementado.

Esse processo de transformação culmina com a ação do Ministério dos Transportes que baixou Portaria Federal nº 387/01, dispondo sobre a Regionalização do Porto de Santos, visando equacionar questões relativas ao modelo de gestão vigente, inclusive a regionalização dos recursos, a autonomia do Porto de Santos e a necessidade do exercício efetivo da Autoridade Portuária, através da designação de fontes de recursos próprios para sua manutenção e capacidade de investimento para a expansão de suas atividades.

Outra ação em curso que cabe destacar é a implementação do Aeroporto Civil Metropolitano, citado anteriormente, cujo convênio com o Ministério da Defesa está em vias de ser assinado.

As demais ações levantadas e analisadas pelo presente Plano não foram consideradas de caráter regional, embora possam produzir efeitos que extrapolem o âmbito local, como, por exemplo, o Centro de Convenções instalado em Santos.

No processo de consultas a especialistas e durante os seminários temáticos realizados diversas ações de interesse regional foram assimiladas e estão relacionadas e articuladas às diretrizes metropolitanas propostas por este Plano.



7 BAIXADA SANTISTA - QUALIFICAÇÕES FÍSICO - FUNCIONAIS DIFERENCIADAS SEGUNDO OS MUNICÍPIOS

7.1 Santos - Cabeceira de Região

O Município de Santos, no âmbito da RMBS, configura-se categoricamente como cabeceira regional. Essa condição provém das funções que historicamente vieram sendo atribuídas ao Município e por ele desempenhadas, notadamente a portuária, que, com sua irradiação na geração de atividades associadas, conferiu a Santos o perfil de um pólo expressivo de comércio e serviços. Atraídos e sustentados por esse perfil, amplos contingentes de população fixaram-se no Município, provocando, como é de lei nessas situações, a expansão do parque terciário voltado ao provimento das necessidades de um grande aglomerado urbano em expansão.

As atividades de lazer de veraneio e turismo contribuíram fortemente para a fixação do papel do pólo como predominantemente terciário, e com níveis de diversificação avançados.

Mesmo a disseminação das atividades de lazer/turismo por outros municípios da Região, e a fixação de Cubatão na condição de pólo industrial de base, não foram suficientes para alterar o papel já consolidado de Santos à cabeceira da RMBS, vez que a concentração de serviços diversificados, na qual encontraram espaço crescente especializações de alcance supramunicipal, já logravam, a partir de um certo nível, ganhar, por assim dizer, impulso próprio e poder de auto alimentação.

A posição de Santos como cabeceira regional não chegou a sofrer alterações mesmo com a patente retração de seu crescimento demográfico, para o qual os indicadores apontam inequívocas tendências de saturação, dentro das condições urbanísticas e edilícias presentemente constituídas. Nesse sentido, Santos como que acompanha as feições do processo pelo qual passou o pólo metropolitano de São Paulo, também tendo enfatizadas, nas etapas mais recentes, suas funções direcionais e de alta especialização junto ao parque de negócios, concomitantemente à retração verificada nas taxas de crescimento populacional.

A posição de Santos como cabeceira regional, impõe-se, assim, à consideração do planejamento, que não poderá deixar de tirar partido das condições favoráveis apresentadas pelo Município nos papéis direcional e de pólo terciário avançado ("quaternário"), tratando de potencializá-las em benefício do conjunto da RMBS.

7.2 Cubatão - Centro Industrial e de Suporte Logístico

O Município de Cubatão ostenta, tal como Santos, mas com perfil oposto, posição singular no quadro da RMBS. Configura-se claramente como um pólo especializado: inicialmente, no aspecto logístico, dado o fato de abrigar em seu território importantes instalações dos sistemas energéticos (Usina Henry Borden e Refinaria Presidente Bernardes) e de transportes (base operacional do modo ferroviário); em seguida, no aspecto da indústria pesada, nos segmentos da petroquímica e siderurgia. Superados os problemas de maior magnitude no aspecto ambiental, que conotavam negativamente o Município como local de assentamento



de população, Cubatão mostra encaminhar-se, hoje, categoricamente, para a afirmação de seus segmentos comercial e de serviços, não sendo de ignorar-se, no plano da diversificação pela qual deverão estes passar, uma possível ênfase das políticas públicas na instalação de ofertas de ensino técnico especializado ligado ao perfil do setor secundário aí instalado.

Outro aspecto a ser mencionado é seu potencial turístico, destacando a exploração do ecoturismo pelo projeto “Caminhos do Mar”, em implementação pela Secretaria Estadual de Energia; o Plano Diretor de Turismo da RMBS, recém elaborado, apresenta Cubatão com alto potencial de exploração turística da Serra do Mar, de importantes Monumentos Históricos no Caminho do Mar, de mangues, etc., bem como em relação ao turismo de negócios em função do pólo industrial.

7.3 Guarujá/Praia Grande/São Vicente - Áreas de Especialização em Lazer e Turismo, Centros de Suporte Logístico Associado.

Estes três municípios, embora com perfis não idênticos, compartilham, no entanto, no âmbito regional, as funções de suporte logístico e de provimento de ofertas de lazer e turismo.

Guarujá, por sediar parte importante do complexo portuário regional, afirma-se, neste aspecto, como pólo logístico, função essa que veio sendo acentuada pela localização, no Município, de contingentes de população atraídos pelas ofertas de trabalho no próprio complexo e em atividades correlatas. Nessa componente de caráter logístico, de prover o assentamento para a população ligada aos centros de trabalho regional, a influência do parque industrial de Cubatão se faz sentir, conotando Guarujá, em parte, como “cidade-dormitório”.

Essa função faz-se, hoje, presente, com grande intensidade, nos demais municípios do grupo - São Vicente e Praia Grande, nestes casos, aparecendo como fator indutor principal à acessibilidade propiciada pelo eixo rodoviário Pedro Taques/Manoel da Nóbrega.

Para os três municípios do grupo, as ofertas de lazer de veraneio e turismo, com as atividades conexas de diversão e gastronomia, conformam uma função claramente presente. Há diferenças de mercado na habilitação dessas ofertas, prevalecendo em Guarujá a destinada aos segmentos de renda mais elevada, em São Vicente já ocorrendo uma maior diversificação, com presença predominante da orientada aos segmentos de renda média e menos elevada, e, em Praia Grande, uma participação mais significativa dos estratos menos afluentes. Essa situação, no entanto, encontra-se em pleno processo de mutação, na medida em que a grande expansão urbana verificada em Praia Grande nas quatro últimas décadas, associada a padrões urbanísticos e edifícios bastante precários, engendrou a necessidade de ações de elevação de padrão e agenciamento, como meio de enfrentar a desvalorização do patrimônio e a estagnação, que já se prenunciavam para o setor imobiliário local. Em decorrência, uma série de políticas públicas foram adotadas pelo Município, por vários períodos administrativos seguidos, promovendo a melhoria das condições de saneamento básico, a despoluição de praias, a elevação dos padrões de projeto e agenciamento de



logradouros, e um ordenamento mais rigoroso do uso e ocupação do solo, que, em conjunto, não tardaram a gerar respostas positivas as quais, hoje, já se fazem evidentes, nivelando o Município aos demais do grupo, de forma, até, surpreendente.

7.4 Bertioga/Itanhaém/Mongaguá/Peruíbe - A Especialização Predominante em Lazer e Turismo

Para este grupo de municípios, as funções de provimento de lazer e turismo mostram-se claramente predominantes, associando-se, em Perúibe, a importantes funções de conservação ambiental que não conflitam com aquelas. Não deixa de estar presente, neste grupo, a função “dormitório”, um tanto atenuada pelo fator distância em relação aos centros e concentração de postos de trabalho da Região. Menos afetados que o de Praia Grande por processos exageradamente utilitários de urbanização e constituição da oferta imobiliária, os municípios do grupo poderão beneficiar-se indiretamente dos avanços operados naquele primeiro.

De qualquer forma, as condições já hoje presentes no eixo das Vias Pedro Taques/Manoel da Nóbrega indicam que o exemplo de Praia Grande deva ser assumido e estendido como política pública de âmbito regional nesse vetor.



8 BASES PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO - EVOLUÇÃO/PROJEÇÕES/DEMANDAS NO ÂMBITO DAS VARIÁVEIS ESTRATÉGICAS

8.1 População

Segundo o Censo de 2000, a população da RMBS é de 1 476 820 pessoas, o que representa cerca de 4% do total estadual e 0,9% do nacional. É a terceira maior região do Estado em termos de população fixa, sendo que nos períodos de férias recebe mais de duas vezes e meia sua população de turistas que se instalam na totalidade de seus municípios. Sua população é praticamente urbana (99,6%) e a quantidade de mulheres é maior que a dos homens.

Entre 1996 e 2000, a Região apresentou um crescimento médio anual de cerca de 1,21%. Neste período, à exceção de Mongaguá, os municípios da Baixada cresceram anualmente, em ritmo superior ao período compreendido entre 1991 e 1996. Bertioga, com cerca de 31 mil habitantes, quase que dobrou sua população, crescendo muito mais rapidamente que a média da região.

A população projetada para o ano 2014 é de 2 205 839 pessoas, ano em torno do qual deverá haver uma revisão deste Plano, a exemplo do que vem ocorrendo na RMSP. Esta projeção considera o crescimento médio anual observado para o período 1991/2000.

8.2 Economia, Renda, Finanças Públicas

Além da presença do Porto de Santos que, historicamente, desde o século XIX, foi o elemento alavancador da economia regional, através da exportação cafeeira, a base econômica da RMBS está assentada nas atividades de comércio e serviços, voltadas ao atendimento da população e do turismo. Estes setores respondem por 90% dos estabelecimentos econômicos e 70% dos empregos formais.

As atividades industriais, predominantemente instaladas em Cubatão, importante pólo siderúrgico em escala nacional, assim como as atividades portuárias em Santos e as ligadas ao comércio, serviços e atividades de turismo e veraneio, com reflexos diretos na economia interna da Região, respondem pela geração de um Produto Interno Bruto de cerca de 7,4 bilhões de dólares, valor comparável a tudo o que o Paraguai produz.

A indústria apresenta também características específicas, em face da função turística da Região no contexto do Estado. O segmento da construção civil emprega um contingente de trabalhadores superior ao verificado na indústria de transformação.

Com referência à distribuição espacial do emprego total segundo os municípios, tem-se uma significativa concentração no município de Santos, o qual responde por 50% dos postos de trabalho, seguido, em ordem de importância, pelos municípios de Cubatão, Guarujá e Praia Grande. Juntos estes municípios somam mais de 80% da mão-de-obra regional.



Quanto às Finanças Públicas Municipais, a RMBS registrou, em cinco anos, um crescimento do Valor Adicionado de cerca de 10%, contra pouco mais de quatro pontos percentuais apurados para o montante estadual.

Grandes indústrias de produção petroquímica situam-se no município de Cubatão que ostentava, em 1999, a oitava posição na composição do Valor Adicionado do Estado. Respondia, ainda, por mais da metade do total metropolitano. Santos, que em 1995 figurava entre os 20 maiores municípios em termos participativos, encontrava-se, em 1999, na 22ª posição, com um decréscimo no período considerado da ordem de 11%.

Os dados orçamentários para a Região indicavam, em 1999, após um período consecutivo de quatro anos de déficits constantes, uma arrecadação de R\$ 1,2 milhões de reais, 0,3% acima das despesas realizadas.

Em valores *per capita*, dos nove municípios da Baixada, quatro apresentavam, em 1999, saldo favorável; Bertioga, Cubatão, Peruíbe e Santos, embora, à exceção deste último que, em cinco anos registrou um incremento de 18%, os demais municípios citados tiveram decréscimo.

8.3 Serviços/Equipamentos Sociais

Com a abertura da Via Anchieta em 1947, a comunicação da Baixada com o Planalto ficou facilitada e, como consequência, os velhos palacetes foram paulatinamente sendo substituídos por edifícios de apartamentos para lazer, dando uma nova feição ao espaço urbano, com a orla toda verticalizada, da Ponta da Praia, a leste, à Ilha Porchat, a oeste. Santos ganha novo impulso no setor turístico/balneário, atendendo às demandas de lazer da Metrópole e do Interior. O adensamento populacional impulsionado pelo lazer passou a se refletir também em São Vicente, Praia Grande, Guarujá e nos demais municípios da Região, que adquire uma configuração nitidamente urbana, exigindo o crescimento do setor comércio e serviços.

De grande apelo turístico, a Região atrai todos os anos cerca de três milhões de turistas que vêm não só desfrutar de seus 161 km, referentes a 82 praias, e da exuberância de seu turismo ecológico, mas também usufruir uma vasta programação cultural, através das casas de espetáculos, shows na orla marítima, além de toda parte histórica oferecida por seus nove municípios.

O turismo é uma indústria que estimula o desenvolvimento econômico da Região. O impacto desta atividade verifica-se através da ocupação hoteleira, dos impostos gerados, da oferta de empregos, entre outros.

Quanto à habitação, através dos levantamentos efetuados pelo IBGE, publicados na Contagem da População de 1996, apresenta-se o dado referente às habitações subnormais,



em complementação às informações constantes do Sumário da Baixada Santista, editado em 1999.

As informações aqui disponibilizadas constituem-se em um subuniverso do tema tratado, uma vez que o IBGE considera como objeto de levantamento apenas o aglomerado, com 51 ou mais domicílios.

Dentre os componentes da Baixada Santista, assinala-se a ocorrência de favelas nos municípios de Cubatão, Guarujá, Praia Grande, Santos e São Vicente, totalizando 13% do total de domicílios e 15% do conjunto de moradores da Baixada Santista.

Os assentamentos mais significativos, em termos numéricos, ocorrem nos municípios e Guarujá e de Santos.

No campo da educação, os dados mostram um incremento nas matrículas de 6,8% no Ensino Básico, nos quatro anos analisados. Esse comportamento está relacionado ao crescimento das matrículas em Educação Infantil e, principalmente, no Ensino Médio, em razão do aumento da demanda nesse segmento de ensino.

Houve avanços nos indicadores de desempenho escolar, com declínio nas taxas de evasão e retenção nos Ensinos Fundamental e Médio, principalmente na rede pública. Essa retração significativa nas perdas por retenção refletiu na manutenção do aluno na escola, resultando na melhoria do fluxo escolar.

Quando se compara o dado de defasagem idade-série, entre 1996 e 1999, no Ensino nota-se que houve ganhos percentuais pouco significativos na rede pública. Já no Ensino Médio observa-se que as taxas de distorção na rede pública se mantiveram altas. Cerca de 50% dos estudantes têm idade superior à prevista para a série cursada, o que revela baixa produtividade no sistema de ensino.

Quanto ao setor de saúde, a análise da distribuição das principais causas de morte na Baixada Santista indica que há uma dissonância entre os sexos. A primeira causa de óbito para as mulheres é relativa a doenças do aparelho circulatório; para os homens, causas externas de morbidade e mortalidade, resultado que está relacionado com a violência urbana, onde têm crescido os homicídios e outras causas de morte violenta.

A incidência das doenças do aparelho circulatório é maior na faixa de pessoas com mais de 60 anos, enquanto que os óbitos por causa externa são mais significativos no grupo etário de 15 a 29 anos.

Os dados de mortalidade infantil indicam que, em praticamente todos os municípios, há uma predominância dos óbitos por afecções originadas no período pré-natal, seguindo-se as malformações congênitas, deformidades e anomalias, o que revela a falta de atendimento adequado às mães nesse período.



Muito embora a Baixada Santista apresente um dos índices mais elevados de mortalidade por Aids no País, verifica-se uma redução nesses coeficientes, com registro de taxas negativas entre 1994 e 1999 para todos os municípios da região, com exceção de Peruíbe. Contudo, houve um crescimento dos óbitos por Aids entre as mulheres.

8.4 Serviços/Equipamentos de Infra-Estrutura

Na área de saneamento básico, o conjunto dos municípios metropolitanos da Baixada Santista, coberto integralmente pela Sabesp, registrou, em 1999, um total de 324 mil ligações de água e 128 mil de esgoto, com crescimentos médios anuais para o período 1992 a 1999 de 5,7% e 7,2%, respectivamente. Tais percentuais, comparados em igual período ao crescimento populacional anual em torno de 2%, atestam um bom índice de atendimento.

Santos, embora registre um incremento relativo de 24% nas ligações de água, inferior ao registrado para Bertioga, por exemplo, cerca de 236% - o mais alto da Baixada -, é o município que apresenta melhor desempenho, se comparado ao ritmo de crescimento da população, praticamente nulo entre 1992 e 1999.

Com mais de 4 200 km de rede de abastecimento de água, cerca de seis vezes mais à referente ao esgoto, a Região registra um crescimento médio anual de aproximadamente 2% para água e 1,6% para esgotamento sanitário.

Quanto ao consumo de água e de esgoto por categoria de usuários, a Região apresenta um perfil distributivo homogêneo, com pesos superiores a 73%, na classe residencial para a totalidade dos municípios.

A Região conta com uma densa malha rodoviária composta pelo Sistema Anchieta (SP-150), Imigrantes (SP-160) ligando o Planalto ao Litoral; a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (antiga Piaçagüera/Guarujá) ligando Cubatão, Guarujá, e Bertioga. No sentido sul, a Rodovia Padre Manuel da Nóbrega (SP-55), já duplicada em seu trecho inicial, estabelece o elo entre Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. No sentido norte, a Rodovia Ariovaldo de Almeida Viana (SP-61) liga a área urbana do Guarujá até o setor de balsas, que dá acesso ao município de Bertioga; esse é ligado ao Planalto através da Rodovia Dom Paulo Rolim Loureiro (SP-98) até Mogi das Cruzes.

A frota metropolitana de veículos soma 350 mil. Seis, em cada dez veículos licenciados na Região, pertencem à categoria automóvel e de cada dez automóveis licenciados seis pertencem ao Município de Santos, que já possui um veículo para cada dois habitantes.

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU, responde pelo gerenciamento do transporte metropolitano por ônibus, utilizando-se de seis empresas operadoras que transportam, diariamente, cerca de 155 mil passageiros.



O fluxo de veículos entre o Planalto e o Litoral paulista aumentou 21% na Rodovia Anchieta e 13% na Imigrantes, entre 1995 e 1999. Os dados revelam, no entanto, que os acidentes vêm aumentando em proporções ainda maiores, sobretudo na Imigrantes, onde o número de feridos cresceu 145%, entre 1991 e 1999. Já na Rodovia Anchieta, verificou-se uma redução significativa de 22% no número de vítimas fatais.

Em 1999, 62% dos acidentes notificados na Anchieta e 48% dos acidentes registrados na Imigrantes ocorreram no Planalto, trecho de maior risco na viagem ao Litoral.

A análise do setor de segurança pública indica que a evolução das ocorrências policiais na Baixada Santista, ao longo do período considerado, deu-se em níveis bastante elevados, quando comparados ao crescimento populacional, respectivamente, de 10% e 5% ao ano. Destacam-se as ocorrências referentes a roubos e furtos de veículos e aquelas que denotam criminalidade violenta, ou seja, as ocorrências em que se acha presente a ameaça à integridade física da pessoa (homicídios e roubos).

Para melhor comparabilidade entre os municípios, estabeleceu-se a correlação entre a incidência por 100 000 mil habitantes, a qual anula o viés relativo a diferentes tamanhos populacionais.

Segundo dados mais recentes, a RMBS consumiu cerca de 6 milhões de *megawatts*/hora, cifra que corresponde a aproximadamente 6% do montante estadual. Deste total, cerca de 60% foram consumidos pela indústria, 24% pelas residências e, em torno de 12%, pelo comércio e serviços.

Cotejando tais percentuais com os de 1990, verifica-se um decréscimo de 15% para o consumo industrial, historicamente de maior peso na distribuição. Já as residências e os estabelecimentos comerciais e de serviços foram responsáveis por um incremento de 30% e 48% respectivamente.

Quanto à distribuição geográfica do consumo por classe, destacam-se: Santos, com um consumo residencial e de serviços de 35% e 50% respectivamente, e Cubatão que, se mantendo como um dos principais pólos petroquímicos nacionais, registra um peso sobre o montante metropolitano de cerca de 93 pontos percentuais. Juntos, os municípios de Santos e Cubatão consomem três de cada quatro *megawatts*/hora gastos na região.

A Região contava, em 1991, com pouco mais de 200 mil terminais telefônicos ativos, passando para 437 mil em 1999. Um acréscimo, portanto, de 115 pontos percentuais, conferindo à Região um índice de 321 aparelhos para cada grupo de mil habitantes. Tal índice, naquele ano, superava em mais de 40% a média estadual, que girava em torno de 228 terminais.

Os dados desagregados por município apontam Cubatão como aquele que apresentou o maior incremento relativo, no período de 1991 a 1999: 227% ou, em outras palavras, cresceu



mais de três vezes. Todavia, quando se adota a relação “terminais telefônicos para cada grupo de mil pessoas”, Cubatão registrava, em 1999, um dos mais baixos índices; 198%, cerca de duas vezes e meia menor que o município de Santos, líder do *ranking* regional, com 476 terminais fixos para cada grupo de mil cidadãos metropolitanos.

Com uma rede de 29 agências de correio, 196 caixas de coleta e quase três mil caixas postais, a Baixada Santista postou mais de 26 milhões de correspondências em 1999, cifra que confere à região uma média anual de 19 cartas, cartões ou impressos por pessoa. O município de Santos, neste mesmo ano, registrava uma média *per capita* exatamente o dobro que a média metropolitana.

Na Região circulam ainda 19 periódicos, com destaque, uma vez mais, para o município de Santos, com sete jornais.

8.5 Meio Ambiente

Embora tenha havido progressos quanto ao controle de emissões, a área industrial de Cubatão continua sendo a mais crítica quanto à qualidade do ar. Em 1998 e 1999, os padrões anuais e os padrões diários foram ultrapassados para os parâmetros Partículas Inaláveis e Partículas Totais em Suspensão, indicando uma condição inadequada de qualidade do ar.

No entanto, a ocorrência de um número maior de frentes de massa de ar em 1998 e 1999, em comparação com os anos anteriores, diluiu a concentração de substâncias nocivas à saúde, amenizando os episódios críticos de poluição do ar.

Em 1999, a maioria das praias do Guarujá, Santos, São Vicente, Praia Grande e Mongaguá, esteve imprópria para o contato humano durante os meses de janeiro, fevereiro e março. No mesmo período, as praias de Bertioga, Itanhaém e Peruíbe e Cubatão foram consideradas apropriadas para o lazer.

Guarujá, Mongaguá e Praia Grande são os municípios da região que apresentam maior disponibilidade de área passível de ocupação urbana. No outro pólo, Bertioga, Santos e Peruíbe possuem mais de 60% de seus territórios sob uso controlado em função das áreas de proteção ambiental.

A **Prancha 08** indica as Unidades de Conservação Ambiental estabelecidas na RMBS. O Zoneamento Ecológico Econômico da Baixada Santista, ainda em estudo visando sua regulamentação, está apresentado na **Prancha 09** e a **Prancha 10** representa as configurações espaciais indicadas pela Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.



Legenda

- Sede de Município
- Auto-Estrada
- Estrada Pavimentada
- Estrada de Ferro
- Reservatório
- Área Urbana

- Parque Estadual
- Parque Nacional
- APA - Área de Proteção Ambiental Estadual
- APA - Área de Proteção Ambiental Federal
- Estação Ecológica

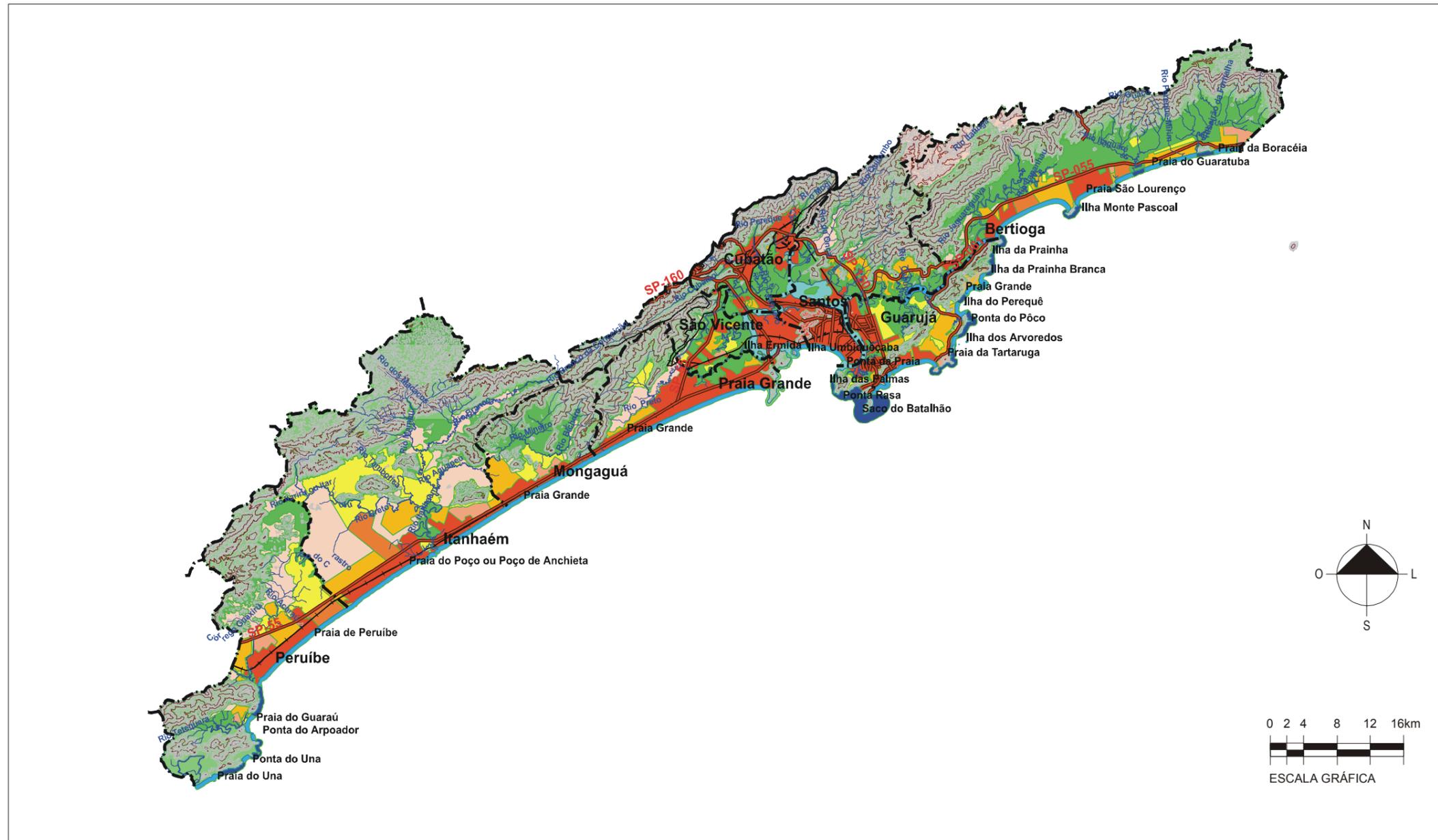
- ARIE - Área de Relevante Interesse Ecológico
- ASPE - Área sob Proteção Especial
- Tombamento
- Aldeia Indígena

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emlasa
 Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem
 PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO
 DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL

08

Fonte: Atlas das Unidades de Conservação Ambiental do Estado de São Paulo - Parte I - Litoral



Legenda:

- Curvas de nível
- Ferrovias
- Linha de costa
- Rodovias
- Hidrografia
- Limite municipal

ZONAS (Terrestres e Marinhas)

- | | |
|------|------|
| Z1 | Z3M |
| Z1EA | Z4 |
| Z1M | Z4E |
| Z2 | Z4OD |
| Z2M | Z5 |
| Z3 | |

Fonte: Base Cartográfica Planialtimétrica da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, na escala 1:50.000. Arquivos Digitais da Base Cartográfica - Emplasa

Governo do Estado de São Paulo
 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
 Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emplasa



Agência Metropolitana da Baixada Santista - Agem
PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

RMBS
ZONEAMENTO ECOLÓGICO
ECONÔMICO

09



8.6 Porto

O Porto de Santos, o mais importante complexo portuário da América do Sul, movimentou, em 1999, 565 mil contêineres ou 43% das operações envolvendo produtos manufaturados no País. Considerando a carga total movimentada, alcançou a quarta posição, sendo superado pelos portos de Tubarão, Itaquí e São Sebastião.

É necessário acrescentar que o Porto de Santos é o maior e mais importante complexo portuário da América Latina, sendo responsável por mais de um terço de todo o comércio exterior do Brasil, atendendo cerca de 17% do território brasileiro, onde são gerados 55% da renda nacional.

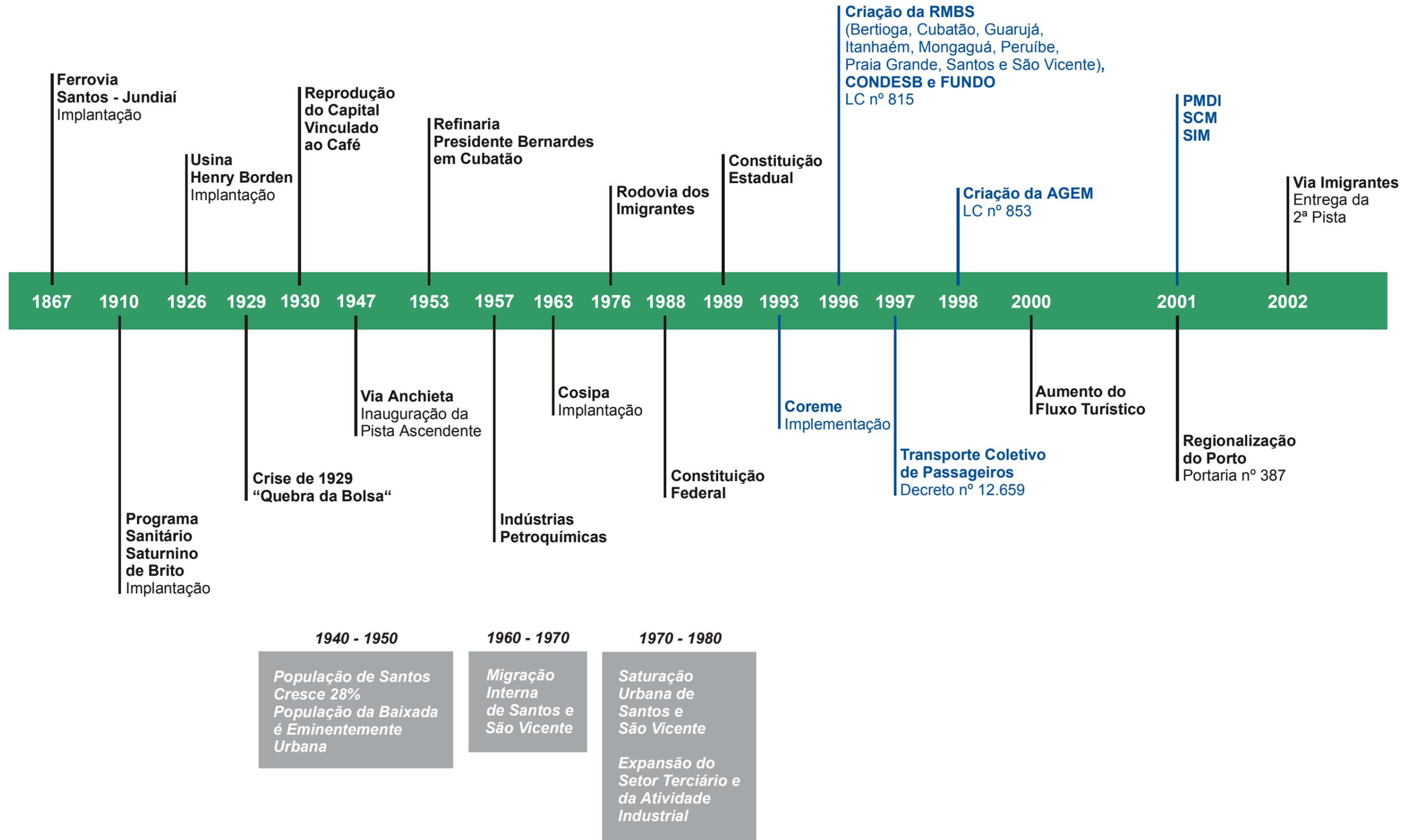
Com cerca de 13 km de cais, quase 500 mil metros quadrados de armazéns, movimenta cerca de 40 milhões de toneladas de carga geral por ano e 43% do movimento nacional de contêineres embarcados ou desembarcados na costa brasileira.

Para o Estado de São Paulo, a presença do Porto representa enorme avanço econômico, permitindo o direcionamento de grande parcela de suas atividades industriais e agrícolas para o suprimento de mercados internacionais.

A Regionalização do Porto, atualmente em estudo pelo Grupo de Trabalho constituído pela Portaria nº 387, de 29/10/2001, do Ministério dos Transportes, deverá equacionar questões relativas ao modelo de gestão vigente, compreendendo questões tais como a regionalização dos recursos, a autonomia do Porto de Santos e a necessidade de exercer plenamente a condição administrativa de Autoridade Portuária, através da designação de fontes de recursos próprios para sua manutenção e expansão de suas autoridades.

8.7 Cronologia

A seguir apresenta-se cronologia selecionada sobre fatos e períodos relevantes do desenvolvimento da RMBS.





9 PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO - DIRETRIZES E PROPOSIÇÕES ESPECÍFICAS PARA AÇÃO REGIONAL

9.1 Diretrizes Gerais de Desenvolvimento

Os Objetivos definidos pelo PMDI - RMBS 2002 guardam estreita relação entre si, e abrangem um amplo universo de Diretrizes e Ações Metropolitanas de natureza intra-regional, inter-regional e, mesmo, trans-regional. A seguir, são enunciados esses Objetivos.

9.2 Integração Regional com Gestão Compartilhada

Trata-se de promover o Desenvolvimento Integrado Regional através, precipuamente, do processo de articulação entre as Políticas Públicas estabelecidas pelos diversos órgãos setoriais e entidades que atuam na Região, nos três níveis de Governo, considerando a criação de Sistemas de Informação básicos para o Planejamento Metropolitano e de logística de acompanhamento e controle das ações propostas pelo Plano, bem como as ações de recuperação de áreas degradadas, centrais e periféricas, e a aplicação e criação de mecanismos de participação da sociedade civil organizada no processo de gestão metropolitana.

9.3 Desenvolvimento Econômico Sustentável com Ênfase na Competitividade

Refere-se à promoção do desenvolvimento sustentável da base econômica regional, em seus diversos setores, enfatizando as atividades produtivas relacionadas ao Porto, ao Pólo Industrial, assim como as atividades do setor primário, do comércio e serviços regionais, com apoio ao micro, pequeno e médio empresário.

9.4 Desenvolvimento Social e Valorização da Cidadania

Diz respeito, de um lado, à articulação das Políticas Públicas de Educação, Saúde, Cultura, Segurança e outros setores incidentes na Região e, de outro, ao fomento referente à qualificação dos recursos humanos regionais, objetivando valorizar a qualidade de vida do cidadão metropolitano.

9.5 Preservação, Recuperação e Valorização do Patrimônio Cultural e Ambiental

Este objetivo visa enfatizar a necessidade de preservação, recuperação e valorização do patrimônio da Região, tanto o relativo ao seu Meio Ambiente Natural quanto ao ambiente



construído pelo homem, tendo em vista reforçar e alavancar as potencialidades turísticas regionais, através do provimento de equipamentos e infra-estrutura básica, assim como do estímulo aos investimentos privados nesse importante setor da economia regional.

9.6 Integração Regional no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido Face à Globalização

Objetivo de carácter estratégico, em termos inter e trans-regionais, serve à prospecção de mecanismos que visam a fortalecer as relações entre a Região Metropolitana da Baixada Santista e as demais Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, ou seja, a de São Paulo e a de Campinas, que integram, juntamente com a de São José dos Campos e a de Sorocaba, o chamado Complexo Metropolitano Expandido - CME, visando fortalecer o papel deste no contexto da economia global e transnacionalizada.

A partir desses Objetivos Básicos esse Plano propõe um elenco de Diretrizes e Ações Metropolitanas deles defluentes, que são apresentadas a seguir.

9.7 Categorias Operacionais e Formas de Atuação

Cabe destacar que as Ações Metropolitanas propostas devem ser entendidas, quanto à questão operacional e a forma de atuação do poder público, juntamente com a iniciativa privada, em alguns casos, em três grandes categorias operacionais: a forma de atuação direta, a feita em parceria e a forma indireta.

No primeiro caso trata-se de ações que podem ser desencadeadas a partir da ação direta da administração pública, através do CONDESB, principalmente, que delibera pela contratação de determinado serviço para a elaboração de planos, programas e projetos específicos relativos à ação propugnada; entre as ações dessa natureza estão: Pesquisa Origem-Destino de Passageiros, Projeto de Integração de Cadastro Técnico Municipais, Plano Habitacional Metropolitano, etc.

No caso das parcerias com a iniciativa privada, ou com outros órgãos de governo, enquadram-se ações cuja implementação passa pela necessidade de haver uma cooperação entre as esferas pública e privada; o setor típico que pode representar esta categoria de Ações Metropolitanas é o de Turismo na medida em que é entendido como um campo de ação privado, podendo ser estimulado pelo poder público.

Na última dessas categorias estão as Ações Metropolitanas de características mais complexas e que dependem de vários fatores concorrentes no sentido de sua viabilização; são aquelas que exigem um alto grau de, por assim dizer, consciência metropolitana, a exemplo de proposta de implantação de Programa Integrado e Articulado de Despoluição do estuário, o qual depende de um processo de articulação entre os inúmeros agentes



interessados no Programa, visando estabelecer metas a serem cumpridas, recursos e incentivos a serem obtidos etc.

Estas considerações de caráter técnico devem ser entendidas com a devida relatividade, visto que não são categorias absolutamente estanques; pode haver casos em que uma Ação Metropolitana possa estar, inicialmente, em uma das categorias, por exemplo, a direta, mas viabilizar-se na relativa a parcerias.

Esse Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado servirá de documento de referência à tomada de decisões políticas no âmbito Região Metropolitana da Baixada Santista.

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo Básico I Integração Regional com Gestão Compartilhada	DDI 1 - Promover o desenvolvimento integrado regional. DDI 2 - Melhorar a acessibilidade e circulação de pessoas e bens. DDI 3 - Melhorar a infra-estrutura de saneamento básico.	01 - Articulação de Políticas Públicas Setoriais estabelecidas pelos três níveis de governo. 02 - Complementação do Projeto de Sistema de Informações Metropolitanas – SIM, após conclusão do SCM - RMBS. 03 - Projeto de Integração de Cadastros Técnicos Municipais com vistas ao Planejamento das Ações de Interesse Metropolitano. 04 - Complementação do Projeto do Sistema Cartográfico Metropolitano nas escalas 1:2 000, 1:5 000, 1:25 000, 1:50 000 e 1:100 000. 05 - Pesquisa Origem/Destino de Passageiros. 06 - Pesquisa Origem/Destino de Cargas. 07 - Plano Viário Metropolitano. 08 - Apoio ao aumento da utilização do modo ferroviário, em detrimento do rodoviário para o transporte de carga. 09 - Apoio aos investimentos em obras no Sistema Regional e na implantação do sistema VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos, em face da construção da 2ª pista da Rodovia dos Imigrantes. 010 - Incentivo à duplicação da Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega entre Peruíbe e a Rodovia Régis Bittencourt, bem como do acesso 291 à Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega. 011 - Apoio à construção dos túneis ligando Santos e Guarujá, sob o canal do estuário, e outro ligando Santos e São Vicente, sob o maciço central. 012 - Destinação de recursos necessários à conclusão da obra do Aeroporto de Itanhaém. 013 - Fomento e esforços para implementação dos aeroportos na Baixada Santista: Aeroporto Civil Metropolitano no Guarujá (a curto prazo) e o Aeroporto Internacional e de Cargas na Praia Grande (a médio/longo prazo). 014 - Apoio à complementação do Sistema Integrado de Abastecimento de Água através de sua interligação com os Sistemas Isolados de Guarujá e Bertioga. 015 - Ampliação da rede de saneamento básico nos municípios da Região, compreendendo o tratamento e distribuição de água, a coleta, tratamento e destinação final do esgoto. 016 - Apoio a uma solução integrada relativa ao problema dos resíduos sólidos na Região.

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo Básico I Integração Regional com Gestão Compartilhada	DDI 4 - Ordenar a expansão urbana, recuperar e revitalizar áreas degradadas. DDI 5 - Fortalecer a gestão metropolitana compartilhada e divulgar suas ações. DDI 6 - Incentivar a participação da sociedade civil organizada na gestão metropolitana.	017 - Projeto de adequação dos instrumentos municipais de ordenamento e controle do uso e ocupação do solo, com eventuais compatibilizações metodológicas, visando aperfeiçoar o controle exercido pelas prefeituras em consonância com as diretrizes regionais. 018 - Projeto de implantação e fixação de metas ambientais para a implantação de Programa Integrado e Articulado de Despoluição do Estuário. 019 - Plano Habitacional Metropolitano. 020 - Priorização na aquisição de áreas e liberação de recursos da CDHU para a construção de 20 000 unidades habitacionais na Região. 021 - Programa Permanente de Difusão das Questões Metropolitanas, envolvendo o Poder Público, a Iniciativa Privada e o Terceiro Setor. 022 - Projeto e Implantação da Sala do Cidadão Metropolitano. 023 - Projeto de Criação da Base de Dados Regionais. 024 - Apoio à criação do Fórum da Cidadania Metropolitana. 025 - Incentivo à criação da Ouvidoria Metropolitana.
Objetivo Básico II Desenvolvimento Econômico Sustentável com Ênfase na Competitividade	DES 1 - Promover ações conjuntas dos prefeitos, deputados e classes políticas da Região visando a obtenção de verbas públicas junto aos governos estadual e federal. DES 2 - Apoiar o processo de regionalização do porto.	026 - Programa de articulação institucional referente à definição de prioridades regionais e fontes de financiamento. 027 - Projeto de viabilidade de implantação de atividades produtivas voltadas a agregar valor à produção, a aumentar o emprego e a renda, a dinamizar os negócios realizados no Porto e a manter os benefícios econômicos e sociais na própria Região. 028 - Colaboração, fomento e apoio ao processo de implantação da Regionalização do Porto de Santos. 029 - Estudos relativos aos mecanismos tributários sobre a questão do <i>Terminal Handling Charge</i> - THC, e a necessidade de receitas orçamentárias próprias. 030 - Fomento à elaboração de estudo sobre aperfeiçoamento dos procedimentos burocráticos, dos entraves jurídicos e institucionais provenientes do processo de privatização e modernização do Porto. 031 - Fomento aos negócios portuários através da promoção a desenvolvimento industrial e comercial a ele relacionado, com base na Lei nº 8.630. 032 - Incentivos à implantação de marinas voltadas aos esportes náuticos e ao lazer.

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo Básico II Desenvolvimento Econômico Sustentável com Ênfase na Competitividade	<p>DES 2 - Apoiar o processo de regionalização do porto.</p> <p>DES 3 - Retomar e redirecionar o desenvolvimento industrial, pela otimização e dinamização do potencial econômico regional e através da verticalização da produção industrial, tendo em vista a agregação de valor aos produtos industriais, a geração de trabalho, emprego e renda e o conseqüente desfrute por parte da comunidade metropolitana.</p> <p>DES 4 - Criar ações para fortalecer e promover a base econômica regional, notadamente nos setores dos comércios varejista e atacadista e de serviços, bem como estudar as possibilidades de implantação de um anel comercial metropolitano, fora dos centros urbanos, reunindo <i>shopping</i> e supermercados.</p> <p>DES 5 - Incentivar as ações para a retomada do desenvolvimento do setor de turismo, considerando seus diversos tipos: marítimo, ecológico, cultural, gastronômico, de negócios, de entretenimento, de lazer etc.</p>	<p>033 - Estudo referente à implantação de pólos de concentração de atividades voltadas à agregação de valor às mercadorias que circulam no Porto.</p> <p>034 - Estabelecimento de incentivos à dinamização de atividades turísticas, associadas ao Porto, em termos nacionais e internacionais.</p> <p>035 - Promoção da integração urbana e do desenvolvimento sustentável das atividades portuárias.</p> <p>036 - Apoio à execução das Vias Perimetrais Portuárias nas margens esquerda e direita do Porto, assim como o túnel submarino entre as margens, ligando Santos ao Guarujá.</p> <p>037 - Projeto de viabilidade de implantação de distritos industriais para instalação de pequenas e médias empresas.</p> <p>038 - Apoio à implementação de pólos de processamento industrial para exportação nos armazéns do Porto de Santos, com benefícios fiscais.</p> <p>039 - Estudo para implantação de núcleos de porte metropolitano visando fomentar as atividades comerciais e de serviços de caráter regional.</p> <p>040 - Programa Regional de Segurança dirigido aos setores de Comércio e Serviços.</p> <p>041 - Projeto de Criação de Inventário de Bens Turísticos Municipais.</p> <p>042 - Projeto de Definição de Calendário Turístico Regional.</p> <p>043 - Programa de Incentivo e Divulgação do Turismo Regional</p> <p>044 - Programa de Apoio e Divulgação de Cursos sobre Turismo.</p> <p>045 - Projeto de Inserção de Disciplina sobre Turismo no Ensino Fundamental.</p> <p>046 - Programa Regional para Redução dos Efeitos da Sazonalidade - picos em determinadas estações e ociosidade em outras.</p>

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo Básico II Desenvolvimento Econômico Sustentável com Ênfase na Competitividade	<p>DES 5 - Incentivar as ações para a retomada do desenvolvimento do setor de turismo, considerando seus diversos tipos: marítimo, ecológico, cultural, gastronômico, de negócios, de entretenimento, de lazer etc.</p> <p>DES 6 - Fomentar o desenvolvimento das bases científica e tecnológica, através, principalmente, do intercâmbio entre o setor industrial e as universidades, tendo em vista qualificar a mão-de-obra local e alcançar novos patamares de desenvolvimento econômico e social.</p> <p>DES 7 - Promover incentivos ao setor da pesca, tanto como atividade de sobrevivência das populações litorâneas quanto em termos da industrialização e comercialização do pescado.</p> <p>DES 8 - Fomentar o desenvolvimento de atividades do setor primário e da produção de artesanato popular e caiçara.</p> <p>DES 9 - Apoiar o desenvolvimento empresarial, notadamente da micro, pequena e média empresa, tendo em vista a geração de trabalho, emprego e renda.</p>	<p>047 - Projeto para implementação do turismo de esportes de âmbitos regional, nacional e mundial.</p> <p>048 - Programa de turismo para atendimento à população de terceira idade e de seus diferenciados públicos.</p> <p>049 - Programa emergencial de atendimento ao turismo de praia, de maior demanda regional, considerando fatores de impacto imediato.</p> <p>050 - Implantação de Programas de Educação Ambiental e Turística na Região.</p> <p>051 - Fomento à implementação de hotel-escola regional para capacitação profissional.</p> <p>052 - Projeto de financiamento à implantação de incubadoras de empresas ligadas ao desenvolvimento tecnológico e de pesquisa científica.</p> <p>053 - Apoio e incentivo à pesquisa e desenvolvimento universitário através de trabalho de coleta e análise de dados e informações metropolitanas.</p> <p>054 - Participação e incentivo na busca das condições para implementação da Universidade Pública na RMBS.</p> <p>055 - Programa de apoio à criação de cursos de nível técnico sobre a pesca e sua industrialização, bem como a preservação do meio ambiente marinho e litorâneo.</p> <p>056 - Programas regionais de incentivo à maricultura e cursos técnicos para as comunidades tradicionais.</p> <p>057 - Programas integrados de incentivo à produção do setor primário e do artesanato local.</p> <p>058 - Incentivo à criação e demarcação de reservas indígenas, bem como assistência à produção de artesanato típico para manutenção da cultura.</p> <p>059 - Estabelecimento de incentivos ao desenvolvimento empresarial visando a geração de emprego e renda.</p> <p>060 - Estudo sobre a Dinâmica do Emprego e sua Repercussão no Assentamento Populacional.</p> <p>061 - Instalação do Banco do Povo em todos os municípios da Região.</p> <p>062 - Atuação no fomento e articulação nas relações entre o setor público e iniciativa privada, visando o estabelecimento de novos empreendimentos na Região.</p>

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo III Desenvolvimento Social e Valorização da Cidadania	<p>DSC 1 - Investir na qualificação dos recursos humanos para aumentar o conhecimento, a capacitação e os valores pessoais e coletivos, através do apoio à criação de cursos técnicos e de nível superior, tendo em vista o desenvolvimento das vocações regionais e a elevação da auto-estima do cidadão metropolitano.</p> <p>DSC 2 - Influenciar no campo das políticas públicas de educação e saúde no sentido de ampliar a oferta de vagas e promover o desenvolvimento das áreas de pesquisas.</p> <p>DSC 3 - Promover gestões institucionais junto às universidades públicas e privadas, objetivando o avanço tecnológico, bem como, através de parceria entre o poder público e as universidades, buscar o aperfeiçoamento do modelo de gestão metropolitana.</p> <p>DSC 4 - Estudar a questão de uma política de desenvolvimento cultural junto ao ensino público, prioritariamente, no sentido de valorizar a cidadania entre os jovens e os educadores, com a participação da iniciativa privada, preferencialmente.</p>	<p>063 - Programa de apoio à criação de cursos integrados sobre Porto, Turismo, Transportes, Logística, Pesca e Meio Ambiente.</p> <p>064 - Programa destinado ao assentamento das populações de baixa renda, em especial aos trabalhadores da construção de obras civis e a sua integração social no ambiente metropolitano.</p> <p>065 - Projeto de implementação da Universidade Pública Regional.</p> <p>066 - Incentivo à implantação da Escola Técnica do IPT e de Unidade da Poli-USP, ambas em Cubatão, e de novos cursos de graduação e pós-graduação na Unesp - Campus São Vicente.</p> <p>067 - Construção de hospital de referência para atendimento de emergências e de Hospital Regional no Litoral Sul da Região Metropolitana da Baixada Santista.</p> <p>068 - Expansão do atendimento ambulatorial e dos Programas de Controle da Mortalidade Materno/Infantil e do "Qualis".</p> <p>069 - Estudo sobre implantação de Centro de Recuperação de Viciados em Drogas.</p> <p>070 - Projeto de criação de Centro de Excelência em Tecnologia em campos avançados da USP, Unesp e Fatec.</p> <p>071 - Projeto de implantação de Centro de Excelência em Biologia Marinha.</p> <p>072 - Programa Metropolitano de Iniciação à Cultura para o 1º e 2º Graus.</p> <p>073 - Programa Metropolitano de aperfeiçoamento de ensino sobre valorização da cultura regional.</p>

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo III Desenvolvimento Social e Valorização da Cidadania	DSC 5 - Promover Gestões Dirigidas ao Desenvolvimento Cultural junto aos Órgãos Públicos do Estado e da União, ao Empresariado Regional, bem como às Instituições Internacionais no Sentido de Criar as Condições de Sustentabilidade desse Setor para o devido Desfrute da Comunidade Metropolitana.	074 - Projeto de criação da Fundação de Apoio à Cultura e Turismo. 075 - Incentivo e fomento à recuperação e reabilitação dos bens e patrimônios históricos, artísticos, culturais e arquitetônicos da Região.
Objetivo IV Preservação, Recuperação e Valorização do Patrimônio Cultural e Ambiental	DPP 1 - Fomentar as iniciativas e atividades relativas ao desenvolvimento do turismo regional através do planejamento integrado do setor, com base nas características vocacionais e nos atrativos de cada município, considerando a criação de inventário de bens e pontos de atrações turísticas, de agendas de eventos religiosos, lazer e entretenimentos locais e a participação de agentes promotores e empreendedores do setor e as condições de suporte do meio ambiente e de segurança aos turistas. DPP 2 - Prover a região de equipamentos e infraestrutura básica para alavancar as potencialidades turísticas, em suas diversas modalidades, no sentido de ampliar a permanência do turista nos municípios pela diversificação dos motivos de viAGEM. DPP 3 - Criar condições de apoio ao turismo, através de sistema específico a ser operado pela AGEM, que promova a articulação de políticas públicas relacionadas ao setor com a iniciativa privada.	076 - Plano Diretor de Turismo (PDTUR). 077 - Programas de Apoio ao Turismo da 3ª Idade e aos Estudantes. 078 - Programa de Incentivo ao Turismo de Negócios. 079 - Aumento do efetivo das Polícias Civil e Militar com distribuição equitativa entre os municípios da Região. 080 - Construção de três novos Centros de Detenção Provisória na Região e de Unidade de Corpo de Bombeiros no Litoral Sul. 081 - Programa de fomento à melhoria da rede de hotéis, pousadas, restaurantes, bares e serviços de apoio ao Turismo, Lazer e Esportes. 082 - Programa de incentivo à produção e ao consumo de produtos típicos da Região. 083 - Inserção da sinalização turística de caráter internacional, assim como a implementação do novo Terminal Turístico de Passageiros em áreas central e histórica e o aproveitamento turístico dos armazéns históricos do Porto de Santos. 084 - Projeto de criação e implementação do Sistema Metropolitano de apoio ao Turismo. 085 - Programa de implementação de rede de postos de informações turísticas. 086 - Projeto de sistema de transportes destinado a estimular os passeios turísticos e à divulgação dos atrativos regionais.

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo IV Preservação, Recuperação e Valorização do Patrimônio Cultural e Ambiental	<p>DPP 3 - Criar condições de apoio ao turismo, através de sistema específico a ser operado pela AGEM, que promova a articulação de políticas públicas relacionadas ao setor com a iniciativa privada.</p> <p>DPP 4 - Orientar os Municípios da Região no Sentido de Criar ou Introduzir Instrumentos de Estímulo a Investimentos em Turismo, em suas Legislações Ambientais, Considerando suas Diversas Modalidades, bem como na Preservação e Valorização dos Patrimônios Cultural e Ambiental.</p>	<p>087 - Projetos de aproveitamento turístico da Serra do Mar, turismo rural, de negócios e relativos aos esportes radicais.</p> <p>088 - Criação de sistema de informações turísticas específico.</p> <p>089 - Preparação de pauta para discussão da matéria no CONDESB.</p> <p>090 - Criação de uma Biblioteca Virtual Metropolitana a ser operacionalizada pela AGEM através de recursos de informática e Internet</p>
Objetivo V Integração Regional no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido em Face da Globalização	<p>DIR 1 - Articular Ações de Integração com as Outras Regiões Metropolitanas do Estado, Tendo em Vista Fortalecer o Papel Desempenhado pelo Chamado Complexo Metropolitano Expandido enquanto Pólo de Desenvolvimento econômico e social brasileiro diante da economia global e transnacionalizada.</p> <p>DIR 2 - Contribuir na Articulação junto aos Órgãos Gestores das Regiões Metropolitanas, Agentes Econômicos e Financeiros, Objetivando Melhorar o Desempenho dos Diversos Segmentos Econômicos do Estado de São Paulo no Contexto Mundial.</p> <p>DIR 3 - Fortalecer a Inserção Econômica da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) no Complexo Metropolitano Expandido (CME).</p>	<p>091 - Projeto de viabilidade de instalação de Escritórios de Negócios Regionais.</p> <p>092 - Programa permanente de divulgação de ações de interesse metropolitano.</p> <p>093 - Projeto de instalação da Sala do Cidadão Metropolitano.</p> <p>094 - Criação de um Comitê de Assuntos e Negócios Metropolitanos.</p> <p>095 - Estudo sobre experiências bem-sucedidas de implantação e monitoramento de ações de um projeto comum para a Região.</p> <p>096 - Participação ativa no Fórum de Entidades Metropolitanas, dando subsídios à troca constante de experiências com as demais Regiões Metropolitanas.</p> <p>097 - Avaliação dos impactos dos macroinvestimentos do CME nas atividades econômicas e sociais da RMBS.</p> <p>098 - Criação de Sistemas de Indicadores Regionais para acompanhar o desempenho da RMBS em relação ao do CME.</p>

**Quadro/Tabela 21**

RMBS - Objetivos, Diretrizes e Ações Metropolitanas

Objetivos	Diretrizes	Ações
Objetivo V Integração Regional no Âmbito do Complexo Metropolitano Expandido em Face da Globalização	DIR 4 - Acompanhar o Desenvolvimento e Competitividade do Porto de Santos no Contexto Globalizado. DIR 5 - Adequar a Estrutura Organizacional da AGEM às Necessidades da Globalização.	099 - Projeto de identificação das fontes nacionais e internacionais de informação e de financiamento, visando a obtenção de recursos para implementar ações e programas de planejamento e desenvolvimento da RMBS. 100 - Projeto de criação de indicadores e sistemática de acompanhamento das atividades e logística do Porto. 101 - Adequação dos projetos do Plano Diretor, vinculados ao Porto, às eventuais mudanças do cenário mundial. 102 - Criação na Estrutura Técnica da AGEM – Área de Estudos Econômicos orientados ao acompanhamento dos contextos socioeconômicos onde se insere a RMBS. 103 - Desenvolver e implantar banco de dados necessário ao apoio dos estudos e acompanhamento do CME e do Porto.



10 AGRADECIMENTOS

Agradecemos às pessoas, órgãos e entidades que, através de entrevistas e consultas feitas na fase inicial dos trabalhos, de exposições e debates nos seminários temáticos realizados e do fornecimento de dados e informações, participaram do processo de elaboração do presente Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Baixada Santista.



Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista - CONDESB

Conselheiros

Prefeitura Municipal de Bertioga

Lairton Goulart
Prefeito
Enio Xavier
Suplente

Prefeitura Municipal de Cubatão

Clermont Silveira Castor
Prefeito
Alberto de Souza
Vice-Prefeito - Suplente

Prefeitura Municipal de Guarujá

Maurici Mariano
Prefeito
Manoel Ramos dos Santos
Suplente

Prefeitura Municipal de Mongaguá

Arthur Parada Prócida
Prefeito
Tenisson Azevedo Júnior
Suplente

Prefeitura Municipal de Peruíbe

Gilson Carlos Bargieri
Prefeito
José Carlos Rúbia de Barros
Vice-Prefeito – Suplente

Prefeitura Municipal de Praia Grande

Alberto Pereira Mourão
Prefeito
Rui Lemos Smith
Suplente

Prefeitura Municipal de Santos

Paulo Roberto Mansur
Prefeito
Iberê Sirna
Suplente

Prefeitura Municipal de São Vicente

Márcio França
Prefeito
Altair Di Marco
Suplente

Secretaria de Estado de Assistência e Desenvolvimento Social

Almerinda Lopes Medeiros
Titular
José Roberto Rinaldi Junqueira
Suplente

Secretaria de Estado da Administração Penitenciária

Carlos Alberto Corade
Titular
Antonio Augusto Marques
Suplente

Secretaria de Estado de Economia e Planejamento

Rivaldo Gonçalves Otero
Titular
José Carlos Maurício Hoffmann
Suplente

Secretaria de Estado de Educação

Oneide Ferraz Alves
Titular
Deusdith Bueno Velloso
Suplente

Secretaria de Estado do Emprego e Relações do Trabalho

Keniti Aniya
Suplente



Secretaria de Estado de Esportes e Turismo

Maria Thereza Ortale

Titular

João Cláudio Pereira de Alencastro Guimarães

Suplente

Secretaria de Estado da Habitação

Marcelo Antonio Nogueira Prado

Titular

Helder Burle dos Santos

Suplente

Secretaria de Estado da Justiça e da Defesa da Cidadania

Júlio Nogueira

Titular

Marco Aurélio Chagas Martorelli

Suplente

Secretaria de Estado do Meio Ambiente

José Francisco Trevisan

Suplente

Secretaria de Estado dos Recursos Hídricos, Saneamento e Obras

Oswaldo Aly

Titular

Anízio de Oliveira Filho

Suplente

Secretaria de Estado da Saúde

Gilberto Simão Elias

Titular

Alberto Bedulatti Cardoso

Suplente

Secretaria de Estado dos Transportes

Milton Xavier

Suplente

Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Titular

Alberto Epifani

Suplente

Joaquim Lopes da Silva Júnior

Titular

José Vítor Soalheiro Couto

Suplente

Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública

Alberto Corazza

Suplente



Prefeitura Municipal de Bertioga

Lairton Gomes Goulart
Prefeito
José Nunes Viveiros
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Cubatão

Clermont Silveira Castor
Prefeito
Alberto de Souza
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Guarujá

Maurici Mariano
Prefeito
Manoel Ramos dos Santos
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Itanhaém

Orlando Bifulco Sobrinho
Prefeito
Alder Ferreira Valadão
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Mongaguá

Artur Parada Prócida
Prefeito
Uilson Aparecido Machado
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Peruíbe

Gilson Carlos Bargieri
Prefeito
José Carlos Rúbia de Barros
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Praia Grande

Alberto Pereira Mourão
Prefeito
Alexandre Evaristo Cunha
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de Santos

Paulo Roberto Gomes Mansur
Prefeito
João Paulo Tavares Papa
Vice-Prefeito

Prefeitura Municipal de São Vicente

Márcio Luiz França Gomes
Prefeito
Paulo de Souza
Vice-Prefeito



Câmara Municipal de Bertioga

Antônio de Jesus Henriques
Presidente
Antônio Rodrigues Filho
Vice-Presidente
Celso da Silva Martinez
1º Secretário
Adão Milton Alves
2º Secretário

Vereadores:

Joselito Alves de Oliveira, Jurandyr José Teixeira das Neves, Luis Henrique Capellini, Ney Vaz Pinto Lyra, Oswaldo de Salles Pereira

Câmara Municipal de Cubatão

Sebastião Carlos Henriques Silva
Presidente
Luiz Carlos Costa
Vice-Presidente
Rozemeri de França Abreu Santos
1º Secretário
Geraldo Cardoso Guedes
2º Secretário

Vereadores:

Amauri José Leme, Anis Rahal Maluf, Arlindo Fagundes Filho, João das Graças Pereira, João Santana de Moura Villar, José Roberto Azzoline Soares, Luiz Alves da Rosa, Manuel Messias da Silva, Márcia Rosa de Mendonça Silva, Marli Luz Reinoso, Raimundo Valter Pinheiro Lima, Roberto Kazuyassu Oshiro, Romeu Magalhães, Sérgio José dos Santos, Wagner Moura dos Santos

Câmara Municipal de Guarujá

Wanderley Maduro dos Reis
Presidente
Carlos Eduardo Pirani
Vice-Presidente
Maria Antonieta de Brito
1º Secretário
Ituo Sato
2º Secretário

Vereadores:

Antônio Addis Filho, Antônio Carvalho, Arnaldo do Nascimento, Gilson Fidalgo Salgado, Jayro Graciola, Joaci Cidade Alves, José Carlos Rodriguez, José Nilton Lima de Oliveira, Marcos Evandro Ferreira, Marinaldo Nenke Simões, Mário Lúcio da Conceição, Maurício Reis, Nilson de Oliveira Fontes, Osvaldo Edson Batalha, Paulo Flávio Affonso Piasenti, Rosemary Aparecida Dias Oggiano, Wanderley Aparecido Tamburús.

Câmara Municipal de Itanhaém

Miguel Simões Dias
Presidente
Maximino Gonçalves de Jesus
Vice-Presidente
Isabel Aparecida Siani
1º Secretário
Ruy Manoel Alves dos Santos
2º Secretário

Vereadores:

Ângela Maria Ferreira dos Santos Diniz, Diomário de Souza Oliveira, Izidoro Moyses Bispo, João Bosco Gianotti, José Batista da Costa, José Carlos de Oliveira, José Geraldo de Jesus Fiarresgo, José Mauro da Silva, Luiz Barbosa da Silva, Luiz Roberto Naccarato, Manuel Dias de Oliveira, Merenciano Oliveira Santos, Orlando Mosca Diz.

Câmara Municipal de Mongaguá

Fernando Alves de Lira
Presidente
João Martins dos Anjos
Vice-Presidente
José Marcos Pupo Mercias
1º Secretário
Maurício Xavier de Oliveira Rosa Júnior
2º Secretário

Vereadores:

Ademário Antônio de Aparício, Francisco Antônio Lopes Filho, José Carlos de Freitas, José Fernando Monteiro de Alcântara, José Ricardo Pettine, Luiz Redó Garcia, Osvaldo de Freitas Ferreira, Paulo Wiazowski Filho, Pedro Eduardo Carvalho Homem, Sebastião Ferreira Leite, Sidney dos Santos.



Câmara Municipal de Peruíbe

David da Silva Maia Neto
Presidente
Nelson Gonçalves Pinto
Vice-Presidente
José Pedro Gomes de Oliveira
1º Secretário
Antônio Francisco Ricardo
2º Secretário

Vereadores:

Aniello Pernice Neto, Carlos Luiz Rubio, Cicero Rodrigues da Silva, Eduardo Roberto Riggo, José Ernesto Lessa Maragni Junior, Manoel Reis Guedes, Maria Onira Betioli Contel, Milton dos Santos, Osvaldo Kabbach Prigenzi, Roberto Gaiofatto, Rubens Rodrigues Gomes Junior.

Câmara Municipal de Praia Grande

Esdras de Oliveira e Silva
Presidente
Jorge Dantas de Vasconcelos
Vice-Presidente
Paulo Emílio de Oliveira
1º Secretário
Sidiney Silva Pires
2º Secretário

Vereadores:

Antônio Carlos Rezende, Antônio Eduardo Serrano, Arnaldo Alberto Amaral, Cassio de Castro Navarro, Edson Milan, Edson Reinaldo Neno Manzon, Ermano Benedito de Castro, Felipe Avelino Moraes, Francisco Rodrigues Bonito Neto, Heitor Orlando Sanchez Toschi, Helder Ribeiro de Albuquerque Esteves, João Gonçalves, Katsu Yonamine, Layde Rodrigues Reis Loria, Renaldo Correia Santos.

Câmara Municipal de Santos

José Antônio Marques Almeida
Presidente
Paulo Gomes Barbosa
Vice-Presidente
Manoel Constantino dos Santos
1º Secretário
Marinaldo Mongon
2º Secretário

Vereadores:

Adelino Pedro Rodrigues, Ademir Pestana, Antônio Carlos "Banha" Joaquim, Augusto Zago, Carlos Eduardo Adegas, Carlos Mantovani Calejon, Cassandra Maroni Nunes, Fábio Alexandre Araújo Nunes, Fausto Figueira de Mello Junior, Fausto Lopes Filho, Geonísio Pereira de Aguiar, José Lascane, Luiza Elena Neofiti de Andrade, Odair Gonzalez, Roberto Oliveira Teixeira, Sandra Regina Machado Arantes do Nascimento Felinto, Suely Morgado Silva.

Presidente Câmara Municipal de São Vicente

Luciano Batista
Presidente
Fernando Bispo da Silva
Vice-Presidente
Geovane Oliveira de Souza
1º Secretário
Alfredo Moura
2º Secretário

Vereadores:

Carlos Gigliotti, Carlos Santiago, Davi Mendonça, Gilberto Domingos Rampon, José Valter dos Santos, Luiz Antônio dos Santos, Nicolino Bozzella, Paulo Lacerda, Roberto Rocha.



Relação de Entrevistados

Alcindo Gonçalves
Aloysio Azevedo
André Canoillas
Antônio Rubens Costa de Lara
Armando Peralta
Armênio Mendes
Célio Nori
Concepcion Garcia
Dialino dos Santos
Edgar Boturão
Edson Carpentieri
Elizabeth de Fátima Correia
Fernando Allende
Francisco La Scalla Junior
Francisco Prado de Oliveira Ribeiro
Gonçalo Batista Menezes
Hélio Fernando Hallite
Jairo Sérgio de Abreu Campos
João Santa Rosa de Carvalho
Jorge Ayala
José Ferreira das Neves
José Kauffmann Neto
José Lopes dos Santos Filho
José Luiz Camargo Barbosa
José Marcelo Ferreira Marques
José Marques Carriço
Josephina Irene Cardelli
Júlio Simões
Luiz Alonso Ferreira
Luiz Augusto Silva
Luiz Carlos Bezerra
Luiz Nunes
Lupércio Mussi
Manoel Lourenço das Neves
Marcelo Marques da Rocha
Márcio Calves
Márcio Delfim
Marco Paulo Penna Cabral
Maria Ottilia Pires Lanza
Nilo Nunes
Nelson Teixeira
Omar Laino

Paulo Roberto Schiff
Priscila Maria Bonini Ribeiro
Regina Chirico
Renata Santini
Roberto Clemente Santini
Rosário Ademar Salgosa
Sérgio Antunes
Sílvia Ângela Teixeira Penteado
Virgílio Pina.



SEMINÁRIOS TEMÁTICOS

Seminário Temático 1

Turismo e Cultura

Data: 05/11/2001

Horário: 15h00

Auditório do Centro Universitário Monte Serrat - Unimonte

Mesa Diretora dos Trabalhos

Koyu Iha

Diretor Executivo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Mariângela Duarte

Deputada Estadual

Maria Lúcia Prandi

Deputada Estadual

Gilberto Ramos Alves

Diretor de Planos e Projetos - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho

Coord. de Planos Regionais - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Mediação

Paulo Roberto Schiff

Jornalista

Expositores

Maria Otília Pires Lanza

Reitora - Centro Universitário Monte Serrat - Unimonte

Roberto Peres

Coordenador Cultural - Centro Cultural Brasil Estados Unidos

Virgílio Carvalho

Empresa Brasileira de Turismo - Embratur

Seminário Temático 2

Industria, Comércio, Serviços e Habitação

Data: 12/11/2001

Horário: 15h00

Auditório da Prefeitura Municipal de Cubatão

Mesa Diretora dos Trabalhos

Clermont Silveira Castor

Prefeito Municipal de Cubatão

Mariângela Duarte

Deputada Estadual

Maria Lúcia Prandi

Deputada Estadual

Koyu Iha

Diretor Executivo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Eduardo Fontes Hotz

Diretor Presidente - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA - Emlasa

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho

Coordenador de Planos Regionais - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Mediação

Francisco La Scala

Jornalista

Expositores

João Carlos Gomes

Professor de Economia - Universidade Católica de Santos - Unisantos

José Marcelo Ferreira Marques

Presidente - Associação dos Empresários da Construção Civil da Baixada Santista - Assecob

Valdomiro Roman da Silva,

Superintendência de Qualidade e Assistência Técnica Companhia Siderúrgica Paulista - Cosipa



Seminário Temático 3

Infra-estrutura e Meio Ambiente

Data: 19/11/2001

Horário: 15h00

Auditório da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos

Mesa Diretora dos Trabalhos

Mariângela Duarte

Deputada Estadual

Maria Lúcia Prandi

Deputada Estadual

Koyu Iha

Diretor Executivo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho

Coord. de Planos Regionais - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Mediação

Carlos Roberto Xavier Zundt

Diretor Técnico - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Expositores

Ícaro Cunha

Sociólogo e Professor - Universidade Católica de Santos - Unisantos

Milton Xavier

Diretor de Planejamento - Desenvolvimento Rodoviário SA - Dersa

Oswaldo Aly

Vice Presidente

Unidade de Neg. do Litoral - Comp. de Saneamento Básico de São Paulo - Sabesp

Seminário Temático 4

Porto

Data: 26/11/2001

Horário: 15h00

Auditório da Associação Comercial de Santos

Mesa Diretora dos Trabalhos

Telma de Souza

Deputada Federal

Edmur Mesquita

Deputado Estadual

Mariângela Duarte

Deputada Estadual

Maria Lúcia Prandi

Deputada Estadual

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Secretário - Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos

Koyu Iha

Diretor Executivo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho

Coordenador de Planos Regionais - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Mediação

Rivaldo Gonçalves Otero

Diretor Administrativo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Expositores

Adriano Murgel Branco

Coordenador - Grupo de Trabalho para Regionalização do Porto de Santos

Ronaldo Souza Forte

Diretor - Santos Brasil Terminal de Contêineres - Tecon

Sérgio Antunes

Diretor Comercial e de Desenvolvimento - Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp



Seminário Temático 5

Saúde, Educação e Segurança

Data: 03/12/2001

Horário: 15h00

Auditório da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos

Mesa Diretora dos Trabalhos

Mariângela Duarte

Deputada Estadual

Maria Lúcia Prandi

Deputada Estadual

Koyu Iha

Diretor Executivo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho

Coord. de Planos Regionais - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA

Mediação

Rivaldo Gonçalves Otero

Diretor Administrativo - Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Expositores

José Ricardo Martins Di Renzo

Diretor Regional de Saúde - Secretaria de Estado da Saúde

Cel. Marco Antônio Moysés

Polícia Militar do Estado de São Paulo

Sylvia Bittencourt

Dirigente de Ensino

Coord. de Ensino do Interior - Região Santos – Secretaria de Estado da Educação

Participantes dos Seminários Temáticos

Ademar Almeida Souza, Ademir Pestana, Adriano Maximiano Soares, Alberto Bedulati Cardoso, Alberto Witkowski, Alcy Leite, Alexandre Pereira Antonelli, Amauri José Leme, Ana Lucia Marques, Ana Lúcia Rezende, Anízio de Oliveira Filho, Anselmo A Craveiro Jr., Antonio Braga, Antonio Carlos da Mata Barreto, Antonio Carlos Gonçalves, Antonio Carlos Prado Ruiz, Antonio Eduardo Poletti, Antonio Galvão Álvares de Abreu, Antonio Mendes Baptista Neto, Armando Akio Yangiura, Arnaldo de Oliveira Barreto, Augusto M. Campos, Augusto Zago, Bemy Oskar Lopes Nilsson, Carlos Alberto da Silva Gomes, Carlos Alberto F. Coe, Carlos Antonio de Araújo, Carlos de Brito, Cecília Aparecida da Silva, Célio Juliano da Silva Coimbra, Celso Eduardo Campos Osse, Cláudio Marques Trovão, Clayto Kennedy Lopes, Clermont Silveira Castor, Deusdith Bueno Velloso, Dimas Couto, Dirceu B. Martins, Doroti

Santana de Paula, Dulciro Roberto Modesto, Edivan Pereira de Lima, Eduardo C. R. Nogueira Jr., Eduardo Conde Bandeira, Eduardo M. Ribas, Elda M. Mercante, Érico Manuel de Almeida, Estela dos Santos Peres, Euzébio Mossini, Fábio Alexandre de Araújo Nunes, Fernanda Faria Meneghello, Flavio Quinto, Geny Magalhães Lourenço, Geovana Simões de Sá, Geraldo Cardoso Guedes, Geraldo Ivan Oliveira da Cruz, Gilberto Simão Elias, Gilmar Rozatti, Guaraci Nunes, Hamilton Amadeo, Hélio Yamazato, Henrique Marcelo F. de Souza, Heraldito Gomes Andrade, Ivani Luciane Gonçalves, Jairo Andrade Sarti, Jane Aoki Alberto, Jane Barros Serrazes Meirelles, João Batista Fernandes Bezerra, João Batista Marques, João César Queiroz Prado, João de Oliveira, João Luiz Zanethi, João Marcos Fernandes Grillo, Joaquim Gusman Roman, Joel Campanatti, Jonas Gonçalves Coelho, Jorge Ayala, Jorge Inácio Martins Viana, José Augusto Batista Filho, José Barberá Molina Poletti, José Borges da Silva, José Francisco Garreta do Nascimento, José Fredis de Farias, José Guilherme Pere, José Manoel Carreiro, José Manoel Gatto dos Santos, José Moacir Martins, José Roberto Rodrigues de Lima, Josefa Nilda de A. G. Vilete, Josepha Fornos, Josephina Irene Cardelli, Josué O. Dantas, Josué Vagner de Campos Pereira, Juan Santos Farias, Lauro Tubino, Letícia Salgado Coelho, Lúcia Ratto de Mesquita Roma, Lucia Stela do A. Maldonado, Luciane Beck, Luis Antonio da Silva, Luis Mantilla, Luiz Alfredo de Amorim Ferrauche, Luiz Carlos Costa, Luiz Carlos de Andrade, Luiz Eduardo Mauro Terra, Luiz Eugênio Coelho, Luiz Fernando V. Novaes, Luiz Roberto dos Santos, Luiz Saída, Lusimar da Costa Lira, Manoel Carlos Peres, Manoel Martins Poitena, Marcelo Ariel, Marcelo José Gonçalves, Márcio Antonio Milhorate, Marcio Perretti Papa, Marco Antonio de Oliveira, Marco Antonio Moyses, Marco Antonio S. de Oliveira, Marco Antonio Villela dos Santos, Marcos Eristorgio Wanderley, Maria Angela Trombini, Maria Cristina Mancuso Rocha, Maria Emilia Botelho, Maria Leonor de Oliveira, Maria Luzia da Silva Garcia, Maria Regina O. Vieira Marques, Maria Telma Caetano Prado, Mariângela Kohlbach Santos Silva, Mário Benetati Filho, Marli Vieira Santos, Maura Alice Barbosa Sales, Maura Ligia Costa Russo, Maurílio V. Cunha, Mauro Dias Ferraz, Máximo Nunes Neto, Meire Ritts, Melchior de Castro Jr., Milton Xavier de Souza, Miriam S. de Andrade, Mônica Gemignani, Mônica Silveira e Costa Cheng, Nelson de Jesus Fernandes, Neusa Marques Bento Nilton Ferreira, Nivaldo Veiga, Norma Fátima G. C. Silva, Odair dos Santos, Oneide Ferraz Alves, Orlando José, Osvaldo Di Lorenzo Jr., Paul Wagner Simons, Paulo Adelino dos Reis, Paulo César Moreira de Paiva, Paulo de Moraes, Paulo Manoel Varella Casasco, Paulo Roberto San Martin Costa, Pedro Carmos de Bartolo, Pedro Rosa, Reinaldo de Castro Prado, Renato Ferreira Barco, Reynaldo E. Young Ribeiro, Ricardo Cauduro Alonso, Ricardo Luis Perrella, Ricardo Perez, Ricardo Vasconcellos, Rinaldo Tavaní Pinheiro, Rita de Cássia Gomes Cessari, Roberto Jordão Agria, Rodolfo Nicastro, Rogério Simões de Araújo, Rosa Maria Micchi, Rosa Maria Tamian, Rosana F. B. Oliveira, Rubens Iushida, Rui Lemos Smith, Sebastião de Almeida Jr., Sérgio F. Abelha, Simone Barbosa, Sonia Liberati, Sueli Cavalheiro, Tânia Mara Ramos Lopes Nunes, Tolhia Boscov, Ubirajara Pelegrine Paes, Ubirajara Pinheiro Machado, Ulysses F. Nunes Jr., Valtair de Azevedo, Vanessa C. T. dos Reis, Vanessa Zantut Troncoso, Vera Lucia Pinheiro, Vinicius Teixeira, Vitor de Jesus Figueiredo, Wagner Moreira Gonçalves, Wagner R. Alvarez, Walderez Pancolte Frias, Washington Soares, Wilson Bassoti Jr., Wilson Diniz, Yedda Sadocco, Zaira Almeida Gomes, Zoel Garcia Siqueira.



11 BIBLIOGRAFIA

AGUDELO, Hugo. **Globalização: geopolítica e meio ambiente**. Revista *GeoNotas*, Maringá: Departamento de Geografia, Universidade Estadual de Maringá, v. 1, n. 2. Out., nov. e dez. 1997.

AZEVEDO, Aroldo et al. **A Baixada santista aspectos geográficos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (USP), 1965. 4 v.

BRASIL. Lei n. 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria n. 387, de 29 out. 2001.

_____. Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

BUSSINGER, Frederico et al. **Reformas e regulação portuária**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, abril de 1998. Disponível em: < www.portodesantos.com.br >. Acesso em 12 fev. 2001.

_____. **Vantagens e desvantagens da regionalização**. In: *Seminário em Busca de um Modelo de Regionalização do Porto de Santos*, Santos, 2001.

CARTA DA BAIXADA SANTISTA. **Câmaras municipais de Cubatão, Guarujá e Santos**. In: *Seminário em Busca de um Modelo de Regionalização do Porto de Santos*. Santos, 2001. Xerox, s/d.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP. **Santos 2000: preparando o porto para o século XXI**. Documento 1: Diretrizes para Eficientização, RemodelAGEM, RemodelAGEM, Expansão e Inserção Regional do Porto de Santos, Documento 2: Programa de Arrendamentos e Parcerias no Porto de Santos - Proaps e Documento 3: Comissão Paritária Codesp-Sindicatos, Diretrizes e Regra de Transição - Diret. Santos, mai. 1996.

_____. **Plano de desenvolvimento e zoneamento**. In: *Santos 2000: Preparando o Porto para o Século XXI*. Versão 2, jul. 1996. Provisório.

_____. **Plano de desenvolvimento e zoneamento do Porto de Santos PDZ 1998/2020**. Consórcio Dreer-Pretcon, ago. 1998.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - CONDEPHAAT. **Bens tombados 1968-1998**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1998.



CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA - CONDESB - Secretaria Executiva. **Relatório do primeiro fórum de representantes das câmaras temáticas do CONDESB**. São Paulo: CONDESB, 1999.

_____. **Relatório de atividades - Exercício 2000**. São Paulo: CONDESB, 2000.

COMPANHIA SIDERÚRGICA PAULISTA. **Informe Cosipa: sistema de gestão ambiental**. Santos:Cosipa, 1999/2000. s/n.

EMBRATUR. **Política nacional de turismo: diretrizes e programas 1996-1999**. Brasília: Ministério da Indústria do Comércio e do Turismo, Embratur e Instituto Brasileiro de Turismo, 1996.

EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO SA - EMLASA. **Cenário regional: região administrativa de Santos. Aspectos físico-ambientais: situação atual**. São Paulo: Emplasa, 1992. 2 v.

_____. **Aspectos físico-ambientais e sociais**. São Paulo: Emplasa, 1993/1994.

_____. **Aspectos socioeconômicos: dinâmica de crescimento**. São Paulo: Emplasa, junho/1992.

_____. **Investimentos estruturadores de habitação, transporte e saneamento básico**. São Paulo: Emplasa, 1992. 2 v.

_____. **Investimentos estruturadores de transporte e sistema viário, habitação e saneamento básico**. São Paulo: Emplasa, 1993/94.

_____. **Investimentos estruturadores. Região metropolitana da Baixada Santista**. São Paulo: Emplasa, 1997.

_____. **Intervenções municipais de caráter regional na região de metropolização da Baixada Santista**. São Paulo: Emplasa, 1994.

_____. **Estudo de fluxos como subsídios à regionalização. Regiões de metropolização de Campinas e Baixada Santista**. São Paulo: Emplasa, 1994.

_____. **Lazer, esportes, cultura, turismo e patrimônio da GSP**. Plano Metropolitano da Grande São Paulo 1994/2000. Caderno n 18. São Paulo: Emplasa, abr. 1994.

_____. **Região de Santos. Dinâmica de urbanização regional quadro a quadro**. São Paulo: Emplasa, 1992.

_____. **Subsídios socioeconômicos para o plano de desenvolvimento econômico do município de Itanhaém**. Relatório Técnico Final. São Paulo: Emplasa, 1999.

_____. **Subsídios socioeconômicos para o plano de desenvolvimento econômico da Região Metropolitana da Baixada Santista**. Relatório Técnico Final. São Paulo: Emplasa, 1998.

_____. **Sumário de dados da Baixada Santista 1992**. São Paulo: Emplasa, 1992.

_____. **Sumário de dados da região metropolitana da Baixada Santista 1999**. São Paulo: Emplasa, 1999. CD-ROM.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO SA EMLASA. **Sumário de dados da região metropolitana da Baixada Santista, 2000**. São Paulo: Emplasa, 2000. CD-ROM.

FIGUEIRA, Ana Paula. **O marketing e o turismo: alguns conceitos e aplicações**. Portugal: Escola Superior de Tecnologia e Gestão, Instituto Politécnico de Beja. Disponível em: <www.ipbeja.pt/Pubol/Artigos/AnaPaula.Htm>.

FIGUEIREDO FERRAZ CONSULTORIA E ENGENHARIA DE PROJETO LTDA. **Ligação ferroviária margem direita e esquerda do porto de Santos**. Relatório Técnico Econômico. São Paulo, 1997. 2 v.

GOLDENSTEIN, Léa; CARVALHAES, Stela G. **Avaliação política da descentralização industrial: a experiência do complexo industrial da Baixada Santista**. In: *Espaço e Debates* n 13. Edição Especial. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1984. pp. 47-59.

GRANDE ABC. **Baixada quer recuperar o tempo perdido**. Revista *Livre Mercado*. Santo André. ReportAGEM de capa. Dez. de 2001.

IANNI, Otávio. **Teorias da globalização**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **Censo 2000**.

INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO IPT. **Perspectivas para o desenvolvimento econômico de Cubatão e região de influência**. Relatório Técnico Final. São Paulo: IPT, 1999.



INSTITUTO DO PATRIMÔNICO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Bens tombados do Estado de São Paulo**. Disponível em: < www.iphan.gov.br>. Acesso em: 17 mai. 1999.

IPEA/IBGE/NESUR (IE-UNICAMP). **Caracterização da rede urbana do Brasil**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia Unicamp, 1999. Vol. 1.

MENDES, Daniela. **Domenico de Masi: o século da sensibilidade**. Revista *Época*, São Paulo, ed. 93, mar. 2000.

PLANAL ENGENHARIA S/C LTDA. **Relatório de caracterização do sistema viário de interesse metropolitano da Baixada Santista**. São Paulo, 1998.

REFINETTI, Maria Lúcia Martins. **Os desafios da gestão municipal**. São Paulo/Recife: Centro Josué Castro, Instituto Pólis, 1998.

REZENDE, Sérgio. **As cidades na economia global**. Indicadores DIESP n. 76, jan./fev. 2000, São Paulo, 2000.

RIVABEN DE SALES, Pedro Manuel. **Santos: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo, 1999**. Tese - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo.

RODRIGUES, José; VAZ, José Paschoal. **Porto de Santos. Uma década de transformações 1990-1999**. Disponível em: <www.porto.de.santos.com.br>. Acesso em: 5 de nov. 2001.

SANTOS, Milton. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Record, 2001.

SÃO PAULO (ESTADO). SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE. COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL (CETESB). **Balneabilidade das praias paulistas**, São Paulo: Cetesb, 1999.

SASSEN, Saskia. **The global city-New York, London, Tokio**. United States, Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1991.

_____. **Cities in a world economy**. United States, London and New Delhi: Pine Forge Press e Sage Publications Inc., 1994.

SEBRAE/IPT - PRODER. **Programa de emprego e renda região metropolitana da Baixada Santista**. Relatório IPT/DEES n. 38 277/98. São Paulo, dez. 1998.

SEADE. **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: Fundação Seade, 1992. V. 5, 6 e 7.

SEP/SEADE - FECAMP/UNICAMP. **A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1940)**. São Paulo: Universidade Estadual de Campinas - Instituto de Economia, 1998.

SILVEIRA, Marcos Aurélio T. da. **Turismo, integração do território e globalização: considerações sobre o mercosul**. In: *Revista Paranaense de Geografia*. Curitiba: Associação dos Geógrafos do Brasil, n. 2, 2ª ed., jul. 1999.

SILVA, Gerardo; COCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999. Coleção Espaços do Desenvolvimento.

SILVA, Joaquim da. **Boletim da intersindical portuária do Estado de São Paulo**. Santos, 29 de set. 1998. Disponível em: <www.viasantos.com.br>. Acesso em: 7 de fev. 2001.



12 COORDENAÇÃO, EQUIPES E CONSULTORIA

Coordenação Geral

Gilberto Ramos Alves
Diretor de Planos e Projetos

Sergio Zaratini
Assessor da Presidência
Consultor Interno

Carlos Alberto Cedano Cabrejos
Assessor da Diretoria de Planos e Projetos

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho
Coordenador de Planos Regionais

Equipe Técnica Central

Eumenes Teixeira de Oliveira Filho
Arquiteto
Coordenador Executivo e Gestor do PMDI - RMBS

Fátima Aparecida de Campos Rauber
Geógrafa

Lucia Teresa Faria
Arquiteto

Maria Cristina Raduan
Socióloga

Myrna de Abreu Machado
Socióloga

Rosa Maria Puchala
Arquiteto

Valdir Nogueira
Psicólogo

Giuliana Boscolo
Estagiária



Marcia Alves dos Santos
Estagiária

Renato Gonçalves Coelho Filho
Estagiário

Equipe Técnica Complementar

Cecília Maria Rodrigues Nahas
Geógrafa
Coordenadoria de Informações Estatísticas

Humberto Marques Pêgo
Advogado
Coordenadoria de Assuntos Jurídicos

Janice Yunes
Editora de Texto
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Leonelo Fernando de Camargo
Geógrafo
Coordenadoria de Informações Estatísticas

Márcia Rodrigues
Engenheira
Coordenadoria de Meio Ambiente

Mário Antônio Barreiros
Arquiteto
Coordenadoria de Projetos Especiais

Priscila May Delani Masson
Geógrafa
Coordenadoria de Informações Geográficas

Ricardo Mattar Ferreira
Psicólogo
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Sânia Cristina Baptista
Arquiteto
Coordenadoria de Circulação e Transporte

Yuriko Osawa Bello Valente
Jornalista
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Equipe de Apoio

Ayres da Silva Jr.
Estagiário
Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM

Anna Cristina Rodopiano de Carvalho
Estagiária
Coordenadoria de Documentação Técnica

Antonio Luiz dos Santos
Assistente Técnico
Coordenadoria de Informações Geográficas

Edson Gomes Ferraz
Assistente Técnico
Coordenadoria de Informações Geográficas

Elaine Cristina Steolla
Estagiária
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Elizete Maria de Souza
Secretaria
Assessoria de Planos e Projetos

Fernanda Gasparetti Braga
Estagiária
Assessoria de Planejamento Estratégico

José Lucena da Cruz
Fotógrafo
Coordenadoria de Marketing e Comunicação



Juliana Nogueira de Sá Endrizzi
Estagiária
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Luciana Crespo
Estagiária
Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM

Renato Lucena
Estagiário
Coordenadoria de Marketing e Comunicação

Rodrigo Martins dos Santos
Estagiário
Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM

Yuka Kussano da Silva Araújo
Estagiária
Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM

Consultoria Externa

Dimas Couto
Engenheiro

Imagem da Capa
Fonte: Imagem Landsat 7 órbita 219177 de 20/04/2002 - Elaboração: Emplasa