

TCC/UNICAMP
C67q
IE/2709



Instituto de Economia
Universidade Estadual de Campinas



1290002709

IE
TCC/UNICAMP C67q

Monografia:
A questão metropolitana da Baixada Santista:
25 anos de mudanças socioeconômicas na região

Aluno: Felipe Caboclo Colantonio

RA: 016031

Orientador: Professor Doutor Carlos Antonio Brandão

Campinas, dezembro de 2005

CEDOC/IE

Resumo:

Com quase 1,5 milhões de habitantes, a Região Metropolitana da Baixada Santista apresentou nos últimos 25 anos um reforço de suas principais características, sejam estas nos âmbitos demográficos e econômicos. Enquanto que no primeiro intensificou-se o processo de descentralização da população do núcleo Santos- São Vicente, a região registrou uma manutenção de suas atividades econômicas centrais como eixo dinamizador da economia regional. Ainda assim, aquelas referentes ao porto e ao pólo industrial de Cubatão na década de 90, com os processos de privatização e transformações estruturais do sistema portuário, protagonizaram um expressivo fechamento de postos de trabalho, cabendo às atividades ligadas principalmente ao turismo e à população flutuante a absorção de parte desse contingente, principalmente nos últimos 5 anos.

Palavras-chave:

Economia regional e urbana, Região Metropolitana da Baixada Santista, porto de Santos, pólo industrial de Cubatão e turismo balneário

Índice:

	página
Introdução	03
Cap. I: Formação e consolidação da dinâmica regional	05
I.a O desenvolvimento econômico regional	05
I.b Urbanização Regional e Núcleos Indutores	08
Cap.II: Demografia e Urbanização: A continuidade do processo de descentralização	10
II.a Aspectos Demográficos	10
II.b Urbanização	16
Cap. III: A Economia regional: Estagnação, especialização e horizontes	20
III.a Setor Industrial	24
III.b Setor Terciário	29
b.1 Atividade Portuária	34
b.2 Turismo e lazer balneário	38
Cap. IV: Problemas e Articulações Metropolitanas	41
Considerações Finais	45
Bibliografia	46
Anexos	47

Introdução

A discussão acerca da Baixada Santista é praticamente inexistente. Poucos textos tratam das características de sua economia regional, notadamente do período mais recente. Contudo, é importante solidificarmos um conjunto de informações e cenários, formando uma base necessária à verificação das mudanças quantitativas e qualitativas na dinâmica regional. Isso é válido principalmente para o caso da Baixa Santista, pois esta apresenta, já na década 70, como veremos a seguir, um delineamento mais preciso de sua dinâmica. Ocorre a consolidação tanto de suas principais atividades econômicas como da tendência de ocupação populacional no território.

Com aproximadamente 1,5 milhões de pessoas, possui uma economia fortemente vinculada ao estado e ao Brasil por meio de suas principais atividades: Porto de Santos, pólo industrial de Cubatão (complexos químico e siderúrgico) e ainda turismo e lazer balneário.

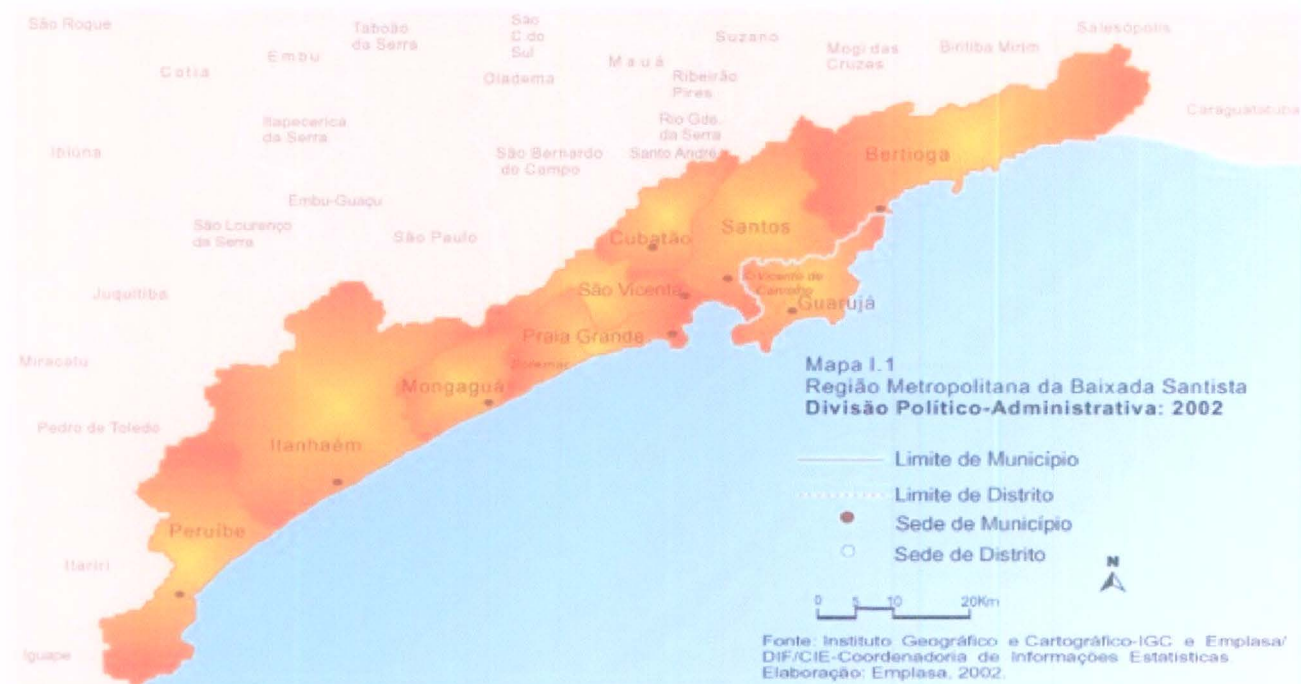
Atualmente esta região é constituída por nove municípios¹ que se estendem por uma parte da faixa litorânea paulista. Observando o mapa 1, com exceção de Cubatão, todos os municípios são banhados pelo Oceano Atlântico. Além disso, faz fronteira com a Região Metropolitana de São Paulo, o litoral norte (Vale do Paraíba) e litoral sul (Vale do Ribeira). Tal proximidade com a metrópole da capital engendra diversos determinantes para a configuração do tecido socioeconômico.

É importante observar o peso dos acidentes geográficos na constituição da área territorial da região; outro forte determinante do padrão de ocupação de seu território pela sociedade. Primeiramente, grande parte dele é constituída por cadeia de montanhas - a Serra do Mar, com presença de mata legalmente protegida. Além desse fato, a região apresenta 2 ilhas ocupadas pelos núcleos de grandes cidades da região: a ilha de Santo Amaro abriga o município de Guarujá e seu distrito de Vicente de Carvalho, enquanto a de São Vicente é constituída pelos núcleos centrais dos municípios de Santos e São Vicente. Por último, há áreas consideráveis de mangues no entorno delas. Assim, o território demonstra baixa capacidade de expansão horizontal de sua ocupação, potencializando o processo de verticalização, iniciado na década de 60 nas áreas mais próximas da orla nas cidades de Santos e São

¹ Percorrendo o litoral paulista do sul para o norte, temos as cidades de Peruíbe, Itanhaém, Monguaguá, Praia Grande, São Vicente, (Cubatão), Santos, Guarujá e Bertioga

Vicente e que posteriormente caracteriza também os municípios de Praia Grande e Guarujá.

Mapa 1: Divisão Político Administrativa da Região



Fonte: EMPLASA

Esse trabalho se dividirá em quatro grandes capítulos. O intuito do primeiro é justamente mapear esses aspectos socioeconômicos da região até o começo dos anos 80. Para o período posterior, a análise será feita com maior detalhamento e precisão nos próximos capítulos, buscando evidenciar as causas das mudanças quantitativas e qualitativas ocorridas tanto nas atividades econômicas nucleares como na dinâmica demográfica regional.

Dessa maneira, o segundo capítulo tratará da dinâmica demográfica e do processo de urbanização, mostrando tendências no padrão de ocupação da região. No terceiro capítulo será abordado a economia local, dando maior atenção para as atividades de maior relevância na região: pólo industrial de Cubatão, porto de Santos e turismo e lazer balneário. Por último, trataremos dos problemas cujas dimensões extrapolam a escala municipal e como as articulações metropolitanas estão funcionando.

I. Formação e consolidação da dinâmica regional

a.O desenvolvimento econômico regional

A dinâmica sócio-econômica dessa região remonta a 1867, com a inauguração da estrada de Ferro S. P. Railway. A cidade de Santos, que antes já tinha como atividade principal a prestação de serviços portuários, porém de pequeno porte, vê seu processo de desenvolvimento ser induzido pelo seu novo papel de escoadora da produção de café do interior paulista.

Com a forte expansão da economia cafeeira toda uma gama de novos agentes que dão suporte ao seu processo de produção e exportação se instala em Santos, tornando-a uma das principais praças financeira e comercial da economia paulista. Dado esse conjunto de serviços, a oportunidade de prover as necessidades desses agentes repercute no surgimento de um capital mercantil local. Toda essa nova dinâmica regional baseada na atividade portuária resulta de novas obras de infra-estrutura que viabilizem o seu crescimento. A construção da rede de canais como projeto sanitário é simbólica, pois traria no futuro uma ordem ao padrão de ocupação da população no espaço e do sistema de transporte citadino.

A crise de 29 e por conseqüência o arrefecimento do padrão de acumulação baseado no café trazem grande recessão para a praça portuária (proporcionalmente mais acentuada do que no restante do Estado devido a sua latente dependência com relação a esse produto). Entretanto num intervalo de tempo relativamente pequeno ocorrem grandes mudanças com a aplicação de políticas anticíclicas e ascensão da acumulação baseada na indústria.

Essa nova dinâmica econômica tem como conseqüência mais importante para a região o seu rebatimento sobre a atividade portuária. Assim, durante as décadas de 30 e 40, novos tipos de serviço de suporte a comercialização são requisitados com as mudanças nos seus fluxos, notadamente produtos industrializados e nova gama de produtos agrícolas. Outro importante fator relacionado foi a construção da via Anchieta em 1947, transformando radicalmente a partir da década de 50 o espaço econômico da Baixada ao impulsionar as atividades ligadas ao turismo balneário requisitadas pela população da metrópole (esta passava por um processo de robustecimento da massa de salário da população).

Vale notar que até as atividades econômicas da região estavam concentradas principalmente em Santos (80% do valor adicionado) e São Vicente no início dos anos 50. Principalmente no terciário,

Santos exercia uma grande força polar com sua gama considerável de serviços, principalmente aqueles ligados à área social (saúde, educação etc). Porém, com o incremento da atividade do turismo dá-se início o processo de desconcentração na ilha de São Vicente.

A partir da metade da década de 50, com o início do ciclo de investimentos pesados realizados pelo Estado, tanto o setor industrial como o terciário da região sofrem transformações qualitativas. Como destaca Jakob (2002), temos na região a inauguração da Refinaria Presidente Bernardes, gerando uma grande atratividade para a instalação de indústrias que têm os produtos daquela como insumo nas suas proximidades, articulando assim um crescente e vultoso setor petroquímico. Na década de 60, o pólo de Cubatão passa a receber grandes empresas principalmente dos ramos químico (CARBOCLORO, CLOROGIL etc) e siderúrgico (COSIPA). O setor secundário regional estava concentrado no município de Cubatão, com 75% do valor adicionado industrial da RMBS ao final da década de 60, principalmente em produtos intermediários.

O porto de Santos ganha proporções continentais e se insere na articulação do ciclo econômico de industrialização pesada, diversificando e sofisticando com isso ainda mais o seu terciário de apoio à comercialização portuária.

Já o setor terciário apresentou grande crescimento na absorção de mão de obra, se consolidando como a principal demandante de trabalho. Muito disso se deve a explosão do turismo, estimulado pela facilidade de acesso rodoviário a partir da implantação da indústria automobilística. Juntou-se a isso a maior mobilidade social proporcionada pelo processo de industrialização, possibilitando um acesso de uma gama maior de pessoas (trabalhadores) ao lazer litorâneo. Dessa forma, a década de 60 apresenta as atividades nucleares da região – notadamente indústria de bens intermediários, serviços portuários e turismo balneário, dando sinais do processo de especialização econômica que estava ocorrendo.

É nesse contexto que adquire visibilidade o movimento de especulação imobiliária na cidade de Santos. O espaço físico de Santos satura-se à medida que o movimento de crescimento populacional e a compra de imóveis por pessoas que moram tanto na capital como no interior com propósitos de lazer nos fins-de-semana e férias. Decorrem desse fato mudanças substanciais na distribuição demográfica, econômica e social no espaço físico da região como um todo, passando a mancha urbana a transbordar o território santista para outras cidades do seu entorno.

Os anos 70 apresentam uma acentuação dos fenômenos percebidos na região na década anterior. O setor industrial da região passa a incorporar no seu pólo principal alguns setores relacionados aos setores petroquímico e siderúrgico. Os ramos químico, metal-mecânico, material de transporte e de minérios não-metálicos se destacam, constituindo participações significativas na economia nacional na produção desses produtos estratégicos.

O setor terciário passa a descentralizar suas atividades de suas cidades principais. Com o deslocamento populacional para as outras cidades da região, vários serviços induzidos pela aglomeração urbana e pelas atividades turísticas² são “transferidos” para as cidades ao entorno – principalmente Guarujá e Praia Grande. Mesmo assim, tanto esses ramos como aqueles ligados à atividade portuária e de suporte a essa contribuem para aumentar o peso relativo do valor produzido no setor da região no estado de São Paulo.

Com a manutenção na década de um crescimento demográfico expressivo da região (3,94% ao ano), a aglomeração urbana toma contornos caóticos, ocupando partes do território regional de menor segurança e acesso mais restrito (morros, mangues, encosta da Serra do Mar). Além disso, a limitação da ocupação dos centros municipais induziu ao processo de verticalização nas duas cidades principais.

O transbordamento da atividade econômica ganha maior forma também com a implantação das rodovias federais. Os vetores de ocupação marcadamente apresentam diferentes realidades sócio-econômicas. Para o norte litorâneo (Guarujá), a ocupação é notadamente de famílias de médio-alta renda, enquanto a ocupação para a região sul (Praia Grande, Mongaguá etc) apresenta uma especialização no turismo para camadas de menor renda.

b. Urbanização Regional e Núcleos Indutores:

A economia da região, até os anos 40, tinha como principal indutor as atividades portuárias. Ocorreu toda uma gama de desdobramentos a nível local que fizeram de Santos o centro urbano dessa região. O desenvolvimento das atividades de suporte ao porto e a conseqüente necessidade de abastecer a população gerou uma rede de atividades de tal modo sofisticado que abasteciam as populações das

² Santos(1992) salienta que no período de verão a população flutuante correspondia a aproximadamente ¾ da população

outras cidades.

A partir da década de 50, o acesso mais fácil da população da metrópole à região com a construção da rodovia Anchieta e a implantação da refinaria Presidente Bernardes transforma de forma radical o espaço da região. A recém emancipada Cubatão passa a ser grande indutora da economia, gerando muitos postos de trabalho. Simultaneamente, a atividade turística começa a se consolidar na região, gerando novos tipos de atividades relacionadas.

Na década de 60 a explosão do transporte automobilístico, facilitando a locomoção da população do estado, e o crescimento da massa de salários induziu a dinâmica das principais núcleos da Baixada Santista. O turismo transforma o processo de ocupação dos espaços físicos da região, esgotando as possibilidades de crescimento horizontal em São Vicente e principalmente em Santos. O crescimento desses centros se dá principalmente com base na especulação e verticalização imobiliária.

A década de 70 se caracteriza pelo início da descentralização dos serviços na cidade de Santos. A população regional passa a ter um peso relativo maior no estado. Tal fenômeno se dá, entretanto, marcadamente pela diminuição do peso populacional de Santos na região, com os núcleos adjacentes à ilha crescendo mais que proporcionalmente. Muito desse fato se deve com a construção das rodovias federais nos dois eixos da região, possibilitando um acesso facilitado da população do estado a essas localidades.

O turismo balneário se dissemina no território, e com ele todo um conjunto de atividades relacionado. Praia Grande e Guarujá são as cidades que mais crescem nesse período, entretanto de forma diferenciada. O eixo sul, onde se localiza Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe acabam se especializando na provisão de lazer para as camadas de baixa renda. Já o eixo norte, notadamente as cidades de Guarujá e posteriormente a emancipada Bertioga se caracterizando pelo turismo de classes altas.

Como contrapartida a esse fenômeno, a maior facilidade de obter produtos e serviços sofisticados na capital estadual descentraliza de Santos muitas das funções que uma região com tal densidade populacional poderia lhe proporcionar. Com a melhoria das telecomunicações e da

locomoção, muitos dos serviços do planalto conseguem expandir o seu mercado para o litoral.

Outro fato revelador da dinâmica regional é apontado por Santos (1992). A autora destaca que a função polar exercida pela cidade acaba incidindo sobre uma população notadamente de baixa renda³. O seu setor terciário apresenta baixo grau de inovação. Esse fenômeno é acentuado pela concorrência com os serviços proporcionados pela metrópole paulista, numa época de rompimento de barreiras temporais e espaciais nas relações capitalista.

Nos cenários construídos para as diversas regiões administrativas do estado, Cano, Pacheco, Zimmermann e Semeghini (1992), disseram que a Região Administrativa de Santos⁴ “... aumentará a região conurbada..., sem, contudo significar um processo de metropolização, haja vista sua urbanização “tripartite” (o “norte”, Santos - São Vicente e o “sul”), que descentralizou as determinações de suas redes de serviços públicos e notadamente privados”⁵.

Portanto, os estímulos do adensamento e da aglomeração urbanos são transferidos em grande parte para a Grande São Paulo. Essa conclusão entra em conformidade com a definição da EMPLASA de Complexo Metropolitano Expandido. As cidades da região assim apresentam um conjunto de atividades relativamente independentes, descentralizando a prestação de serviços, além de possuírem forte vinculação com essa rede urbana mais abrangente, principalmente quando considerado as relações com a Região Metropolitana de São Paulo.

³ Santos (1992) pág. 83

⁴ É constituída dos mesmos municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista

⁵ São Paulo no limiar do Século XXI, volume 5, pág. 88

Cap. II: Demografia e Urbanização: A continuidade do processo de descentralização

a. Aspectos Demográficos

Estimativas do IBGE indicam população de 1.608.456 para o ano de 2004, representando uma inflexão na taxa de crescimento, tendo nos últimos quatro anos uma média de 2,16%. Destaca-se sua maior participação relativa no estado com relação aos outros Censos, quando a região possuía 2,5%, 3,83% e 3,86% para os anos de 1970, 1980 e 1991, respectivamente. A região segue a tendência de desaceleração demográfica do Estado. Contudo, nos três períodos, apresenta taxas superiores ao do

Tabela 2.1 - Taxa de crescimento demográfico

RA Santos - 1970, 1980, 1991, 2000

Demais municípios da RA, capital regional, RA e Estado de São Paulo	taxa de crescimento anual		
	00/91	91/80	80/70
Estado de São Paulo	1,78	2,13	3,49
RA Santos	2,14	2,19	3,94
Santos	-0,29	0,26	1,89
Outros municípios da RA	3,29	3,46	5,87

Fonte: Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000

Estado, como mostra a tabela 2.1 .

Esse crescimento é notadamente urbano. A região apresenta as maiores taxas de urbanização do estado, com quase a totalidade de seus residentes vivendo em perímetros urbanos. Suas áreas rurais são inexpressivas, caracterizadas pela topografia acidentada, notadamente as encostas da Serra do Mar, impossibilitando a atividade agropecuária na região. Como salienta Jakob (2004), o crescimento da população rural da região se deve principalmente à situação financeira das famílias, que buscam espaços não valorizados, com pouco equipamento urbano. A tabela 2.2 elucida a questão, ao mostrar a ínfima contribuição que o crescimento da população rural pode exercer no crescimento demográfico total da região.

Tabela 2.2- População Urbana e Rural, Taxa de Crescimento Populacional e Taxa de Urbanização

RA Santos – 1970, 1980, 1991, 2000

Área	População				Taxa de crescimento anual		
	2000	1991	1980	1970	00/91	91/80	80/70
Urbana	1.470.774	1.215.004	956.075	629.661	2,15	2,20	4,26
Rural	6.046	5.245	5.168	23.769	1,59	0,13	-14,15
Total	1.476.820	1.220.249	961.243	653.430	2,14	2,19	3,94
Taxa de Urbanização	99,59	99,57	99,46	96,36			

Fonte: Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000

Sua população reside, em sua maioria, em municípios entre 100 mil e 500 mil habitantes, abrangendo contingente de aproximadamente 87% da regional. Seu crescimento, como podemos observar da tabela 2.3, não se deveu exclusivamente a uma única cidade, mas sim pelo aumento populacional do conjunto das cidades da região, fazendo com que estas se colocassem com o tempo em outras “classes de municípios”. Podemos ver que em 2000 não há cidade com menos de 20 mil habitantes, e que o número de cidades com mais de 100 mil habitantes aumentou de 2 em 1970 para atuais 5.

Esse fenômeno é melhor visualizado ao verificarmos a situação de cada cidade no contexto acima. Os dados da tabela 2.4 indicam que há uma intensificação do processo de ocupação das cidades no entorno da ilha de São Vicente, que ocorre a partir da década de 60. O peso de suas 2 cidades principais passou de aproximadamente 70% para 49% nos últimos 30 anos. Esse fato inicia-se quando os espaços disponíveis das cidades de São Vicente e principalmente de Santos começam a se tornar escassos. A especulação imobiliária se faz presente e desencadeia os processos de ocupação das outras cidades da região e de verticalização dessas 2 cidades.

Tabela 2.3 - População total e participação relativa por tamanho de município
RA Santos – 1970, 1980, 1991, 2000

Classe de tamanho dos municípios	Ano 2000				Ano 1991				Ano 1980				Ano 1970			
	No de municípios		População		No de municípios		População		No de municípios		População		No de municípios		População	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Até 20 mil	-	-	-	-	1	12,50	19.026	1,56	2	25,00	28.339	2,95	4	50,00	46.388	7,10
Entre 20 e 50 mil	2	22,22	65.137	4,41	2	25,00	78.847	6,46	1	12,50	27.464	2,86	-	-	-	-
Entre 50 e 100 mil	2	22,22	123.446	8,36	1	12,50	91.136	7,47	2	25,00	144.635	15,05	2	25,00	144.927	22,18
Entre 100 e 250 mil	2	22,22	301.891	20,44	2	25,00	333.699	27,35	2	25,00	344.128	35,80	1	12,50	116.485	17,83
Entre 250 e 500 mil	3	33	986.346	66,8	2	25,0	697.541	57,2	1	12,5	416.677	43,3	1	12,5	345.630	52,9
Entre 500 e 2 milhões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mais de 2 milhões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total do Estado	9	100	1476820	100	8	100	1220249	100	8	100	961243	100	8	100	653430	100

Fonte: Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000

As cidades localizadas na parte sul da região apresentam as maiores taxas de crescimento

populacional. Mesmo que tenham bases menores de população, para auferirmos alguma comparação mais justa, algumas de suas cidades apresentam crescentes taxas de crescimento, como é o caso de Itanhaém e Mongaguá. Juntamente com Praia Grande e Peruíbe, a área em questão se constitui no principal vetor de expansão demográfica na década de 90, representando 51% do incremento populacional total.

Enquanto isso, a sede regional, Santos, se vê praticamente estagnada. Se retirarmos o distrito emancipado de Bertioga de seus cálculos, veremos que esta última foi a responsável pela quase totalidade do crescimento vegetativo da cidade nos últimos vinte anos. Sem esta, a cidade de Santos apresenta praticamente a mesma população entre os anos de 1980 e 2000, passando de aproximadamente 412 mil para 418 mil. Já Bertioga apresentou na última década o maior crescimento demográfico da região: mais de 10% a.a. . Essa última se constitui como outro vetor de expansão demográfica da região. As diferenças entre esses eixos existentes serão analisadas com maior cuidado no decorrer do trabalho, porém cabe aqui ressaltar a causa atribuída a ambos fenômenos: o acesso mais facilitado dessas regiões à Região Metropolitana de São Paulo.

**Tabela 2.4 - População residente, participação na RA e taxa de crescimento anual
RA Santos e municípios, Estado de São Paulo - 1970, 1980, 1991, 2000**

População Total											
Municípios	População Total						Taxa de Crescimento				
	2000	% RA	1991	% RA	1980	% RA	1970	% RA	00/91	91/80	80/70
RA Santos	1.476.820	100	1.220.249	100	961.243	100	653.430	100	2,14	2,19	3,94
RG Santos	1.476.820	100	1.220.249	100	961.243	100	653.430	100	2,14	2,19	3,94
Bertioga	30.038	2,03									
Cubatão	108.309	7,33	91.136	7,47	78.631	8,18	50.906	7,79	1,94	1,35	4,44
Guarujá	264.812	17,93	210.207	17,23	151.120	15,72	94.021	14,39	2,60	3,05	4,86
Itanhaém	71.995	4,88	46.074	3,78	27.464	2,86	14.515	2,22	5,08	4,82	6,58
Mongaguá	35.098	2,38	19.026	1,58	9.928	1,03	5.213	0,80	7,04	6,09	6,65
Peruíbe	51.451	3,48	32.773	2,69	18.411	1,92	6.966	1,07	5,14	5,38	10,21
Praia Grande	193.582	13,11	123.492	10,12	66.004	6,87	19.694	3,01	5,12	5,86	12,86
Santos	417.983	28,30	428.923	35,15	416.677	43,35	345.630	52,89	(0,29)	0,26	1,89
São Vicente	303.551	20,55	268.618	22,01	193.008	20,08	116.485	17,83	1,37	3,05	5,18
São Paulo	37032403	-	31.588.925	-	25.042.074	-	26003317	-	1,78	2,13	2,24

Fonte: Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000

Os outros municípios da região (Cubatão, Guarujá e São Vicente) apresentam comportamento semelhante de desaceleração do crescimento, com exceção do primeiro. Ainda assim, o município de Guarujá ainda apresenta um crescimento considerável (2,6% a.a.) quando o comparamos com a média estadual e regional. Deve-se ter em mente que estes três municípios foram os que participaram primeiramente da expansão urbana regional, justamente por fazerem divisa física com Santos.

No que diz respeito à idade dessa população, ela apresenta a mesma tendência do estado: a perda de peso das pessoas de menor idade no total e um aumento substancial das pessoas de idade acima de 65 anos. A população de 0 a 14 anos representava 31,5% da população em 1980 e passa a ter 26,4% do total; enquanto a população acima de 65 anos passa de 4,7% para 7,1% da população da região em 2000.

Esse fenômeno é ainda mais acentuado quando observamos a “madura” cidade de Santos: enquanto a região como um todo apresenta um índice de envelhecimento da RA passa de 0,15 em 1980 para 0,27 em 2000, nesses mesmos anos Santos tem 0,25 e 0,56. Com 11,7% de sua população tendo idade acima de 65 anos, esta cidade se caracteriza por um conjunto de demandas sociais específicas.

Tabela 2.5 - Evolução dos grupos de idade

Estado, RA de Santos e cidade de Santos - 1980, 1991, 2000

Grupos de idade	Estado			RMBS			Santos		
	1980	1991	2000	1980	1991	2000	1980	1991	2000
0 a 4 anos	12,2	9,9	8,5	11,7	9,4	9,2	9,5	7,2	5,5
5 a 9 anos	10,7	10,6	8,6	10,2	10,3	8,4	8,3	8,5	6,3
10 a 14 anos	10,2	10,3	9,1	9,6	10,2	8,8	8,1	8,8	7,1
15 a 29 anos	30,7	28,0	28,0	29,7	27	27,3	28,9	25,4	25,1
30 a 44 anos	18,7	21,9	22,9	19,3	21,8	22,3	20,5	22,8	22,5
45 a 64 anos	13,5	14,4	16,0	14,8	15,6	17	18,2	20,1	21,1
65 anos ou mais	4,1	4,9	6,9	4,7	5,8	7,1	6,5	7,1	12,5

Fonte: Censos Demográficos 1980, 1991, 2000

As migrações têm peso decisivo na dinâmica populacional da região. Historicamente, a região recebe considerável número de pessoas vindas de outras partes do país⁶. Analisando as migrações nacionais para o período de 1995 a 2000, a RMBS recebe primordialmente pessoas da região Nordeste, representando 70,6% das pessoas oriundas de outras regiões do país.

A migração interestadual se consolida como a principal componente desse tipo de fluxo para este último período analisando, sendo responsável por 40,4% das imigrações totais da região. Além disso, apresenta um saldo líquido de 35,3 mil pessoas devido majoritariamente ao resultado dos movimentos populacionais entre a região em questão e a metrópole da capital, dos quais obteve-se um saldo imigratório de mais de 41 mil pessoas. Analisando o local para onde estas pessoas foram, vê-se que seu

destino é predominantemente Praia Grande, local de destino de mais de 18,4 mil (30,7) imigrantes oriundos da Grande São Paulo. Destacam-se ainda as cidades do litoral sul (Itanhaém, Mongaguá e Peruíbe), que juntas receberam 36,1% desse fluxo.

O saldo emigratório ocorrido com o interior de aproximadamente 6,1 mil pessoas concentra-se nas regiões de Campinas e São José dos Campos. Esse fato provavelmente se deve a relativa estagnação que a região⁷ em relação a estas demais, caracterizadas pelo diversificado pólo industrial e conseqüentemente maiores oportunidades de trabalho. Merecem maiores considerações a análise da escolaridade, idade e tipo de ocupação desses emigrantes para a comprovação e elucidação dessa questão.

**Tabela 2.5 - Migração Intra-estadual
RA Santos 1995-2000**

Região Administrativa	Entrada	Saídas	Saldo
Araçatuba	779	729	50
Barretos	284	341	-57
Bauru	855	1209	-354
Campinas	4.760	7647	-2887
Central	700	828	-128
Franca	154	517	-363
Marília	806	1089	-283
Presidente Prudente	738	913	-175
Registro	3.844	3293	551
Ribeirão Preto	1.133	999	134
RMSP	60.189	18821	41368
São José dos Campos	1.734	3536	-1802
São José do Rio Preto	915	1076	-161
Sorocaba	2.623	3229	-606
Total	79514	44227	35287

Fonte: IBGE - Tabulações Especiais NEPO

**Tabela 2.6 - Perfil da Imigração segundo local de
residência anterior -RMBS**

Tipo de imigração	1970-1980	1981-1991	1995-2000
Intrametropolitana	24,2	51,3	27,4
Intra-estadual	36,9	41,4	40,4
Interestadual	38,1	6,8	29,5
outros	0,8	0,5	2,6
total	285.415	285.414	196.719

Fonte: Jakob (2003) e Tabulações Especiais NEPO

Com relação à dinâmica intra-metropolitana, esta apresenta peso determinante na década de 80, como visto na tabela 2.6. Jakob (2003) mostra minuciosamente que o sentido desses movimentos é de saída de cidades mais consolidadas (Santos, São Vicente) com custo de vida mais barato. O autor baseia-se no ciclo de vida para comprovar sua tese: argumenta que no processo de fragmentação das familiares, ou seja, quando os filhos se separam dos pais para a formação de uma nova família, e migram para locais mais adequados à situação destas, que geralmente apresentam menor poder aquisitivo. Nas palavras do autor:

⁶ Para uma abordagem detalhada do assunto para a Baixada Santista, ver o estudo minucioso de Jakob (2003)

⁷ A análise econômica da região será feita no próximo capítulo.

“As famílias com menor poder aquisitivo estariam deixando estes municípios em busca de locais mais adequados à sua situação financeira. Com isto estas áreas mais centrais estariam em um processo de envelhecimento populacional principalmente em função do arranjo familiar e de seu ciclo vital, por meio da fragmentação das famílias residentes nestas áreas e da saída de famílias em início de ciclo vital”.⁸

Esse processo é potencializado pela especificidade regional de ter no turismo uma de suas principais atividades, trazendo uma ampliação da demanda imobiliária para compra de domicílios de uso ocasional, encarecendo-os e tornando ainda mais inacessíveis a esse grupo de pessoas. Como podemos visualizar na tabela 2.7, o grande peso no número desse tipo de residência nas cidades, com excessão de Cubatão, gera um afastamento das áreas mais centrais para as mais periféricas, no sentido de esvaziamento dos municípios já consolidados para áreas de menor densidade populacional e mais afastadas da orla das cidades da região. Com a inauguração da segunda pista da Imigrantes em 2002, facilitando o acesso à região e assim gerando um reaquecimento do mercado imobiliário na região, potencializa os deslocamentos no sentido de periferação desse perfil de população, consolidando mais rapidamente os municípios.

Tabela 2.7 – Domicílio por situação – 2000

Estado, RMBS e municípios	Situação					Total	% total
	Ocupado	Fechado	Ocasional	Vago	Coletivo		
Estado de São Paulo	82,1	1,2	5,6	11,0	0,1	12.664.908	-
Bertioga – SP	33,4	0,5	60,0	5,7	0,4	26.149	3,5
Cubatão – SP	88,9	1,2	0,9	8,9	0,1	33.693	4,5
Guarujá – SP	57,2	0,7	35,5	6,4	0,1	126.546	17,0
Itanhaém – SP	40,4	0,0	52,5	6,9	0,1	50.949	6,8
Mongaguá – SP	29,8	0,0	63,9	6,2	0,1	33.146	4,5
Peruíbe – SP	45,2	0,1	46,9	7,6	0,3	32.095	4,3
Praia Grande – SP	34,3	0,1	58,2	7,3	0,1	160.289	21,5
Santos – SP	77,1	0,6	12,2	10,0	0,1	170.439	22,9
São Vicente – SP	75,1	1,0	13,0	10,8	0,1	111.258	14,9
RMBS	57,2	0,5	33,9	8,2	0,1	744.564	100

fonte: Censo Demográfico 2000 – IBGE

O resultado desse processo, assim salientado por Jakob (2003), é o envelhecimento das cidades consolidadas, assim como mostrado acima para o caso de Santos e em menor escala para São Vicente. Além disso, a maior distância entre a moradia e o local de trabalho e serviços de educação e saúde, estes ainda predominantemente localizado na ilha de São Vicente, engendra um processo de deterioração da qualidade de vida, excluindo crescente parcela do “direito à cidade”, visto a ínfimo esforço de melhoria

⁸ Texto NEPO 45 (2004). Pag. 122

no sistema de transporte regional até o presente momento.

b. Urbanização

A cidade de Santos apresenta saturação de seu espaço insular⁹ e com isso inicia-se a expansão da ocupação para as cidades de seu entorno (Guarujá, São Vicente e litoral sul). A década de 70 apresenta uma continuidade desse cenário, apresentando a ocupação de espaços de menor acesso e maior risco (mangues, encostas da Serra do Mar, morros etc), e culminando no processo de verticalização dos centros urbanos das duas cidades da ilha de São Vicente. A ocupação das outras cidades da região foi potencializada com a construção das rodovias federais, que cortam estas. Contudo, com a especialização da atividade turística tais vetores de ocupação apresentaram realidades sócio-econômicas distintas: o litoral norte por pessoas de classe média-alta e o sul por famílias de classe baixa.

A construção social do espaço na região passa a partir dos anos 60 por um processo de descentralização das zonas de influências e agentes indutores na região. Devido em grande parte às rupturas recentes do mundo capitalistas do tempo e espaço, através da grande avanço nas telecomunicações e nos deslocamentos de pessoas e mercadorias através das melhorias de infraestrutura, a Baixada passa a integrar um mercado expandido da metrópole da capital.

O seu mercado local, mesmo possuindo tamanha escala e aglomeração, não consegue gerar uma maior divisão social do trabalho regional, ou melhor, há um desvio crescente dos estímulos do adensamento e da aglomeração urbana da região para a Grande São Paulo. Dessa maneira, as últimas décadas são marcadas pelo arrefecimento de várias atividades ligadas principalmente à prestação de serviços às empresas e de intermediação comercial, sendo transferidas para a metrópole do Planalto. Ainda mais, seu setor terciário caracteriza-se pelo baixo grau de inovação, tendo as demandas mais sofisticadas sendo saciadas pelo Planalto.

Como observa Santos (1992), seu poder central é exercido sobre uma população de baixa renda. As cidades apresentam um conjunto de atividades relativamente independentes, descentralizando a prestação de serviços, além de possuírem forte vinculação com o Complexo Metropolitano Expandido,

⁹Vale lembrar a construção do sistema de canais com finalidade fito-sanitária no começo do século, cortando o território insular da cidade de Santos e que ordenou a ocupação física da cidade ao longo do tempo. Representa hoje o principal

principalmente com a cidade de São Paulo.

Nesse sentido, a economia local pode ser inserida num tecido social mais amplo, o Complexo Metropolitano Expandido. É expressivo o número de ônibus fretados que partem das cidades de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá com destino a diversas localidades da Grande São Paulo. Somando as linhas apresentadas pela página de *internet* "Fretados"¹⁰, aproximadamente 3200 pessoas sobem a Serra diariamente via esse meio. Infelizmente não se localizou alguma estimativa de pessoas que se dirigem ao planalto para trabalho ou estudo tanto por carro como por linhas regulares que saem das rodoviárias locais. Certamente, este número deve pelo menos dobrar.

Tabela 2.10 - Sistema Hospitalar - RMBS e Santos - jul/03

Natureza	RMBS			% de Santos		
	Hospitais	Leitos	UTI	Hospitais	Leitos	UTI
Público	9	747	62	22,2	55,0	67,7
Particular	6	1.616	112	50,0	55,6	59,8
Universitário	-	-	-	-	-	-
Total	15	2.363	174	33,3	55,4	62,6

fonte: DATASUS

Tabela 2.11 - Internações a cada 100 habitantes – 2004

RMBS e municípios	Local de internação	Local de residência
Bertioga	9,2	9,3
Cubatão	6,5	7
Guarujá	5,6	6,2
Itanhaém	3,6	4,6
Mongagua	3,7	5,2
Peruibe	4,8	6,5
Praia Grande	3,3	4,8
Santos	8	5,1
São Vicente	2,8	4,8
RMBS	5,3	5,5

fonte: DATASUS

A economia da região é fortemente dependente do Complexo, como será mostrado nos outros capítulos. Uma das principais atividades empregadoras na região, e de maior potencialidade, baseia-se na prestação de lazer balneário principalmente para esse mercado. Segundo a EMPLASA, as populações flutuantes da região nos períodos de verão e carnaval foram de aproximadamente 615mil e 1,8 milhões para o ano de 1995, respectivamente. Este número deve ter sofrido considerável crescimento devido a inauguração da 2ª pista da rodovia dos Imigrantes.

Ainda assim, região apresenta uma relativa centralidade na cidade de Santos, abrigando um relativo conjunto de serviços diferenciados não existentes nas outras cidades, como alguns serviços

conjunto de avenidas da cidade.

¹⁰ www.angelfire.com/nt/fretados, possui links para as três principais associações de fretamento da região: AFREBAS, UEBS, AEBS e outras linhas. Para o cálculo, multiplicou-se o número de linhas dessas (79 ao todo) pelo número médio de pessoas que utilizam-se do sistema por ônibus, 40.

sociais, seja no meio público ou privado (educação superior e saúde), como podemos observar nas tabelas 2.10, 2.11 e 2.12. Além desses, algumas atividades de maior sofisticação do terciário como shoppings centers, centros de convenções, bares e restaurantes temáticos etc também são encontrados predominantemente em Santos.

No caso da rede hospitalar regional, a cidade de Santos possui 2 centros hospitalares que são as duas principais referências para a população da região (Santa Casa de Misericórdia de Santos e Guilherme Álvaro). Juntamente com os outros da cidade, constituem 55,4% dos leitos hospitalares e 62,6% dos usados para UTI. Podemos ver claramente no quadro acima que todas as outras cidades da região apresentam “emigrações de internações”, muitas delas se dirigindo para a rede santista. Vale destacar ainda que a região como um todo apresenta o mesmo movimento, muito provavelmente a limitada especialização do serviço hospitalar regional. Para casos mais graves ou até quando envolvem pessoas mais abastadas, estas utilizam os serviços prestados pela cidade de São Paulo.

Tabela 2.12 - Número de estabelecimentos e matriculados no ensino superior – 2002

RMBS e municípios	Número de estabelecimentos					Número de matrículas				
	Part.	Públ.	Filant.	Total	%	Part.	Públ.	Filant.	Total	%
Bertioga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cubatão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guarujá	1	-	1	2	18,2	2.187	-	2.187	4.374	12,0
Itanhaém	1	-	-	1	9,1	128	-	-	128	0,4
Mongaguá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peruíbe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Praia Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santos	2	1	3	6	54,5	18.205	504	12.976	31.685	86,7
São Vicente	2	-	-	2	18,2	349	-	-	349	1,0
RMBS	6	1	4	11	100	20.869	504	15.163	36.536	100

fonte: EDUDATABRASIL – INEP

Com relação aos serviços de educação, destaca-se a centralidade santista na oferta de ensino superior, possuindo aproximadamente 87% dos matriculados em instituições de ensino. Destacam-se na região alguns centros mais tradicionais, como a Universidade Católica de Santos (UNISANTOS), a Universidade Santa Cecília (UNISANTA) e a Fundação Lusíada por atrair alunos de outras regiões do Estado. Um grave problema com relação a este serviço é a reduzida oferta de vagas públicas na região¹¹. Contudo, após grande reivindicação por parte da região, a oferta de ensino superior público está sendo

¹¹ A única instituição pública representada para este ano é uma FATEC.

aumentada progressivamente com as recentes instalações de campus da UNESP (com início em 2002) em São Vicente e UNIFESP em Santos (primeira turma em 2006).

Entretanto, a polaridade santista parece passar por um processo de abrandamento. Principalmente no que diz respeito ao comércio, a cidade de Praia Grande se destaca no atacado e uma crescente diversidade de empreendimentos ligado ao ramo varejista, como a construção de um shopping center (Litoral Plaza Shopping) na cidade. Esta cidade passa a exercer uma centralidade expressiva nas cidades do litoral sul (Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe e a área continental de São Vicente), caracterizado pelo baixo nível de renda. A região apresenta um conjunto expressivo de atividades ligadas ao terciário disseminado nas suas nove cidades, balizado pelo perfil da população local e principalmente do público turista que cada uma delas atende.

Como uma Região Metropolitana, a Baixada Santista se caracteriza pela forte conurbação de suas cidades e um mercado de trabalho regional, envolvendo expressivos fluxos de migrações pendulares. Jakob (2003) calcula por tabulações especiais do Censo que esse fluxo diário de deslocamento intermunicipal chegava a aproximadamente 95 mil pessoas para o ano de 2000. Dados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) revelam um contingente de 155 mil passageiros diariamente.

O fato de a região apresentar uma grande integração física entre os municípios existentes não impede a região de ter um sistema de transporte metropolitano ineficaz, limitado ao meio rodoviário. O principal projeto nesse sentido parte do aproveitamento da via férrea existente que corta estas cidades, criando um transporte de massas interligando a região. Porém, a falta de verbas das outras esferas governamentais e de fundos representativos vinculados à esfera metropolitana transfere as esperanças de seus habitantes para a iniciativa privada executar a obra.

Deve-se destacar ainda que a região é pioneira na constituição de uma institucionalidade no âmbito metropolitano. Concebida em 1998, esta é composta pelo Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (Condesb), Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM) e o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (Fundo). Por serem novos ainda, esses três órgãos pouco produziram de concreto. Porém, já elaboraram diversos documentos que buscam entender e providenciar soluções aos problemas que dizem respeito às cidades da região.

Cap. III: A Economia regional: Estagnação, especialização e possibilidades

Como já enfatizado nos capítulos anteriores, a economia regional possui três principais grupos de atividades características: a atividade portuária, o pólo industrial de Cubatão e serviços ligados ao turismo; todas com fortes vínculos com a economia paulista e nacional. Todas as três induzem fortemente a economia local, dado que o gasto dos agentes forâneos se em parte transforma em renda interna na forma de salários, impostos, lucros etc, aquecendo as atividades vinculadas principalmente ao atendimento do mercado local.

Outro aspecto importante se dá pelo considerável número de habitantes da região que trabalham na metrópole da capital. Segundo pesquisa feita por NESE (2004), aproximadamente 4% dos trabalhadores da cidade de Santos trabalhavam na cidade de São Paulo. Mais uma interação da economia local com outras regiões importantes, deslocando uma parcela da renda gerada na capital para a baixada.

Será analisado, portanto, como se comportou a economia da região a partir da década de 80, tentando observar com maior profundidade a trajetória dessas três atividades. De forma mais superficial, será destacado as outras atividades, traçando principalmente sua distribuição espacial.

Tabela 3.1 - Participação da RMBS no VAF estadual e do interior

	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2001	2002	2003
% Estado	4,6	3,8	3,8	3,3	3,2	3,6	3,9	4,5	4,1
% Interior	11,5	8,0	8,1	6,7	6,3	6,7	7,1	7,6	7,3

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo

Desde já partimos da constatação de que os últimos 25 anos se caracterizaram pela estagnação econômica da região. Como podemos ver na Tabela 3.1, a região perde participação na geração de valor na economia paulista, indo de 4,6% para 3,2% em 98, se recuperando a partir de então e obtendo 4,1% em 2003. Queda ainda maior tem diante do interior paulista, perdendo mais de 5 p.p. até 1998, recuperando-se um pouco e permeando os 7,5% atualmente. Pode-se inferir, com esse indicio, que o processo de interiorização da economia paulista não teve na região expressão igual ao do resto do interior como um todo.

Podemos presumir que alguns fatores determinaram tal resultado. O aumento das exportações brasileira intensificou as atividades portuárias, assim como o aumento do preço das commodities industriais (bens de capital) aumentam o valor adicionado do pólo de Cubatão. Mais do que simplesmente isso, a abertura da 2ª pista da Imigrante gerou um expressivo aumento do movimento de turistas para a região, repercutindo no setor imobiliário e terciário.

Setorialmente, a indústria ganha relativa participação, caindo primeiramente de 4,3% para 2,6% em 1990 e depois começa a apresentar tendência de aumento, chegando a 4,8% em 2003 (tabela 3.7). Esse processo mais recente ocorre principalmente pelo aumento dos preços dos bens intermediários produzidos na região ligado ao comércio internacional e a produção de alguns produtos de maior valor agregado (como o caso de combustíveis para aeronaves na Refinaria Presidente Bernardes).

Entretanto, a região não apresentou significativa diversificação industrial quanto menos alguma mudança no seu perfil, para produtos com maior valor agregado. O processo de desconcentração das indústrias de ponta da capital se deu principalmente para as regiões de Campinas, São José dos Campos e São Carlos, Sorocaba e Ribeirão Preto.

Tabela 3.2 - Evolução do número de trabalhadores formais - RMBS (1985 =100)

Setores	1985	1990	1995	2000	2003		
Ind. Transf.	36.728	100	71,9	99,8	50,7	52,4	19.263
Construção Civil	9.370	100	184,0	137,1	147,6	135,5	12.695
Comércio	44.936	100	91,0	85,8	103,7	115,3	51.797
Serviços	128.260	100	115,9	97,0	122,3	130,2	167.007
Outros	4.399	100	113,3	546,6	48,7	49,7	2.187
Total	223.693	100	106,5	105,8	106,4	113,1	252.949

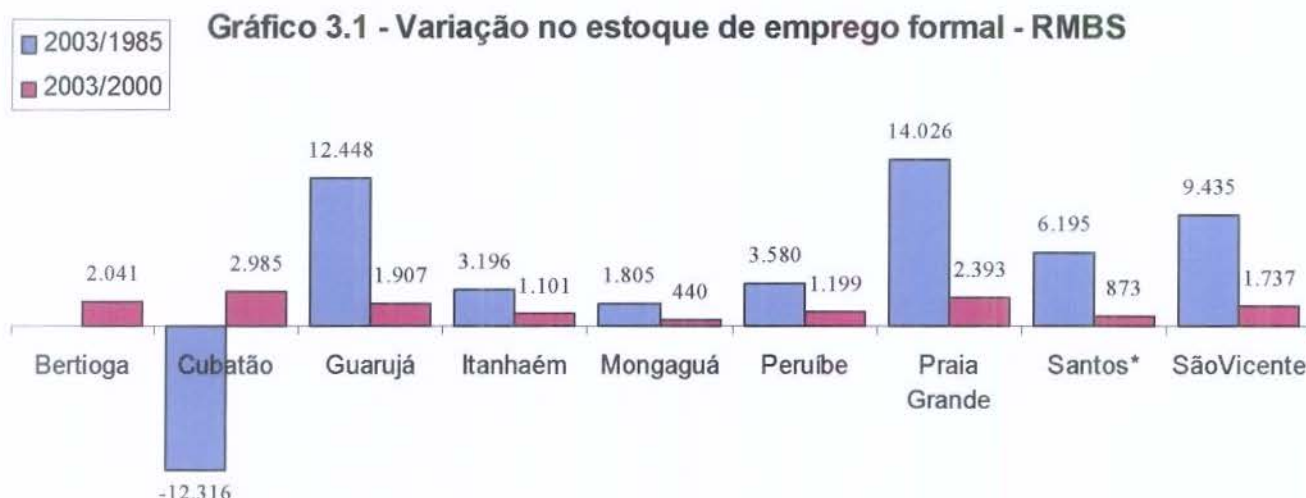
Fonte: RAIS – Ministério do Trabalho

Já o terciário apresentou diferentes tendências dentro de seus dois principais grupos de atividades: comércio e serviços. O primeiro é o que apresenta a maior queda, passando de uma geração de 7,4% do valor adicionado do setor paulista em 1980 para apenas 2,4% em 2003, chegando a 2,1% em 2000. Quando comparado com o interior, a queda é mais profunda (de 20,4% para 5,1% atuais).

Com dados existentes somente a partir do início da década de 90, as atividades relacionadas a prestação de serviço na região aumentaram sua participação do VAF setorial do estado e do interior,

partindo de 3,4% e 6,2% para atuais 4,5% e 9,3%, respectivamente. O dinamismo populacional, a melhoria das condições de acesso (duplicação da Padre Manuel da Nóbrega e construção da 2ª pista da Imigrantes) e o aumento do número de turistas na região são os principais responsáveis por estes resultados.

A constatação inicial do capítulo torna-se preocupante ao lembramos que o país passou por um forte ajuste recessivo da década de 80 e levou a cabo os processos de abertura comercial e privatização na década de 90, repercutindo em taxas de crescimento pífias, próximas de zero. O estado de São Paulo foi um dos que mais sofreu, com sua economia fortemente caracterizada pelo peso do setor industrial e baseada em grande medida no mercado interno.



Uma das principais consequências da abertura comercial foi o sucateamento de boa parte do parque industrial brasileiro ao deparar-se com a forte concorrência, acentuada pela taxa de câmbio valorizada e maiores custos de financiamento. Como explicam Carneiro (2002) e Laplane & Sarti (2001), as empresas se viram obrigadas a fazer um esforço modernizador, que muitas vezes implicava na especialização da produção e no corte substancial de postos de trabalho, buscando aumentar a produtividade. Muitas delas não resistiram e fecharam suas portas ou foram açambarcadas por outras maiores.

Dessa forma, há uma queda absoluta nos empregos referentes à industrial de transformação, principalmente após a constituição do Plano Real, resultando numa retração de quase 47% entre 1985 e 2003. Juntamente a isso, os fenômenos da privatização e modernização das estatais pesaram substancialmente na região. Somando a perda de postos de trabalho direto do porto de Santos e do

Pólo Industrial de Cubatão, a década de 90 representou aproximadamente de 21 mil empregos formais a menos na região¹².

O setor de serviço, que já possuía estruturalmente um peso maior na região devido processo histórico de formação socioeconômica, passa a acolher ainda mais trabalhadores, despejados da indústria e da construção civil e pelo processo de terceirização das empresas. Seu peso passou de 57% para 66% dos empregos formais da região, como mostra gráfico 3.2¹³.

Especialmente falando, a geração de empregos com vínculos empregatícios se deu notadamente nas cidades de Guarujá, São Vicente e Praia Grande (gráfico 3.1). Juntas, estas cidades respondem por 93,6% do aumento do estoque de 38,4 mil empregos (32,4%, 24,6% e 36,6%, respectivamente). No sentido contrário, a cidade de Cubatão amargou uma perda de 12,3 mil postos de trabalho, enquanto Santos, com a emancipação de Bertioga, teve uma pequena retração de pouco mais de 250 empregos formais.

Gráfico 3.2 - Distribuição do emprego formal - Baixada Santista

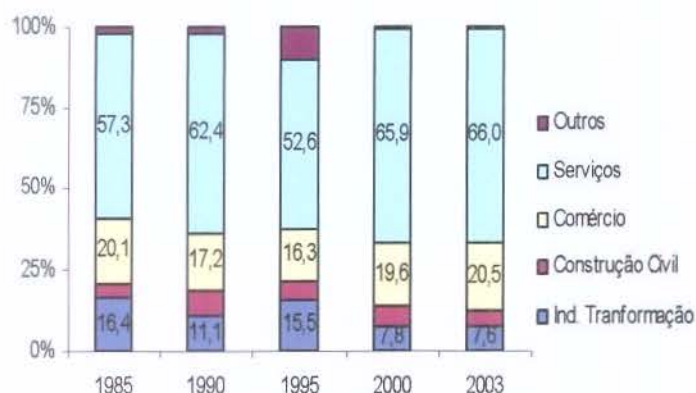


Tabela 3.3 Distribuição espacial do VAF –RMBS

Município	1980	1991	2000	2003
Bertioga	-	0,1	0,6	0,6
Cubatão	58,0	56,0	66,5	63,2
Guarujá	5,6	6,3	9,3	6,7
Itanhaém	0,3	0,6	0,8	0,8
Mongaguá	0,1	0,2	0,4	0,4
Peruíbe	0,1	0,3	0,6	0,6
Praia Grande	0,5	0,9	2,5	2,4
Santos	32,3	32,7	15,4	21,5
São Vicente	3,1	3,0	3,8	3,8
RMBS	100	100	100	100

Fonte: Secretaria da Fazenda

Contudo, parece haver uma recuperação econômica na região a partir de 2000, dado que 38,2% da variação do estoque de empregos formais se deu entre esse ano e 2003. Essa retomada na geração de postos de trabalho foi comandada pelas cidades de Cubatão, Praia Grande e Bertioga, que juntas foram responsáveis por aproximadamente 50% desse total (20,3%, 16,3% e 13,9%, respectivamente). Santos,

¹² No caso do porto, houve redução de 3.667 empregos diretos; já para o pólo de Cubatão esse número chegou a 17514. Fonte: NESE e Couto (2003)

* Para a variação entre 2003/1985, Bertioga está agrupada com Santos

¹³ Se computarmos os dados referentes aos dois últimos Censos, visualizaremos a mesma tendência, porém de forma mais acentuada. Como este consegue captar o emprego informal, o terciário na região passa a empregar 78,3% em 2000 quando

por sua vez, gerou apenas 5,9% das vagas.

Seguindo a desconcentração demográfica nos municípios da região, esta apresentou uma relativa descentralização da atividade econômica, como se pode inferir pela tabela 3.3. Esse fenômeno é mais perceptível na década de 80 durante a década de 90 com a perda substantiva da participação da cidade de Santos, com ganhos principalmente para Cubatão, Guarujá e Praia Grande. No último período parece haver um processo de reconcentração parcial na cidade de Santos em detrimento das cidades de Guarujá e Cubatão¹⁴.

a. Setor Industrial:

A indústria da Baixada Santista é constituída notadamente pelo Pólo Industrial de Cubatão. Podemos reparar a evolução de sua concentração apresenta dois momentos distintos, como pode ser visto na tabela 3.4. O primeiro se dá até a primeira metade de 1995, quando fortes restrições de ordem ambientais paralisaram qualquer possibilidade de expansão da atividade das empresas locais ou a instalação de alguma. Posteriormente, com a abertura comercial, a cidade volta a ganhar peso, muito devido ao boom do mercado automobilístico da metade da década e do início do crescimento das exportações desse complexo.

Tabela 3.4 - Distribuição espacial do VAF da indústria de transformação RMBS

Municípios	1980	1985	1990	1995	2000	2003
Bertioga	-	-	-	0,07	0,00	0,01
Cubatão	83,48	84,66	76,06	81,92	85,70	83,04
Guarujá	6,61	8,34	11,76	4,23	8,00	4,42
Itanhaém	0,04	0,04	0,10	0,08	0,04	0,03
Mongaguá	0,03	0,05	0,13	0,13	0,01	0,01
Peruíbe	0,02	0,01	0,17	0,05	0,02	0,01
Praia Grande	0,22	0,22	0,19	0,14	0,07	0,07
Santos	6,55	5,11	9,78	11,63	5,08	11,26
São Vicente	3,05	1,59	1,82	1,75	1,09	1,15
RMBS	100	100	100	100	100	100

Fonte: VAF- Secretaria da Fazenda. Estado de São Paulo

Esta concentração espacial da indústria é mais imperativa do que parece, pois as áreas industriais das cidades de Santos (bairro da Alemoa) e Guarujá são próximas à cidade de Cubatão. Deve-se ter em

empregava 73,3% dos trabalhadores da região.

¹⁴ Explicado principalmente pela tabela 3.3. Nesse ano, a indústria santista adicionou apenas 5,1% do valor, recuperando-se posteriormente para 11,3%. A grande concentração industrial e seu peso considerável na geração de valor na região escondem uma desconcentração mais acentuada das atividades econômicas da região

mente que a forte interação da indústria local com a atividade portuária, que está localizada justamente no estuário entre estes três municípios.

Como esperado, as atividades que mais contribuíram para a geração de valor são aquelas pertencentes ao pólo: metalurgia de ferrosos, combustíveis e produtos químicos. Juntos, estes setores representavam mais de 92% em 1980, perdendo levemente seu peso nos anos 90, indo para 86% em 95, e se recuperando representatividade desde então, atualmente próximo dos 93%. O setor que ganhou participação, como mostra os ANEXOS 2 e 3, foi a indústria de alimentos que multiplicou seu peso na indústria local em quase 4 vezes no período de 80 a 95, perdendo desde então, voltando a representar algo em torno dos 2,5% da indústria local.

Diferentemente das décadas de 60 e 70, período em que apresentou uma expansão no número de firmas (ANEXO 1.1), o pólo industrial de Cubatão atravessou a década de 80 sem sofrer inversões significativas quanto menos aumentar a sua produção, visto o conjunto de mediadas destinadas ao controle da poluição emitida das fábricas, intensificando-se na segunda metade do período. As firmas, para continuarem a produção, se vêem no dever de modernizar o processo produtivo de modo a reduzir os dejetos poluentes. Juntamente a este fato, a crise econômica pelo que passou o país deteriorou ainda mais a confiança dos investidores em constituírem fábrica no local.

Enquanto o setor de fertilizantes foi fortemente afetado pela crise econômica¹⁵, o setor de bens intermediários apresentou um crescimento um pouco melhor na década do que os outros setores, valendo-se do aumento de negócios com o mercado externo. Contudo, esses resultados são muito abaixo do registrado na década anterior e grande parte de suas empresas opera com considerável capacidade ociosa durante o período. Apenas uma empresa (não poluidora) é instalada no complexo, visando à provisão ao mercado local de oxigênio, insumo importante para as empresas locais.

A década de 90 se caracterizou pela reestruturação patrimonial, concorrencial, produtiva e do perfil do mercado, tendo como pano de fundo os processos de abertura comercial e privatização das empresas estatais. O pólo de Cubatão não foge a regra, principalmente por suas três principais empresas (Refinaria Presidente Bernardes, COSIPA e Ultrafertil) serem de propriedade do Estado. Além desse

¹⁵ Couto (2003) lembra que duas grandes empresas pedem concordata do setor, IAP S/A e Solorrco S/A . Contudo apenas uma pequena empresa do ramo consegue a falência, a Costa Moniz.

fato, a infra-estrutura que sustenta o processo de produção e circulação local – Sistema Anchieta - Imigrantes, estrada de ferro Santos - Jundiaí – também passam pelo processo de mudança patrimonial, tornando-se privadas.

A abertura comercial atrelada tanto ao câmbio valorizado quanto as taxas de juros altas geram num curto espaço de tempo uma dinâmica concorrencial perversa. Muitas das empresas da região não agüentaram e acabaram sendo absorvidas por transnacionais, principalmente as pertencentes ao setor de fertilizantes. (Algumas outras fábricas desativaram suas plantas devido ao seu caráter antieconômico Rhodia e Alba).

Com relação às duas empresas estatais, a RPBC passa por um processo de especialização produtiva, desativando seu setor de asfalto e buscou a modernização de suas instalações para acomodar processos de maior agregado. No seu caso, é a única do país a possuir refino totalmente automatizado, gerando como destaque e exportando combustível para aviões. Já a COSIPA adotou a estratégia de atrair empresas que utilizem seus produtos como insumo, mostrando as vantagens da proximidade de seu fornecedor com a redução dos custos de transporte. Nesse sentido, Couto (2003) afirma que está se constituindo um Pólo Metal - Mecânico na cidade tendo como núcleo a provisão do aço da COSIPA. Segundo o autor, três empresas caracterizadas por tal articulação já se instalaram no local desde então, a Brastubo, Dufer S/A e mais recentemente a Painco S/A.

No que tange o desempenho da indústria local vis-à-vis o estado de São Paulo e seu interior, podemos averiguar que o processo de descentralização industrial da metrópole da capital, interiorizando cada vez mais o valor gerado no estado, não ocorre na região em questão. Como podemos ver na tabela 3.5, a região aumenta pouco sua participação na indústria estadual, passando de 4,2% em 80 para 4,8% em 2003, entretanto apresenta perda substantiva na participação da indústria do interior paulista, caindo de 11,8% em 1980 para 7,7% em 2003.

Tabela 3.5 - Participação da RMBS no VAF industrial estadual e do interior

	1980	1985	1990	1995	1998	2000	2001	2002	2003
% Estado	4,3	4,1	2,6	3,2	3,2	4,2	4,4	5,0	4,8
% Interior	12,0	9,6	6,3	6,7	6,3	7,2	7,5	8,1	7,7

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo

Essa mudança deve ser melhor analisada, pois podemos perceber claramente que no primeiro momento (década de 80), a indústria perde participação relativa, tanto em relação ao estado como principalmente no interior, chegando a 2,6% e 6,2% em 1990, respectivamente. Já no período seguinte o segmento regional recupera parte de seu peso no interior supera a sua participação no Estado.

Quando investigamos os setores industriais, vemos que aqueles que mais pesam na região e que possuíam grande relevância para a economia estadual perdem considerável participação. O setor de metalurgia passa de aproximadamente 14% no ano de 1980 para menos de 9% em 90, queda muito mais acentuada no interior, no qual no mesmo período passou de uma representação de quase metade do setor (45%) para 25%. No mesmo sentido, o setor de produtos químicos sofre uma queda de 6 p.p. na década no Estado (de 17,4% para 11%) e de 17 p.p. no interior (de 40,7% para 23,6%).

Esse comportamento se deve principalmente aos impactos ambientais negativos com a enorme poluição gerada de suas indústrias, que, após forte mobilização contra a manutenção daquele cenário, acabou por inibir investimentos ligados ao complexo. EMPLASA (2002) enfatiza que os negócios potenciais da região foram “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)”.¹⁶

Couto (2003) nos indica os motivos da maior perda de peso relativo na segunda metade da década. Segundo o autor, fora implementado em 85 o Programa de Controle da CETESB, trazendo consigo severas punições para as fábricas, obrigando-as a se adaptarem com equipamentos que diminuíssem a emissão de poluentes. O resultado fora uma queda de 28,2% na produção física da cidade nesse ano, principalmente devido às mudanças compulsórias feitas na Refinaria Presidente Bernardes.

Em relação aos outros complexos de pequena expressão na região, destaca-se para esta década a perda no setor de construção (principalmente indústria do cimento) de quase metade de seu peso, uma perda de 2/3 do peso do complexo têxtil (notadamente vestuários e calçados). No sentido oposto se coloca o setor de alimentos, que obtém um aumento tanto em relação ao interior quanto ao estado (de 1,8% para 2,25% e de 1,2% para 1,5%, respectivamente).

A década de 90 mostra alguns momentos distintos. Até o ano de 92, sua indústria apresenta uma

melhora (5% do VAF industrial do estado) para depois apresentar novamente uma tendência de queda na participação até o ano de 98 (2,8%). Dessa data até os dados do último ano disponível (20003), a industrial local cresce acima do Estado e do interior, chegando a representar 5,92% do valor fiscal gerado no Estado em 2002.

A análise mais aprofundada desta vez se fará por meio de complexos industriais¹⁷, devido à mudança na segmentação das atividades, que a partir de 2000 acertadamente adota a CNAE. No que diz respeito aos complexos de maior relevância na região, estes seguem, grosso modo, a mesma tendência: aumentar sua participação no estado variar pouco no interior. O complexo metal – mecânico passa de 2,5% para 3,8% do estado e de 7,6% para 7,1% do interior, enquanto que o complexo químico aumenta seu peso estadual de 6% para 9,2% enquanto que no interior passa de 14,4% para 14,7%.

Deve-se fazer considerações a respeito do primeiro complexo. A região possui empresas que não pertencem ao ramo de atividades principal desse setor, material de transporte quanto menos de material de comunicações, que apresentou forte crescimento nesse período. Dessa forma, perde-se de vista a comparação da atividade metalúrgica do complexo, que representa praticamente todo o valor gerado deste último na região. Analisando a atividade metalúrgica, observa-se que esse setor aumenta sua participação, indo de 8,8% para 13,8% do VAF do estado e de 24,5 para 25,7% no interior. Isso significa dizer que nesse período mais recente as indústrias características da RMBS crescem mais rapidamente do que o interior, muito devido a incipiente constituição de um pólo metal – mecânico e também pela recente alta dos preços do aço no mercado mundial.

Contudo, não há um processo significativo de diversificação industrial na região. Os setores mais dinâmicos da indústria, dotados de forte efeitos para os outros elos da cadeia e de intensivos em tecnologia e conhecimento – material de transporte, máquinas e equipamentos, fármacos etc - não se instalam na região de forma significativa. Esses setores também sofreram um processo de descentralização da metrópole de São Paulo, porém se deslocaram para outras regiões próximas à capital – Campinas, São José dos Campos e Sorocaba, principalmente – e que possuem vantagens indiscutíveis quando comparados a Baixada. Além da proximidade com a capital e do mercado, essas regiões são dotadas de boa infra-estrutura e principalmente de centros de pesquisa e universidades produtivas e de qualidade,

¹⁶ EMPLASA (2002). Pág.42

¹⁷ Agradecimentos aos Prof. Dr. Cláudio Maciel Schüller e Prof. Dr. Fernando Macedo pelo trabalho de compatibilizar as

fato esse último inexistente na Baixada Santista.

Dado estes fatos, chega-se à conclusão que a indústria da região tenderá a crescer nos setores em que ela já possui significativa participação na economia estadual, muito pelo fato da característica de aglomeração espacial do setor de bens intermediários. A futura extração de gás natural da Bacia de Santos também se encaixa nesse contexto, podendo atrair empresas para a região que utilizem tal produto como matéria-prima para a produção de derivados¹⁸. Essa potencialidade deve ser balizada pelo risco ambiental que cada nova atividade pode trazer para a região.

b. Setor Terciário¹⁹

Conjunto de atividades econômicas que mais emprega na região, o terciário da Baixada Santista se destaca pela prestação de serviços portuários e de turismo balneário, além da considerável descentralização de suas instalações dentro do grupo de cidades da RMBS. Caracterizada pela grande aglomeração urbana, com forte concentração espacial de sua população, seu terciário possui considerável diversificação e sofisticação para o atendimento da população local.

De acordo com os dados levantados pela PAEP 2001, as atividades de serviço da região representam apenas 3% do setor no estado e pouco mais de um décimo do interior. Suas atividades de maior destaque são justamente aquelas mais imbricadas às economias estaduais e nacionais, ou seja, aquelas relacionadas ao porto (8,6%) e ao turismo: atividades de lazer/cultura (6,1%), alojamento (6,6%) e atividades mobiliárias (5,8). Esta última também explicada pela grande verticalização dos domicílios da região.

Deve-se inferir ainda o baixo peso daqueles setores que são desdobramentos do processo produtivo. Tanto serviços técnicos e de auxílio às empresas quanto atividades de informática e telecomunicações, caracterizados pelos maiores rendimentos aos trabalhadores, são inexpressivos quando inseridos na economia estadual (tabela 3.x). Outro conjunto de atividades que se destaca

tabelas.

¹⁸ Para um estudo sobre as possibilidades da região nesse setor ver Scazufsa (2004).

¹⁹ Mais uma vez, a análise desse setor fica comprometida pela mudança de agregação do VAF a partir de 2000, usando a classificação CNAE do IBGE. Portanto, Faremos uma classificação distinta para os períodos de 1980 a 1998 e de 2000 a 2003.

negativamente é o setor de educação formal, com apenas 1,8% do valor estadual.

Tabela 3.6 - Participação e Estrutura no Valor Adicionado dos Serviços -RMBS

Setor	total R\$ 2001	% Estado	% interior	estrutura
Serviços	2.779.809.883	3,0	10,7	100
Serv. Agricultura	2.283.592	0,9	1,2	0,1
Serv. Técnicos às Empresas	151.263.829	1,4	10,2	5,4
Ativ. Imobiliárias	237.532.719	5,8	12,3	8,5
Serv. Aux. às Empresas	151.652.186	0,9	4,4	5,5
Transporte	1.266.049.939	8,6	20,9	45,5
Telecomunicações	16.280.943	0,2	4,1	0,6
Correio	23.259.835	3,5	17,4	0,8
Ativ. Informática	35.930.982	0,6	4,5	1,3
Ativ. Lazer/Cultura	153.133.307	6,1	19,4	5,5
Alojamento	50.798.468	6,6	12,6	1,8
Alimentação	157.997.565	3,4	8,4	5,7
Saúde	233.543.314	2,6	9,1	8,4
Educação Formal	131.730.386	1,8	4,1	4,7
Educação Não Formal	24.179.675	2,6	6,8	0,9
Limp. Urbana/Esgoto	30.259.501	5,5	15,8	1,1
Serviços Pessoais, Ativ. Assistenciais e Coletivas e Outros	113.913.642	2,6	5,9	4,1

Fonte: Fundação Seade. Pesquisa da Atividade Econômica Paulista - Paep 2001.

Observando os dados referentes ao comércio, fica nítido que a principal razão para a queda de sua participação na economia paulista fica por conta do comércio atacadista. O quadro abaixo registra uma forte perda de participação deste tanto com relação ao setor no estado e no interior quanto na geração de valor na região.

Tabela 3.7 - Comércio da RMBS -participação no VAF estadual, do interior e no VAF total da região

	% Estado		% Interior		% VAF regional	
	1980	1998	1980	1998	1980	1998
Comércio Varejista	3,93	3,50	9,14	7,38	7,75	13,04
Comércio Atacadista	10,28	2,23	33,50	6,02	24,22	9,11
Comércio Total	7,39	2,83	20,36	6,75	31,97	22,15

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo

Como enfatizado no capítulo inicial desse trabalho, a diminuição das barreiras espaciais com a ampliação do sistema Anchieta - Imigrantes e o avanço das telecomunicações tornaram o acesso do setor ao mercado da região litorânea mais fácil de maneira a exercerem forte concorrência sob os estabelecimentos locais, transferindo parte da atividade para o planalto. Este fato não se dá somente com o comércio atacadista.

Santos (1992) afirma que estabelecimentos cujas atividades que dão suporte ao processo produtivo (firmas de engenharia, auditoria, consultoria, advocacia, propaganda e marketing etc) tiveram o mesmo destino: seus serviços foram substituídos pelos estabelecimentos prestados na capital. As empresas que sobraram no ramo na região atendem primordialmente o atividade econômica que tem no mercado local seu principal demandante, resultando num peso tão ínfimo como já enfatizado anteriormente na tabela 3.6.

O período mais recente se caracteriza pelo pequeno ganho de participação no comércio regional no estadual, do interior e na economia local. Mais especificamente, foram responsáveis direto pelo resultado o comércio atacadista e supermercados. Como contraponto, destaca-se o setor de lojas de departamento, que perdem expressiva parcela de representatividade.

Tabela 3.8 - Comércio da RMBS - participação no VAF estadual, do interior e no VAF total da região

	% Estado		% Interior		% VAF regional	
	2000	2003	2000	2003	2000	2003
Comercio Atacadista	0,55	1,37	1,64	3,31	1,2	3,2
Comercio varejista - outros	2,72	2,89	6,23	6,00	3,6	3,3
Distribuição de combustíveis	3,36	3,64	5,68	5,66	3,0	2,6
Lojas de departamentos	3,36	2,10	7,31	4,65	0,2	0,1
Revendedoras de veículos	1,94	2,12	3,36	4,67	0,9	0,8
Supermercados	3,41	4,87	7,03	9,37	1,8	2,2
Comércio total	1,96	2,41	4,48	5,07	10,6	12,3

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo

De fato, o forte crescimento populacional de algumas cidades da região (principalmente aquelas pertencentes ao litoral sul da região) aliado aos crescentes números de turistas e população flutuante na região acentuou o processo de pulverização das atividades comerciais para todas as cidades da região. A

construção de complexos comerciais nas outras cidades da região durante a década de 90, destacando o Litoral Plaza Shopping da Praia Grande, Shopping Carrefour de São Vicente e Shopping La Plage do Guarujá são exemplos cabais desse processo.

Para entendermos a acomodação no território e o grau de sofisticação e diversificação do terciário da Baixada, é necessário analisar outros fatores além das atividades econômicas característicos da região (atividade portuária, complexo industrial de Cubatão e turismo balneário). No caso desta região, devemos observar também a capacidade da população local de usufruir determinados serviços, o fato desta ser próxima e ter fácil acesso à metrópole paulista e a especialização espacial do turismo balneário a partir de aspectos sócio-econômicos.

Com relação à estrutura de renda da região, esta se caracteriza por possuir uma maior percentagem de suas famílias com rendimento *per capita* maior de três salários mínimos do que o Estado de São Paulo (31,7% e 28,5%, respectivamente)²⁰. Analisando a tabela acima, conclui-se que tal resultado se dá predominantemente pelo perfil da cidade de Santos, que apresenta mais da metade de suas famílias com esses níveis de rendimento. O restante das cidades da região apresentam um padrão de renda *per capita* familiar abaixo da média do estado. Descontando o efeito gerado pela cidade sede, o conjunto de outros municípios possui apenas 22,8% de suas famílias em situação semelhante.

Tabela 3.9 - Classes de rendimento nominal mensal familiar per capita - RMBS e Estado de São Paulo

Município	Total	Até 1/2 s.m.	Mais de 1/2 a 1 s.m.	Mais de 1 a 2 s.m.	Mais de 2 a 3 s.m.	Mais de 3 a 5 s.m.	Mais de 5 a 10 s.m.	Mais de 10 s.m.	Sem rendimento
Bertioga	9.018	7,1	20,9	31,2	11,9	12,5	7,8	3,7	5,0
Cubatão	31.851	9,6	22,9	28,0	13,9	11,1	5,3	1,6	7,5
Guarujá	78.596	10,5	19,9	29,4	13,7	11,2	6,3	2,9	6,1
Itanhaém	21.915	14,1	21,1	26,3	11,4	11,0	6,4	2,6	7,0
Mongaguá	10.580	11,6	19,9	25,2	12,9	11,4	6,4	2,4	10,1
Peruíbe	15.207	14,0	20,3	23,5	11,4	10,5	9,4	3,7	7,1
Praia Grande	59.237	8,8	18,0	25,6	14,3	13,9	9,0	3,6	6,8
Santos	140.406	3,1	8,6	17,6	15,1	19,7	19,4	12,8	3,6
São Vicente	89.510	8,7	18,3	27,3	14,5	13,3	8,3	3,2	6,4
RMBS	456.320	7,9	16,2	24,4	14,1	14,6	11,1	6,0	5,7
RMBS - Santos	315.914	9,9	19,5	27,4	13,7	12,3	7,5	3,0	6,7
São Paulo	10.960.515	8,7	18,7	26,2	13,4	12,5	9,7	6,3	4,5

Fonte: Censo 2000 - IBGE

²⁰ Cálculo a partir do Censo 2000

Com relação à estrutura de renda da região, esta se caracteriza por possuir uma maior percentagem de suas famílias com rendimento *per capita* maior de três salários mínimos do que o Estado de São Paulo (31,7% e 28,5%, respectivamente). Analisando a tabela acima, conclui-se que tal resultado se dá predominantemente pelo perfil da cidade de Santos, que apresenta mais da metade de suas famílias com esses níveis de rendimento. O restante das cidades da região apresentam um padrão de renda *per capita* familiar abaixo da média do estado. Descontando o efeito gerado pela cidade sede, o conjunto de outros municípios possui apenas 22,8% de suas famílias em situação semelhante.

Dessa forma, Santos apresenta um conjunto de atividades de prestação de serviço à população muito mais sofisticado, caracterizado pela maior agregação de valor. Destaca-se sua grande diferenciação de serviços pessoais, notadamente academias de ginástica, restaurantes, agências bancárias, salões de beleza, serviços gastronômicos etc. Vale salientar ainda atividades relacionadas à terceira idade tais como bingos (11 licenciados em 2004), atividades culturais (faculdade da terceira idade, promoção de bailes no jardim da praia semanalmente etc), serviços ligados à saúde (geriatria, drogarias, laboratórios, clínicas radiológicas entre outros).

Mais do que atender as demandas das classes de maior renda da região, a cidade centraliza grande parte da oferta de serviços ligados às áreas sociais, à produção e à distribuição da região. Além dos já citados ensino superior e equipamentos ligados à saúde²¹, a cidade concentra expressiva parcela de repartições públicas regionais. Além disso, registra expressiva parte dos escritórios jurídicos, de auditoria, de engenharia, de publicidade etc muito devido às atividades portuárias. Por essas mesmas razões concentra atividades de ligadas à distribuição tais como armazenamento de diversos tipos de carga; parte expressiva do processo logístico e burocrático das mercadorias que passam pelo porto²².

Contudo, as atividades comerciais são espalhadas entre as cidades de: Santos, São Vicente, Praia Grande e Cubatão. O comércio atacadista tem relativa expressividade nessas duas últimas cidades devido à sua localização estratégica. A primeira porque parte expressiva dessa atividade se localiza no cruzamento com da Rodovia Padre Manuel da Nóbrega (que corta o litoral sul) com a saída da

²¹ Capítulo referente à demografia e urbanização, págs. 17

²² Ver seção sobre a atividade portuária

Imigrantes enquanto Cubatão é a porta de entrada da região via Complexo Anchieta - Imigrantes.

O grau de sofisticação do terciário de outras cidades se dá pelo provimento diferenciado de serviços turístico na região. Como já salientado no capítulo sobre a formação da economia regional, houve forte estratificação sócio-econômica do espaço regional no que tange o lazer e turismo balneário.

As cidades do litoral sul se caracterizaram pelo turismo para pessoas com menor poder aquisitivo, constituindo um conjunto de atividades relacionadas de menor valor agregado e com menor diversificação. Além do habitual aparelhamento turístico (hotéis, camping, pousadas), destacam-se nessas localidades umas poucas atividades ligadas ao ecoturismo (Peruíbe e Itanhaém), um grande número de colônia de férias de organizações corporativas (Banco do Brasil, Caixa Econômica, Itaú, DERSA, Polícia Militar etc somente na cidade de Itanhaém).

Praia Grande merece especial atenção, pois teve na década de 90 um forte crescimento demográfico vinculado a um boom imobiliário com forte verticalização. Acrescida ainda de uma substancial reforma urbana, incluindo a urbanização da orla marítima (ciclovias, quiosques, jardins), esta cidade passou por grande desenvolvimento econômico, principalmente de seu terciário. Com a construção de um grande *shopping center* (Litoral Plaza), ampliação do comércio atacadista, de inúmeros restaurantes e demais serviços ligados não só a população local como também a sua população flutuante (345 mil pessoas), esta cidade não só passou a exercer alguma centralidade sobre as outras do eixo sul e da parte continental de São Vicente, como também gerou forte aumento considerável de sua participação no VAF de serviços regional.

No outro extremo da região, as cidades de Bertioga e Guarujá se especializaram no turismo para as classes média-altas e altas do estado. Sendo assim, considerável parcela de suas atividades se caracterizam pelo alto valor agregado (restaurantes especializados; discotecas, boates e bares incrementados etc). Destaca-se nessas cidades o considerável número de domicílios de empreendimento imobiliários de luxo, geralmente com ocupação ocasional (fins de semana, feriados, férias).

Esses condomínios possuem internamente conjunto de atividades relacionadas à alimentação (mercearias, açougues, mercados, restaurantes, bares etc), recreação (video-locadoras, diversões eletrônicas, clubes), saúde (postos médicos, veterinários) e diversos (lavagem de roupa, administração

imobiliária). Principalmente para a cidade de Bertioga, tem sido expressivo gerador de postos de trabalho para a população local.

b.1 Atividade portuária²³

Maior complexo portuário do hemisfério Sul, o Porto de Santos possui 13 quilômetros de cais acostável, 8 milhões de m², 84 armazéns (517 mil m² comportando 416 mil t), 33 pátios de estocagem (124 mil m² comportando 99 mil t) e 282 tanques (comportam aproximadamente 774 mil m³). Responsável por 40% da movimentação de contêineres, passaram pelo porto 26,9% da corrente de comércio do país de 2004, o equivalente a US\$ 42,9 bilhões.

Na região, tem influência direta sobre as cidades de Santos, Guarujá e Cubatão devido sua localização nessas cidades. Todo um conjunto de atividades de apoio, notadamente as retroportuárias (cadeias logísticas) e de burocracia (escritórios) se estabelece nesses municípios. Há uma grande concentração das atividades administrativas, fiscais, aduaneiras etc no centro antigo de Santos.

Cobre as atividades econômicas dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, além de alguns países da América do Sul. Interliga-se com estas regiões por meio de um considerável sistema de transporte. No âmbito rodoviário, o complexo Anchieta-Imigrantes se destaca como principal via de fluxo de carga. As outras redes são a BR-011 (Rio-Santos) e SP055 (Padre Manuel da Nóbrega); já o acesso ferroviário, no qual está se retomando a importância, se dá pelas linhas da Ferrobán, Ferronorte e MRS.

A década de 90 significou grandes transformações na atividade portuária brasileira. Como parte do pacote de políticas liberais, a Lei de Modernização dos Portos de 1993 tinha como principal objetivo o aumento da competitividade do setor, reduzindo seus custos. Baseando-se na descentralização e desregulamentação do sistema vigente, suas diretrizes tinham como principais pontos:

a) Redução da participação do Estado, passando para a iniciativa privada a exploração e operação das atividades, cabendo-lhe somente a administração do porto, sua promoção e condução do processo de transferência das áreas para os cuidados da iniciativa privada (conhecido como modelo *landlord*). Nesse sentido, enfatizou-se principalmente a ineficiência da burocracia estatal.

b) Reestruturação da mão-de-obra, que para os analistas era o maior empecilho à queda dos custos portuários, argumentando que as relações capital-trabalho nessa atividade eram datadas, não sofrendo

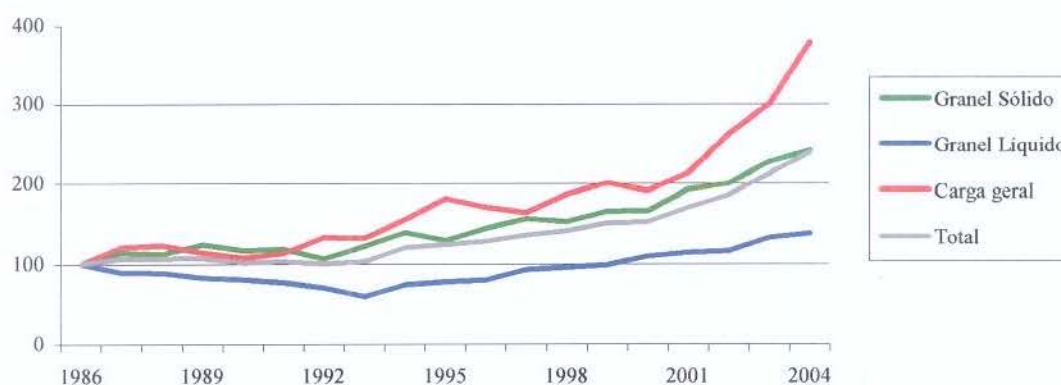
²³ Devido a dificuldade e complexidade da análise, este tópico se deterá a fazer uma rápida apresentação e abordar apenas as principais transformações ocorridas na década de 90 além de intenções de investimento.

modificações desde a década de 30. Segundo Gazeta Mercantil (1998), a sazonalidade dos produtos agrícolas gerou uma bifurcação no quadro de trabalhadores: a equipe fixa (capatazia) e os avulsos (estiva), ambos com sua própria organização sindical, burocracia etc. Esta última, devido à função prevista por lei de seu sindicato escolher aqueles que iriam trabalhar no dia, tornou-se desmensuradamente forte. Aliado a isso, a mão de obra altamente especializada com diversas categorias contribuiu para dar aos avulsos grande poder de barganha, capacitando-os a “impor” quantidade e salário de seus representados.

Dessa maneira, a criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) em cada porto é a tentativa de reverter esse “entrave”. Essa entidade, formada por representantes dos trabalhadores e operadores portuários, “... tem como objetivo cadastrar, registrar, treinar e fornecer mão-de-obra avulsa, assim como estabelecer o número de vagas, administrar seu fornecimento e arrecadar os encargos sociais junto aos operadores portuários”.²⁴

c) Estímulo à concorrência entre e intraportos. Formado por representantes do governo, usuários, operadores e trabalhadores, o recém criado Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de cada porto tem como principais atributos à otimização de suas instalações, a fixação de tarifas, horários de funcionamento etc.

Gráfico 3. 3 - Carga movimentada no porto de Santos - toneladas - 1986/ 2004 (1986=100)



O Porto de Santos alcançou resultados expressivos com as transformações, conseguindo aumentar sua produtividade. Segundo cálculos deflacionados de Rodrigues & Vaz (2001), o custo de mão de obra por tonelada reduziu-se de R\$ 16,61 em 1990 para pouco mais de R\$8 R\$/t²⁵ em 1999. A partir de 1997, passou a operar 24 horas ao dia, diminuindo seus custos logísticos.

Como mostra o gráfico 3.3, vemos que a partir de 1993 há uma aceleração do crescimento da movimentação do porto para todas as principais categorias de carga, destacando ainda a partir de 2000 a

²⁴ Gazeta Mercantil (1998) pág 25

²⁵ Cálculo já deflacionado pelos autores, usando o IGP-DI com base no ano de 1999.

forte aceleração das cargas gerais (basicamente carga containerizada). Se pegarmos o conjunto de cargas como um todo, sua movimentação cresceu aproximadamente 140% entre o período descrito, com destaque para a carga geral, que cresceu 280% em peso. Deve-se fazer uma ressalva quanto a esses indicadores, visto que nesse período o país aumentou sua corrente de comércio, ainda que não nessa proporção.

Os investimentos no porto adquirem maior aplicabilidade com a instituição do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) em 1988 e que dura até ano de 1996. Durante esse período houve uma grande transferência de recursos recolhidos no porto e Santos para outros portos, dado que a quantidade recebida representou apenas 29% daquela. Posteriormente, o investimento feito passa a ser crescentemente privado, previsto nos contratos de concessão. Segundo CODESP (2001), até aquele momento as 24 áreas já arrendadas (de 51 no total) resultaram num investimento de R\$ 543,9 milhões nos terminais.

A radical transformação da estrutura tarifária que se dá a partir do final de 1996 também contribuiu para a redução do preço médio dos serviços portuários. A simplificação (de 13 tabelas para apenas 5), redução da alíquotas (em alguns casos mais de 50%) e mudanças no fator gerador (passando a ser determinada pelo tempo, e não mais por tonelada, buscando incentivar o aumento de produtividade) das tarifas geraram uma queda de mais de 80% (de R\$ 158 para R\$29 por unidade) no período de 1997 à 2000 para o maior terminal de container do Brasil (TECON 1).

Mesmo com o aumento da produtividade, as transformações estão aquém do esperado quando comparado com outros portos do país. De acordo com BNDES (2001), os custos logísticos totais estão gerando um incremento na movimentação menor que o possível. Na sua análise, o repasse dos ganhos de produtividade propiciados pelo terminal para o embarcador / importador é apenas parcialmente, com parte dos ganhos sendo absorvidos no resto da cadeia logística.

As análises feitas até então enfatizam alguns pontos que inviabilizam uma queda maior dos custos no porto de Santos. A instituição posterior à reforma tarifária pelos armadores da “capatazia do armador” (THC) num patamar acima de sua correlata anterior à reforma, cobrada pela CODESP. Como alerta Rodrigues e Vaz (2001), esse valor era uniforme para pelas diferentes linhas de navegação (sinalizando prática de cartel pela categoria). Seu valor (R\$ 180,00 para containeres de 20 pés e R\$ 220,00 para 40 pés) é muito acima dos praticados nos outros portos, como por exemplo, Vitória, onde seu valor é de R\$ 65,75 para qualquer tipo de container.²⁶

Outros pontos possíveis de melhoria são lembrados por BNDES(2000) e BNDES (2001).

²⁶ Gazeta Mercantil, volume1. Pág. 85

Ambos acusam o modelo de fracionamento em terminais especializados subutiliza as instalações existentes nos casos de produtos sazonais (produtos agrícolas em período de entre safra). Nas palavras do autor, "... é a inflexibilidade de negociação quanto à melhor utilização das áreas disponíveis dada a rigidez a que esta submetida."²⁷ O mesmo cita ainda o equacionamento dos problemas relacionados à regulação e otimização do sistema ferroviário no Porto.

Os impactos dessas transformações repercutiram de forma significativa na economia da região, notadamente a cidade de Santos. Rodrigues e Vaz (2001) enfatizam o aumento da taxa de desemprego na cidade (23,7% em jul / 99)²⁸, queda na massa de salários com efeitos depreciativos no comércio em geral da cidade e na sua rede de serviços. Além disso, houve queda na participação do ICMS na receita municipal, como mostraremos na seção seguinte.

Os projetos de infra-estrutura do Porto de Santos são muitos e requerem disponibilidade de tempo para sua elaboração e considerável volume de investimento. O site oficial destaca aqueles que estão em processos mais adiantados, sendo eles: o derrocamento de formações rochosas com o intuito de melhorar navegação e ampliar as áreas arrendáveis e atracáveis (em fase de caracterização morfológica), aprofundamento do calado para viabilizar o acesso de embarcações maiores, reduzindo os custos de frete (em fase de licitação) e a construção da avenida perimetral das duas margens no intuito de desviar o trânsito urbano que circula dentro do porto.

b.2 Turismo e lazer balneário

Com grande papel indutor na economia, principalmente no que diz respeito à geração de empregos, o turismo e lazer balneário da região tem como público característico a população residente no estado de São Paulo, com destaque para aquela da Região Metropolitana da capital. Segundo dados da SABESP, a região possui uma população flutuante média de 940 mil pessoas, como mostra tabela abaixo.

Como nos dois primeiros capítulos, a melhoria da ligação rodoviária com o resto do Estado aliado ao crescimento e diferenciação salarial (aumento do número de trabalhadores e surgimento da classe média) influíram decisivamente na economia local. Com a alta demanda por domicílios ocasionais, o mercado imobiliário se expandiu e acelerou o processo de consolidação urbana dos municípios da região e engendrou uma maior verticalização de seus municípios principais (primeiramente Santos e São Vicente, posteriormente Guarujá e mais recentemente Praia Grande e até certo ponto Bertioga).

²⁷ BNDES (2000) pág 1

²⁸ Cálculo feito por NESE - Unisanta

Os últimos 25 anos podem ser divididos em dois períodos. O primeiro vai do início dos anos oitenta até a final dos anos 90 e tem como principal característica sua brusca estagnação. Alguns fatores foram decisivos para isso: primeiramente, a economia nacional passa por forte recessão, com maior número de desempregados aliada à perda de poder de compra dos salários com o arrocho e a aceleração da inflação.

Tabela 3.10 - População residente e flutuante da RMBS - dez/2004

Município	Residente	Flutuante
Bertioga	37.010	57.865
Cubatão	112.860	-
Guarujá	282.988	171.280
Mongaguá	39.130	79.265
Itanhaém	78.771	100.641
Peruibe	56.160	56.650
Praia Grande	215.556	345.377
Santos	419.647	76.769
São Vicente	313.251	52.512
RMBS	1.555.373	940.359

Fonte: SABESP

Outro determinante foi a maior concorrência com outras regiões litorâneas; principalmente a região insular de Santos e Guarujá sofreram com relação ao litoral norte do Estado, dado que a maior facilidade de seu acesso com a abertura das estradas Mogi-Bertioga e Rio-Santos atraía classes média-alta. A região atual de Bertioga passa a receber um contingente maior de pessoas e inicia-se a construção de condomínios fechados (a Riviera de São Lourenço é o exemplo mais conhecido). Santos e São Vicente ainda contaram com a agravante da poluição de suas praias, desestimulando o turismo citadino.

Os últimos anos são marcados pelo aumento do contingente de turistas vindos para a região. Entre as razões principais, a acessibilidade mais fácil com a duplicação da Imigrantes e mais recentemente Padre Manuel da Nóbrega gerou maior procura pelas cidades da Baixada Santista. Além do mais, fator de grande importância foi a condição financeira das famílias aliado ao diferencial de preços com o litoral norte, a região passa a receber muitos veranistas com menor capacidade de gasto àqueles que outrora visitavam a região.

Deve ser lembrado ainda o crescente volume do terminal de passageiros do porto de Santos. Segundo informações da administradora do terminal, há um aumento tanto no do número de navios que somente atracam na cidade para embarque e desembarque turistas que moram do estado como também permanecem na cidade de Santos por períodos de aproximadamente um fim de semana.

A ação das prefeituras também deve ser destacada. Estas passaram a dar maior atenção à

balneabilidade e visual das praias, investindo no controle de qualidade da água do mar e na considerável reformulação urbanística de suas orlas, com construção de calçadões, quiosques, ciclovias e jardins (como tinha feito anteriormente Praia Grande), principalmente nas cidades com equipamentos mais antigos (Santos, São Vicente e Guarujá).

Mais do que investimentos na orla, algumas das cidades atualmente possuem projetos que consistem em promover os aspectos históricos de cada cidade. Nesse sentido Itanhaém e São Vicente se empenham em destacar o início da colonização das capitanias hereditárias no Brasil, promovendo peças teatrais sobre a chegada dos portugueses, roteiros turísticos os pontos históricos etc (essas cidades foram a terceira e primeira fundadas do Brasil, respectivamente).

Santos enfoca mais as suas edificações e atividades que constituíram seu centro histórico, local onde se instalou as atividades vinculadas ao comércio de café, com destaque para a Bolsa homônima. Esta em andamento o projeto que visa transformar essa área em grande centro turístico, promovendo sua revitalização.²⁹ Através de forte renúncia fiscal e investimentos consideráveis em restauração arquitetônica e propaganda, a prefeitura vem conseguindo trazer alguma renovação para local, ainda que incipiente. Destacam-se a transformação de algumas ruas em *boulevares*, surgimento de atividades ligadas ao lazer (boates, danceterias) e a gastronomia (cafés, restaurantes e bares) sofisticados, atraindo principalmente a população e turistas de classe média alta, e a restauração e circulação nos moldes históricos dos bondes da região.

Outro fato que merece destaca nos últimos anos é o apelo que o turismo de negócios vem tendo na região. Com equipamento urbano considerável e um conjunto de atividades de terciário diversificado, esse ramo vem ganhando força nas cidades centrais (Santos, São Vicente e Guarujá). A construção de 2 dois centros de convenções nos últimos anos investimentos em ampliação e modernização da rede hoteleira dessas cidades são exemplo da forte expectativa dos agentes envolvidos quanto ao potencial da região.

Esse nicho é particularmente atraente para a economia local pois se caracteriza por pessoas de classe média-alta, que usam mais proporcionalmente serviços de hotelaria, trazem junto os outros entes familiares. Mais do que isso, a quebra com o padrão da sazonalidade das férias, sendo um segmento com fluxo relativamente constante no ano inteiro.

²⁹ O centro antigo da cidade se caracteriza pela decadência sócio-econômica. Grande parte de suas atividades se transferiram para bairros mais próximos da orla da praia, com raras exceções (administração pública etc). Sua população se caracteriza por viver em condições e ter como atividades principais a indigência e prostituição.

Cap. IV- Problemas e Articulações metropolitanas

A denominada Região Metropolitana da Baixada Santista se caracteriza pela conurbação das cidades, relativo mercado de trabalho unificado e problemas que dizem respeito a todos os municípios, como sistema de transporte, turismo balneário, bacia hidrográfica, sistema de saúde etc. Mesmo que esta ainda não possua uma dinâmica marcadamente metropolitana, tal como Campinas e São Paulo, possui um conjunto de demandas que extrapolam a capacidade do âmbito municipal de resolução.

Além dos já citados problemas do transporte metropolitano³⁰, seus moradores possuem baixíssimo acesso ao sistema de esgoto³¹. Os municípios localizados na parte sul da região, como mostra a tabela abaixo, expressiva parcelados domicílios da região (33,3%) estão desvinculados a rede de esgoto existente. Comparando com a média estadual (81,7%), somente a rede de Santos abrange parcela maior da população (94%).

Tabela 4.1 - Tipo de Esgotamento sanitário - participação nos domicílios particulares permanentes - 2000 - em %

Municípios, RMBS e Estado	Total	Rede geral de esgoto ou pluvial	Fossa séptica	Fossa rudimentar	Vala	Rio, lago ou mar	Outro escoadouro	Não tinham banheiro nem sanitário
Bertioga	8.479	18,9	64,0	8,5	4,5	0,7	0,9	2,4
Cubatão	29.994	44,1	20,0	1,6	20,1	11,1	2,0	1,2
Guarujá	72.131	72,0	7,0	1,4	11,9	5,5	1,2	0,9
Itanhaém	20.513	14,8	65,9	7,8	8,4	1,2	0,8	1,1
Mongaguá	9.831	18,7	60,3	9,4	6,8	2,3	0,8	1,7
Peruíbe	14.376	9,0	68,9	17,3	1,8	1,2	0,4	1,3
Praia Grande	55.030	57,6	25,1	3,1	12,7	0,9	0,3	0,3
Santos	131.058	94,0	0,8	0,3	1,6	3,0	0,0	0,2
São Vicente	83.497	66,7	17,6	3,0	7,0	4,6	0,8	0,3
RMBS	424.909	66,7	17,7	2,8	7,7	3,8	0,6	0,6
Estado	10.364.152	81,7	6,5	6,4	1,6	2,8	0,5	0,4

Fonte: Censo 2000 - IBGE

Destacam-se negativamente os municípios mais afastados das cidades centrais, com suas redes de esgoto municipal inserindo até míseros 9% de seus domicílios, como é o caso de Peruíbe. Grande parcela das moradias destes possuem fossa séptica, enquanto que em Cubatão são significativas as parcelas de domicílios com valas ou que despejem seu esgoto diretamente nos rios locais.

³⁰ Capítulo sobre demografia e urbanização, pág. 19

³¹ A ampliação da rede de esgoto do litoral sul é um dos projetos estratégico no Plano Pluri-Anual do governo do estado. Com o apoio financeira do IBIC (organismo de cooperação com o Japão), estima-se aumentar a cobertura do esgoto para 95% da população, construindo 7 estações de tratamento de esgoto além da criação de um emissário submarino em Praia Grande e ampliação da existente em Santos

Outro problema levantado por analistas da região gira em torno da destinação dos resíduos sólidos produzidos na região. Tratado de forma individualizada pelos municípios, parte deste é “exportado” para o planalto. Segundo pesquisador José Marcos da Cunha em entrevista para o Jornal da Unicamp (2005), devido à inexistência de novas áreas para aterros sanitários aliado a falta de uma solução metropolitana, a solução foi subir a serra e depositá-lo em Mauá.

Vale lembrar ainda os problemas vinculados ao regime ambiental da região. Encurralada pela costa do Oceano Atlântico e a Serra do Mar, a região possui baixa capacidade de crescimento horizontal. Mesmo assim, é notável a ocupação em áreas irregulares, com o exemplo mais conhecido a constituição nas margens da Rodovia Anchieta dos bairros-cota por trabalhadores que participaram de sua construção.

Muito mais que um problema de ocupação demográfico, é um considerável entrave à projetos de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços. Somente na segunda metade da década de 90, não se realizou grandes projetos de apelo turística na região devido a embargos de instituições ambientais. Episódios como a inviabilização da construção de grandes parques temáticos (Parque da Xuxa e Itanhaém e Parque do Beto Carreiro em Santos), museus (Pelé) entre outros de menor expressão e polêmica. Segundo relato de Rivaldo Otero, a discussão é recorrente na institucionalidade metropolitana, porém seus esforços são, tais como a construção do aeroporto internacional da região e do CEASA regional, infrutíferos³².

A consolidação em 1998 pela criação da lei estadual nº 853 de um arranjo institucional regional marca um importante avanço. Constituído pelas Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM) com função operacional, Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (CONDESB) com funções normativas e deliberativas e o FUNDO como braço financeiro, este arranjo se caracteriza pela elaboração de projetos que visem principalmente o planejamento integrado dos municípios.

Até o momento, tem dez trabalhos concluídos e outros quatro em tramitação. Além disso, participou indiretamente de outros nove projetos, estes elaborados por outros organismos. Em sua maioria, dizem respeito ao planejamento unificado do sistema de transportes, com destaque para projetos de novos equipamentos metropolitanos de transporte (VLT metropolitano, túnel submarino Santos-Guarujá, aeroporto Internacional na base aérea de Guarujá).

Poucos projetos têm como foco um tratamento aos problemas sócio-econômicos e ambientais da

³² Palestra do Diretor Adjunto da AGEM, transcrita em Fundação Konrad Adenauer (2001)

região; as exceções são o Plano Diretor de Turismo da Baixada, Programa Regional de Identificação e Monitoramento de Áreas Críticas de Inundações, Erosões e Deslizamentos e o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado. Mesmo assim, aproximam-se muito mais de um conjunto de propostas e diretrizes do que alguma ação efetiva.

Mais do que isso, não há alguma forma de envolvimento por parte de inúmeros agentes sociais interessados na discussão. Grupos de pressão da sociedade civil (organizações não governamentais, sindicatos, patronatos, associações de bairros etc) não participam do debate metropolitano. O CONDESB está limitado aos representantes da executiva municipal e estadual, desvinculados da democratização do espaço criado.

Com relação aos projetos físicos realizados pelo FUNDO, nota-se uma demasiada pontualidade e localidade de seus gastos. Observa-se que grande parte dos cinquenta e nove projetos, que totalizam um pouco menos de R\$ 12 milhões, se constitui de pequenos investimentos (pavimentação, aparelhamento da segurança pública etc), desprovidos de alguma capacidade de mudança qualitativa. Salvam-se algumas inversões referentes à descentralização da prestação de alguns serviços sociais, tais como saúde (implantação do centro de oncologia infantil em São Vicente) e a provisão de socorro (construção de unidade metropolitana do corpo de bombeiro em Itanhaém para atender as cidades do litoral sul).

Entretanto, há articulações na região paralelas à institucionalidade oficial que aparentam ser mais objetivas e possuir planos concretos, como é o caso da recém formado consórcio intermunicipal de saúde. Formado recentemente pelos municípios do litoral sul (Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá e Praia Grande e ainda com participações do Estado e UNIFESP, o projeto visa basicamente a integração das redes de saúde dos municípios em questão, otimizando os recursos e melhorando a qualidade dos serviços prestados: cada cidade teria sua especialização juntamente a centralização de serviços como laboratório, lavanderia e setor de compras.

Envolvendo quatro hospitais e mais de quatrocentos leitos, atendendo toda a população da região, o projeto será custeado pelas três esferas do governo num total de R\$ 5 milhões mensais. O principal objetivo é fazer procedimentos de até média complexidade para a população dos quatro municípios, deixando a cargo dos hospitais de Santos e São Paulo somente casos de alta complexidade.

Conclui-se a partir desses fatos que muitos dos problemas metropolitanos são pouco tratados no órgão metropolitano. Este, por sua vez, se caracteriza por projetos que visam muito mais o planejamento integrado de aspectos importantes, como o sistema viário regional, sem, contudo, gerar desdobramentos mais expressivos para a dinâmica regional. Mesmo que tenha construído do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado, o qual possui méritos ao diagnosticar acertadamente problemas e ditar as diretrizes e ações a serem tomadas, pouco se concretizou até então.

Mais que isso, o falta de diálogo com os diversos agentes da sociedade civil e a falta de um padrão de financiamento robusto e contínuo praticamente inviabiliza qualquer tentativa de promoção do desenvolvimento regional.

Considerações finais

A Região Metropolitana da Baixda Santista passa por um momento de reestruturação de suas principais atividades economicas. O porto se moderniza diante da reformulação do sistema portuário nacional, repercutindo no aumento da produtividade juntamente com a redução da mão de obra. O pólo industrial de Cubatão se especializa com a privatização e abetura econômica, provocando grande número de demissões e apresentando um incipiente processo de adensamento de cadeias no ramo siderúrgico. As atividades turísticas por sua vez voltam a apresentam dinamismo com o aumento da população flutuante e renova-se com a exploração de novos nichos do mercado; o turismo de negócios.

Enquanto isso, o padrão de ocupação demográfica da região mostra a continuidade do proceso de periferização das populações mais jovens para as cidades com menores custos de vida assim como devido a geração de oportunidades de emprego. Assim, as maiores taxas de crescimento são as do litoral sul (principalmente Praia Grande) e de Bertioga. Essa população é crescentemente afastada de seu local de trabalho pelo processo de urbanização precoce pelo qual passa as cidades devido à grande proporção de domicílios ocasionais (população flutuante) na região. Juntamente a esses fatores, com crescente movimentos pendulares referentes a local de trabalho e principalmente ensino superior, a inexistência de um sistemametroplitano de transporte gera-se uma forte deterioração da qualidade de vida da população.

Deve-se destacar ainda a migração de idosos para os municípios da região, principalmente para aqueles com equipamentos urbanos mais estabelecidos, como Santos. Toda uma rede de atividades focadas para esse perfil mostram-se presentes e em crescente número nessa cidade.

Essa análise deste trabalho deve ser ampliada, pois não contemplou aspectos relevantes para o entendimento maior da dinâmica regional. Nesta análise integrada, alguns aspectos sociais foram pouco estudados e aprofundados, tais como condições de habitação, violência e criminalidade regional, finanças públicas além de maior esclarecimento sobre a saúde e educação da população.

Bibliografia:

- BNDES. Porto de Santos: Aspectos de Competitividade em Informe Infra-Estrutura nº 38, set/2000.
- _____. Arrendamentos Portuários. Cadernos de Infra-estrutura n nº 16, mar/2001
- CARNEIRO, Ricardo. Desenvolvimento em crise. Vinte e cinco anos de política econômica (2002)
- CODESP. Processo de Modernização do Porto de Santos. Serviço de Imprensa 2001
- COUTO, Joaquim Martins. “Entre estatais e transnacionais: o Pólo Industrial de Cubatão” - Tese de Doutorado - IE/ UNICAMP 2003
- EMPLASA. Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado. Região Metropolitana da Baixada Santista 2002
- Fundação SEADE . São Paulo no Limiar do séc. XX - volume 7
- GAZETA MERCANTIL. Panorama Setorial : Portos Vol. I e II
- GEIPOT. Reforma Portuária Brasileira. Relatório Final
- JAKOB, Alberto. “Análise Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no Período 1960 – 2000” - Tese de Doutorado - IFCH/ UNICAMP 2003
- _____. “Análise Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no Período 1960 – 2000” em Texto NEPO 45
- LAPLANE, Mariano & SARTI, Fernando.
- NESE. Pesquisa de Emprego e Desemprego na cidade de Santos – setembro de 2004
- OTERO, Rivaldo. Palestra sobre Experiências Metropolitanas no estado de São Paulo em Fundação Konrad Adenauer. Retratos Metropolitanos
- RODRIGUES, José e VAZ, José Pascoal. Porto de Santos - uma década de transformações-1990-1999 . NESE
- SCAZUFSCA, Pedro Silva. Impactos Locais da Descoberta de Gás na Bacia de Santos – Monografia FEA/USP dez.2004

Dados :

- ALICEWEB – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. www.mdic.gov.br
- Anuário Estatístico Portuário 2004. www.antaq.gov.br
- Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 - IBGE. www.ibge.gov.br
- CODESP. www.portodesantos.com.br
- DATASUS – Ministério da Saúde. www.saude.gov.br
- EDUDATABRASIL – INEP. www.inep.gov.br
- Informações dos Municípios Paulistas – Fundação SEADE. www.seade.sp.gov.br
- RAIS - Ministério do Trabalho. www.trabalho.gov.br
- Planejamento Pluri-Anual 2004-2007 – Governo do estado de São Paulo. www.saopaulo.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Bertioga: www.bertioga.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Cubatão: www.cubatao.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Guarujá: www.guaruja.sp.gov.br

- Prefeitura Municipal de Itanhaém: www.itanhaem.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Mongaguá: www.mongagua.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Peruíbe: www.peruipe.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Praia Grande: www.praia grande.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de Santos: www.santos.sp.gov.br
- Prefeitura Municipal de São Vicente: www.saovicente.sp.gov.br
- SABESP : www.sabesp.com.br

ANEXOS:

ANEXO 1.1 - Indústrias em operação no município de Cubatão – 2002

Ano*	Empresa	Controle do capital	Origem do capital	Empresa Capital anterior
1922	Santista de Papel	Ripasa	Priv. Nacional	Cia. Fabril de Cubatão
1926	Usina Henry Borden	EMAE	Est. Paulista	Light and Power
1955	RPBC	Petrobras	Est. Federal	--
1957	Estireno	Grupo Unigel	Priv. Nacional	Koppers Co. Inc.
1958	Dow Química	Dow Chemical	Estrangeiro	Union Carbide
1958	Copebrás	Anglo-American	Estrangeiro	Columbian Chemicals
1958	Columbian Chemicals	Phelps-Dodge	Estrangeiro	Copebrás (Negro-Fumo)
1963	Cosipa	Usiminas	Priv. Nacional	Siderbrás
1964	Carbocloro	Occidental/Unipar	Estrangeiro	Diamond Alkali In.Co.
1968	Cimento Rio Branco	Grupo Votorantim	Priv. Nacional	Cimento Santa Rita
1970	White Martins	Praxair Inc.	Estrangeiro	Liquid Carbonic
1970	Ultrafertil	Fosfertil	Estrangeiro	Petrofertil
1971	Engelcor	Oxiteno	Priv. Nacional	Cobrapar (Grupo Ultra)
1972	Cargill	Cargill	Estrangeiro	Fertil. Unif/Solorrico
1972	Fertilizantes	Cargill	Estrangeiro	Fertil. Unif/Solorrico
1972	Liquid Química	Houston Natural Gas	Estrangeiro	--
1973	Engelbasa	Engelbasa	Priv. Nacional	--
1974	Hidromar	Hidromar	Priv. Nacional	--
1975	Petrocoque	Petroquisa	Est. Federal	--
1975	Bunge	Bunge	Estrangeiro	IAP/INDAG
1975	Fertilizantes	Bunge	Estrangeiro	Manah
1977	Fertilizantes	Bunge	Estrangeiro	Aduos Trevo
1977	IFC	Fertiza	Estrangeiro	--
1989	AGA	Linde Gas	Estrangeiro	--
1994	Brastubo	Brastubo	Priv. Nacional	--
1999	B.O.C. Gases	B.O.C. Gas	Estrangeiro	--
2001	Dufer	Cosipa	Priv. Nacional	--

Fonte: Couto (2003) * Ano do início das operações

ANEXO 1.2 - Participação dos produtos fabricados em Cubatão na produção nacional (2001)

Produtos	(%)*	Produtos	(%)*
Fertilizantes		Química	
Ácido Fosfórico	30	Ácido Benzoico Tec.	30
Ácido Nítrico	67	Escamas	56
Ácido Sulfúrico	23	Ácido Clorídrico	13
Amônia	13	Argônio Líquido/Granel	48
DAP - Fosfato de Amônio	100	Benzoato de Sódio	70
MAP - Fosfato Mono-Amônico	28	Granulado	80
Multifosfato Magnésiano	30	Cloreto de Amônio	20
Nitrato de Amônio	100	Cloro	40
Nitrato de Amônio (baixa densidade)	100	Descalcinante	12
Simplex e Complexos Granulados	13	Dipropileno Glic. de Benzoato	50
Sulfato de Amônio	13	Hipoclorito de Sódio	13
Superfosfato Simplex	23	Nitrogênio Líquido/Granel	13
Petroquímica		Oxigênio Líquido/Granel	13
Coque de Petróleo	40	Polietileno de Baixa Densidade	21
Coque de Petróleo Calcinado	100	Soda Cáustica	20
Etil Benzeno	30	Tripolifosfato de Sódio	80
Gás Natural	6	Siderurgia	
Gasolina	10	Chapas e Bobinas a Frio	32
Gasolina de Aviação	100	Chapas e Bobinas a Quente	24
GLP	6	Chapas Grossas	37
Hexano	85	Placas	19
Monômero de Estireno	30	Outros	
Óleo Diesel	12	Cimento Portland III	10
Solventes Aromáticos	10	Papel	1
		Sulfato de Sódio Granulado	100

Fonte: Ciesp/Cubatão (2002). Extraída de Couto (2003)

ANEXO 2

Ind. Transf. RMBS/ Total do Interior e

do Estado de SP Setor Industrial	% Estado				% Interior				Estrutura da indústria RMBS			
	1980	1985	1990	1995	1980	1985	1990	1995	1980	1985	1990	1995
CONSTRUÇÃO	1,61	1,67	0,89	1,19	3,54	3,37	1,72	2,05	2,35	2,39	1,76	1,85
Produtos Minerais Não-Metálicos e Cimento	2,27	2,18	1,20	1,52	4,93	4,28	2,28	2,56	2,16	2,11	1,58	1,59
Pedra e Outros Materiais de Construção	0,48	5,23	0,85	4,14	0,60	6,73	1,08	4,82	0,01	0,13	0,04	0,13
Mobiliários	0,32	0,13	0,15	0,16	0,98	0,36	0,38	0,39	0,10	0,04	0,06	0,05
Artigos e Artefatos de Madeira	0,49	0,82	0,35	0,50	0,83	1,25	0,56	0,67	0,08	0,12	0,08	0,08
METAL-MECÂNICO	4,27	5,04	2,49	2,94	15,04	14,24	7,56	7,28	43,26	50,72	37,16	36,19
Material de Transporte	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,02	0,03	0,04	0,03	0,02	0,06	0,08
Produtos Mecânicos	0,03	0,04	0,02	0,02	0,07	0,10	0,05	0,04	0,05	0,07	0,05	0,03
Material Elétrico e de Comunicações	0,03	0,05	0,04	0,03	0,16	0,22	0,16	0,09	0,06	0,10	0,12	0,08
Metalúrgica	13,94	15,48	8,84	12,82	45,18	35,84	24,45	28,26	43,13	50,53	36,94	35,99
QUÍMICO	10,18	8,05	5,99	6,66	27,69	19,77	14,42	13,42	49,72	41,96	54,22	53,01
Produtos Químicos	17,39	15,31	11,02	13,85	40,69	33,78	23,59	22,79	49,18	41,49	52,62	50,80
Material Plástico	0,07	0,17	0,15	0,15	0,54	1,05	0,67	0,56	0,04	0,11	0,19	0,14
Produtos de Borracha	0,00	sigilo	sigilo	0,00	0,01	sigilo	sigilo	0,01	0,00	sigilo	sigilo	0,00
Produtos Farmacêuticos, Médicos e Perfumaria	sigilo	sigilo	sigilo	0,00	sigilo	sigilo	sigilo	0,01	sigilo	sigilo	sigilo	0,00
Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagre	1,80	0,86	1,81	1,77	2,80	1,14	2,57	2,23	0,50	0,36	1,40	2,06
TÊXTIL	0,30	0,10	0,11	0,13	0,78	0,22	0,23	0,27	0,72	0,28	0,46	0,30
Produtos Têxteis	0,02	0,01	0,01	0,04	0,06	0,02	0,03	0,07	0,04	0,02	0,03	0,04
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	0,77	0,26	0,21	0,23	2,31	0,60	0,47	0,50	0,68	0,26	0,43	0,25
Couros, Peles e Produtos Similares	sigilo	sigilo	0,02	0,12	sigilo	sigilo	0,04	0,20	sigilo	sigilo	0,00	0,01
AGROINDÚSTRIA	1,08	1,32	1,30	2,09	1,68	1,88	1,95	3,04	2,32	3,40	4,72	7,83
Produtos Alimentícios	1,17	1,43	1,47	2,46	1,80	2,03	2,25	3,63	2,06	3,20	4,62	7,77
Produtos do Reino Vegetal-In Natura	1,00	1,44	0,63	0,54	1,28	1,71	0,75	0,65	0,16	0,17	0,10	0,07
Produtos do Reino Animal-In Natura-Frigoríficos	0,58	0,21	sigilo	-	0,89	0,25	sigilo	-	0,10	0,03	sigilo	0,00
Fumo e Produtos Derivados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAPEL E CELULOSE	-	1,22	0,88	0,43	-	2,52	1,92	0,70	sigilo	1,14	1,35	0,67
Papel e Papelão	sigilo	1,22	0,88	0,43	sigilo	2,52	1,92	0,70	sigilo	1,14	1,35	0,67
DIVERSAS	0,17	0,04	0,11	0,09	0,65	0,10	0,26	0,31	0,23	0,06	0,31	0,15
Editorial e Gráfica	0,23	0,17	0,19	0,09	3,40	1,51	1,79	0,59	0,09	0,05	0,13	0,07
Diversos (I e III)	0,03	0,04	0,21	0,21	0,44	0,33	1,67	0,96	0,01	0,01	0,11	0,07
Diversos (II)	sigilo	sigilo	sigilo	-	sigilo	sigilo	sigilo	-	sigilo	sigilo	sigilo	0,00
Outras Indústrias	1,54	sigilo	0,64	0,10	14,93	sigilo	2,51	0,31	0,13	sigilo	0,06	0,00
Total	4,24	4,06	2,61	3,22	11,81	9,52	6,24	6,68	100	100	100	100

Fonte: VAF - Secretaria da Fazenda Estado de São Paulo

ANEXO 3

Ind. Transf. RMBS/ Total do Interior e do Estado de SP					Estrutura da Indústria RMBS			
Setor Industrial	% Estado				% Interior			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
CONSTRUÇÃO	1,44	1,18	1,45	1,52	2,21	1,83	2,22	2,29
Minerais não metálicos	2,01	1,69	2,08	2,18	3,04	2,62	3,26	3,39
Móveis	0,21	0,16	0,15	0,18	0,41	0,30	0,26	0,31
Madeira	0,11	0,14	0,08	0,05	0,14	0,17	0,10	0,06
METAL-MECÂNICO	2,19	2,20	3,27	3,78	4,30	4,29	5,92	7,13
Material de transporte (montadoras e autopeças)	0,05	0,01	0,01	0,39	0,10	0,01	0,02	0,73
Máquinas e equipamentos	0,04	0,03	0,01	0,00	0,08	0,06	0,02	0,00
Máquinas para escritório e equipamento de informática	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	0,01	0,05	0,00		0,04	0,15	0,00	0,00
Material eletrônico e equipamento de comunicações	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,05	0,03
Eletrodomésticos	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
Equipamentos médicos, óticos, de automação e precisão	0,01	0,00	0,00	0,02	0,02	0,01	0,01	0,05
Produtos de metal	0,34	0,66	0,34	0,46	0,79	1,80	0,75	1,15
Metallurgia básica - ferrosos	30,71	28,41	34,03	33,48	46,85	43,65	47,71	48,99
Metallurgia básica - não ferrosos	0,02	0,00	0,01	0,06	0,04	0,00	0,01	0,11
QUÍMICO	9,12	10,10	10,60	9,18	15,10	16,60	16,88	14,67
Produtos químicos	9,93	11,82	10,94	11,13	18,91	22,12	19,80	18,94
Produtos de plástico	3,37	1,72	2,16	2,17	8,18	4,27	5,20	5,19
Artigos de borracha	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Produtos farmacêuticos	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
Artigos de perfumaria e cosméticos	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
Combustíveis	14,82	15,73	16,78	14,02	16,52	18,27	19,65	16,28
TÊXTIL	0,10	0,13	0,21	0,21	0,19	0,23	0,36	0,34
Textil	0,02	0,02	0,16	0,13	0,04	0,03	0,26	0,20
Vestuário e acessórios	0,30	0,42	0,41	0,46	1,05	1,39	1,34	1,45
Couros e calçados	0,09	0,07	0,06	0,07	0,11	0,08	0,08	0,08
AGROINDÚSTRIA	1,32	0,57	0,82	0,81	1,72	0,68	0,95	0,95
Produtos alimentícios	1,39	0,65	0,94	0,93	1,72	0,77	1,09	1,09
Bebidas	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00
Fumo	2,98	0,00	0,00		17,02	0,00	0,00	0,00
PAPEL E CELULOSE	0,78	0,78	0,77	0,59	1,17	1,17	1,19	0,89
Papel e celulose	0,78	0,78	0,77	0,59	1,17	1,17	1,19	0,89
DIVERSAS	0,24	0,28	0,33	0,19	1,11	1,62	1,77	0,95
Edição, impressão e gravuras	0,28	0,30	0,38	0,19	1,92	3,21	3,89	1,82
Diversas	0,12	0,15	0,18	0,20	0,28	0,38	0,42	0,44
Reciclagem	0,44	1,14	0,05	0,18	0,67	1,35	0,06	0,22
Total	4,82	5,20	5,92	5,64	8,73	9,41	10,21	9,80

Fonte: VAF - Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo