

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

CANAIS DE SANTOS:
TRAJETÓRIA DO TOMBAMENTO
DE UMA IDENTIDADE URBANA.

DAWERTON DA PAIXÃO RAMOS

São Carlos

2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA

CANAIS DE SANTOS:
TRAJETÓRIA DO TOMBAMENTO
DE UMA IDENTIDADE URBANA.

DAWERTSON DA PAIXÃO RAMOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientação: Prof. Dr. Ricardo Siloto da Silva

São Carlos

2004

**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

R175cs

Ramos, Dawerson da Paixão.

Canais de Santos: trajetória do tombamento de uma
identidade urbana / Dawerson da Paixão Ramos. -- São
Carlos : UFSCar, 2006.

217 p.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São
Carlos, 2004.

1. Planejamento urbano. 2. Urbanismo - história. 3.
Saneamento. 4. Higienização. I. Título.

CDD: 711 (20^a)

AGRADECIMENTOS:

Pela realização deste trabalho, manifesto meus agradecimentos a todas as pessoas que direta e indiretamente participaram e colaboraram nesta rica jornada. Em particular, um agradecimento especial:

Ao meu Orientador, professor **Ricardo Siloto da Silva**, que bondosa e profissionalmente guiou minhas pesquisas mostrando o percurso a seguir.

Aos professores **Célia Reis Camargo e Carlos Roberto Monteiro de Andrade**, por suas valiosas presenças em minha Banca de Exame de Qualificação, e pelo aperfeiçoamento na direção e no foco das pesquisas.

À **Universidade Santa Cecília**, pelo apoio, colaboração e incentivo.

Ao **Fausto Figueira de Mello Jr.**, e seus funcionários de gabinete, principalmente **Eduardo Gonçalves**, por me disponibilizar seus acervos e atenção.

Aos meus amigos: **Luiz Antônio de Paula Nunes** que, em nossas caminhadas pela praia me impulsionou, me emprestando inicialmente seus conhecimentos depois, seus acervos, seus finais de semana e carinhosamente seu lar e família. E **João Batista Neto de Campos** que por várias vezes me acolheu e me transmitiu suas experiências de vida, em seus amistosos “puxões de orelha”, estimulando-me à realidade, em crescente trajetória pessoal e acadêmica.

Aos meus amigos desencarnados, que iluminaram meus caminhos.

Aos meus pais, **Mariana e Izidoro**, com um beijo especial pois, angustiados sofreram calados, tentando de alguma forma me ajudar, mal sabendo que simplesmente, por existirem, bastou à concepção desta minha vitória.

A **Deus**, por colocar em minha vida, esses seres maravilhosos.

RESUMO:

Compreender o envolvimento dos habitantes com a cidade e os instrumentos de planejamento capazes de explicitar seu comportamento frente às dinâmicas que constroem o urbano e os elementos que determinam sua identidade. No caso específico estudado, a cidade de Santos, o objeto é encontrado na rede de canais de drenagem projetada pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito. No processo histórico, que determinou esse elemento estruturador do espaço urbano e ao mesmo tempo de identidade para a cidade, encontram-se as razões para a preservação de bens históricos, arquitetônicos, artísticos e culturais e é nesse quadro que se propõe uma avaliação das mobilizações sociais em favor de sua preservação, a fim de comprovar nossa hipótese, que em determinados momentos, a participação da comunidade permite que a dinâmica cultural se sobreponha à dinâmica econômica na construção do urbano.

ABSTRACT:

The aim of this assignment is to understand the involvement between the city and its inhabitants, as well as the planning tools capable of exposing its behaviour towards the dynamics which build up the urban area and the elements which determine its identity. Specifically considering Santos, the object is found in the canals which are part of the drainage system projected by the sanitation engineer Saturnino de Brito. In the historical process, which has determined this base element of the urban area as well as the city identity, it's possible to find the reasons for preserving the historical, architectural, artistic and cultural heritage, being this the scenery for proposing the analysis of the social mobilisation in favour of its preservation, in order to prove our hypothesis, taking into account the community participation which allows, at times, that the cultural dynamics superimpose the economical dynamics when building the urban area.

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO.	01
CAPÍTULO 1. A CONSTRUÇÃO DOS CANAIS DE SANTOS:	
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.	08
1.1. Santos, da Vila Colonial à Cidade do Século XIX.	10
1.2. Santos, o saneamento e a cidade Moderna no Brasil.	30
CAPÍTULO 2. SATURNINO DE BRITO E OS CANAIS DE SANTOS:	49
2.1. A atuação e as idéias de Saturnino de Brito para o urbanismo.	50
2.2. A Planta de Santos.	57
CAPÍTULO 3. POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO:	67
3.1. Patrimônio e Tombamento: Aspectos legais e conceituais.	69
3.2. Órgãos de Preservação: IPHAN, CONDEPHAAT e CONDEPASA.	78
CAPÍTULO 4. O PROCESSO DE TOMBAMENTO DOS CANAIS	
DE SANTOS:	82
CONCLUSÃO.	127
BIBLIOGRAFIA.	135
BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR	152

ÍNDICES:

FIGURAS:

01. Mapa de Localização de Santos e Baixada Santista no Estado de São Paulo.	08
02. Mapa de Santos em 1765.	10
03. Mapa de Zoneamento de Santos insular, final do século XX.	10
04. Outeiro de Santa Catarina, Santos, século XIX.	11
05. Mapa de Santos em 1822.	12
06. Praça Barão de Rio Branco e Conjunto do Carmo no final do século XIX.	13
07. Área portuária no centro de Santos no final do século XIX.	14
08. Construção da ferrovia ligando Santos a São Paulo, final do século XIX.	18
09. Estação da São Paulo Railway em Santos, final do século XIX.	19
10. Santos retratada por Benedito Calixto no final do século XIX.	20
11. Santos retratada por Militão de Azevedo no final do século XIX.	20
12. Carregamento de café no porto de Santos, final do século XIX.	21
13. Construção da muralha do porto de Santos, final do século XIX.	23
14. Vila Mathias e orla da praia ao fundo, final do século XIX.	25
15. Ocupação da orla da praia, início do século XX.	26
16. Avenida Conselheiro Nébias no final do século XIX.	27
17. Bolsa Oficial do Café, Santos 1922.	28
18. Rua do Comércio, primeiras décadas do século XX.	29
19. Paris, Avenida Champs Elisès e Arco do Triunfo na Praça L' Etoile.	31
20. Projeto para a Avenida Central no Rio de Janeiro.	38
21. Vale do Anhangabaú em São Paulo.	42
22. Mapa do Plano Geral e Ruas Novas.	44
23. Vista panorâmica de São Vicente e Praia Grande com a Ponte Pênsil, primeiras décadas do século XX.	46
24. Prancha do projeto de Saturnino de Brito.	48
25. “A Planta de Santos” proposta por Saturnino de Brito, 1910.	55
26. Canal em Santos, primeiras décadas do século XX.	56
27. Ocupação da orla da praia, final do século XIX.	57

28. Construção dos canais, primeiras décadas do século XX.	58
29. Construção dos canais, primeiras décadas do século XX.	60
30. Planta para Washington.	61
31. Canais de Santos, primeiras décadas do século XX.	62
32. Canais de Santos, primeiras décadas do século XX.	63
33. Canais de Santos, primeiras décadas do século XX.	63
34. Jardins na praia de Santos, primeiras décadas do século XX.	65
35. Vista panorâmica dos jardins da orla de Santos, meados do século XX.	66
36. Vista panorâmica dos bairros de Vila Mathias e Gonzaga, primeiras décadas do século XX.	82
37. Vista panorâmica do bairro do Gonzaga, anos 30.	83
38. Vista panorâmica da avenida da orla da praia, bairro do Gonzaga, anos 50.	84
39. Vista da Avenida Washington Luiz – Canal 3, bairro do Gonzaga, anos 90.	93
40. Vista da Avenida Presidente Wilson, orla da praia, anos 90.	94
41. Vista da Avenida Siqueira Campos - Canal 4.	106
42. Vista da Avenida Siqueira Campos - Canal 4.	108
43. Debate no Senac.	112
44. Debate no Senac.	112
45. Debate no Senac.	113

ANEXOS:

1. Imagens aéreas do término dos seis canais de drenagem de Santos que desembocam na orla da praia (figuras 01 a 06).
2. Croquis elaborados pelo arquiteto Carlos Prates, como proposta de utilização dos espaços a serem implantados sobre os canais (figuras 07 e 08).
3. Projetos elaborados pelo arquiteto Carlos Prates, como proposta de utilização dos espaços a serem implantados sobre os canais (figuras 09 a 14).
4. Carta de apresentação e entrevistas solicitadas e respondidas por escrito por alguns personagens envolvidos na questão dos canais.
5. Resumo das publicações de jornais referentes às propostas relacionadas aos canais, por ordem cronológica.

INTRODUÇÃO:

Este trabalho é uma tentativa de buscar compreender o processo que se estabelece, por meio dos instrumentos de planejamento, entre os habitantes e a cidade tomando a cidade de Santos como referência.

Verificar como essa dinâmica assumiu características próprias devido ao vínculo entre a cidade, seu porto, e sua estrutura urbana, que possuem uma relação cujas raízes são profundas em sua história, passa a ser encarado como objeto desta pesquisa. Portanto, a problemática que permeia o tema aqui focado apresenta alguns pressupostos que serviram de base para este trabalho:

- Há diferentes esforços que identificam, valorizam e transformam trechos da estrutura urbana em elementos de identidade da comunidade;
- É necessário sistematizar e organizar o conhecimento sobre esses esforços de forma a compreendê-los em seus contextos específicos; tornando-se importante para o meio acadêmico, inclusive local, o debate e a difusão desse conhecimento.

Com isso, cabe ressaltar que a ênfase deste estudo não está na análise do instrumento do tombamento, ou sua aplicabilidade sobre porções estruturantes do ambiente urbano, mas o eixo principal desloca-se para o processo de tombamento dos canais de drenagem da cidade de Santos em si, a incorporação desse bem enquanto elemento representativo da identidade civil local, e como esses aspectos se relacionam com as questões teóricas do urbanismo.

Portanto, a metodologia proposta para consecução desses objetivos, parte da revisão bibliográfica, principalmente em relação às bases teóricas do urbanismo e do tombamento enquanto instrumento de planejamento, passa pelo levantamento empírico, que privilegia como fonte o material de imprensa sobre o objeto de estudo e se utiliza do processo de tombamento dos canais de Santos no CONDEPHAAT, além de entrevistas com personalidades da cidade envolvidas no processo estudado.

É impossível situar essa reflexão sem contextualizar a cidade na história de seu processo de transformação e observar alguns dos seus principais elementos estruturadores, dentre eles a infra-estrutura de saneamento e o processo de discussão da cidade através da participação da sociedade.

Nesse cenário os canais de drenagem, projetados pelo engenheiro sanitaria Saturnino de Brito no início do século XX, ganharam características próprias ao longo de sua existência que, pode-se assim dizer, os transformaram em verdadeira identidade da cidade de Santos.

Ao dar início ao levantamento das informações existentes, notou-se a riqueza do objeto de estudo, qual seja, a rede de drenagem projetada por Saturnino de Brito e, principalmente, como essa rede passou a ser incorporada à história da cidade. Assim, percebeu-se que mais importante do que a análise da aplicabilidade do instrumento jurídico do tombamento era o percurso da história dos canais de Santos o ponto central de preocupação a ser focado, desde seu projeto até seu tombamento. É essa a razão que levou à confecção do Capítulo 1, A CONSTRUÇÃO DOS CANAIS DE SANTOS: ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

É certo que a rede de drenagem de Santos não se explica por si mesma. Pelo contrário, é fruto de um processo histórico determinante das condicionantes sócio-econômicas da época, o que explica o fato da história do Brasil passar por Santos naquele momento, e resultado dos avanços do conhecimento tecnológico, avanços esses que os responsáveis pela construção da cidade moderna no Brasil queriam impor.

Nesse capítulo ressalta-se o uso da bibliografia relativa à história de Santos, com destaque, dentre outros, para Francisco Martins dos Santos (SANTOS,

1986) e Maria Lúcia Gitahy (GITAHY, 1992). O processo de crescimento e transformação da cidade de Santos na virada do século, associado à formação do porto organizado, foi brilhantemente explorado tanto por Ana Lúcia Duarte Lanna (LANNA, 1996), como por Alcindo Gonçalves (GONÇALVES, 1995).

No que concerne às questões relacionadas à formação da legislação e do pensamento urbanístico em Santos foram indispensáveis a leitura das dissertações de mestrado, pelo Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, de Luiz Antonio de Paula Nunes (NUNES, 2001a) e José Marques Carriço (CARRIÇO, 2002).

Todos esses trabalhos demonstram como a pressão demográfica, devido à imigração necessária à construção das grandes obras de infra-estrutura de transporte, criou condições para o surgimento dos problemas urbanos que levaram à instalação da Comissão Estadual de Saneamento. A partir desse ponto, com a introdução do saneamento como fator decisivo da modernização da cidade, Santos ingressou na história do urbanismo nacional, ao lado de propostas como do Rio de Janeiro e São Paulo, e com estreita relação com as experiências efetivadas em outros países, principalmente europeus.

Esta é a razão que nesse momento histórico, para a nova e moderna cidade que surgia, havia uma preocupação de ordem estética e higiênica marcada por uma ênfase reformadora, característica do final do século XIX e começo do século XX. Esse fato é marcante principalmente ao longo das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, vias de penetração fundamentais para o desenvolvimento urbano desse eixo norte-sul que ligavam a praia e o centro da cidade, associadas ao transporte coletivo por meio de bondes.

A presença do engenheiro Saturnino de Brito na direção das obras de saneamento de Santos passou a ser a pedra de toque desse período. Seu trabalho foi amplamente relatado em obras de sua autoria (BRITO, 1908 e 1913) e após sua morte, no conjunto de publicações denominado Obras Completas de Saturnino de Brito (BRITO, 1944a e 1944b).

Carlos Roberto Monteiro de Andrade (ANDRADE, 1992a) é um dos principais autores que abordam esse tema. Sua leitura é indispensável para

compreender as relações que se estabeleceram nesse momento e para perceber como a Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito em 1910, se inseriu no processo de criação da identidade dessa nova cidade, moderna e saneada e que, segundo Andrade, inaugurava o “townscape tropical” (ANDRADE, 1992a, p.139).

Nesse quadro da formação da cidade brasileira moderna, e de Santos especificamente, a participação de Saturnino de Brito foi fundamental. Evidentemente, foi a análise dessa presença que ensejou a elaboração do Capítulo 2, SATURNINO DE BRITO E OS CANAIS DE SANTOS. Novamente destacam-se, além dos próprios trabalhos de Saturnino de Brito, os textos de Carlos Roberto Monteiro de Andrade (ANDRADE, 1991, 1992a e 1992b).

Esse capítulo deixa transparecer o pensamento de Saturnino de Brito, que buscava conciliar os aspectos sanitário e estético. Nesse sentido, o resultado de sua análise sobre a cidade de Santos, segundo Andrade, “promove um aprisionamento do olhar” (ANDRADE, 1992a, p.60), levando-o a incorporar a “tradição do pinturesco na teoria da construção das cidades” (ANDRADE 1992a, p.51).

Outro ponto importante destacado nesse capítulo refere-se ao debate e às primeiras lutas da sociedade santista visando à manutenção coletiva desse espaço que estava presente na construção de um referencial urbano: a paisagem marítima e os jardins da orla. Esses referenciais, com os canais de Santos, constituir-se-ão em elementos indicadores de identidade para a cidade.

É nessa identidade, na hipótese levantada, que encontram-se as razões para a preservação de bens históricos, arquitetônicos, artísticos e culturais. Para melhor compreender essa relação teve-se necessidade de uma revisão bibliográfica relativa aos conceitos de preservação. O diagnóstico que consolida esse trabalho encontra-se no Capítulo 3, POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO.

É notório que nesse campo ocorreram muitas mudanças em termos de conceito. Dentre outras obras de referência destacam-se os textos da Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; no campo jurídico, o trabalho de Sônia Rabello de Castro, O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento (CASTRO, 1991); no campo sociológico, o trabalho de Roger Chartier, A história

cultural: entre práticas e representações (CHARTIER, 1990); no campo da história do urbanismo o trabalho de Cristina Meneguello, *A preservação do passado das cidades: considerações sobre patrimônio e identidade* (MENEGUELLO, 2000); e no campo da história das artes textos de Ulpiano Meneses (MENESES, 2000).

Assim como na construção do urbano, a análise das representações de uma memória social pressupõe que os conceitos de preservação estejam sempre relacionados com um campo de lutas determinado por interesses de grupo, que compreendem discursos e práticas diferenciadas.

Foi nesse quadro que a observação das mobilizações sociais em favor da preservação dos canais de drenagem da cidade de Santos foi realizada. O surgimento dos debates sobre a preservação do conjunto dos canais, que envolveram exatamente a manutenção dessa memória social, corresponde ao processo descrito por Maria Cecília Londres Fonseca, em *Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80* (FONSECA, 1996), que determina ser o patrimônio um campo para a afirmação das identidades coletivas.

A revisão da história das entidades responsáveis pela defesa desse patrimônio nos vários níveis de governo, ou seja, o IPHAN, o CONDEPHAAT e o CONDEPASA, responde de certa forma às indagações sobre como são produzidas as iniciativas de tombamento, com a finalidade de legitimar judicialmente e socialmente a preservação de espaços que correspondem às identidades locais.

Esse aspecto levantado no trabalho teórico é relacionado com o caso concreto dos canais de Santos, após um trabalho empírico de reconstituição histórica, no Capítulo 4, O PROCESSO DE TOMBAMENTO DOS CANAIS DE SANTOS.

Os grandes embates na política urbana durante a década de 80 se deram por questões que respondiam a interesses locais, mas cuja raiz estava no quadro político geral, ampliado e de difícil visualização pela maior parte da população. A participação da comunidade local nos procedimentos de intervenção urbana ganhou destaque e a democratização do processo de tomada de decisões levou a novas formas de participação.

Durante a década de 90 a comunidade local foi estimulada por meio de propostas como da Agenda 21. Com o chamado planejamento estratégico para as

idades, o caráter dessa participação é modificado, na medida que seu uso se dá pela apropriação de símbolos urbanos que pudessem transmitir idéias coletivas de identidade.

Em Santos, o processo de identificação e valorização da identidade local, teve início justamente com uma proposta que, valorizando os canais, buscava a despoluição das praias santistas. Fecharam-se as antigas comportas dos canais junto à praia para assim desviar as águas poluídas para o interceptor oceânico, além de se identificar e encerrar as ligações de esgoto clandestinas nos canais. Essa postura trouxe consigo, além da melhoria da auto imagem do munícipe e da própria cidade, o resgate do prestígio dos canais.

Com a mudança da administração municipal e das prioridades políticas, propostas de cobertura dos canais para utilização como vias expressas e estacionamento de veículos passaram a ser ventiladas. Para tal fim empresas foram contratadas e projetos foram elaborados, mediante recursos do governo do estado, mas a mobilização popular impediu que essas obras tivessem continuidade, o que resultou no início do processo de tombamento dos canais de Santos.

É sabido que essa idéia não era inédita, mas se reforçou na medida que a comunidade se sentiu ameaçada. As diversas manifestações que surgiram ao longo desse processo formam um exemplar pano de fundo para a análise que se propõe. Percebe-se uma clara divisão de opiniões que era exposta pela imprensa local.

Criada a polêmica, criticava-se a falta de dados sobre a malha viária santista, ou sobre o número mais preciso de veículos em circulação na cidade, além da questão ecológica, como o corte das árvores por toda extensão dos canais, e possíveis doenças de veiculação hídrica. Essas seriam, segundo alguns dos participantes do debate, as razões que deveriam levar a Prefeitura a escutar a opinião pública para decidir o futuro dos históricos canais criados por Saturnino de Brito.

O início dos estudos sobre o tombamento dos canais pelo CONDEPHAAT teve origem na solicitação do arquiteto José Carlos Ludovici, em 21 de abril de 1991. A comunicação do processo de estudos à administração municipal deveria paralisar os serviços de intervenção sobre os canais, o que não aconteceu,

ocorrendo a continuidade das obras, o que levou a Promotoria do Meio Ambiente a intervir.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos – CONDEPASA, numa posição ambígua sobre a questão de tombamento dos canais, se colocou contrário ao tombamento. Cabe ressaltar que o CONDEPASA havia se tornado quase que um órgão acessório da administração municipal e esse aspecto merece uma atenção destacada na análise no que diz respeito às esferas diferentes de governo, numa verdadeira guerra de informações e contra-informações.

Finalmente, em dezembro de 2000, os Conselheiros do CONDEPHAAT incluíram o tombamento dos canais na pauta aprovando-o em reunião do colegiado por terem sido considerados marco referencial urbano, de caráter histórico e afetivo. Menos de uma semana após a decisão o juiz da 1ª Vara de Justiça concedeu medida liminar exigindo da Prefeitura a reforma de todos os canais santistas, a fim de manter as suas características originais.

O último fato publicado referente às obras nos canais, foi em 2002, uma comunicação de que a Prefeitura realizaria obras e serviços necessários para a conservação e restauração dos canais da cidade, tombados pelo CONDEPHAAT.

O amplo levantamento realizado junto à imprensa local pode mostrar que, mais do que uma análise de um instrumental, era a memória e a imagem da cidade que chamavam a atenção no desenvolvimento do trabalho. Assim, ao invés da análise do processo de preservação dos canais, era o próprio elemento enquanto identidade que tornou-se o ponto central da pesquisa. Dessa forma, a questão do tombamento e da participação da comunidade local ganharam uma outra dimensão, como ver-se-á a seguir.

CAPÍTULO 1. A CONSTRUÇÃO DOS CANAIS DE SANTOS: ANTECEDENTES HISTÓRICOS:

O município de Santos, cuja sede se localiza na Ilha de São Vicente, é pólo regional do litoral paulista¹ (figura 1). Com uma área total de 271 Km², tem sua população de 417.777² habitantes distribuída desigualmente entre a área continental e a área insular. Esta última corresponde a apenas 39,40km², ou seja, 14,5%, ocupada por 99,5% da população total.

Vizinho à Região Metropolitana de São Paulo e distante apenas 70Km da capital, está a ela ligada por um sistema de ferrovia e rodovias que lhe conferem uma dinâmica própria.



Figura 01 - Localização do Município de Santos e Baixada Santista no Estado de São Paulo. Fonte: PMS, 1995.

¹ A Baixada Santista é formada pelos municípios de Santos, São Vicente, Guarujá, Bertioga, Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. Localizada ao centro do litoral do Estado de São Paulo, em julho de 1996, através do Governo do Estado de São Paulo passou a ser designada Região Metropolitana da Baixada Santista.

² De acordo com o Censo 2000 do IBGE.

A principal atividade econômica do município baseia-se no movimento de seu porto, considerado o maior da América Latina com 13 Km de cais acostável. Há também uma ampla rede de serviços voltada ao atendimento regional e de intensa atividade turística que atrai milhares de pessoas na temporada de verão.

Esta situação atual é decorrente de um longo processo histórico cujo início remota aos primórdios da colonização portuguesa como ver-se-á a seguir.

1.1. Santos, da Vila Colonial à Cidade do Século XIX.

A vila colonial de Santos (figura 2) corresponde à atual área central da cidade (vide ZC em figura 3).

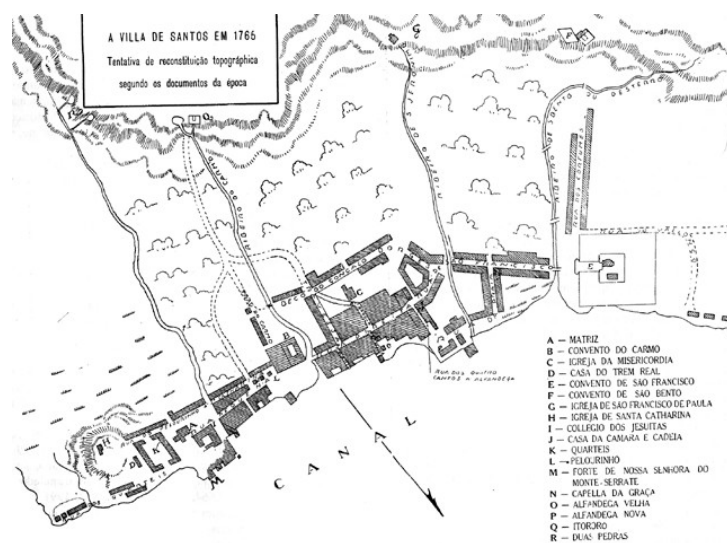


Figura 02 – Mapa de Santos em 1765.
Fonte: LANNA, 1996.

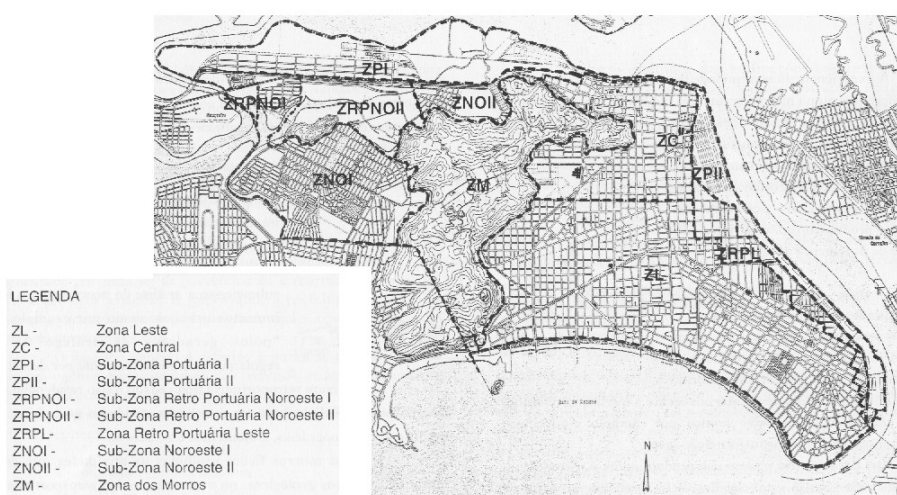


Figura 03 – Zoneamento de Santos insular, final do século XX.
Fonte: PMS, 1995.

Em seu extremo leste encontra-se a parte mais antiga e marco de fundação da Vila, a região do Outeiro de Santa Catarina (figura 4), por isso associada às fortificações onde concentravam-se as casas dos militares, principalmente soldados.



Figura 04 – Outeiro de Santa Catarina, Santos, século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

No outro extremo situa-se o Valongo, que, desde a época colonial caracterizou-se como o ponto de contato com o planalto e, por isso, concentrando nessa região a maioria dos comerciantes. Começava a primeira organização espacial da cidade baseada na divisão de classes sociais, pois apesar de chegar ao século XIX com apenas 5.000 habitantes aproximadamente, incluindo escravos que representavam cerca de 50% da população, havia uma grande rivalidade entre esses dois extremos da vila. (vide figura 05)

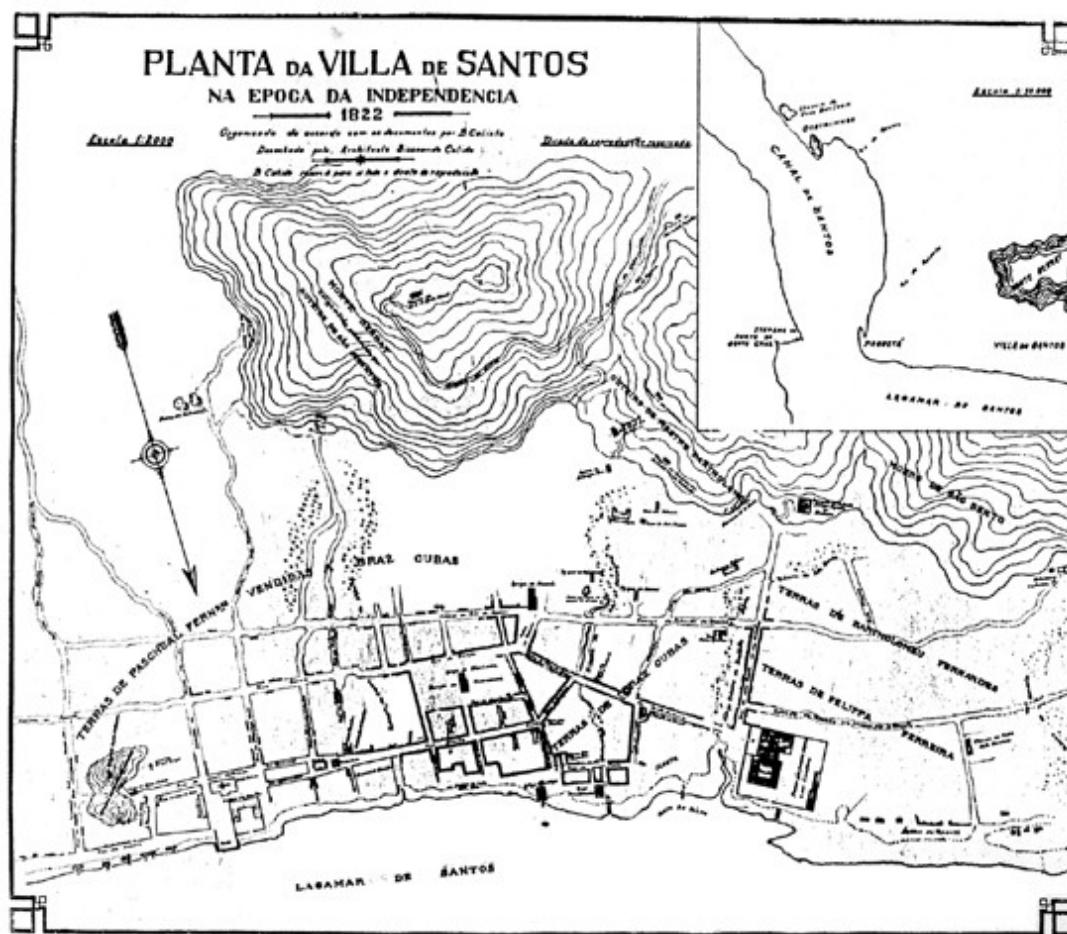


Figura 05 – Mapa de Santos em 1822.
Fonte: FRANCISCO, 2000.

Dentre os marcos dessa época que permaneceram na estrutura urbana atual, destacam-se parte do sistema viário, representado principalmente pelas atuais Rua São Bento, Rua do Comércio, Rua XV de Novembro, a seqüência de praças ao longo do porto, constituídas pelas Praças Barão do Rio Branco, República e Antonio Teles, e finalmente a Rua Visconde do Rio Branco, num trajeto que une os dois antigos extremos da Santos colonial.

Nesse percurso se encontram como testemunhos do período colonial, dentre outros, o Santuário do Valongo³ e o Mosteiro de São Bento⁴, no extremo

³ Em 1640 foi lançada a pedra fundamental da Igreja de Santo Antonio do Valongo. Seu estilo barroco é um dos mais expressivos da cidade e, em seu interior, possui obras de arte valiosas, como o Cristo Místico de seis asas, e a decoração do seu interior, com talha revestida de ouro.

⁴ Fundada em 1649 e concluído no ano de 1725 pela Ordem de São Bento, o Mosteiro de São Bento abriga hoje o Museu de Arte Sacra de Santos.

Oeste, e a Casa do Trem Bélico⁵ no extremo leste, passando pelo Conjunto do Carmo⁶ (figura 06).



Figura 06 – Praça Barão de Rio Branco e Conjunto do Carmo no final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Uma das características da segunda metade do século XVIII foi a inclusão de Santos na economia nacional, promovida pelo segundo ciclo do açúcar. Isso teve como consequência imediata a melhoria da infra-estrutura de transportes, preparando a região para o ciclo do café.

Entre 1790 e 1792, o engenheiro Brigadeiro João da Costa Ferreira construiu a Calçada do Lorena – homenagem ao governador da época, Bernardo José Maria de Lorena. Este caminho ligava em melhores condições o porto ao interior. O percurso demorava normalmente mais de um dia e vencida o desnível de quase 800 metros por uma via pavimentada com pedras de até 40 cm entremeadas com pedras

⁵ Construída entre 1734 e 1738, é um significativo remanescente das edificações militares da época. Utilizou-se na sua construção pedras, cal de sambaqui e óleo de baleia; uma característica interessante é o fato de que possuía seu próprio ancoradouro.

⁶ O Conjunto do Carmo possui uma disposição encontrada entre as igrejas da ordem religiosa e a da terceira ordem. A Igreja da Ordem Terceira, construída em pedra e cal, possui capela e batistério de 1710, e sua fachada possui molduras em cantaria ; portada curva, frontão curvilíneo e óculo central.

menores assente sobre saibro e pedregulhos, possuindo 180 curvas, com largura que variava de 2,5 a 3 metros. Sendo considerada a primeira estrada a ser construída de acordo com um projeto prévio, permitiu, em 1797, o primeiro embarque de café pelo porto de Santos com destino a Lisboa, criando assim a estruturação de uma base econômica para futuro desenvolvimento da região.

Por outro lado, enquanto as nações industrializadas européias apresentavam uma prosperidade crescente, baseada no liberalismo econômico pregado por Adam Smith, suas cidades ainda eram insalubres e dois terços da população viviam na miséria. A cidade, que já era o ponto de concentração de poder econômico e político, passou a atrair uma grande massa de população provocando o êxodo rural e dominando extensas áreas, gerando uma hierarquia na ocupação desses espaços e criando um novo modo de vida, de acumulação de riqueza, com todos os seus problemas.

O quadro em Santos não era muito diverso, e apesar do retorno do movimento do porto e de algum melhoramento da vila santista, as condições de vida se mantinham precárias. O lixo e os detritos se acumulavam nas praias do porto, nos terrenos vazios e nos córregos e muitas das habitações eram escuras, úmidas, baixas e abafadas (figura 07).



Figura 07 – Área portuária no centro de Santos no final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

O século XIX assistiu a uma enorme expansão da urbanização na Europa. As transformações iniciadas com o capitalismo nascente foram nesse momento consolidadas, pois o controle das rotas mundiais e a força do vapor aplicada à manufatura, permitiram à nação industrial abastecer-se de alimentos e matéria-prima, mantendo as fábricas em operação alimentando suas cidades. Na Inglaterra, em 1851, mais da metade da população vivia em cidades de vinte mil habitantes ,ou mais, e Londres era a maior cidade existente com mais de 2 milhões de habitantes.

A “cidade industrial”, resultado da revolução industrial e da facilidade de transporte que transformavam as regiões envolvidas, gerou novas formas de expressão política e cultural. A grande concentração de habitantes nas cidades se deveu ao deslocamento dos estabelecimentos e a absorção da mão de obra pela indústria nascente, que rompeu com o conceito tradicional de cidade.

O século XIX foi para o Brasil um período importante na medida que transformações de ordem política e sociais, significativas, ocorreram, lenta mas continuamente. No início desse mesmo século, a transferência da Corte portuguesa para a ex-colônia, trouxe como consequência imediata a abertura dos portos em 1808. A partir de então a economia brasileira cresceu e a portuguesa se retraiu, provocando pressões que exigiram mais tarde o retorno da Corte a Portugal. Esses fatos precipitaram a Independência do Brasil, proclamada em 1822, e a mudança nas regras de organização que determinaram o início do Império.

Nesse cenário, o açúcar foi o principal produto a circular pelo caminho do mar. Tropas vindas de São Paulo traziam o açúcar bruto, toucinho e aguardente de cana, retornavam com sal, vinhos portugueses, vidros, ferragens etc. Essa importância cada vez maior da ligação do porto com o planalto e o crescimento do fluxo de mercadorias e cargas, determinou que os próprios comerciantes financiassem as melhorias de alguns trechos da serra, além de benfeitorias no sistema fluvial e no porto; Santos, que nessa época contava com apenas 5.146 habitantes, sendo que destes 2.348 eram escravos, foi elevada de Vila à condição de Cidade através do Decreto Provincial 122, em 26 de janeiro de 1839, como forma de

homenagear o santista Patriarca da Independência, José Bonifácio de Andrada e Silva.

A partir de então, Santos passou a elaborar suas primeiras normativas jurídicas próprias, consolidadas no projeto de lei do primeiro Código de Posturas Municipais, aprovado pela Câmara Municipal da Cidade e remetido à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, onde foi aprovado e sancionado em 7 de março de 1847.

Esse novo código com 118 artigos divididos em 6 capítulos, passou a tratar de assuntos variados, desde comportamento do cidadão até normas rígidas na construção de edifícios, entretanto, sem demonstrar muita preocupação com sua inserção na malha urbana. Porém, já constava de forma ainda embrionária um processo de segregação espacial, criando-se assim, zona urbana com alguns princípios e padrões fixados e áreas não urbanas – locais afastados para locação de curtumes, por exemplo – designados pela Câmara.

Posteriormente, em 1847, o código sofreu pequenas alterações, e, por meio de projeto aprovado pela Câmara Municipal, em 31 de dezembro de 1852, foi sancionado pela Assembléia Provincial em 24 de abril de 1857. A nova organização do código consistiu em redistribuir os artigos em 11 títulos, ampliando seu número para 119.

No que concerne às questões urbanísticas, nenhuma novidade de monta foi introduzida, exceto que os mesmos padrões edilícios foram estabelecidos em uma tabela anexa à lei, denominada “Padrão para edifícios que se construírem no Município de Santos”. Outra novidade, contida no artigo 1º, estabelecia que, além das edificações em Santos, as que se construíssem na “povoação de Cubatão seriam todas reguladas pelos planos de alinhamentos e nivelamentos adotados pela Câmara”. Na verdade, esses planos eram estabelecidos paulatinamente, sob a chancela da Câmara, à medida que aumentava a ocupação do sítio urbano.

Tanto o código de 1847, como o de 1857, obrigava os proprietários de terrenos alagadiços na “área urbana” a drená-los e aterrjá-los. Já havia, portanto, alguma preocupação com a saúde pública e com o destino dos esgotos. Segundo o código de 1857, estes deveriam ser afastados de forma a nunca serem lançados nas

valas e córregos da povoação, sendo destinados a praias, no litoral do estuário, na área central da cidade de hoje (CARRIÇO, 2002, p.109).

A cidade guardava “o tipo apurado de uma povoação colonial, sem fortuna e as praias lodosas do porto... freqüentadas por bandos de urubus, que davam a nota característica do local” (ÁLVARO, 1919 apud GITAHY, 1992, p.23). Essas condições, na verdade, só foram alteradas com o desenvolvimento econômico da região paulista, através, inicialmente do segundo ciclo do açúcar, mas, principalmente, através da cultura do café⁷.

Como decorrência da Revolução Industrial e da conseqüente formação do capitalismo monopolista e financeiro nos países de economia central, ocorreram mudanças nas condições relativas ao sistema produtivo global, por exemplo, a exigência da Inglaterra para se interromper o tráfico de escravos por volta de 1850.

Essas alterações se deram de tal forma que o próprio estilo arquitetônico refletia esse panorama. O neoclássico, marca da nova fase política inaugurada com o império, passou a ser exigido nas construções públicas e “casas mais ricas” tornando-se assim símbolo de status.

Desde a abertura dos portos essas exigências, uma espécie de “globalização”, alteraram o gosto e o padrão de consumo da ex-colônia. A introdução do ferro e vidro substituíram as rótulas e muxarabis coloniais, que segundo Gilberto Freyre foram banidos através da legislação para favorecer os fabricantes de vidro ingleses. Suprimiam-se os beirais e os telhados com platibandas ornadas em estátuas e vasos, e as fachadas, com aberturas em arco pleno, recebiam colunas clássicas e frontões, em geral triangulares, com ornatos de frisos e cornijas (FREYRE, 1933).

⁷ “Originário da alta Etiópia (Abissínia), foi cultivado e usado habitualmente, como bebida na Arábia, desde o século XV. [...] O café foi cultivado no Jardim Botânico de Amsterdã e dali transplantado para as Guianas Holandesas e Francesas” (SANTOS CIDADE MARÍTIMA, 1999, p.12). Da Guiana até o Pará, chegou ao Brasil no início do século XVIII possivelmente de forma clandestina, e se desenvolveu principalmente nas cercanias da cidade do Rio de Janeiro, onde foi plantado ao lado da cana de açúcar e do algodão, passando a ter importância significativa nas exportações brasileiras apenas na segunda década do século XIX. Foi no início do século XIX que a produção atingiu o Vale do Paraíba carioca, criando e dinamizando cidades e rotas de tropeiros, ligando-as ao porto do Rio de Janeiro, e no final do segundo quarto de século alcançou o sul de Minas Gerais e o Vale do Paraíba paulista.

Apesar do estilo veiculado pela Missão Francesa ter sido colocado como modelo a ser seguido, isso só aconteceu, num primeiro momento, no Rio de Janeiro. Santos mantinha suas características coloniais em pleno império e as edificações dessa primeira metade do século ainda não mostravam esse estilo⁸.

Outro reflexo dessa nova dinâmica da economia imperial foi a transferência de tecnologias recentemente desenvolvidas nos países que se industrializavam. As ferrovias se expandiam na Europa e no Oeste Americano ao mesmo tempo que se instalavam as primeiras estradas de ferro no Brasil em condições topográficas e climáticas muito mais difíceis, representando um verdadeiro desafio (figura 08).

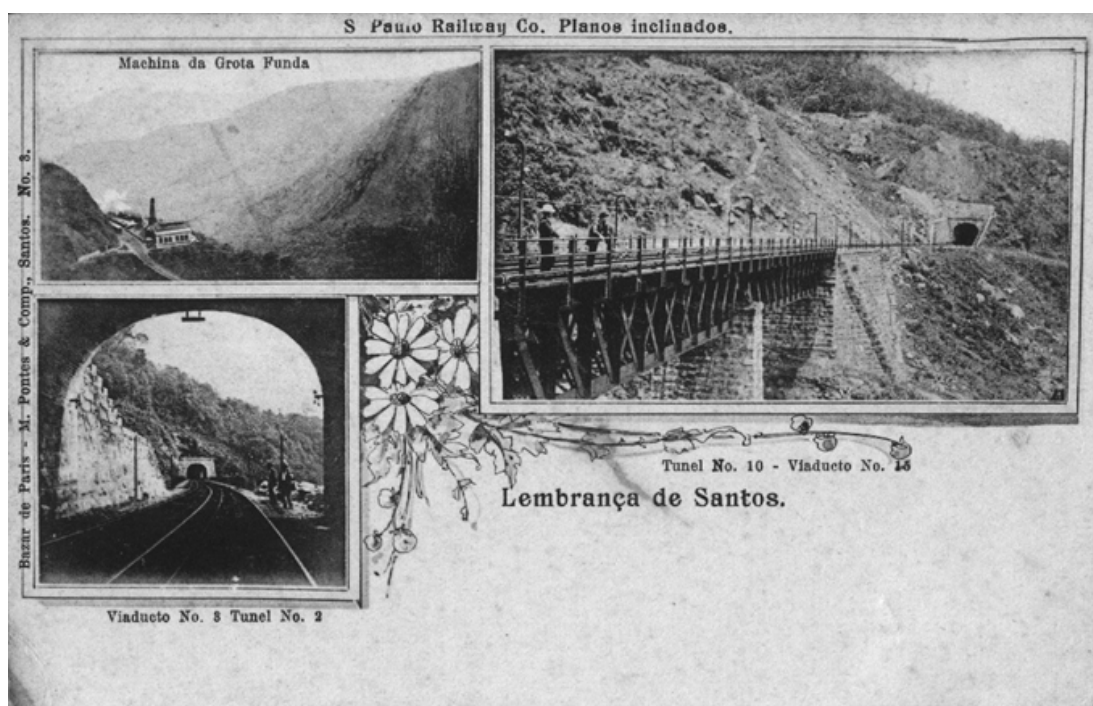


Figura 08 – Construção da ferrovia ligando Santos a São Paulo, final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁸ Entre as primeiras edificações dessa nova estética adotada estavam o Casarão do Valongo, construído entre 1867 e 1872, e o primeiro prédio da Alfândega, de 1880. O primeiro, inicialmente erguido para ser residência, abrigou a Câmara e a Prefeitura, foi ocupado posteriormente por escritórios e até um hotel, caindo em decadência e sofrendo incêndios devastadores em 1972 e 1992, relegando-o ao atual estado de abandono e ruínas; o segundo foi substituído no mesmo local, pela construção atual que é de 1934. No entanto, é possível apreciar a Casa de Frontaria Azulejada, construída em 1865 e restaurada em 1994, hoje ocupada pelo Arquivo Público administrado pela Fundação Arquivo e Memória de Santos, que conta com um painel de azulejos portugueses decorados na fachada, além de outros poucos exemplares, como antigos armazéns e sobrados, que preservaram as fachadas neoclássicas nas ruas próximas, a exemplo da Rua José Ricardo, Gonçalves Dias e Conde D'Eu.

No plano local a ação empreendedora do Barão de Mauá se notabilizou, ainda que a nação se mantivesse dependente de importações de tecnologia e materiais vindos principalmente da Inglaterra.

Nessa época a importância do café cresceu em escala mundial, e a iniciativa de Mauá de instalar uma ferrovia ligando Santos a Jundiaí transformava-se em realidade. No entanto, os interesses internacionais fizeram com que a concessão de créditos externos fosse determinada pelo controle da comercialização do café por firmas estrangeiras, restringindo assim os lucros e a atuação do setor comercial nacional, prejudicando empresários locais. Uma das conseqüências foi a transferência do controle da ferrovia para a empresa inglesa “São Paulo Railway”.

Essa ferrovia, primeira grande obra de engenharia no estado, foi inaugurada em 1867 (figura 09) substituindo as diligências, que existiam entre Santos e São Paulo, e dessa forma os lucros obtidos com o transporte de mercadorias, que antes ficavam concentrados no mercado interno de tropeiros, passaram também ao controle externo.



Figura 09 – Estação da São Paulo Railway em Santos, final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A inauguração da ferrovia foi importante para as futuras mudanças urbanas, intensificando a relação da cidade com a produção agrícola no interior do estado, permitiu-se que Santos criasse condições para o desenvolvimento das atividades de serviços e comércio, sobretudo ligadas à produção do café. A partir de então, as transformações da cidade passaram a ser retratadas como, por exemplo, nas telas de Benedito Calixto⁹ (figura 10) e pelos fotógrafos Militão de Azevedo (figura 11) e Marc Ferrez¹⁰.



Figura 10 – Santos retratada por Benedito Calixto no final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.



Figura 11 – Santos retratada por Militão de Azevedo no final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁹ Calixto registrava imagens quase sempre apoiado em fotografias uma vez que, as telas reproduziam edifícios ou paisagens que já não existiam, como o Porto do Bispo, em 1885.

¹⁰ Militão de Azevedo em seu “Álbum Comparativo – 1862 – 1887”, e por uma série de fotografias de Santos e seu porto, concretiza em exemplos, que foram realizadas sobre a Estrada de Ferro Santos – Jundiaí por Marc Ferrez.

Em termos de serviços públicos, cabe ressaltar a primeira iniciativa de implantação do transporte coletivo ligando a “Praia da Barra” com um serviço de carros de bois, substituído depois por “gôndolas” e “diligências” puxadas por cavalos. Em 1870 foi outorgada a primeira concessão para exploração do serviço de bondes a tração animal para a “Companhia Melhoramentos de Santos” e, em 1871, surgiram os serviços de água encanada e iluminação pública a gás de hulha.

O transporte das mercadorias que chegavam á cidade pela ferrovia era feito por meio de carroças que levavam aos trapiches¹¹, ou aos pontões¹², dispostos ao longo da praia, e que compunham o então desorganizado porto de Santos (figura 12). A “The City of Santos Improvement Co. Ltd.” foi criada em Londres em 1880 com o objetivo de explorar serviços públicos no Brasil, e incorporou a Companhia Melhoramentos de Santos, quando passou a prestar serviços de água, iluminação a gás e transporte de passageiros e cargas (SANTOS, 1987, p.14).

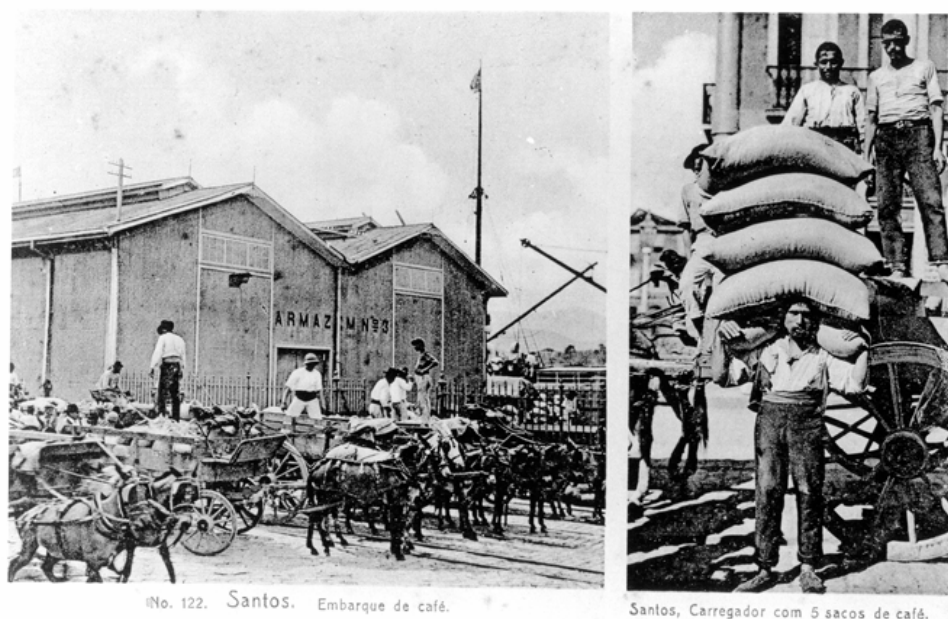


Figura 12 –Carregamento de café no porto de Santos, final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹¹ Constituía-se apenas de um armazém e uma ponte precária de madeira que permitia o acesso de cargas e descargas às embarcações. Em 1880 eram 10, em 1889 contava-se 23, sendo então 2 da Estrada de Ferro. Os mais conhecidos eram o da Alfândega, o do Arsenal, o 11 de Junho, o da Praia, o do Consulado, o da Capela, o do Sal, da Banca e, já na segunda metade do século XIX, o Trapiche da Estrada de Ferro. Essas pontes e trapiches foram sendo demolidas para a construção da amurada do cais, conforme as obras avançavam.

¹² Eram locais em terra de onde saíam os barcos para realizarem operações de transbordo, toda vez que houvesse superlotação nas pontes e trapiches existentes. Dessa forma, os navios que não conseguiam vaga nos atracadouros poderiam abastecer-se sem a necessidade de longos períodos de espera nas nove pontes que existiam.

Em maio de 1885 Carlos Americano Freire assumiu o único cargo de engenheiro da Câmara, que corresponde hoje à Prefeitura. Segundo ele, para que a cidade fosse saneada, e assim evitados os efeitos que os esgotos produziam no Rio de Janeiro e São Paulo, seria necessário uma rede que recebesse esse material, ao mesmo tempo que ventiladores eliminariam os gases em altura acima das habitações. Sua proposta previa o sistema de separação absoluta entre esgoto e águas pluviais de maneira peculiar:

“[...] A parte subterrânea quer seja em galerias, quer seja formada de canos de grés, deve receber unicamente as matérias fecaés; as aguas de chuva devem passar em canos especiais para esse fim collocados que irão terminar no mar.

As materias fecaés devem ser estrahidas a machina do conducto geral e depois purificada e os canos que as recebe devem ser lavados com fortes cargas de agua.

Uma rede de exgottos possuindo todos os melhoramentos que ficam expostos n'este memorial, satisfará as exigências climatéricas de nossa cidade e evitara a producção de epidemias, como tem sido constatado onde esse systema foi estabelecido.

[...] infelizmente a municipalidade de Santos, nem outra qualquer n'este paiz pode por si lançar-se num empreendimento tão custoso; mas o que ella não pode por si, pode conceder a uma empresa ou a quem possa, fruindo um juro módico, vir trazer a solução para nós dessa necessidade tão palpitante [...]”¹³

No último quartel do século XIX a cidade experimentou um acelerado processo de urbanização e manteve um ritmo de crescimento que, até a virada do século, triplicou sua população. Buscando acompanhar o processo modernizador que ocorria no Rio de Janeiro, criou-se uma cultura urbana que passou a caracterizar a cidade de Santos. Nesse caminho destacou-se a construção do primeiro edifício projetado especialmente para ser um teatro, o Teatro Guarani¹⁴.

¹³ Trecho extraído da correspondência enviada em 21 de setembro de 1887, pelo engenheiro Carlos Americano Freire ao então presidente da Câmara, Tenente Coronel Felix Bento Viana. (Cf. NUNES, 2001a, p.32).

¹⁴ Inaugurado em 1882 o Teatro Guarani, em seu estilo arquitetônico, guarda semelhança com o Teatro São Carlos de Lisboa construído no século anterior, que por sua vez, é inspirado no La Scala de Milão. No seu interior havia pinturas decorativas de Benedito Calixto, sua primeira encomenda oficial como pintor profissional.

O processo de afirmação do porto organizado coincidiu com a delicada transição que se verificava no cenário político, quando no Brasil, passando de Império a República, se buscava enterrar o passado colonial e imperial ao se propor um novo projeto político de nação baseado no positivismo que inspirou os militares, ainda que um de seus principais pilares de sustentação se mantivesse assentado na atividade agro-exportadora do café.

O porto teve sua obra iniciada em 1890¹⁵, em plena República, com a construção do trecho da muralha do novo cais linear que foi usado pela primeira vez para atracar o navio a vapor “Nasmyth” em 1892 (figura 13). As obras portuárias no Brasil, e em especial a de Santos, inspiraram-se em modelos franceses e ingleses e se utilizaram de muralhas de blocos superpostos, assentes em base de enrocamento regularizado sobre estacas ou em fundação direta, os chamados “cais pesados”¹⁶.



**Figura 13 –Construção da muralha do porto de Santos, final do século XIX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.**

¹⁵ Em 13 de outubro de 1869 o Decreto Imperial 1746 autorizou o governo a construir docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias. Em 1870 foi dada a primeira concessão do porto organizado em Santos, em 1886 abriu-se a concorrência pública para sua construção e em 1888 foi assinada a lei autorizando o contrato público com o grupo de empreendedores liderados por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle.

¹⁶ Partes do cais de Santos foram construídas com blocos de concreto sob a forma de caixões, de peso relativamente reduzido, devido à limitação dos aparelhos de suspensão que se dispunha na época. Os blocos eram lançados ao mar e transportados em flutuação para suas posições definitivas, onde eram então preenchidos de concreto ciclópico ou argamassas pobres (REIS & BOSCOLI, 1989, p.45).

O porto delimitava seu território excluindo parte dos comerciantes locais de sua exploração. Ao mesmo tempo que se fechava fisicamente para a cidade¹⁷, verificou-se um embate entre o capital nacional, dos comerciantes locais, donos dos trapiches e controladores da mão de obra, e o capital estrangeiro, que estabelecia uma nova forma de parceria, estimulando transformações radicais que ocorreram no quadro urbano mais global. O porto começava a mudar a face da cidade e a composição de suas forças políticas.

Como os produtores de café estavam dispersos geograficamente no interior do estado e o principal consumidor era o mercado externo, na Europa e Estados Unidos, Santos tornou-se o ponto nodal dessa relação de produção e distribuição, e esse fluxo de mercadorias e capital financeiro definiu seu novo perfil.

Acompanhando o crescimento de São Paulo, que de uma população de 20.000 habitantes, em 1810, passou para 40.000, em 1890, e chegou a impressionantes 240.000, no começo do século XX, verificou-se também em Santos um crescimento espantoso. De 1890, com 13.012 habitantes, a cidade chegou até a virada do século, com uma população de 50.389 pessoas, crescendo 287%¹⁸. Essa configuração de uma cidade densa, quase que absolutamente urbana e localizada em uma ilha, foi a característica mais marcante de Santos e que se prolongou pelo século XX.

Esse crescimento evidenciou a necessidade de reformas e saneamento, pois ao mesmo tempo que promovia o desenvolvimento da província, também era um potencial condutor das epidemias que poderiam comprometer a economia do estado, ameaçando a comunicação com o exterior e expondo o território à febre amarela¹⁹.

Em Santos a pressão demográfica devido à imigração, necessária à construção das grandes obras de infra-estrutura de transporte, criou condições para o

¹⁷ Cf. LANNA, 1996, p.63.

¹⁸ Em 1872 existiam na cidade cerca de 1.407 prédios, para uma população de 9.141 habitantes. No ano de 1913, a densidade predial da área total da cidade era de 10,19 pessoas por domicílio, só comparável à cidade do Rio de Janeiro, em 1906, que era de 10,45. Fonte: Recenseamento do Município e da cidade de Santos.

¹⁹ Epidemias colocando em risco a chegada e a sobrevivência da mão de obra, exigiu do governo do Estado a encampação do processo de saneamento e higienização da cidade (Cf. LANNA, 1996, p.72). Em 1899 formou-se a “Seção de Águas e Esgotos de Santos”, que deu início à construção do primeiro trecho da rede de esgotos da cidade.

surgimento dos cortiços, chalés e bairros populares. Conforme exposto por Lanna, baseada em relatórios de Guilherme Álvaro, da Comissão Sanitária do Estado, os cortiços de Santos possuíam uma característica própria: eram, normalmente, pequenos abrigos de madeira construídos nos quintais e terrenos vagos, não se caracterizando necessariamente como construções de alvenaria, aproximando-se mais da tipologia construtiva das favelas.

Durante a política federal do “café com leite”²⁰ o aumento desse fluxo concentrou-se e extrapolou os tímidos limites de apenas algumas ruas da cidade, local que hoje se chama centro, na base dos morros da parte norte da ilha. Um pouco mais ao sul nasciam bairros de Vila Mathias (figura 14) e Macuco.



Figura 14 – Vila Mathias e orla da praia ao fundo, final do século XIX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

²⁰ A política do “café com leite” foi o controle, quase absoluto, do poder federal por parte das grandes oligarquias ligadas ao setor agropecuário, presentes nos estados de São Paulo e Minas Gerais, que conseguiram, num sistema de revezamento, eleger candidatos de seus partidos políticos para a presidência da República. Esse ciclo político em 1894, com a posse de Prudente de Moraes, consolidou-se com a posse em 1898, de Campos Salles afastando do poder os “monarquistas” e militares, representados pelos “florianistas”, mantendo-se no poder até a Revolução de 30.

Os novos bairros eram incluídos no que se considerava cidade, e os proprietários das terras exigiam melhorias correspondentes aos tributos que passavam a ser cobrados. Na região da praia, da divisa de São Vicente até o estuário, a ocupação era vista como uma expansão da cidade e recebia novos moradores fugindo da aglomeração da área central (figura 15).



Figura 15 – Ocupação da orla da praia, início do século XX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

Essa situação fez com que a Câmara Municipal reconhecesse como cidade toda essa porção insular através da Lei 24, de 9 de junho de 1894. A Prefeitura ampliava seu campo de tributação e fiscalização e poderia assim estabelecer regras sobre a parte que ainda viria a ser ocupada e ao mesmo tempo indicar os lugares onde as habitações fora de padrão poderiam ficar. Segundo Nunes, “é importante anotar que se preparava o terreno jurídico para a proposta do plano geral, elaborado no ano seguinte” (NUNES, 2001a, p.37).

A legislação, que determinou o perímetro da cidade, também obrigava os proprietários de cortiços a transformá-los em pequenas casas higiênicas. Após a

delimitação da cidade, o próximo passo foi excluir a possibilidade da existência dos cortiços dentro desse perímetro. Em 1896 elaborou-se uma nova planta da cidade, uma malha ortogonal, com quadras exatamente iguais, num desenho monótono e sem qualquer preocupação com a hierarquia do sistema viário.

Tratava-se diferenciadamente a região ainda não ocupada pelas edificações, onde se pretendia a expansão da cidade. Havia a exigência de recuos, uma preocupação de ordem estética e sanitária muito provavelmente para manter o padrão das chácaras, em contraponto aos edifícios do centro, agrupados em blocos, para os quais se obrigava obedecerem ao alinhamento das vias e a um chanfro nas esquinas.

Para a nova e moderna cidade que surgia entre o centro e a praia, principalmente ao longo das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, havia uma preocupação de ordem estética e higiênica (figura 16).



Figura 16 – Avenida Conselheiro Nébias no final do século XIX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

Nesse momento, a agricultura representava 2/3 de toda exportação brasileira e, por sua vez, o café paulista exportado através do porto santista correspondia a 2/3 do total de sua exportação nacional, gerando grande fluxo de dinheiro em circulação na cidade. Os primeiros anos do século XX foram assim um dos mais produtivos da construção em Santos, especialmente no centro, devido ao auge do ciclo cafeeiro. Na maior praça cafeeira do mundo foi construído o prédio para abrigar a principal Bolsa de Café e Mercadorias da época (figura 17), inaugurada, em 7 de setembro de 1922²¹.



Figura 17 –Bolsa Oficial do Café, Santos 1922.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²¹ Esse edifício é um exemplo do ecletismo na arquitetura e do aspecto modernizador nas técnicas construtivas, como o uso do concreto armado na estrutura dos primeiros pavimentos e de uma técnica de utilização do canteiro de obras que permitiu sua construção no prazo previsto.

Uma grande massa de trabalhadores, principalmente imigrantes portugueses e espanhóis, atraídos pelo mercado de trabalho promissor, formaram a classe operária santista. Santos destacou-se na história do sindicalismo pela disposição de seus membros, passando a ser conhecida como a “Barcelona Brasileira”, indicando, segundo Silva, a existência de um forte movimento operário de inspiração anarco-sindicalista²². Segundo Gonçalves, também é o momento em que uma elite intelectual formou a nascente classe média santista composta por médicos, engenheiros e professores (GONÇALVES, 1995), atraídos pelo excedente financeiro que circulava na cidade, já então uma das mais importantes praças bancárias do Brasil (figura 18).

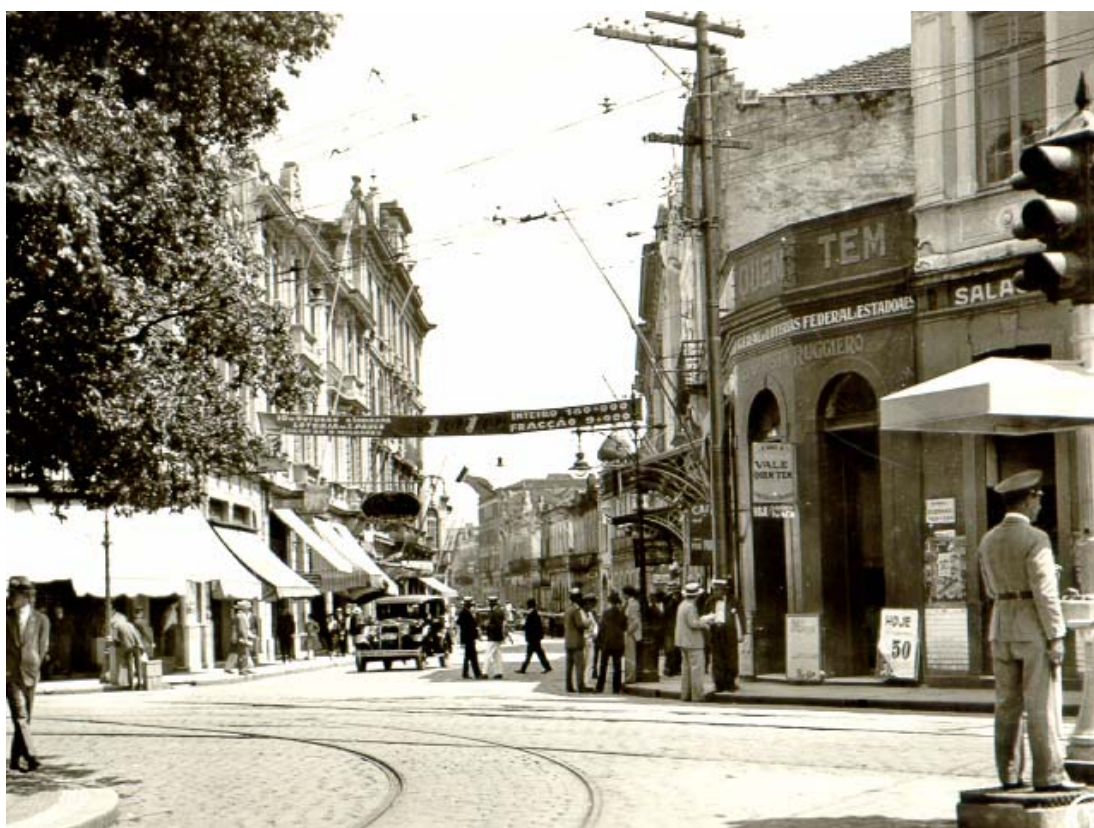


Figura 18 – Rua do Comércio, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes

²² Sobre a história da presença comunista em Santos ver, especialmente, FONSECA, 2002.

1.2. Santos, o saneamento e a cidade Moderna no Brasil.

Em Santos, como no Brasil de um modo geral, verifica-se que as grandes intervenções reformadoras não aconteceram na época do Império. Proclamada a República, era preciso construir a imagem do novo regime, cuja divisa “Ordem e Progresso” era também um dos lemas do positivismo, diretamente relacionado com uma cidade modernizada, higiênica e bela.

A ação modernizadora, marcada pela ênfase reformadora, foi característica do final do século XIX e começo do século XX, sem resultar, no entanto, numa mudança qualitativa da maneira de ser da sociedade. Enquanto no período Imperial, escravocrata, os territórios destinados às classes dominantes foram entremeados pelas áreas ocupadas pelos escravos, garantindo sua operação, a República anti-escravista preparou a implantação dos espaços urbanos segregados (REIS FILHO, 1994b, p.15), como no Rio de Janeiro, à moda de Haussmann²³. Em Paris, o desenho proposto por Haussmann favorecia o sistema viário e a formação de blocos, ou quadras que definem os espaços urbanos (figura 19).

²³ “Entendo aqui por “Haussmann” não só a maneira [...] de abrir ruas largas e direitas através dos bairros operários de ruas estreitas [...] entendo a prática generalizada de abrir brechas nos bairros operários, sobretudo nos situados no centro das grandes cidades, [...] Qualquer que seja o motivo, o resultado é sempre o mesmo: as ruelas desaparecem e a burguesia glorifica-se altamente com estes grandes sucessos – mas ruelas e becos reaparecem imediatamente e freqüentemente muito próximos.” (ENGELS, 1975, p.134).



**Figura 19 – Paris, Avenida Champs Elisès e Arco do Triunfo na Praça L' Etoile.
Fonte: Postal digitalizado do acervo do autor.**

No entanto, mais do que um plano que considerasse a cidade na sua totalidade, criando uma Paris ideal, tratava-se de um programa que levava em conta aspectos administrativos, higiênicos e de articulação entre as várias áreas, rompendo com o desenho urbano da cidade tradicional, considerando a dinâmica da cidade. É nesse aspecto que, segundo Benevolo, estaria a “modernidade a importância da experiência haussmanniana” (BENEVOLO, 1994, p.106).

As exigências sanitárias e funcionais eram o ponto alto no plano urbanístico de então. Impunham-se requisitos mínimos de higiene, construíam-se instalações sanitárias, especialmente de esgoto, alargavam-se ruas, construíam-se grandes avenidas e boulevares, permitindo iluminação, ventilação e insolação. Surgia um novo gênero de ambiente onde ruas e praças fluíam como que umas dentro das outras, e os espaços eram “qualificados muito mais pela multidão e pelos veículos que os percorrem, do que pelos edifícios circundantes” (BENEVOLO, 1994, p.110).

As propostas de Haussmann para transformar a cidade por meio de ações amplas e enérgicas passaram a ser a característica marcante desse tipo de iniciativa, e tornaram-se uma espécie de “protótipo” (BENEVOLO, 1994, p.114), influenciando, principalmente a partir de 1870, cidades européias e americanas²⁴.

Esse período, segundo Benevolo, foi caracterizado pela ação de grupos dominantes articulados entre si que estabeleceram um novo modelo de cidade, chamado por ele de “pós-liberal” (BENEVOLO, 1997, p.585), que se sobrepõe à cidade antiga.

“Os especialistas necessários para fazer funcionar a cidade devem aceitar um papel secundário, subordinado à combinação entre burocracia e propriedade. Não devem discutir as decisões já tomadas, mas ter a competência para executá-las e a habilidade para torná-las aceitáveis.

[...]Os técnicos devem estudar, com o método científico, alguns problemas particulares e bem circunscritos, mas não os problemas de conjunto [...] Os artistas devem adaptar o aspecto exterior da cidade sem discutir-lhe a estrutura” (BENEVOLO, 1997, p.585).

O enfrentamento dos problemas urbanos, encarando a cidade como um objeto produzido de acordo com regras e princípios da era industrial, passou a gerar as idéias urbanísticas que foram sistematizadas, como por exemplo nos manuais alemães de Baumeister e Stübben, aspecto que foi contestado por Camillo Sitte²⁵.

²⁴ Pode-se considerar estes como marcos do urbanismo e, apesar de existirem polêmicas em relação a Haussmann (Cf. ENGELS, 1975) e a Viena, pois segundo Françoise Choay, a obra de Camillo Sitte, “estava destinada a polemizar contra as transformações de Viena e o planejamento do Ring, segundo os princípios haussmanniano” (CHOAY, 1998, p.205) verifica-se que propostas desse tipo se repetiram, sem ter no entanto a mesma qualidade, em muitas outras cidades, inclusive no Brasil como no Rio de Janeiro por exemplo.

²⁵ O urbanista austríaco Camillo Sitte, Arquiteto e diretor da Escola Imperial e Real das Artes Industriais de Viena (CHOAY, 1998, loc. cit), é considerado por Choay como um dos fundadores do que essa autora chama de urbanismo culturalista. Foi autor do livro “Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen”, em 1889, obra que segundo Choay, influenciou consideravelmente o urbanismo na Alemanha e na Inglaterra (CHOAY, 1998, p.26). “Art de bâtir lês Villes”, traduzido para o francês em 1902 pelo arquiteto suíço Camille Martin, teve partes de referências barrocas das cidades alemãs retiradas e um capítulo de autoria do tradutor incluído, abordando traçados de ruas, que segundo Andrade teria sido responsável pelo “acento que ele dá às praças e ruas da Idade Média, o que deve ter colaborado para a leitura equivocada que se fez do urbanismo de Sitte enquanto uma manifestação neomedievalista” (Cf. ANDRADE, 1992b, p.5), assim como a crítica mordaz que Le Corbusier faz a irregularidade do traçado das ruas como sendo “o caminho das mulas”(LE

A cidade brasileira não teve a mesma característica, no mesmo tempo, dos grandes centros mundiais. No final do século XIX alguns centros como Rio de Janeiro, São Paulo e Santos apresentavam um forte acréscimo de sua população urbana, mas, por outro lado, a perda de qualidade de vida pelo processo de aglomeração era evidente.

No Brasil, o embelezamento da cidade era também visto como forma de viabilizar um investimento, e mais, a presença do Estado passou a ser fundamental enquanto regulador, ou provedor, dos serviços públicos iniciando seu papel de normatizador do espaço urbano, da estética e da saúde pública, pois manter a massa humana em condições adequadas ao trabalho, o que antes era papel do proprietário do escravo, passou a ser o papel do Estado. “Nesse sentido a cidade se faz na transição da escravidão para o trabalho livre. A questão era como lidar com esta população diversa, que se imiscuía no mundo urbano [...]” (LANNA, 1996, p.19).

Na Europa e nos Estados Unidos, profissionais do novo campo de conhecimento que se desenvolvia sobre os problemas de insalubridade e gerenciamento das cidades, o urbanismo, organizavam eventos, produziam publicações e apresentavam argumentação em favor da salubridade, comodidade e da circulação nas aglomerações urbanas.

O termo “urbanismo” foi criado, segundo alguns autores, por Cerdá na sua obra “Teoría General de la Urbanización”, de 1867 (HAROUEL, 1990, p.7), ou por Clerget, no “Boletim da Sociedade Geográfica de Neufchatel” em 1910, de acordo com Bardet (CHOAY, 1998, p.2). Saturnino de Brito em sua obra de 1916 refere-se à palavra “urbanista” como sendo um neologismo criado na França quando se fundou, em 1913, a Sociedade Francesa de Arquitetos Urbanistas (BRITO, 1944a, p.28). De qualquer forma, o termo procurou definir uma nova área do conhecimento como ciência, como um conjunto de conceitos científicos e de preceitos teóricos sobre a cidade moderna.

CORBUSIER, 2000, p.10). Foi traduzida para o português apenas em 1992 com o título “A construção das cidades segundo seus princípios artísticos”. Realizada por Ricardo Ferreira Henrique, organizado, apresentado e revisto tecnicamente por Carlos Roberto Monteiro de Andrade, que escreveu o anexo “De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito”, é fundamental para compreender a influência desse autor no urbanismo brasileiro do início do século XX.

“A cidade e o campo devem esposar-se, e dessa feliz união brotará uma nova vida, uma nova civilização” (HOWARD apud CHOAY, 1998, p.221). De acordo com Benevolo, essa proposta deriva de duas fontes: os utopistas da primeira metade do século XIX e o conceito de casa unifamiliar na tentativa de garantir “o máximo de ruralidade compatível com a vida urbana” (BENEVOLO, 1994, p.356), conceito que por sua vez já era expresso por Ruskin e Morris.

Na proposta de Howard era fundamental a questão da auto-suficiência. A característica de “cidade – jardim” ligada a uma metrópole, ou mesmo o “bairro – jardim” dentro da metrópole, acaba prevalecendo deixando “a marca agradável da concepção originária na elegância dos traçados das ruas, na uniformidade das construções, na distribuição do verde” (BENEVOLO, 1994, p.358).

No início do século XX Tony Garnier, ao propor sua Cité Industrielle, lançou conceitos que se firmaram no que pode-se chamar de urbanismo moderno. Garnier em 1899 ganhou o Prêmio de Roma e desenvolveu um plano para uma cidade modelo. A Cidade Industrial foi exposta ao público em 1904, e publicada em 1917, tendo exercido influência considerável no urbanismo modernista (CHOAY, 1998, p.164).

Por outro lado, nos Estados Unidos, o movimento City Beautiful poderia ser considerado uma releitura americana do ideário haussmanniano. Proliferavam os “arranha-céus”, que multiplicavam a renda imobiliária, e a cidade assumia uma escala que evidenciava a necessidade de algum tipo de controle urbanístico. Olmsted defendia a superação do embelezamento urbano pelo desenvolvimento físico da cidade, tendo como instrumento central o zoneamento. Era a transição teórica do City Beautiful para a cidade eficiente (SOMEKH, 1997, p.49).

Nessa mesma época, Burnham e Bennet, dedicaram-se ao estudo de um Plano Regulador para a Cidade de Chicago que propunha uma intensa participação da sociedade visando sua aceitação. O diretor da Comissão do Plano, aprovado em 1909 distribuiu às crianças das escolas uma cartilha sobre este, foram realizadas conferências, debates e até uma festa especial foi instituída: o Dia do Plano (BENEVOLO, 1994, p.246).

Em todas as partes, os problemas urbanos, em especial a questão da moradia, eram vistos como fatores que deveriam ser mudados para melhorar a sociedade. As reformas das cidades eram tidas como soluções saneadoras no sentido de eliminar problemas de ordem “técnica”, e caberia ao urbanismo, promover comportamentos sociais adequados para esse fim.

Várias cidades brasileiras procuraram acompanhar esses avanços que ocorriam no nível mundial em termos de urbanismo, dando origem aos planos que visavam a modernização dos espaços levando em conta as questões sanitárias e os melhoramentos em partes da cidade. Esse campo de conhecimento sobre as cidades foi direcionado para as áreas das ciências médicas e da engenharia sanitária, sob o signo do positivismo. Inspirados por iniciativas de médicos sanitaristas e engenheiros, que tiveram a cidade como objeto de trabalho, pode-se considerar este como o momento de formação da “primeira geração” de urbanistas:

“[...] formada em cursos de engenharia, nas antigas Escolas Militares na Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro ou na Escola Central no Rio de Janeiro. Alguns eram formados no exterior. Ocupavam cargos públicos nas estruturas administrativas que estavam em formação nas Prefeituras das principais cidades e no governo do estado.

Participavam da criação e do primeiro corpo docente das Escolas Politécnicas de Engenharia em São Paulo, na Bahia, no Rio. Os principais campos de trabalho foram a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura das cidades: saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Elaboraram projetos urbanísticos para áreas centrais.

Pressionados pelas epidemias que estavam assolando as cidades, a questão do saneamento era central e os engenheiros eram chamados para elaborar o projeto e chefiar comissões para implantação de redes de água e esgoto. [...]

A circulação era outra questão extremamente importante, mobilizando todas as cidades tratavam-se de transformar as estruturas urbanas de uma economia colonial em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas adequando-as aos novos meios de transportes, principalmente, o bonde.

As referências eram as grandes reformas das cidades européias no século 19: Paris e Viena. A ênfase central estava na técnica e a estética estava presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para as áreas centrais das cidades” (LEME, 1999, p.22).

A higiene e o combate às epidemias eram vistas tanto pelo ângulo da reforma social como das relações humanas. As preocupações sanitaristas caracterizavam as ações públicas como reflexo do pensamento positivista enquanto as propostas para a infra-estrutura urbana refletiam o pensamento urbanístico internacional através da apropriação de modelos relativos ao saneamento e transportes.

“Assim, as cidades aqui implantadas, sem a correspondência com uma identidade existente, foram concebidas como metáforas emblemáticas de um mundo novo que se pretende construir a partir da conversão de todo espaço urbano em espaço da modernidade. Em outras palavras, a forma urbana, moldada a partir de modelos vindos de fora, tenta dar vida a um mundo desejável mas ainda fora de seu alcance” (ORTEGOSA, 1997, p.22).

Saneamento e embelezamento estavam presentes nas principais intervenções das cidades brasileiras desse período. Dentre elas, além do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos, cabe destacar as propostas para Recife²⁶, Salvador²⁷, Vitória²⁸, e o projeto para a cidade de Belo Horizonte²⁹.

Exemplo claro para o Rio de Janeiro foi o Plano de Melhoramentos, de 1875, elaborado pela Comissão de Melhoramentos da qual fazia parte entre outros, o engenheiro Francisco Pereira Passos. Tinha por objetivo atenuar a crise sanitária através de um plano de obras envolvendo canalização, drenagem,

²⁶ Como em Santos, o porto de Recife foi o elemento que estruturou a cidade a partir de seu núcleo central. No entanto, a reforma urbana de e do seu porto, ocorrida entre 1909 e 1913, ao contrário, promoveu a demolição do antigo traçado colonial, dando lugar a um novo tecido inspirado em Haussmann. .

²⁷ O projeto da reforma de seu porto, entre 1905 e 1930, foi elaborado pelo engenheiro chefe Nunes Ribeiro. Saturnino de Brito participou da elaboração de um projeto de infra-estrutura apenas em 1926 quando propôs, como em Santos, canais abertos de drenagem das águas pluviais ladeados por jardins.

²⁸ A proposta de Saturnino de Brito, de 1896, para o “novo arrabalde” de Vitória fazia parte de um projeto mais amplo que “direcionava o crescimento da cidade ao sentido leste e nordeste, prevendo acréscimo de cinco a seis vezes à área então ocupada da capital, compunha-se de três núcleos urbanos” (MENDONÇA, 1999, p.184). Além de “detalhada e sofisticada proposta de saneamento e de abastecimento d’água, bem como de drenagem, acompanhada de aterro” (LEME, 1999, p.257), Saturnino propõe todo um sistema viário, define áreas institucionais e uma tipologia de edificações.

²⁹ Como um símbolo da República recém instalada, o plano urbanístico de Belo Horizonte elaborado em 1894, inicialmente pelo engenheiro Aarão Reis, foi uma experiência pioneira que respondeu ao novo quadro institucional, econômico e político no Estado e no Brasil. Apesar de Saturnino de Brito elogiar o arranjo viário, que lembra o de Washington, criticou a implantação da malha quadriculada que não considerou o relevo, gerando problemas de declividade nas ruas e, conseqüentemente na rede de esgoto.

alargamento e pavimentação de vias, além do saneamento dos cortiços, que eram vistos como a principal causa das epidemias. A reforma Pereira Passos³⁰, denominado “Embelezamento e Saneamento da Cidade”, foi uma reformulação do antigo Plano de Melhoramentos³¹.

A intenção de transformar o Rio de Janeiro, neste instante capital da República, representava o ideal de um país formado por uma sociedade moderna e civilizada. Assim, a tônica do discurso reafirmava a questão sanitária e a questão do embelezamento como um processo de construção de uma nova imagem urbana.

A emblemática Avenida Central, atual avenida Rio Branco, idealizada como um cartão postal, pode ser apontada como um dos símbolos desse Brasil moderno e, segundo Maria Berthilde, a fim de que essa avenida se apresentasse à altura das expectativas colocadas, foi promovido um concurso de fachadas, para selecionar os prédios condizentes com esse propósito (MOURA FILHA, 2000).

“Seguindo o exemplo parisiense, através de uma cirurgia de envergadura no coração do Rio de Janeiro, a abertura da avenida Central, iria provocar a mutilação de inúmeras quadras antigas com seus casarões coloniais e imperiais, para dar lugar ao novo boulevard - símbolo de uma modernização que se generalizava por toda a parte, com os mais sofisticados negócios, serviços, palácios de mármore e cristal, passeios e jardins decorados com estátuas vindas da Europa.” (ORTEGOSA, 1997, p.17).

Nesse sentido, diversas obras de grande porte foram projetadas e realizadas pelo governo do presidente Rodrigues Alves, em que se destaca o porto do Rio de Janeiro. Completando essas obras do governo federal, a reforma do então prefeito Pereira Passos, inspirada nas intervenções do prefeito Haussmann em Paris, foi realizada principalmente entre 1902 e 1906.

³⁰ Pereira Passos foi nomeado pelo presidente da República, em 1902, com a “condição de governar com carta branca acima da Câmara de Vereadores” (Cf. Nota 6 In REZENDE, 1999, p.63) e, em 1903, com verbas federais e plenos poderes, deu início ao processo que modificou os espaços públicos do Rio de Janeiro.

³¹ Em 1890, o engenheiro Joaquim Galdino Pimentel apresentou o “Projeto de Melhoramento e Embelezamento da cidade do Rio de Janeiro”.

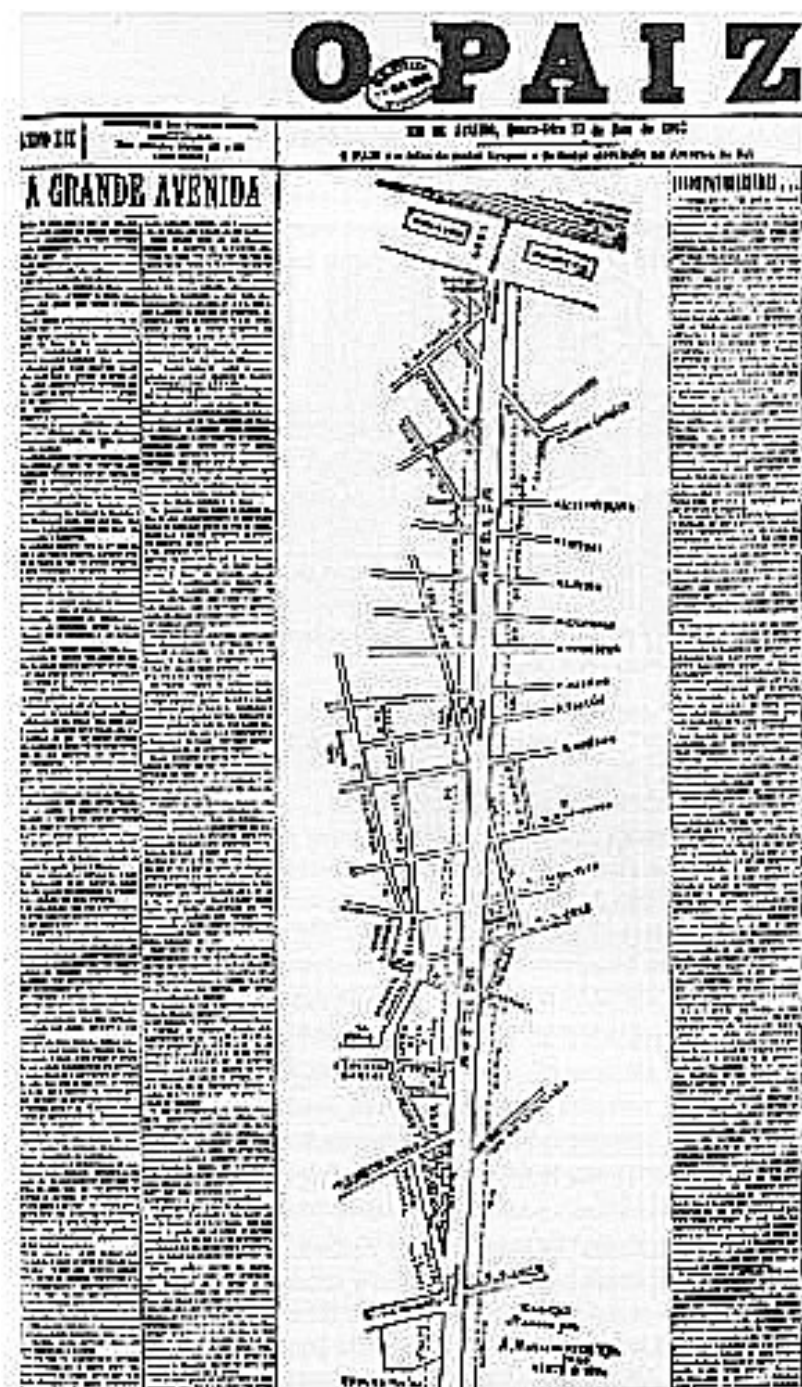


Figura 20 – Projeto para a Avenida Central no Rio de Janeiro.
Fonte: DEL BRENN, 1985.

Considerada como grande paradigma da construção das cidades modernas no Brasil, é decorrente, segundo Nicolau Sevcenko, da necessidade de se “criar uma cidade-vitrine, cartão de visita enganador mas capaz de atrair o capital e o trabalhador europeu, representando um ideal de civilização burguesa, estabilidade,

segurança, saúde, solidez e identidade cosmopolita” (SEVCENKO Apud ORTEGOSA, 1997, p.16).

A implantação do Passeio Público, a expulsão de usos indevidos do centro, inclusive moradia de baixa renda, a substituição de edifícios antigos, situados em ruas estreitas, a abertura, o alargamento e a retificação de ruas e avenidas, constituíam-se nos elementos que apontavam para uma cidade moderna em termos de circulação, higiene e estética. Foram abertas grandes avenidas que partem do centro em direção aos bairros e ao novo cais do porto, arrasando a área de cortiços.

A expansão dos transportes foi feita através das companhias de bondes que implantavam linhas eletrificadas favorecendo o desenvolvimento de novos bairros. As obras do sistema viário prosseguiram após a administração de Pereira Passos, com projeto de túneis e, na década de 20, foi iniciado o arrasamento do Morro do Castelo. Mais uma vez se afastava a população de baixa renda com a desculpa de melhorar as condições de saúde do centro da cidade. Entre 1927 e 1930 foi desenvolvido o chamado Plano Agache³².

Ao mesmo tempo, as ciências, em especial a medicina, observavam um progresso significativo e transformaram a “higiene”, com seu caráter profilático, em uma das mais importantes disciplinas para o homem. “A Higiene, estudo da saúde e dos meios de lhe obter a conservação, constitui, de há muito e cada vez mais, uma preocupação dos governos, das corporações docentes, dos pedagogos” (PEIXOTO, 1941, p.5).

“A cidade usa e inutiliza constantemente a gente que recebe [...] não só os acidentes, as doenças profissionais, a mortalidade infantil, mas, principalmente, a tuberculose, são as causas ordinárias do grande obituário urbano: o excesso de trabalho, um salário de miséria e além disso ainda desaproveitado em alimentação deficiente e contribuição alcoólica e, mais ainda, a habitação insalubre, em casa coletivas mal arejadas, mal servidas de esgoto, infectadas por todos os dejetos de uma população acumulada, explicam sobejamente a razão. [...] todos

³² Alfred Hubert Donat Agache, arquiteto e urbanista francês, foi convidado pelo prefeito do Rio de Janeiro, para elaborar um plano físico territorial, comparando a aglomeração urbana a um organismo vivo, abordava as principais funções da cidade: “circulação, digestão e respiração” (LEME, 1999, p.362). A ênfase era dada ao embelezamento e, como um típico plano diretor, previa a possibilidade de mudanças sociais a partir de mudanças físicas, comparando a cidade existente com uma cidade ideal (LEME, 1999, loc. cit.).

os dias, em nossa época, os progressos da higiene, maiores nas cidades, tendem a reduzir o obituário [...] O estudo das condições de higiene urbana permite melhor conhecer as diferenças de detalhe” (PEIXOTO, 1941, p.437 e 438).

Na busca dessa mesma criação da imagem de uma cidade moderna, em São Paulo o processo foi, no entanto, diverso do Rio de Janeiro. A cidade no fim do século XIX ainda era acanhada e não possuía grande representatividade nacional, seu desenvolvimento somente teve início com a crescente importância do café.

Seu primeiro grande surto de urbanização se deu durante o governo provincial de João Teodoro Xavier, entre 1872 e 1875. Uma série de melhoramentos foram realizados a fim de atrair à cidade o excedente financeiro do café. Destacam-se a iluminação pública feita a base de lampiões de gás e as primeiras linhas de bondes, a tração animal, ligando o centro às estações ferroviárias.

As casas de taipa foram sendo substituídas pelas de alvenaria enquanto as obras de saneamento precederam às transformações urbanísticas. Em 1896 foram iniciadas as obras de retificação dos cursos d’água do Tamanduateí e Anhangabaú, sendo que o engenheiro Saturnino de Brito participou da Comissão encarregada dessas obras, no começo do século XX, antes de ser encarregado do plano de saneamento de Santos.

Outro importante engenheiro que participou nesse período do saneamento da capital paulista foi Theodoro Sampaio³³. Demonstrando amplo conhecimento das questões urbanas então emergentes, “percebe-se uma forte relação entre teoria (conteúdo técnico-científico, formação profissional e transformações culturais na sociedade como um todo) e práticas (métodos e dispositivos projetuais-constructivos e gerenciamento econômico-administrativo)” (COSTA, 1998, p.15).

São Paulo se definiu a partir da higiene pública e dos transportes apresentando características marcantes. Os bondes elétricos³⁴ e as ferrovias foram importantes para a remodelação da cidade e ocupação dos vazios existentes ao longo

³³ Foi um dos fundadores da Escola Politécnica de São Paulo e, entre outras atividades, foi chefe da Repartição de Água e Esgoto da Capital (1898-1903), sendo que, em 1901, analisou as propostas de Saturnino de Brito e Silva Telles para as obras de esgoto de Santos. (Cf. COSTA, 1998).

³⁴ A primeira linha foi inaugurada em maio de 1900. No final de 1901, havia quinze linhas, e em 1905, a cidade já era servida por 120 km de linhas (Cf. STIEL, 1978).

dos trajetos e nos seus prolongamentos, valorizando áreas vizinhas e bairros por eles servidos, incentivando a especulação imobiliária. As terras mais altas eram mais caras, por serem mais salubres, em detrimento dos terrenos mais baixos sujeitos às inundações dos rios. Em geral as linhas de bondes seguiram pelas praças, largos ajardinados, avenidas, ruas e alamedas, cujos trajetos foram os mais bem cuidados, iluminados e arborizados.

Os trens paradores, que chegavam às fábricas e aos subúrbios, criavam condições para o aparecimento de pequenas aglomerações no entorno da cidade. Os bairros populares eram constituídos na maior parte por "vilas operárias"; conjuntos de casas com instalações mínimas ligados geralmente por pequenas vielas construídas freqüentemente pelos industriais.

Os primeiros planos urbanísticos para São Paulo consistiam na demolição da antiga Igreja do Rosário e a abertura de praça e alargamento da principal via da cidade e foram elaborados para Antonio Prado³⁵, prefeito de 1899 a 1910, desencadeando um grande debate sobre as diretrizes que deviam ser adotadas para a reurbanização do centro e para a abertura de grandes avenidas que ligariam o centro aos novos bairros que começavam a surgir.

Ainda que o poder público promovesse a expansão urbana de acordo com o modelo haussmanniano, propondo o embelezamento, os bulevares e as grandes avenidas, cabe ressaltar que a influência de Camillo Sitte, defensor da preservação da história e seus monumentos, foi importante, pois, nesse primeiro momento de modernização, o traçado do centro antigo foi parcialmente poupado e as expressões da modernidade foram realizadas em áreas novas da cidade, como o Vale do Anhangabaú (figura 21).

Com espírito de transformar São Paulo em uma cidade com imagem européia, em 1903, por iniciativa de Antonio Prado, Ramos de Azevedo começaria a construção do Teatro Municipal, inspirado na Opera de Paris.

³⁵ De família de abastados comerciantes paulistas e senhores de terras que se distinguiram da antiga "aristocracia rural". Vereador e Presidente da Câmara Municipal, em 1865, deputado, senador e ministro imperial. Primeiro prefeito eleito de São Paulo, por três turnos consecutivos, sua gestão é considerada "a terceira fundação da cidade" tal o número de reformas que imprimiu à capital (Cf. HOMEM, 1998).



Figura 21 – Vale do Anhangabaú em São Paulo.
Fonte: Postal digitalizado do acervo do autor.

“[...] juntando-se as gestões de Antonio Prado e de Raimundo Duprat, temos uma das fases mais importantes da urbanização de São Paulo, onde foram reunidas as características principais da chamada metrópole do café: o seu aspecto tentacular, advindo do seu traçado de irradiação monocêntrica, o zoneamento apoiado nos trens paradores e nos bondes elétricos, praças, jardins e construções monumentais de alvenaria e de estruturas de ferro, edificadas até a Primeira Grande Guerra” (HOMEM, 1998, p.16).

Havia pelo menos três propostas para o projeto do Vale. Uma de Alexandre Albuquerque, a moda de Haussmann, outra de Vitor da Silva Freire³⁶, inspirado em Camillo Sitte, e ainda outra de Samuel das Neves, modificando um pouco a proposta de Freire.

³⁶ Engenheiro, foi chefe da Diretoria de Obras da Prefeitura, de 1899 a 1925. Chefiou o serviço de Saneamento do Estado de São Paulo e professor, diretor da Escola Politécnica de São Paulo. Foi o elo entre a Prefeitura e o Estado, quanto à execução do projeto de Higiene feito para São Paulo, sendo atribuídos a ele a elaboração do Código de Construções do Estado de São Paulo e leis municipais.

Para resolver o impasse o então prefeito Raimundo Duprat , em 1911, convidou o urbanista francês Joseph Antoine Bouvard³⁷. Seu plano se transformou numa adaptação do plano de Silva Freire³⁸ que tinha um caráter de embelezamento, ao gosto francês, conferindo a São Paulo o aspecto europeu que se desejava.

Em Santos a questão sanitária e a aspiração pelo moderno manifestaram-se na proposta de Saturnino de Brito que, através da estruturação viária da parte leste da cidade, tornou-se marcante na história do urbanismo nacional de forma diferente e São Paulo no anseio “demolitório” foi promovido na avenida Central do Rio de Janeiro.

Como no Rio de Janeiro e São Paulo, a expansão de Santos na virada do século XIX para o século XX, foi marcada pela implantação de linhas de bondes. Primeiro puxados a burro, depois a energia elétrica³⁹, esse meio de transporte foi indutor da ocupação na parte leste da ilha, tanto assim que as principais vias de acesso do centro à praia nasceram com as picadas abertas no mato para o assentamento das linhas.

O “Plano Geral e Ruas Novas” aprovado pela Lei 94 de 15 de março de 1897 constituía-se de uma planta elaborada pela Prefeitura, desenhada como uma malha ortogonal intercalando praças com exatamente as mesmas dimensões das quadras, sem vínculos com os limites de propriedades, ruas ou caminhos existentes, o desenho da praia ou a hidrografia (figura 22).

³⁷ Foi diretor do Plano de Paris, estimulou um empresário a adquirir cerca de 12 milhões de metros quadrados de área e promoveu articulações que resultaram na criação da Cia. City of São Paulo, com capital brasileiro e inglês; desenvolveu o mais importante loteamento de São Paulo da época, o Jardim América, que passou a ser referência obrigatória para loteamentos de alta renda.

³⁸ Pretendia a remodelação e extensão do sistema viário de São Paulo com um sistema radial perimetral, que envolvia o centro com avenidas e viadutos e atingia a periferia através de “parkways”, ao gosto americano. E preparou a cidade para o desenvolvimento econômico que se concretizou nas décadas seguintes e influenciou obras executadas desde a década de 30 até a década de 70.

³⁹ The City Santos Improvements Co. Ltd unificou todas as empresas santistas sob seu comando em 1904. 1908 adquiriu a empresa que operava em São Vicente estabelecendo o monopólio do transporte urbano na região; 1909 fez circular os primeiros bondes elétricos em Santos. 1910 ocorreu a unificação dos vários contratos, numa única concessão pelo período de 40 anos. Em 1917 Santos possuía 1 km para cada 1.350 habitantes, a maior quilometragem de linhas de bonde por habitante da América do Sul (SANTOS, 1987, p.22).

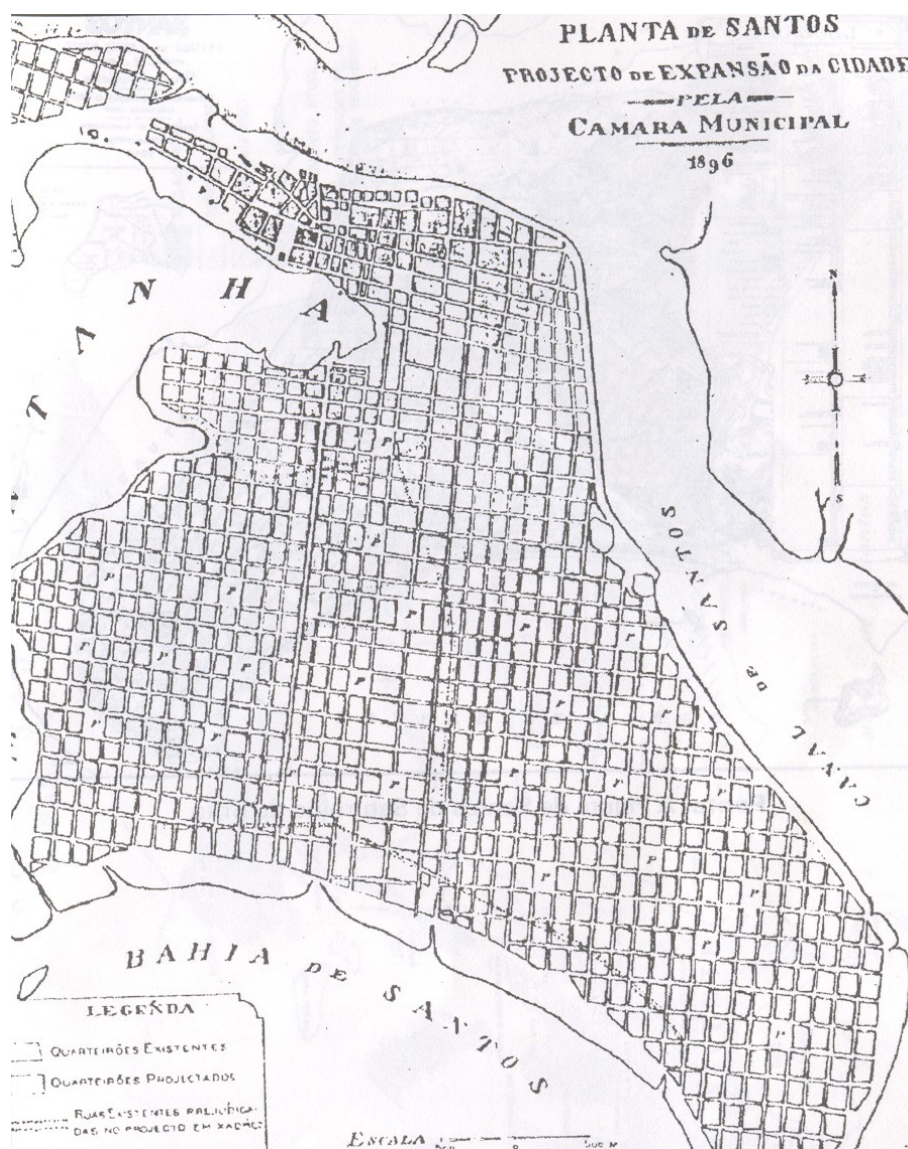


Figura 22 – Plano Geral e Ruas Novas.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Segundo Saturnino de Brito, era a "aplicação genuinamente absurda do xadrez regular ou geométrico, dê no que der, caía onde cair a reguada do desenhista" (BRITO, 1944b, p.29). O resultado foi o desrespeito à planta, com a construção de edificações sobre as ruas ainda por abrir, e seu esquecimento poucos anos depois.

Na virada do século XIX para o século XX, em Santos, o quadro de epidemias colocava em risco a chegada e a sobrevivência da mão de obra, exigindo do governo do Estado a encampação do processo de saneamento e higienização da cidade (LANNA, 1996, p.72).

No debate sobre a cidade, a forma como o saneamento foi promovido, pela intervenção, gerou divergências de pensamentos que, segundo Lanna, levou a:

“briga de poderes instituídos, que resultava numa redução da autonomia municipal e na implementação dos princípios urbanísticos que então se consolidavam, encontramos a população local sendo atacada, transformada e responsabilizada por todos, pelas mazelas e vícios da cidade. É sobre ela que estas intervenções ‘modernizadoras’ recaíram com violência, definindo novos lugares” (LANNA, 1996, p.80).

Em 1892, foi contratado o engenheiro norte americano Estevan A. Fuertes⁴⁰ e, em fevereiro de 1893, foi instalada a Comissão Estadual Sanitária para combater as epidemias, e controlar os cortiços, lavanderias e cocheiras. Em 1899 formou-se a “Seção de Águas e Esgotos de Santos” dando início à construção do primeiro trecho da rede de esgotos da cidade e, em 1903, o engenheiro José Pereira Rebouças, Diretor de Obras Públicas do Estado de São Paulo, determinou a elaboração da primeira planta cadastral de Santos.

Em 1905 o governo paulista instituiu a Comissão de Saneamento⁴¹ e substituiu o engenheiro Rebouças pelo engenheiro Saturnino de Brito, na direção das obras de saneamento de Santos. Segundo Andrade, Rebouças havia “construído um enorme e profundo coletor geral que provocou um desastre econômico” (ANDRADE, 1992a, p.136) e Brito já havia estudado Santos em 1898 quando tivera contato com as propostas de Fuertes, tanto assim que propôs alterar o modelo adotado com a implantação de estações elevatórias e o “sistema sugerido por Fuertes – o sistema separador absoluto” (ANDRADE, 1992a, loc. cit.).

Outros profissionais, principalmente do Rio de Janeiro, foram chamados a participar dessa empreitada, entre eles os engenheiros Miguel F. Presgrave⁴² e Egídio J. Ferreira Martins⁴³. Essa Comissão foi responsável por

⁴⁰ Engenheiro sanitário da Universidade de Cornell, nos Estados Unidos. Segundo Bernardini, “o desenho das redes infra-estruturais realizado por Fuertes construiu a base da idéia do engenheiro Saturnino de Brito, dez anos depois durante a elaboração de seu plano para a cidade” (Cf. BERNARDINI, 2000, p.4).

⁴¹ Decreto Provincial de 23/12/1902, autorizado pelo artigo 45 da Lei 861-A de 16/12/1902.

⁴² Engenheiro Civil, foi assistente de Saturnino de Brito e Diretor da Repartição de Saneamento. Projetou o atual edifício do Hospital da Santa Casa.

diversas e importantes obras, entre outras, a construção dos canais e suas avenidas, praças e a Ponte Pênsil que liga a ilha à parte continental por São Vicente (figura 23).



Figura 23 – Vista panorâmica de São Vicente e Praia Grande com a Ponte Pênsil, primeiras décadas do século XX. Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Em Santos, como afirmou-se anteriormente, a questão sanitária não chegou aos extremos verificados na avenida Central, no Rio de Janeiro, por sua aspiração pelo moderno. Como aconteceu no caso da Avenida Central no Rio de Janeiro, algumas leis produzidas pela Câmara Municipal de Santos propunham uma nova fachada para a cidade. A elite local queria o centro embelezado, menosprezando seu aspecto colonial e buscando na arquitetura modelos que mostrassem esse ideal.

Para atingir esse intento, proibiu-se edifícios de um pavimento no centro⁴⁴, estabeleceu-se a censura às fachadas⁴⁵ e, como no Rio de Janeiro,

⁴³ Engenheiro Civil formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Participou dos serviços de saneamento de Santos a convite de Saturnino de Brito, e em 1930 foi nomeado Diretor da Repartição de saneamento em Santos, ficando até 1939.

⁴⁴ Lei 248 de 26 de dezembro de 1906.

estabeleceu-se um concurso para padronizar seis tipos delas⁴⁶, reafirmando o gosto eclético que representava expressamente esse desejo.

Como em outras cidades brasileiras, o corpo técnico atuava principalmente no setor público, saneamentos e transportes. Enquanto no final do século XIX a estrutura administrativa da Prefeitura de Santos abrigava apenas um arquiteto, no início do século XX formou-se uma equipe técnica local principalmente com a incorporação de profissionais da Escola Politécnica de São Paulo. Segundo Nunes, deduz-se que pode ter sido pelas mãos de Roberto Cochrane Simonsen⁴⁷ que vieram profissionais como Alberto Monteiro de Carvalho e Silva⁴⁸, Francisco Teixeira da Silva Teles⁴⁹ e Maurilio Porto⁵⁰ (NUNES, 2001a, p.53).

Essa equipe foi responsável pela elaboração de outras leis visando o saneamento da cidade, como o recuo na Rua Rangel Pestana permitindo a construção do primeiro trecho de canal, o nº 1, e o primeiro esboço de Código de Obras Municipal, que estabelecia um regulamento para construções de prédios de um e dois pavimentos, nas avenidas, praias, margens dos canais e outros locais; recuos frontais que variavam entre 5m e 12m em função da importância da via, além de áreas mínimas de compartimentos e exigências quanto à iluminação, ventilação e porões⁵¹.

⁴⁵ “Não se permitirá construção alguma cuja planta não apresente uma fachada de perfeito accôrdo com os progressos da architectura moderna” (Cf. Lei 216, de 11 de abril de 1906 Apud NUNES, 1999, p.49).

⁴⁶ Lei 236 de 10/10/1906.

⁴⁷ Santista, formou-se engenheiro civil pela Politécnica de São Paulo em 1909. Trabalhou nas obras da Southern Brasil Railway, entre 1909 e 1910, foi Engenheiro Chefe da Comissão de Melhoramentos da Prefeitura de Santos e Diretor Geral da Prefeitura entre 1911 e 1912. Idealizador e criador do SENAI, teve grande atuação política exercendo os cargos de Deputado Federal e Senador da República.

⁴⁸ Natural de Campinas, engenheiro arquiteto formado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1909, e publicou, em co-autoria com Roberto Simonsen o “Relatório sobre o Calçamento de Santos”, uma lei sobre a circulação de veículos.

⁴⁹ Carioca, formado na mesma turma da Escola Politécnica de São Paulo. Redigiu os trabalhos “Projeto do Código de Posturas”, em 1917, e “Vias Públicas - Proporções e disposições mais satisfatórias sob o ponto de vista da saúde pública - Pavimentação, arborização e limpeza”, em 1918. (FICHER, 1989, p.212 a 218).

⁵⁰ Da turma de 1906 da Escola Politécnica de São Paulo e continuou por longos anos na Prefeitura de Santos (FICHER, 1989, p.203).

⁵¹ Essa postura correspondia ao que Carlos Lemos chamou de “morar à francesa”, que consistia na incorporação do afastamento das divisas laterais, permitindo a insolação e ventilação de todos os cômodos, e do alinhamento da rua, além de gerar uma “independência entre as zonas de estar, repouso e serviço da moradia” (LEMOS, 1999, p.14).

Santos, ainda que inserida numa sociedade de base agrária, cujo modelo político e econômico já apresentava sintomas de esgotamento, modernizou-se criando um cenário, onde os canais de drenagem tiveram um papel fundamental na estruturação do espaço dessa cidade densa e localizada em uma ilha, assumindo características peculiares que se prolongaram por todo século XX.

Os canais e a Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito em 1910 (figura 24), se inserem nesse processo de criação da imagem de uma cidade moderna e, no dizer de Andrade, “possibilitavam novas práticas sociais e despertavam formas de sensibilidade modernas [...] transformavam a cidade em paisagem inaugurando o townscape tropical” (ANDRADE, 1992a, p.139).

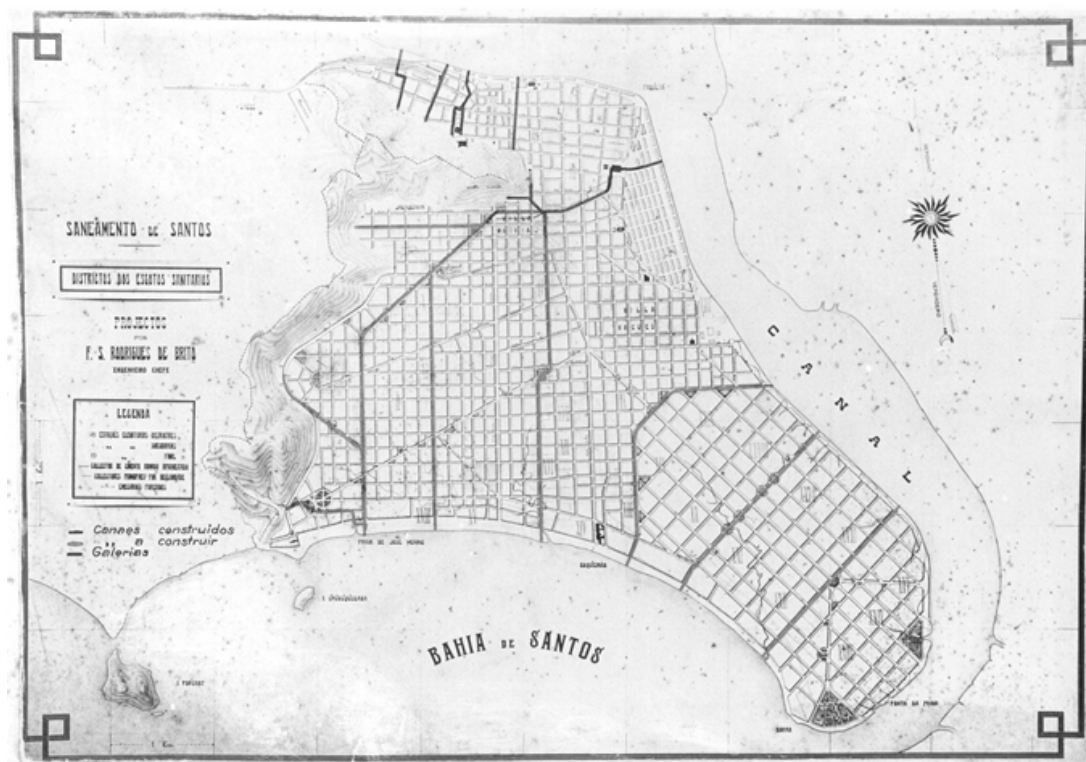


Figura 24 – Prancha do projeto de Saturnino de Brito.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

CAPÍTULO 2. SATURNINO DE BRITO E OS CANAIS DE SANTOS:

Nesse quadro da formação da cidade brasileira moderna, a participação de Saturnino de Brito foi fundamental:

“Através do urbanismo sanitário de Saturnino de Brito, as principais cidades brasileiras das três primeiras décadas do século XX adquiriram novas formas que marcaram de modo decisivo suas estruturas urbanas até os dias atuais. Sanear e embelezar, tornar a cidade sadia e formosa, eis portanto os objetivos principais das intervenções urbanísticas realizadas por Brito [...] o canal de drenagem das águas pluviais [...] será o equipamento sanitário que definirá, com sua forma própria, o desenho urbano. Sempre ladeado por uma ou duas avenidas, com calçadas arborizadas para o passeio dos transeuntes e pontes cruzando-os [...]” (ANDRADE, 1992a, p.232).

Os canais de drenagem, ladeados por avenidas arborizadas, as pontes cruzando-os, além das avenidas articuladas com praças, cortando o esquema ortogonal das vias, tornaram-se os equipamentos que definiram, com forma própria, o desenho urbano de Santos. Portanto, para esta etapa do trabalho, considera-se importante analisar um pouco mais sobre sua vida e obra e, seus conceitos sobre o urbanismo, para melhor compreensão desse processo.

2.1. A atuação e as idéias de Saturnino de Brito para o urbanismo.

A inegável importância de Saturnino de Brito para a história do urbanismo vem sendo objeto de estudos de vários pesquisadores. Destacam-se os trabalhos de Carlos Roberto Monteiro de Andrade, autor de diversos textos sobre o urbanista e sua obra em Santos, tais como: “O Plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil”, publicado na revista Espaço & Debates No. 34, em 1991; “A Peste e o Plano”, dissertação de mestrado apresentada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 1992; “De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito”, um anexo da edição brasileira do livro “A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos”, de Camillo Sitte, organizado pelo próprio Monteiro de Andrade e publicado em 1992; e “Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas”, no livro Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo Moderno, organizado por Ribeiro e Pechman em 1996.

Sobre Santos, também pode-se citar pesquisadores como Ana Lúcia Duarte Lanna, em Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913, de 1996, Luiz Antonio de Paula Nunes em sua dissertação de mestrado “Saber técnico e legislação. A formação do urbanismo em Santos – 1894 a 1951”, apresentada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 2001. Temos também José Marques Carriço com “Legislação urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana da Baixada Santista”, na mesma faculdade, em 2002, além de inúmeras publicações de textos e pesquisas em jornais e revistas regionais.

Em uma carta ao Presidente do I Congresso Pan-Americano de Arquitetos, que se realizou em Montevidéu, no ano de 1920, agradecendo mas recusando o convite para participar do congresso, alegando motivos de trabalho, Saturnino de Brito expõe seu pensamento:

“O urbanismo ainda não constitui uma arte reservada a especialistas; desse fato resulta:

1. que tem sido e continua a ser praticado, em todos os países, por engenheiros civis, eletricitistas, arquitetos, e mesmo por agrimensores e pelos políticos que dirigem os negócios municipais das pequenas cidades, e decretam a abertura das ruas, a formação das praças, etc.;

2. que o engenheiro sanitário, quando tenha de organizar os planos de saneamento, para os fazer completos e satisfatórios, prevendo o futuro, evitando erros evitáveis, deve começar pelos projetos de expansão, modificando os que existam defeituosos no ponto de vista das utilidades que o preocupam. Do contrário seu projeto será defeituoso.

Discuti esse assunto no livro *Le Tracé Sanitaire des Villes* e ele merece a atenção dos arquitetos porque, realmente, da sua classe mais facilmente devem sair os verdadeiros urbanistas, desde que saibam conciliar a prudência do senso prático com as aspirações do esteta, as utilidades e o belo efeito, evitando os exageros da fantasia. Esses ou ficam no papel, ou, quando executados, não raro conduzem a grandes despesas para a execução dos trabalhos sanitários, por falta de previsão das condições peculiares à sua execução (redes de águas e esgotos, curso das águas pluviais, situações de reservatórios para distribuição de água, localização dos cemitérios, locais para destino final dos despejos de esgotos, etc.)” (BRITO, 1944a, p.174).

Mas, o próprio Saturnino não se colocava como urbanista ou planejador:

“L’auteur ne se présent pas comme Town planner ou Auteur de Plans de Villes (Urbaniste - Néologisme; il y a en France, fondée en 1913, la Société Française des Architectes Urbanistes) [...] De bonne heure, il a compris qu’on ne doit pas organiser un plan d’assainissement pour les rues déjà ouvertes sans le mettre d’accord avec l’extension raisonnablement prévue pour la ville [...]”⁵² (BRITO, 1944a, p.28).

Saturnino de Brito via a atuação do arquiteto, do urbanista e do engenheiro na construção da cidade, sempre considerando a necessidade de que as decisões fossem técnicas, acima das ingerências políticas possíveis de ocorrer

⁵² “O autor não se apresenta como “Town Planner” ou como “Auteur de Plans de Villes” (Urbanista – neologismo, há na França, fundado em 1913, a Sociedade Francesa de Arquitetos Urbanistas) [...]”. É interessante perceber que Brito, aparentemente, coloca uma diferenciação entre as escolas americanas e européias de urbanismo, uma vez que usa os termos nas respectivas línguas dominantes.

principalmente quando o desenho da cidade estava submetido apenas a seu aspecto artístico, concluindo que o aspecto mais importante era o sanitário, sem desconsiderar totalmente o estético.

Nesse sentido, o resultado de sua análise sobre a cidade de Santos foi um plano geral que conciliou o antigo com o novo, que desprezou o simples reticulado e valorizou significativamente o conjunto de praças, jardins e edifícios públicos. Essa visão, ao mesmo tempo utilitária e estética, faz referência ao aspecto sanitarista e à contribuição de Camillo Sitte, citado pelo próprio Saturnino de Brito em sua obra.

Ao recorrer a uma análise das cidades antigas e medievais⁵³, Sitte realça o aspecto estético em contraponto às questões colocadas pelos modelos urbanos utilizados na época.

“Apenas em nosso século matemático é que os conjuntos urbanos e a expansão das cidades se tornaram uma questão quase puramente técnica, e assim parece importante lembrar que, com isso, apenas um aspecto do problema é solucionado, enquanto o outro, o artístico, deveria ter, no mínimo, a mesma importância” (SITTE, 1992, p.15).

Essa ênfase no aspecto estético e artístico, e “o propósito de se promover um aprisionamento do olhar” (ANDRADE, 1992a, p.60), levam-no, segundo Andrade, a incorporar a “tradição do pintoresco na teoria da construção das cidades” (ANDRADE 1992a, p.51).

Camillo Sitte criticava a abertura e o tamanho descomunal dos espaços urbanos modernos, fazendo a apologia da vida pública da antigüidade. Propunha sua reordenação restaurando a função da praça e favorecendo a sociabilidade e o convívio que, segundo Andrade, opunha-se “ao deserto urbano produzido pela lógica de sistemas de blocos, oferecendo ao olhar desmesurado do

⁵³ “Ele recorre à análise das cidades do passado (da antiguidade ao século XV): é ali que, incansavelmente, estuda o traçado das vias de circulação, a disposição e as medidas das praças em sua relação com os monumentos que as enfeitam. [...] Seu estudo interrompe-se na Renascença italiana, é porque o planejamento das cidades já faz com que ali (infelizmente, segundo Sitte) intervenha a prancha de desenho com vistas a efeitos de perspectivas” (CHOAY, 1998, p.27).

cidadão moderno, um lugar de conforto e repouso, conveniente contraponto ao ritmo veloz das metrópoles de fins do século XIX” (ANDRADE, 1992a, p. 61).

“Frente a desertificação da cidade moderna e ao tédio ou horror que os espaços vazios provocam nos cidadãos, Sitte procura através da coesão de suas praças, como observa Dewitte, a felicidade do olhar, evitando que se perca em amplas perspectivas, contendo-o, para sublimar a paixão insaciável desse animal de ver que é o ser humano, modernamente potencializada pelo desenvolvimento das tecnologias da alta velocidade. É assim que a fruição estética promovida pela praça sitteana quer ser, ao mesmo tempo, uma terapêutica aos males de uma cidade exclusivamente funcional, concebida apenas como manufatura e não como obra de arte” (ANDRADE, 1992a, loc. cit.).

Para Sitte, o espaço da cidade é heterogêneo, diferenciado não tanto pelas suas funções mas principalmente pela qualidade plástica e pela individualidade de certos lugares, o que leva a Sitte a privilegiar alguns espaços em detrimento de outros e valorizar seus aspectos históricos:

“As magníficas obras antigas, verdadeiros modelos legados pelos mestres do passado, devem permanecer vivas entre nós [...] e apenas quando aprendermos sua essência conseguimos aplicá-la com sensatez às circunstâncias modernas é que será possível obter ainda uma colheita florida de uma terra que se tornou estéril” (SITTE, 1992, p.117).

Essa tradição artística viva, parcialmente ausente na cidade colonial brasileira, aliada à necessidade de se planejar a expansão das cidades é citada por Saturnino de Brito⁵⁴ para justificar a elaboração de planos gerais que não deixassem

⁵⁴ Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, iniciou sua carreira profissional como engenheiro de várias ferrovias no período compreendido entre 1887 e 1893, quando passou a trabalhar com plantas cadastrais da cidade de Piracicaba e em seguida do Rio de Janeiro.

Na área de saneamento, iniciou os trabalhos na Comissão Construtora de Belo Horizonte (1894-1895); os estudos de melhoramentos de Vitória (1895-1896); participou da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo (1896-1897), organizando projetos de saneamento para Campinas, Ribeirão Preto, Limeira, Sorocaba, Amparo; elaborou o projeto de saneamento de Petrópolis (1898), de Paraíba do sul (1899), Itaocara (1900) e Campos (1901). Afastou-se por um período para escrever alguns de seus livros (1902), e retornou à ativa como fiscal por parte do governo federal junto à “Rio de Janeiro City Improvements” de 1903 a 1904.

Chamado em 1904 para a cidade de São Paulo, onde tratou dos serviços de águas da Capital, foi, no ano seguinte, iniciar sua participação nos trabalhos de saneamento de Santos, como engenheiro chefe. Continuou com as obras de saneamento de Recife, trabalho que desenvolveu concomitantemente com

escapar o sentimento artístico ao promover o saneamento, como ver-se-á mais a frente.

De acordo com Andrade, as idéias de Brito se aproximavam daquelas dos “arquitetos, higienistas e engenheiros vinculados à Section d’Hygiène Urbaine e Rurale (do Musée Social, de Paris), a partir da qual foi fundada em 1914 a Société Française dês Urbanistes” (ANDRADE, 1992b, p.210). No entanto, de acordo com o mesmo autor, o livro “Le Tracé Sanitaire des Villes” (BRITO, 1944a) “é sobretudo, a aplicação de alguns dos princípios de Camillo Sitte” (ANDRADE, 1992b, loc.cit.).

Dentre as conclusões de Saturnino de Brito no livro “Le Tracé Sanitaire des Villes” (BRITO, 1944a), já incorporando as experiências de Vitória e Santos, cabe destacar alguns aspectos de seu pensamento.

Existiriam três fases no desenvolvimento das cidades: a formação, ao acaso, dos elementos básicos de uma pequena vila ou “faubourg”; o desenvolvimento sem plano geral, seguindo planos parciais de acordo com os interesses de proprietários e administrações locais, em geral mal aconselhadas; e a elaboração sistemática de “plans d’ensemble” bem coordenados com os bairros existentes, visando a extensão futura e a formação de novas cidades.

Para Saturnino de Brito, as cidades que ainda estavam no primeiro estágio deveriam passar imediatamente para o terceiro, observando um traçado retilíneo, mais ou menos regular e não muito rígido, indicado para terrenos planos como de Santos, já que traçados irregulares são naturalmente indicados para terrenos acidentados são os casos de cidades jardins e locais pitorescos.

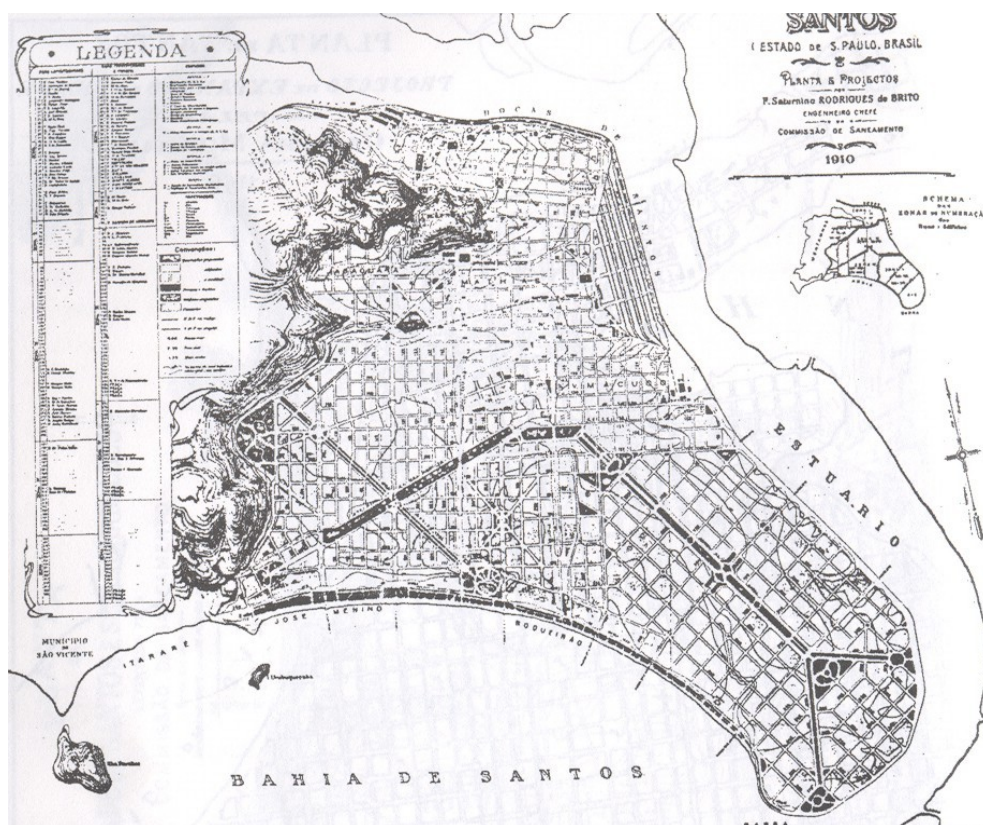
O mais importante no traçado de planos de extensão era facilitar a execução das instalações sanitárias, a implantação de artérias carroçáveis e a comunicação entre os bairros. O autoritarismo de Brito estava presente na forma como via os planos, uma vez que, para ele, deveriam ser elaborados, examinados e aprovados, por técnicos de um poder independente das influências locais, e, uma vez aprovados, tornarem-se lei.

o de Santos no período de 1909 a 1918, prosseguiu a convite do estado do Paraná entre 1918 e 1920, indo depois para Pelotas onde trabalhou de 1920 até falecer a 10 de março de 1929.

De acordo com Carlos Roberto Monteiro de Andrade, havia uma “modernidade européia” no urbanismo de Saturnino de Brito, pois enquanto saneava realizava também o embelezamento das cidades, num mesmo conjunto de reformas espaciais, constituindo-se dessa forma em planejamento urbano, na medida que o desenho proposto incorporava o futuro da cidade.

Em Santos, a malha viária projetada por ele no início do século XX é praticamente a mesma do início do século XXI. O trabalho de Saturnino de Brito foi fundamental para estruturar o espaço da cidade, e o debate em torno da “Planta de Santos” restringiu algumas das ações que pudessem desfigurar de vez o desenho urbanístico proposto.

A “Planta de Santos” é um corolário das condições urbanísticas colocadas por Saturnino de Brito, especialmente no tocante à elaboração de um plano geral prevendo a extensão da cidade, obedecendo um traçado preferencialmente retilíneo, ao mesmo tempo que, sem romper com o traçado existente, contemplasse a cidade de forma pitoresca (figura 25).



**Figura 25 – “A Planta de Santos” proposta por Saturnino de Brito, 1910.
Fonte: FRANCISCO, 2000.**

Elaborado por técnicos de uma esfera de governo acima da municipal, o ponto central era a questão sanitária. Sem dúvida, os canais se tornaram os marcos mais significativos da paisagem santista, foram além de inovação tecnológica pelo uso, pela primeira vez, do concreto para revestimento (figura 26), a garantia da implantação de uma cidade em um lugar particularmente difícil, evidenciando o uso da tecnologia pelo homem para adaptar o espaço natural, e pela complexidade exigida a crescente interferência das esferas de governo nesse processo.



**Figura 26 – Canal em Santos, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.**

2.2. A Planta de Santos.

A disputa pela faixa entre as construções existentes e o mar, numa verdadeira competição entre o público e o privado pela fruição da paisagem⁵⁵, iniciou no século XIX (figura 27) e se prolongou até o século XX, quando as obras de saneamento aproximaram a “cidade” da então distante “Barra”, a praia aberta para o mar, baía de Santos.

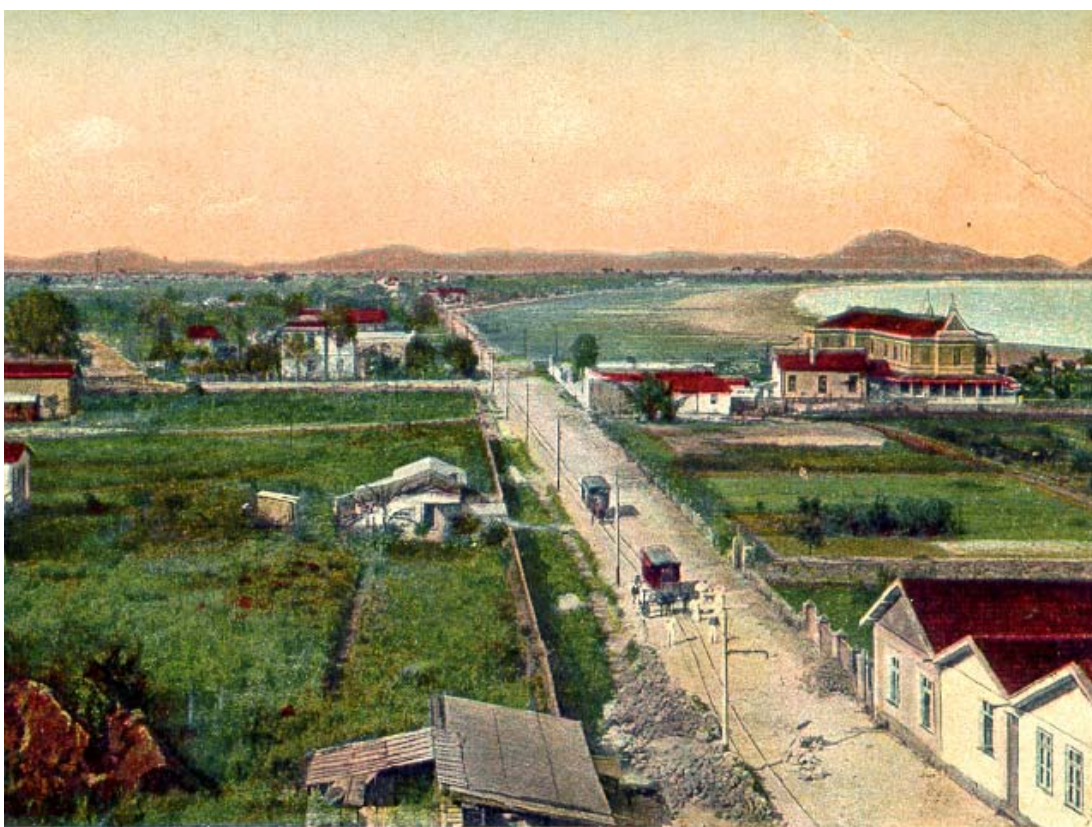


Figura 27 – Ocupação da orla da praia, final do século XIX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

⁵⁵ Um indicador desse interesse é verificado pelo fato de que em 1896 havia um grande número de requerimentos de particulares solicitando o aforamento junto ao governo central, a forma jurídica de se ocupar essas áreas.

Segundo Saturnino, em 1905 o Governo do Estado de São Paulo “reorganizou” a Comissão de Saneamento e os estudos para Santos (figura 28) para apresentar e executar um novo projeto de rede de esgotos, tendo como princípio a organização de um plano geral, prevendo expansão e desenvolvimento da cidade, “baseando-se no exemplo de cidades de países desenvolvidos e em experiência acumuladas desde 1886” (BRITO, 1944b, p.17).

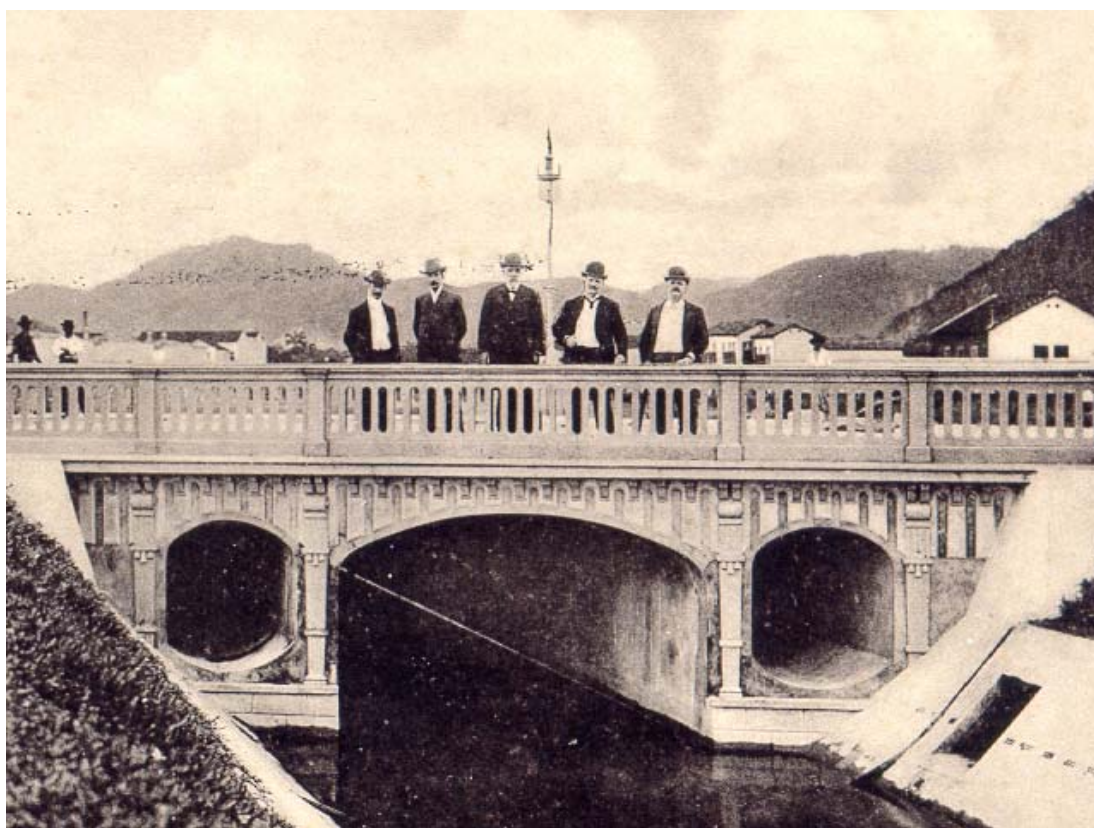


Figura 28 – Construção dos canais, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

Em linhas gerais, Saturnino faz uma reflexão sobre o uso do xadrez, concluindo pela sua adequação em determinados casos, mas critica seu uso indiscriminado, citando explicitamente a planta da Câmara de Santos, de 1896, como um mau exemplo dessa solução.

“Devido aos inconvenientes dos trabalhos de regularização de muitos planos das antigas cidades, para atenderem-se as necessidades do

intenso trânsito atual, surgiu a pretensão de substituir a “desordem” do acaso pela “ordem” geométrica dos desenhos dos planos de expansão, ou dos planos de novas cidades. A formação do “xadrez” representa a solução geométrica mais acessível, sob o aspecto da simplicidades ou do “menor esforço” e da inflexibilidade ou da despreocupação das condições topográficas locais.

Quando o terreno for acidentado a aplicação sistemática do xadrez é condenada, na maioria dos casos, pela arte moderna e construir as cidades; a crítica do que se tem feito em várias cidades acidentadas aponta a impropriedade da solução, por sacrificarem-se a um tempo a estética e a boa técnica.

Do ponto de vista estético as ruas sinuosas são efetivamente as indicadas para os terrenos acidentados, porque se adaptam à topografia, permitem os desenvolvimentos favoráveis ao trânsito e aos belos efeitos perspectivados [...]

No caso de terrenos planos o xadrez deixa de ser uma solução condenável de um modo absoluto para ser uma solução discutível com outras concorrentes. Forçoso, porém, é reconhecer que mesmo neste caso, é preciso que as avenidas diagonais, ou em direções convenientes, facilitem o trânsito e as comunicações entre arrabaldes distantes. Também é preciso observar que não convém geralmente aplicar de um modo sistemático o xadrez rigoroso, a não ser em regiões restritas e casos simples. O que convém geralmente se fazer nas cidades planas é um traçado com elementos retilíneos, dispostos de um modo simples, como em Santos e na maioria das cidades ou de um modo complicado, dito “artístico”, como no projeto de André Berard para a nova Guaiaquil” (BRITO, 1944b, p.18 e 19).

Para esse trabalho, Saturnino manteve o desenho colonial do centro de Santos, aproveitando algumas ruas previstas no plano de 1896 embora o desconsiderando na maior parte, e propõe uma nova malha para parte da cidade que se expandia, através da construção dos canais de drenagem, cruzados por pontes, ladeados por avenidas arborizadas articuladas com praças, cortando o esquema ortogonal das vias (figura 29).

Esse aspecto é destacado por Andrade pois, segundo ele, “denota sua filiação à tradição do pinturesco⁵⁶, é a adequação do traçado a topografia do sítio, localizando os edifícios monumentais em pontos estratégicos do relevo, que coincidem com as intersecções dos principais eixos” (ANDRADE, 1992a, p.63).

⁵⁶ O termo pinturesco foi adotado na tradução brasileira de “A construção da cidade segundo seus princípios artísticos”, por associar pintura e pitoresco, uma vez que para Sitte, a “concepção do elemento pictórico da imagem urbana confere relevância ao seu caráter pitoresco”. Cf. N. do T. In SITTE, 1992, p.29.

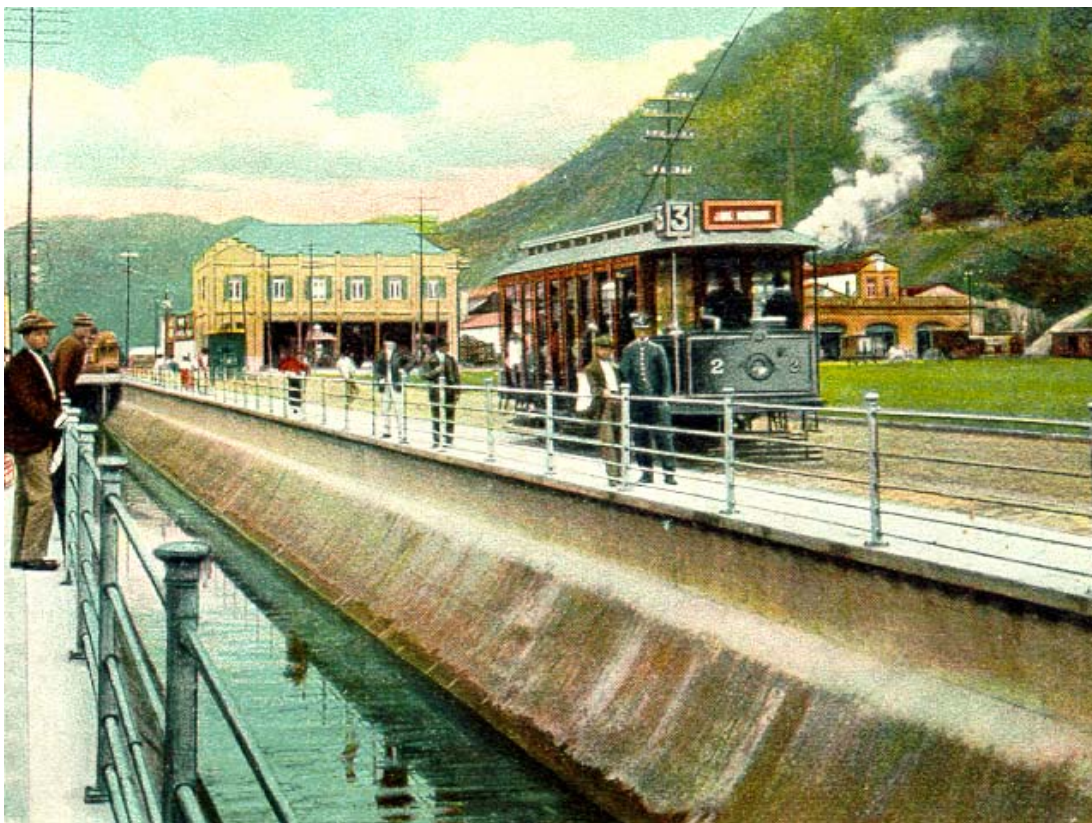


Figura 29 – Construção dos canais, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

Nesse ponto a Planta de Santos proposta por Saturnino de Brito, pela estruturação do sistema viário através das avenidas dos canais de drenagem e da avenida do Saneamento⁵⁷ que cortavam diagonalmente a malha ortogonal, guarda uma relação direta com o projeto do engenheiro francês Pierre-Charles L’Enfant⁵⁸ para a cidade de Washington⁵⁹ (figura 30).

⁵⁷ Hoje avenidas Francisco Glicério e Afonso Pena.

⁵⁸ Cf. HAROUEL, 1990, cap. 2 e 3; Cf. MUNFORD, 1982 cap. 12 a 14.

⁵⁹ Esse plano, de 1791, apresenta um sistema de dois eixos monumentais e artérias radiais, que cruzam em diagonal uma malha ortogonal definindo caminhos, vistas e perspectivas, com uma ênfase formal que caracteriza a avenida “como elemento simbólico na estrutura urbana, a par de seus aspectos funcionais vinculados às exigências de circulação e segurança” (ANDRADE, 1992a, p.64). O mundo, a partir do século XVIII, foi marcado pela expansão cultural francesa, influenciando cidades em todos os continentes, inclusive a capital do então recém nascido Estados Unidos da América do Norte, Washington, cujo projeto foi encarregado ao que soube amalgamar os ideais europeus à necessária funcionalidade americana.

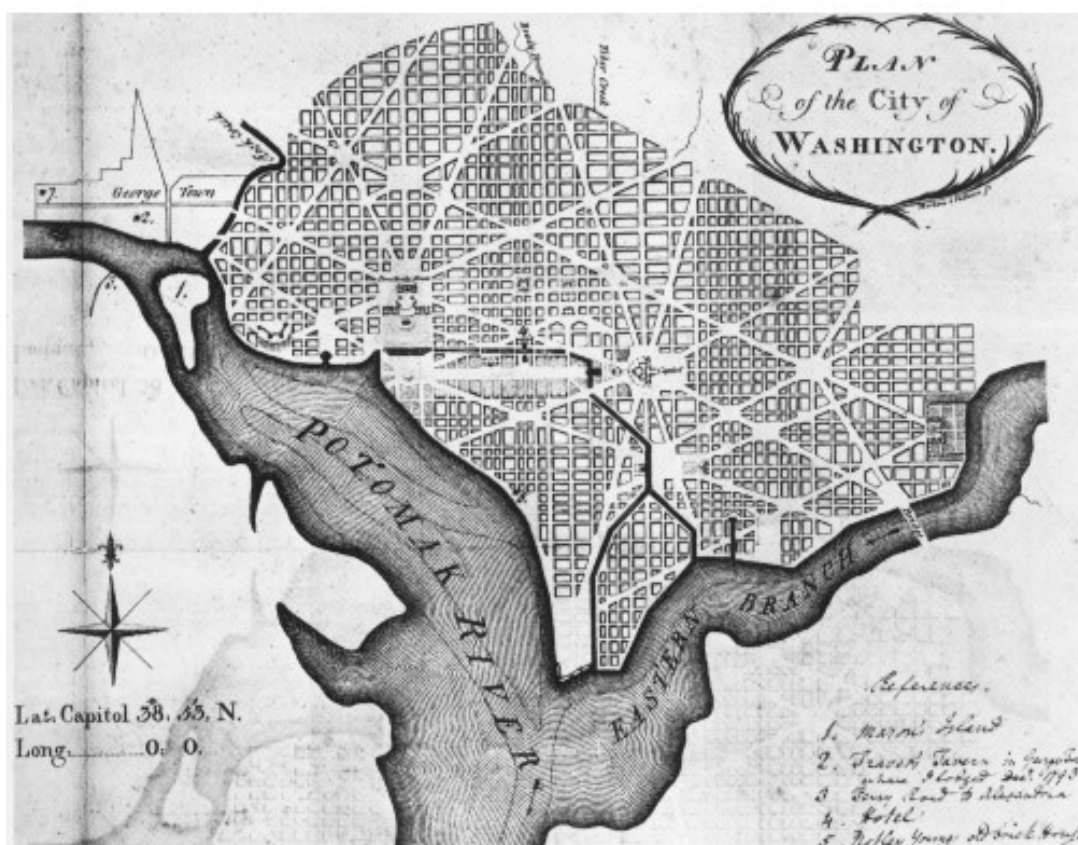


Figura 30 – Planta para Washington.
Fonte: DEL BRENNNA, 1985.

Segundo Andrade, o Plano de L’Enfant, é um exemplo da “interpenetração de princípios oriundos de teorias arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas” (ANDRADE, 1992a, p.65) que vieram moldar o pensamento urbanístico dos séculos XIX e XX. Mudava-se não somente o modo de ver a cidade mas o que se via na cidade, o cenário urbano era construído.

Praticando o desenho ortogonal, Saturnino de Brito usa as avenidas diagonais para estabelecer as ligações entre as partes ainda não ocupadas da cidade, principalmente às vilas distantes, e a parte leste da ilha além de São Vicente. Nesse sentido ganharam destaque as ligações da Vila Mathias, bairro já existente à época, com os demais futuros bairros, o aproveitamento de caminhos tradicionais transformando-os em ruas e avenidas, a criação de outras vias arborizadas como largas avenidas e canais (figura 31), a valorização da orla com um extenso jardim, além de um significativo conjunto de praças e jardins públicos.



Figura 31 – Canais de Santos, primeiras décadas do século XX.

Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

O projeto do sistema de esgotos de águas pluviais de Santos, considerado na época o mais avançado do país, contava com um sistema de rede pluvial, com quatro galerias e nove quilômetros e meio de canais de drenagem superficial que, em 25 de abril de 1912, inaugurava-se já como um forte marco à população santista, devido a pompa e orgulho civil (figuras 32 e 33).

“A cidade amanheceu toda enfeitada naquela quinta-feira. Junto às pontes dos canais havia ornamentos e flores [...] todos se preparavam para assistir ao acontecimento mais importante da história do município [...]

Logo, todo o povo estava nas ruas. Os homens de bengala, casaco, colete e cartola. As mulheres de vestido longo, mangas bufantes e chapéus de pluma.[...] O Presidente do Estado e seu Secretário da Agricultura eram as autoridades mais importantes das festividades [...]” (SABESP, 1986, p.4).



**Figuras 32 e 33 – Canais de Santos, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.**

A Planta de Santos era utilizada pela Comissão de Saneamento como base para a execução e ampliação dessa rede de esgotos, fixando marcos nos terrenos onde seriam abertas as vias de acordo com o projeto. Essa proposta, com a intenção de arruamentos futuros, não ficou livre da polêmica⁶⁰.

Essa polêmica envolveu pelo menos dois pontos principais: as relações que se estabeleciam entre o poder público municipal e os proprietários de terras urbanas e a disputa pela competência jurídica para cuidar do desenvolvimento da cidade⁶¹; e as filiações a determinados conceitos urbanísticos numa disputa pelo novo campo de trabalho profissional, envolvendo arquitetos e engenheiros⁶².

Seu projeto encontrou oposição da Câmara Municipal pois, segundo Saturnino, feria interesses locais de proprietários de terras e ia contra o posicionamento de Francisco da Silva Teles, tido por Saturnino como “jovem e inexperiente” engenheiro da municipalidade, que defendia traçado mais sinuoso para as ruas “conforme leituras apressadas que fizera de assunto novo na época e que só poderia ser bem solucionado com maior lastro de senso prático” (BRITO, 1944b).

Uma das conseqüências desse desencontro de posições foi a aprovação de arruamentos fora do plano originalmente apresentado em 1910. Sabendo desse andamento através de Miguel Presgrave, que o substituíra na Comissão de Saneamento, Saturnino se manifestou em ofício à Câmara datado de 26/04/1913. A resposta da Câmara foi a réplica através do Parecer 288, de 31/12/1913. Saturnino passou então a publicar artigos pela Seção Livre do “Estado de São Paulo” a partir de fevereiro de 1914, custeado pelo Governo do Estado.

O parecer do consultor jurídico municipal defendia a “autonomia municipal” sobre o tema e o jornal “A Tribuna”, chamado por Saturnino como o “órgão oficial” da Câmara, iniciou, segundo ele, uma verdadeira campanha jornalística unindo os interesses dos vereadores e de Silva Teles. Essa situação gerou um extenso debate com Saturnino encaminhando artigos de Recife e envolvendo outros órgãos de imprensa, como o jornal “Cidade de Santos”, tido como “jornal da

⁶⁰ Saturnino classifica como um “livro de polêmica” seu “Urbanismo - A Planta de Santos” (BRITO, 1944b). Nele retrata o debate ocorrido, principalmente no ano de 1914, em torno da aprovação da Planta de Santos.

⁶¹ Sobre o assunto verificar BRITO, 1944b e SOUZA, 1914.

⁶² Sobre o assunto verificar NUNES, 2001a.

oposição local”. A disputa chegou ao ponto de Saturnino pedir demissão da Comissão, acompanhado de Presgrave e Egídio Martins, no que foi negado.

Saturnino entendia que o Governo do Estado tinha “o direito e o dever de intervir e de obrigar a Câmara de Santos a respeitar o plano geral” organizado por ele e que a legislação deveria ser “modificada de modo a garantir a execução”. (BRITO, 1944b, p.25).

Estabeleceu-se então um conflito entre os poderes municipal e estadual. Saturnino pretendia que o Governo do Estado se recusasse a “fazer instalações de águas e esgotos nos prédios edificadas em ruas abertas fora do plano geral” (BRITO, 1944b, p.26).

Contra a posição da municipalidade, que defendia a autonomia municipal, entendia Saturnino que o município não tinha essa competência pois os poderes locais, quando eleitos, estavam “escravizados aos interesses eleitorais e pessoais” (BRITO, 1944b, p.27). Santos, que então possuía apenas um pequeno Passeio Público, deveria ter também uma “Avenida-Parque da Barra”, prevista por Saturnino de Brito.



Figura 34 – Jardins na praia de Santos, primeiras décadas do século XX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Essa área, no projeto de Brito, dispunha de jardins, equipamentos para atividades sociais e campos esportivos e corresponde hoje aos jardins da praia de Santos (figura 34). Foi objeto de uma longa disputa entre particulares, que pretendiam seu aforamento, e o poder público municipal, que a considerava de há muito como logradouro público. A resposta da municipalidade a essa constante disputa foi a solicitação, em 06 de julho de 1918, de aforamento de toda a faixa “lindeira” à Praia da Barra ao município através de requerimento ao Ministério da Fazenda instruído por plantas e memoriais justificativos. Não obstante todo esse trabalho, prosseguia a batalha entre o poder público e os particulares.

O desejo dos loteadores, de criar lotes entre a avenida já existente, ainda que de areia, e a faixa da praia, onde a vegetação rasteira dominava o local, baseava-se no argumento que não existiam os melhoramentos que caracterizassem a efetiva urbanização da área. A sociedade santista protestou contra essa intenção através da Câmara Municipal, entrando no debate visando à manutenção coletiva desse espaço que estava presente na construção de um importante referencial urbano: a paisagem marítima e os jardins da orla⁶³ (figura 35).



Figura 35 – Vista panorâmica dos jardins da orla de Santos, meados do século XX.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁶³ Na década de 30 a Prefeitura iniciou a urbanização da área entre a avenida e a praia, para o trecho entre os canais 2 e 3, onde existiam os hotéis mais importantes.

CAPÍTULO 3. POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO:

Configuraram processo de democratização do patrimônio os questionamentos sobre a participação direta da população nas decisões promulgadas pelos órgãos públicos preservacionistas e sobre a representatividade dos bens culturais selecionados como patrimônio de uma sociedade.

Este processo tem instituído muitas mudanças teóricas e práticas no campo da preservação. O próprio conceito de patrimônio, conceituado às ações de preservação de bens representativos de uma sociedade, passa, segundo Cíntia Nigro Rodrigues, “antes associado a terminologias como histórico, artístico, arquitetônico, para outras como cultural e ambiental”, denotando sua compreensão em relação a um leque maior de elementos atuantes na vida social (RODRIGUES, 2001, p.02).

A preservação pode ser vista como uma forma de intervenção, tanto pelo seu caráter normativo, priorizando considerar suas formas jurídico-administrativas que impõe restrições às mudanças no uso e ocupação dos bens preservados e seus entornos, como simbólico, ponderando a consagração oficial que transforma alguns bens culturais em bens patrimoniais, conferindo efeito de diferenciação social que, segundo Antônio Augusto Arantes:

“A preservação do patrimônio cultural é, antes, prática social que acrescenta novos bens, valores e processos culturais à experiência da comunidade envolvida. Nesse sentido ela é sempre uma forma de intervenção” (ARANTES, 1987, p.48).

Assim, a produção social do espaço urbano se realiza a partir de conflitos e alianças permanentes, levando às análises de processos a atuação do agente estatal, quanto às interpelações com o próprio Estado, já que o espaço urbano tem sido marcado pelas intervenções e normatizações do poder público local.

Já as representações sociais, como aponta Iná Elias de Castro, constituem mediações fundamentais ao conhecimento da sociedade e do espaço, “por meio da articulação dos objetos materiais e de seus conteúdos simbólicos” (CASTRO, 1997, p.168). Que, por sua vez, não se realizam a partir de processos objetivos exteriores aos grupos sociais e à sociedade, estruturando-se por mediações entre os sujeitos e os objetos, proporcionando uma análise sistêmica da realidade, remetendo novamente ao patrimônio (RODRIGUES, 2001, p.10).

Segundo Roger Chartier, a análise das representações sociais supõe que estas sejam sempre apreendidas como um campo de lutas e concorrências, cujos desafios se enunciam em termos de poder e dominação. As representações são sempre determinadas por interesses de grupo, compreendendo discursos e práticas diferenciadas (CHARTIER, 1990, p.18).

A síntese das mobilizações sociais em favor da preservação dos canais de drenagem da cidade de Santos aponta para o surgimento e estruturação dessas mobilizações num universo de disputas de poder, já que contesta, justamente, uma hierarquia instituída e os usos de uma determinada parcela do espaço urbano, com base na apropriação de um grupo social sobre esse mesmo espaço.

3.1. Patrimônio e Tombamento: Aspectos legais e conceituais.

Os conceitos de patrimônio e território constituem referências geradoras de controle ideológico e político. Além disso, ambos inscrevem o tecido social dentro da continuidade histórica, concebendo-se, portanto, como fenômenos culturais. Talvez, uma das características comuns mais importantes é que os dois só podem existir a partir de uma apropriação coletiva que lhes atribui significações e que é expressa numa base espacial (RODRIGUES, 2001, loc. cit.).

Desse modo, tanto no caso do patrimônio como do território, existe um processo no qual um grupo se apropria de um território ou de um patrimônio, não somente para imprimir-lhe valorizações, mas para se identificar como sujeitos políticos.

Néstor García Canclini afirma que a questão dos usos sociais do patrimônio sucinta novos meios de abordar a complexa problemática preservacionista, compreendendo-os como produtos de cultura, diferentemente incorporados, interpretados e vivenciados, simbólica e pragmaticamente, assim como os territórios (CANCLINI, 1994, p.103).

A reivindicação de participação nas políticas preservacionistas e o questionamento da representatividade dos bens culturais considerados significativos de uma sociedade deram luz ao que denomina-se processo de democratização do patrimônio (RODRIGUES, 2001, p.15). Este processo vem ensejando mudanças nos modos de pensar e gerir o patrimônio, impulsionado pelo seu importante papel na reconstrução das memórias de grupos sociais, pela defesa da natureza a partir de um comprometimento com as gerações futuras, além da instituição de um patrimônio comum e sua inserção como mercadoria cultural atraída pela indústria turística.

Tendo a noção de patrimônio se fortificado no século XIX, durante a consolidação das grandes nações européias, serviu para legitimar a possibilidade da posse pública de bens culturais que passaram a ser assegurados pelo Estado, em

nome da coletividade, aliando-se o patrimônio à memória histórica, no intuito de fabricação de um passado gerador da construção da chamada identidade nacional. Com o papel de reforçar o ente nacional a partir de sua função pedagógica, passa a ser confundido com a própria história.

Estabelecido o patrimônio como valor inquestionável, só os especialistas passam a alcançar competência para lidar com as questões de preservação e seu zelo, estabelecendo assim as primeiras instituições oficiais de preservação do patrimônio histórico, artístico, arquitetônico e cultural em vários países do mundo ocidental, inclusive Brasil (CANCLINI, 1997, p.160).

Nestes países e em outros onde a gestão do patrimônio é totalmente pública, funciona uma administração cultural autônoma que, por herança dos ideais do Iluminismo, vem mantendo um modelo de intervenção de cima para baixo que delega aos técnicos a eleição dos bens que merecem ser preservados, assim como das formas de intervenção. Esta mesma administração se responsabiliza pela manutenção dos bens declarados como patrimônio cultural, sempre em favor de um bem geral superior, e por garantir a sua fruição pública e universal, mesmo que seja, na realidade, com muitas restrições. Como decorrência desse modelo ilustrado tradicional, denominado por Josep Ballart, a política preservacionista acabou por revestir os bens patrimoniais com naturalidade, prestígio, sacralidade e consenso (BALLART, 1997, p.115).

A partir da década de 60, surgiram inúmeros questionamentos e reavaliações dos conceitos e práticas no campo preservacionista, intensificando em meados da década de 70, configurando um processo que se estende aos dias atuais, denominado processo de democratização do patrimônio, desenvolvido a partir de elementos trazidos para junto dos debates e práticas.

O surgimento destas contestações advém do grande distanciamento entre as instituições de preservação e os sujeitos sociais, devido a não participação direta e efetiva da população e a própria representação destes patrimônios à cultura da sociedade (RODRIGUES, 2001, p.19). E, a partir desses questionamentos, muitas mudanças se instituíram, apontando de maneira genérica para a ampliação

progressiva desse campo do patrimônio em três diferentes formas: a tipológica, a cronológica e a geográfica.

“[...] em primeiro lugar, há nas políticas preservacionistas uma tendência crescente de se instituir bens cada vez mais diversificados como patrimônio, conformando sua ampliação tipológica. Às obras arquitetônicas ancestrais, religiosas, se somam, por exemplo, nas obras da chamada arquitetura menor ou popular[...] em segundo lugar, há nas políticas preservacionistas uma tendência crescente de se assinalar como patrimônio bens referentes a diversos períodos históricos, conformando sua ampliação cronológica [...] em terceiro lugar, há nas políticas preservacionistas uma tendência crescente de se discutir sobre a ambiência do bem tombado; de se instituir como patrimônio, não apenas edifícios isolados, mas conjuntos edificadas, bairros, vilarejos, cidades, sítios arqueológicos e naturais, conformando sua ampliação geográfica” (RODRIGUES, 2001, loc. cit.).

No que concerne às práticas preservacionistas ocidentais, verifica-se essa seletividade a partir de noções de monumento, centro histórico e território. Tendo a consagração da idéia de monumento no século XIX apoiado sobre a história e a obra de arte, ao qual se sobressai visualmente em um conjunto e que suporta também uma memória celebrativa, na maioria das vezes, associada à glória dos conquistadores e poderosos, estando ligada a um poder de perpetuação e de durabilidade (LE GOFF, 1994, p. 536).

É sobre os monumentos que se canalizam os primeiros esforços em favor da preservação do patrimônio cultural. A Carta de Atenas⁶⁴, de 1933, seguindo preceitos urbanísticos modernos, institui o primeiro documento significativo que destaca a necessidade de se salvar os monumentos de sua destruição. Elaborada no “entre guerras”, apresenta um conceito de patrimônio extremamente restrito e seletivo, tornando o paradigma da preservação o monumento excepcional. Neste contexto, o caráter monumentalista perdura como hegemônico até a disseminação das renovações urbanas no pós-Segunda Guerra Mundial, surgindo a noção de preservação dos centros históricos das cidades (RODRIGUES, 2001, p.22).

⁶⁴ Documento final do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna realizado em novembro de 1933. Cópia na íntegra desse documento, numa versão elaborada por Le Corbusier e traduzida para o português, pode ser encontrada no site do IPHAN.

Com a amplificação nas ações de preservação de centros históricos, sobretudo a partir dos anos 60, a escala de intervenção passa para além do monumento e o patrimônio começa a ser mais amplamente discutido, fortalecendo as preocupações preservacionistas à propostas urbanísticas, aumentando o aparato legal e social de ação sobre o espaço e o território urbano.

A emergência desse ideário territorial pressupõe uma incorporação nas práticas de preservação das redes de sentido e valores criadas a partir das vivências sociais dos bens patrimoniais, adequando nas representações simbólicas, condições de existência e vida dos atores sociais, tendo como essência a dimensão espacial das estratégias sociais. Considerando a ampliação dos limites das intervenções do patrimônio no espaço urbano, partindo do bem isolado, como monumento, para os conjuntos de imóveis circunscritos à área dos centros históricos, chegando-se a uma escala bem mais ampla e diversa como território urbano, observa-se que nas últimas décadas, aliada à ampliação tipológica e cronológica dos bens patrimoniais, essa ampliação geográfica segue acompanhada também, pelo crescimento exponencial de seu público⁶⁵, sendo possível afirmar que o seu acesso, antes controlado pelo poder público estatal, se democratiza.

Um dos elementos importantes que permeia o processo de democratização do patrimônio é a forte aproximação do conceito de memória social, como fenômeno social, sendo analisada a partir da realidade interpessoal das instituições sociais que intervêm decisivamente nas lembranças das pessoas (HALBWACHS, 1990) com o de patrimônio, orientando sua compreensão a partir de um leque maior de elementos atuantes na produção cultural.

A aproximação dos conceitos de patrimônio e memória social permitiu evidenciar o universo das práticas preservacionistas como um campo extremamente conflituoso que envolve simultaneamente um poder de aproximação e um poder de transmissão, impulsionando o surgimento de reivindicações civis em favor da preservação do patrimônio, que passa a ser vista como um direito social. Segundo Jacques Le Goff, a memória coletiva sempre se constituiu como uma forma

⁶⁵ Cf. CHOAY, 1996, p.12 apud RODRIGUES, 2001, p.23).

importante na luta de forças sociais pelo poder; ela é um instrumento e um objeto de poder (LE GOFF, 1994, p. 476).

A ética de responsabilidade entre gerações, baseada numa solidariedade planetária também contribuiu para o advento da categoria de Patrimônio Comum da Humanidade, levando a pensar a valorização de certos bens culturais e naturais condizentes a todos os seres da Terra, vistos como heranças transmissíveis entre gerações, por intermédio das quais somente o coletivo se tornaria seu proprietário, consolidando assim, uma riqueza comum, ajudando a compreensão do patrimônio como um direito social. Este conceito de patrimônio se firmou num sistema de cooperação internacional durante a Convenção Geral da UNESCO⁶⁶.

O processo de democratização do patrimônio vem contribuindo substancialmente para que muitos grupos sociais se estruturam e defendam a preservação de bens culturais. O surgimento de debates conjuntos, envolvendo a memória social, revela de modo genérico, referências que contribuem diferentemente na estruturação desses grupos preservacionistas, como urgência de salvaguarda; retorno ao passado; refugio identitário e legitimidade cultural.

A primeira referência: a urgência de salvaguarda, diz respeito a disseminação de um tipo de consciência patrimonial, que parece atingir a todos, como uma espécie de “culto popular”, em função da ameaça de desaparecimento, esquecimento, ou indiferença a bens culturais e naturais. Esse ideário também estimula o patrimônio a se transformar num instrumento que, diante da notoriedade de seu caráter seletivo, procura-se recompensar as culturas esquecidas com a eleição de alguns de seus bens remanescentes. Entretanto, tais práticas compensatórias, não conduzem necessariamente à compreensão do patrimônio como algo que traz implícito o potencial crítico e de transformação social da cultura (MENESES, 2000, p.39).

A segunda: o retorno ao passado, inspira a discussão sobre a necessidade de se assegurar a continuidade histórica de uma sociedade ou

⁶⁶ A “Convenção sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural” foi realizada em Paris, durante a “Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura”, em 16 de novembro de 1972.

coletividade, respondendo às excessivas transformações e diluições da vida urbana. Surgindo assim uma forte tendência de retirar os objetos de sua contemporaneidade para colocá-los num passado vivido com extrema nostalgia. Muitas vezes, a abordagem da problemática da preservação do patrimônio aparece inserida dentro de um campo que distancia a compreensão da inserção dos bens culturais na esfera das vivências sociais e mesmos dos processos sociais que os geraram (FORTUNA, 1997, p. 235).

A terceira: refúgio identitário envolve a questão da identidade diante do multiculturalismo contemporâneo. O discurso ético do igual respeito repercute por meio do patrimônio. Segundo Maria Cecília Londres Fonseca, o patrimônio começa a ser visualizado como um campo para a afirmação dessas novas identidades coletivas, que se servem dos bens culturais como referências materiais e simbólicas para expressar as diferenças e, a partir das noções de direitos que envolvem as reivindicações pela identidade, se firma a idéia de “inventário de diferenças” (FONSECA, 1996, p.158).

Segundo Otília Arantes, esse “inventário de diferenças”, pode se firmar, forjando identidades meramente simbólicas, construídas sem referências sociais objetivas e viabilizadas por intermédio das políticas compensatórias, que possibilitam a inclusão dos excluídos social e economicamente, pelo âmbito da cultura (ARANTES, 1998, p.152 e 188).

“Tudo é passível de associações simbólicas, possui referências a práticas e tradições locais – valores esquecidos e reativados por essa nova voga cultural, que parece querer a todo custo devolver aos cidadãos cada vez mais diminuídos nos seus direitos, materialmente aviltados e socialmente divididos, sua ‘identidade’ (ou algo similar que o console de um esbulho cotidiano), mediante o reconhecimento de suas diferenças ‘imateriais’” (ARANTES, 1998, p.152).

A associação do patrimônio com a questão da identidade sempre foi muito forte. Num primeiro momento, serviu para afirmação dos Estados-Nações, com a produção de símbolos de nacionalidade expressos via patrimônio. Mais recentemente, a questão passa a ser abordada diante da intensa urbanização e

migração populacional, tornando-se mais complexa a procura da afirmação das comunidades locais (RODRIGUES, 2001, p.36).

A quarta referência do patrimônio: legitimidade cultural provém do alargamento dos denominadores potenciais, que implica em que os indivíduos que se relacionam diretamente com um bem cultural, passem a ter a legitimidade de transforma-lo em seu patrimônio, legitimando o repasse da responsabilidade de sua preservação e proteção para a sociedade, transformando-o em direito público subjetivo.

“O reconhecimento pelo Estado do valor de determinado bem não se resume em unicamente, estabelecer o poder do Estado de agir na tutela deste bem. Instituída pelo processo legal a tutela, esta cria para o cidadão, automaticamente, um direito público subjetivo de ver protegido o bem que constituiu o patrimônio histórico e artístico nacional. Ao indivíduo, embora não titular de domínio do patrimônio, é deferido o interesse de sua defesa” (CASTRO, 1998, p.69).

A significativa importância de bens patrimoniais e dos debates preservacionistas faz com que no Brasil apareçam diversas mobilizações sociais em favor da preservação de bens culturais. O tombamento, que constitui uma das principais formas legais de garantir a preservação do patrimônio cultural, se tornou-se assim objeto de reivindicações. Embora não ter sido formulado inicialmente como um direito a ser adquirido, este surge, como um extremo recurso a fim de garantir a manutenção de marcos e referenciais urbanos.

Caracterizado como instrumento que protege legalmente os bens considerados como patrimônio no Brasil, que compreende um ato administrativo que, por lei de 1937⁶⁷, o tombamento só pode ser aplicado por órgãos específicos do Poder Executivo.

O termo “tombamento” está relacionado à inscrição de bens culturais materiais, móveis e imóveis, considerados significativos de uma sociedade no

⁶⁷ Decreto Lei nº 25 de 30 de Novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

chamado Livro do Tombo⁶⁸ e, a partir deste registro e da abertura de um estudo de tombamento⁶⁹, a guarda de proteção desses bens culturais fica a cargo do Estado, ao qual compete impedir a destruição, descaracterização e mutilação dos mesmos, sem a alteração de sua propriedade, sendo acarretado à infração destas normas responsabilização criminal.

No caso de bens imóveis, a área localizada no entorno do bem tombado, denominada área envoltória, também fica sobre proteção legal e, compete ao órgão que efetuou o tombamento estabelecer os limites e as diretrizes para as intervenções nessa área. Portanto, quaisquer possíveis intervenções a serem realizadas nesse entorno precisam ser submetidas à aprovação prévia do órgão responsável, a fim de preservar a visibilidade e ambiência do bem tombado⁷⁰.

Segundo a jurista Sônia Rabello de Castro, a Constituição assegura o direito de propriedade, mas nem sempre a forma absoluta de seu exercício. Isso porque, a propriedade nasce obrigatoriamente condicionada a sua função social. Sendo assim, os proprietários de bens tombados, bem como dos imóveis vizinhos, devem acatar as limitações administrativas relativas ao uso e gozo de sua propriedade em função de um interesse público de proteção do patrimônio cultural (CASTRO, 1991, p.11-12 e 138).

Antes de ser promulgado a determinação de um tombamento é preciso que se instrua um processo nos órgãos preservacionistas responsáveis, a pedido de qualquer cidadão, onde deve constar toda uma documentação e argumentação que justifique que o bem em questão é objeto de um interesse social maior. Depois de um estudo pormenorizado, realizado pela equipe técnica do órgão, tal processo é

⁶⁸ No Brasil, a nível federal, os bens tombados podem ser registrados em um dos quatro diferentes Livros de Tombo: 1) Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; 2) Livro do Tombo Histórico; 3) Livro do Tombo das Belas Artes; 4) Livro do Tombo das Artes Aplicadas.

⁶⁹ A decisão de abertura de um estudo de tombamento já protege legalmente o bem cultural. Este tombamento provisório, no âmbito federal, ocorre a partir de uma notificação oficial ao proprietário do bem. No Estado de São Paulo, no âmbito estadual, o tombamento provisório é aprovado automaticamente com a abertura do processo de estudo de tombamento do bem cultural.

⁷⁰ Diferentemente do âmbito de preservação federal que define caso a caso as restrições sobre os prédios vizinhos aos bens tombados, no Estado de São Paulo, conforme Decreto nº 13.426, de 16/03/79 – arts. 137 e 138 – foi definido que essa área envoltória abrange um raio de 300 metros em torno do bem tombado.

submetido à aprovação de um Conselho⁷¹, para então ser homologado pela autoridade competente.

“A instrução do processo de tombamento torna-se de grande importância para não só subsidiar sua decisão, como também para informar quanto a aspectos fundamentais do tombamento, isto é, precisar seu objeto, determinar sua característica e sua expressão quanto bem de valor cultural do país” (CASTRO, 1991, p.55).

Com a falta de incentivos fiscais e a não concepção da política de preservação do patrimônio como prioritária, ficam prejudicados a efetivação dos serviços que acompanham a instância jurídica do tombamento; a conservação, o restauro e a sua fiscalização, dependendo dos órgãos de preservação de outras instâncias administrativas, judiciárias e policiais para atuar contra danos ao patrimônio público.

Em geral, a atuação da sociedade civil está limitada à solicitação de abertura de processo de estudo de tombamento e à divulgação de sua luta junto aos meios de comunicação e fóruns públicos, visando o esclarecimento da opinião pública como importante instrumento de pressão política e, embora envolvam diálogos, debates e atuação conjunta entre técnicos e comunidade, a maioria das decisões fica a cargo da avaliação do órgão competente.

⁷¹ O IPHAN, por exemplo, conta com um Conselho Consultivo, ao qual cabe avaliar apenas questões relativas aos tombamentos, enquanto o CONDEPHAAT conta com um Conselho Deliberativo, que tem atribuição de liberar todas as questões do órgão.

3.2. Órgãos de Preservação: IPHAN, CONDEPHAAT e CONDEPASA.

As representações sociais, como visto anteriormente, não se configuram como um conceito revelador de absolutos. Sendo assim, sua análise supõe que elas sejam examinadas a partir de sua pluralidade, já que são produzidas por diferentes grupos sociais, no intuito de ordenar a percepção e avaliação da estrutura social e espacial expressas nas suas práticas.

Deve-se considerar o patrimônio como vetor privilegiado para a análise da valorização do espaço urbano, até porque a preservação, embora incida sobre coisas, almeja assegurar os valores expressos a partir delas. Ulpiano Bezerra de Meneses lembra que os bens culturais não comportam valores.

“Como o valor não é imanente aos bens, não deriva deles automaticamente, não faz parte intrínseca dessas coisas, produtos e práticas, mas é instituído pelos homens em sociedade, segundo as mais variadas matrizes e contingências sociais, se quisermos entender o universo do patrimônio cultural é preciso entender, antes de mais nada, as raízes do valor na sociedade” (MENESES, 2000, p.31).

Um aspecto extremamente relevante na análise do conjunto de mobilizações sociais em favor de tombamentos, refere-se ao debate relativo ao uso e à apropriação do patrimônio urbano e, a transformação desses territórios urbanos em bens patrimoniais exemplifica parte dos novos desafios, que se impõem a uma prática antes circunscrita ao plano meramente material do patrimônio (RODRIGUES, 2001, p.218). Instrumentos de preservação, como o tombamento, criados com o intuito de assegurar a integridade física de bens culturais, passam a ser utilizados para garantir a manutenção de seus usos.

O processo de apropriação de um território ou de um bem cultural está relacionado com a expressão de identidades e territorialidades. Aponta-se para o aspecto mais significativo das mobilizações o caráter reativo, como postura defensiva

diante da iminência de transformação em seus espaços de vivência e uso. Essa transformação se relaciona com a possibilidade de destruição de parte ou totalidade dessas áreas ou mesmo condiz à sentida mudança nos seus usos, se opondo mais diretamente á projetos de intervenção urbana conduzidos pelo poder público.

Dessa forma, o tombamento é almejado com a finalidade de legitimar judicialmente e socialmente a preservação de espaços que viabilizam o localizar-se e o pertencer desses grupos, sendo o aspecto normativo, algo extremamente decisivo para o surgimento dessas reivindicações, tornando fundamental o papel do Ministério Público⁷² nas intervenções via medidas legais (RODRIGUES, 2001, p. 224).

Atualmente, o órgão público ao qual compete a tarefa de instituir o patrimônio cultural brasileiro é o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Órgão federal de preservação, foi criado oficialmente em 1937, como Serviço do patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN⁷³, no período do Estado Novo, formulado a partir de debates intelectuais da vanguarda brasileira que visava o registro de práticas culturais e a construção de uma nacionalidade (RODRIGUES, 2001, p.49).

O aparecimento do SPHAN foi concomitante á criação de outras instituições culturais, respondendo ao processo de ampliação institucional da base social do poder político, por meio do qual se procurou desenvolver um projeto de integração nacional.

O órgão estadual de preservação, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT - foi criado em 1968⁷⁴, com objetivo de aliviar a sobrecarga do

⁷² A Constituição Federal de 1988, no artigo 127, destinou ao Ministério Público o caráter de instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

⁷³ Em 1936, o presidente Getúlio Vargas instituiu, em caráter experimental, o Serviço do patrimônio Artístico Nacional – SPAN. Depois de sua criação oficial, em 1937, como SPHAN, o órgão federal teve seu nome alterado inúmeras vezes: DPHAN, em 1946; IPHAN, em 1970; SPHAN/Fundação Pró-Memória, em 1979; Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural – IBPC em 1990; e, novamente IPHAN, em 1994.

⁷⁴ Na verdade, o órgão estadual de preservação foi criado em 1967 como Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAT. Em 1968, pela Lei estadual nº 10.247, o Conselho adquire também a guarda do patrimônio arqueológico estadual, alterando seu nome para Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT.

IPHAN, nas atribuições de proteção dos bens culturais de todo território nacional. No início as linhas de atuação do CONDEPHAAT seguiram os moldes do IPHAN, mantendo os tombamentos baseados nos critérios de historicidade do bem cultural, no que os concerne como registro da arquitetura brasileira. A valorização de critérios arquitetônicos dos bens culturais foi acompanhada pela hegemonia numérica de arquitetos no Conselho⁷⁵ e na equipe técnica.

Segundo Cíntia Nigro Rodrigues, foi o episódio de demolição em série dos casarões da avenida Paulista, em São Paulo, no ano de 1982, depois de anunciada a intenção de tombá-los, que gerou mudanças internas profundas neste Conselho.

“A destruição dos casarões numa região muito valorizada da cidade evidenciou a afronta que o instrumento de tombamento denotava aos proprietários de imóveis e ao mercado imobiliário de maneira geral. Com o grande alarde público feito e a tamanha repercussão na imprensa, cresceu o envolvimento da opinião pública como problemática preservacionista.” (RODRIGUES, 2001, p.62).

A partir de então, o CONDEPHAAT passou por reavaliações internas e procurou encaminhar uma política de aproximação entre o Conselho e a sociedade civil. A relativa abertura do órgão conduziu a uma respeitabilidade maior do mesmo e da prática protecionista. Aos poucos, o tombamento de imóveis urbanos e áreas naturais se confirmou como uma importante reivindicação social, multiplicando-se os encaminhamentos de processos de tombamentos de imóveis e áreas em todo o Estado (RODRIGUES, 2001, loc. cit.).

Em abril de 1985, a Prefeitura Municipal de Santos cria o Conselho de Proteção e Conservação do Patrimônio Público, instituído como Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos – CONDEPASA, em julho de 1989. Vinculado a Secretaria da Cultura do Município, o Conselho é secretariado por dois funcionários municipais e, o exercício das funções de seus membros é gratuito e considerado relevante para o Município.

⁷⁵ Houve uma variação de seus membros ao longo dos anos, sendo hoje composto por 25 Conselheiros. Possui também representantes do Consema, CNBB, das Secretarias do Estado – Agricultura e Abastecimento; Cultura, Ciência e Tecnologia; Esporte e Turismo; da Secretaria do Estado da Cultura; e das universidades Unicamp e Unesp.

A cada biênio a Prefeitura Municipal abre inscrição a todos os órgãos ou entidades da área cultural, interessadas em integrar o Conselho, cabendo a ele mesmo avaliar as inscrições através da análise dos respectivos currículos. Composto normalmente por membros indicados pela Secretaria da Cultura, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria do Planejamento, Secretaria de Educação, Secretaria de Turismo, Secretaria de Assuntos Jurídicos, Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural – Regional de São Paulo, CONDEPHAAT e representantes de Universidades. Dirigido por um Presidente eleito pelos seus membros e nomeado pelo Prefeito Municipal, o Conselho tem um corpo de Assessores de diferentes áreas de conhecimento, com direito a participação das reuniões, mas sem o direito de voto.

O CONDEPASA reúne seus membros mensalmente ou em caráter extraordinário, de acordo com as necessidades de serviço, por convocação de seu Presidente, do Prefeito Municipal ou de dois terços dos Conselheiros.

Tendo como competência definir a política municipal de defesa e proteção do patrimônio cultural e natural, compreendendo o histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico, arquivístico, antropológico, e genético do Município; deliberar sobre o tombamento de bens móveis e imóveis; definir a área de entorno do tombamento; promover a estratégia de fiscalização e opinar sobre planos, projetos e propostas de qualquer espécie referentes à preservação de bens culturais e naturais.

O Conselho tem ainda, como fortalecimento de suas decisões o Órgão Técnico de Apoio – O.T.A., também criado pela Prefeitura Municipal, constituído por um Conselheiro – Coordenador e técnicos especialistas nas áreas da ciência, das artes e da tecnologia, ao qual, tem como função viabilizar as decisões do Conselho; localizar e identificar os bens de interesse cultural, natural, artístico, histórico e arquitetônico do Município; fiscalizar e supervisionar todos os serviços necessários à conservação e restauração de bens culturais do Município; propor ao Conselho normas para regulamentação de áreas envoltórias; e elaborar projetos de pesquisa, conservação, restauração e/ou revitalização.

CAPÍTULO 4. O PROCESSO DE TOMBAMENTO DOS CANAIS DE SANTOS:

Se os canais de drenagem ofereceram as bases para a ocupação das áreas alagadiças, a oficialização das ruas e seus respectivos calçamentos, a abertura das valas, embora muitas a céu aberto, e a extensão dos meios de transporte com as facilidades oferecidas fizeram o restante, para que a cidade pudesse ocupar toda a porção antes imprópria à moradia.

A cidade de Santos desdobrou-se em amplo progresso até por volta dos anos 20, quando sua população estimada era de 100.000 habitantes, passando então a ocupar a vasta área de planície que se estendia dos morros até a orla praiana (figura 36), com ocupação por parte da classe média e proletária nos bairros, e por parte dos mais abastados nas chácaras de veraneio da orla.



Figura 36 – Vista panorâmica dos bairros de Vila Mathias e Gonzaga, primeiras décadas do século XX. Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.

Destacavam-se a implantação da rede de canais de drenagem, a melhoria da circulação urbana, o loteamento de grandes glebas no Gonzaga (figura 37), Boqueirão e José Menino, que formavam as antigas chácaras de veraneio e a própria expansão do centro comercial da cidade, que obrigava os antigos moradores de zonas residenciais a cederem lugar às casas de comércio na parte mais velha de Santos.



**Figura 37 – Vista panorâmica do bairro do Gonzaga, anos 30.
Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.**

Com o desenvolvimento econômico da Baixada Santista, tornara-se difícil a aquisição de terrenos na planície pela classe pobre, em virtude da penetração da classe média em áreas até então nitidamente operárias. Os espaços vazios ficavam muito distantes do centro comercial, havendo expansão na direção de áreas em Guarujá, Cubatão e Praia Grande, provocando mudanças na paisagem da região.

A invasão de áreas ainda desocupadas dos morros e seu desmatamento trouxeram escorregamentos freqüentes, obrigando com o agravamento do problema, a mudança de parte desta população para os mangues de Santos e São Vicente.

A partir de 1953, os habitantes dos morros começaram a se organizar em sociedades de melhoramentos, cujos associados executavam trabalhos de benfeitorias nas vias públicas, transporte de materiais, conservando os trabalhos mais simples sob forma de mutirão e os mais técnicos sob administração da Prefeitura. Neste mesmo ano, Antônio Feliciano, destacando-se na luta pela autonomia de Santos, torna-se, com o retorno das eleições, o primeiro Prefeito eleito.

O Código de Construções, de 1945, promulgado por seu irmão Lincon Feliciano, foi amplamente discutido e reformulado, resultando em nova legislação de zoneamento aprovada pela Câmara em 1955. Destacou-se em sua gestão as obras de embelezamento na avenida da praia (figura 38), tendo como proposta a duplicação desta avenida, provocando polêmicas através da imprensa, sendo realizada mesmo sob controvérsia, sua construção, sacrificando parte dos jardins da orla.



**Figura 38 – Vista panorâmica da avenida da orla da praia, bairro do Gonzaga, anos 50.
Fonte: Postal digitalizado do acervo de Luiz A. P. Nunes.**

Essas obras se estenderam para a Ponta da Praia, mesmo vetor de crescimento da cidade, e, na década de 60, os jardins da orla, que então já se evidenciavam como um parque urbano (EL BANAT & NUNES, 2000b), passaram com os canais a caracterizar o desenho urbano de Santos.

Desde a Comissão do Plano da Cidade já se abria a discussão da cidade para a comunidade. Seu funcionamento se dava através de reuniões que apreciavam estudos parciais do “Plano de Expansão e Melhoramentos da Cidade”, encaminhados por um de seus membros ou pela Seção do Plano da Cidade, além da análise de processos da Câmara Municipal que tinham origem em projetos de lei ou ofícios encaminhados pelo prefeito e vereadores.

Esses estudos e processos eram apreciados preliminarmente na reunião plenária da Comissão do Plano da Cidade e em seguida encaminhados, em função da matéria a ser apreciada, a uma ou mais sub-comissões para análise e, afinal, ser aprovado, ou não, o parecer em outra reunião plenária.

Qualquer membro da Comissão poderia requisitar o processo ou relatório para estudo. A aprovação se dava, normalmente, por maioria de votos dos membros e eventualmente com recomendações ou restrições de um ou mais integrantes da Comissão.

Essa característica de funcionamento garantiu a discussão de todos os assuntos relacionados ao desenvolvimento urbano de Santos no período em que funcionou a Comissão, especialmente nos anos de 1949 a 1951, envolvendo as diversas instâncias que decidiam sobre o urbano⁷⁶. Essa participação possibilitou a repercussão desses assuntos e até mesmo a reversão de algumas decisões, como é o caso específico do plano de urbanização da Ilha Urubuqueçaba⁷⁷.

As demandas populares, através das Sociedades Amigos de Bairro, por melhorias no transporte coletivo e implantação de escolas, geraram obras no sistema viário que privilegiaram bairros consolidados e sem pavimentação; os trajetos de ônibus, o acesso aos novos bairros, onde se concentrava a população mais

⁷⁶ Entre elas a própria Prefeitura e os Vereadores, a Cia. Docas, que era a responsável pelo porto, a Cia. City, e que ainda era responsável pelo abastecimento de energia, água e gás, além de técnicos representantes de segmentos da sociedade civil, como o Rotary Club e a Associação de Engenheiros.

⁷⁷ Sobre este assunto específico, vide NUNES, 2000.

carente, e a construção de equipamentos públicos numa forma de atendimento clientelista característico de uma postura populista. (NUNES, 2001a, p.183)

Em Santos, na década de 1960, o planejamento se caracterizava pela centralização e pela participação de lideranças de cidadãos de destaque, representantes da elite santista. Ainda não havia qualquer espaço para a participação popular na discussão do futuro da cidade, seja via sindicatos de operários ou entidades de bairro.

Em 1962 foi aprovado o decreto 2.268, de 12 de maio, reforçando a intenção da administração municipal em planejar o crescimento da cidade, criando assim o GEP – Grupo Executivo de Planejamento, que visava a elaboração do Planejamento Municipal e das medidas necessárias à sua aplicação, defesa, coordenação, controle e entrosamento com o Plano Regional; assessorado pelo urbanista Luiz de Anhaia Mello. O órgão exerceu suas atividades até início de 1965 e era subordinado diretamente ao Prefeito Municipal, José Gomes, tendo como principal trabalho a criação de administrações municipais na área continental, sob forma de subPrefeituras.

O golpe de 31 de março de 1964, no nível local, resultou na deposição do prefeito José Gomes que, nessa mesma data, foi substituído pelo Coronel Ridel até a eleição, em 1965, quando Sílvio Fernandes Lopes reassumiu a Prefeitura.

Em sua gestão, Sílvio Fernandes Lopes procurou adequar-se às exigências do processo de desenvolvimento nacional e regional, criando a “Progresso e Desenvolvimento de Santos S.A.” - PRODESAN⁷⁸, empresa de economia mista, dotada de necessária flexibilidade operacional, para patrocinar estudos de planejamento em geral e preparar instrumentos legislativos básicos para o Município, assim como executar obras e serviços municipais, da mesma forma, desenvolver estudos de revisão da legislação existente sobre urbanismo e edificações.

A característica mais marcante desse período é expressa por Flávio Villaça:

⁷⁸O Fundo para o Progresso e Desenvolvimento de Santos, com o objetivo de permitir a aplicação planejada de recursos municipais orçamentários por intermédio da PRODESAN.

“O planejamento urbano seria um processo contínuo do qual o plano diretor constituiria um momento; o processo seria uma atividade multidisciplinar e envolveria uma pesquisa prévia do diagnóstico técnico a que revelaria e fundamentaria os problemas urbanos e seus desdobramentos futuros, cujas soluções seriam objeto de proposições que integram os aspectos econômicos, físicos, sociais e políticos das cidades e cuja execução tocaria a um órgão central coordenador da sua execução e contínuas revisões” (VILAÇA, 1999a, p.187).

Nesse sentido, foi promovida, em 1967, a elaboração do Plano Diretor Físico de Santos e de sua correspondente legislação, incluindo a indicação precisa dos instrumentos e meios para sua implantação e continuidade. (FRANCISCO, 2000, p.186).

Durante as décadas de 60 e 70, surgiu com grande força nas metrópoles brasileiras o instituto dos Planos Diretores. Como demonstrou Flávio Villaça, a grande maioria não produziu efeitos práticos pois não era passível de aplicação devido à sua elaboração desvinculada do processo político.

Esses planos apoiavam-se numa vasta gama de diagnósticos e prognósticos, limitando-se a colocar o debate do futuro das cidades na agenda técnica da época. Apontavam vetores de crescimento das cidades, alternativas para a adequação de densidades habitacionais às infra-estruturas e superestruturas urbanas, como forma de resolver os conflitos urbanos e gerar desenvolvimento.

Mais raramente, como no caso de Santos, abordavam os aspectos de uso e parcelamento do solo e urbanização de glebas em geral, com ênfase à aplicação do zoneamento, além de estabelecer critérios para a ocupação dos morros⁷⁹, já largamente utilizados como opção de moradia para a classe de baixa renda.

Conceitos hoje generalizados, como o equilíbrio do ambiente natural e as questões sociais das cidades, foram pouco ou quase nada considerados pelos planos diretores desse período, predominantemente focalizados na questão das acessibilidades e controle de densidades habitacionais. Especificamente em Santos, a sanção da Lei N° 3.529, de 1968 – Plano Diretor Físico do Município, composto por

⁷⁹ A lei n° 3.533, de 16 de abril de 1968, que ficou conhecida como Lei dos Morros, foi baseada em relatório da empresa contratada para a sua elaboração - a Tecnosolo - que apontava várias diretrizes visando o controle da ocupação e preservação da paisagem natural dos morros, a partir do levantamento das áreas onde já haviam ocorrido deslizamentos, áreas a serem estabilizadas e obras de caráter urgente.

17 capítulos - atrelado à regulamentação de uso do solo, reforçou definitivamente a demarcação dos espaços formais e não-formais na cidade.

No campo político, a centralização administrativa recrudescia. Eleito como Prefeito sucessor de Silvio Fernandes Lopes, Esmeraldo Tarquínio, foi cassado e não tomou posse, e seu vice, Oswaldo Justo, renunciou. Em 1969, Santos foi declarada Área de Segurança Nacional, e perdeu sua autonomia política por mais de quinze anos.

Essa perda de ação do poder Legislativo e de articulação da sociedade civil levou o planejamento a tornar-se cada vez mais técnico, “se isolando na visão centralizadora, tecnocrática que dominava o sistema de planificação e gestão do país como um todo” (ROLNIK, 2001, p. 31). Nesse contexto, ganhou importância a forma como passou ocorrer o processo de decisões sobre a utilização do orçamento relativamente aos problemas urbanos, ainda mais considerando o modelo centralizador de decisão e a postura arcaica dos gestores então nomeados, aliado a uma excessiva, e na maior parte das vezes inócua, legislação “regulamentadora”.

As características principais desse modelo de planejamento, nesse período, foram bem descritas por Nabil Bonduki:

“Sem se preocupar em construir propostas num processo de participação e debate com a sociedade, as intervenções governamentais urbanas no modelo central-desenvolvimentista caracterizam-se pela crença de que o desenvolvimento e o crescimento a qualquer custo seriam sempre positivos e que a centralização de poderes no Estado para intervir sobre a cidade traria soluções adequadas para resolver seus problemas” (BONDUKI, 2000, p.20).

Isso não impediu que, posteriormente, com a criação de instâncias técnicas locais de planejamento, as equipes municipais formulassem propostas de nova legislação, com novas visões do planejamento urbano, gerando as propostas de Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI),

Os PDDIs passaram a ser elaborados por uma equipe técnica mista, constituída desde 1975 pela PRODESAN e pelo Grupo 5 – Arquitetura e

Planejamento – sob orientação dos arquitetos Czaba Deák, Luísa Battaglia e Lenimar Gonçalves Rios, com o auxílio de consultores especiais.

A proposta era implantar na cidade um processo contínuo de planejamento, a partir do conhecimento da realidade, para o enfrentamento dos problemas emergentes através de projetos setoriais.

Por meio da análise dos dados sobre a cidade traçava-se o perfil da estrutura urbana, identificando-se os efeitos do Plano de 1968 e dos fenômenos espontâneos que possuíam forte determinação social, buscando traçar objetivos e metas para o futuro através de quadros prospectivos de referência e propostas de estratégias de ação.

Com a estagnação econômica dos anos 80– pós- crise do petróleo – a mão de obra se torna em grande parte ociosa, gerando graves problemas pelo desemprego e subemprego. Esse fato, aliado à valorização imobiliária nas áreas próximas à orla marítima das ilhas de São Vicente e Santo Amaro, agravou o aumento da ocupação desordenada da Serra do Mar, em Cubatão; dos morros de Santos e do Guarujá, das várzeas e dos manguezais, tornando-se objeto de estabelecimento de dezenas de assentamentos subnormais⁸⁰.

Esse processo de urbanização descrito anteriormente, gerado pelo acúmulo de riquezas por determinados setores da sociedade, norteou a localização das camadas sociais menos favorecidas nas áreas periféricas, e que no caso de Santos se constituíram principalmente pelos mangues e encostas dos morros ou áreas distantes na parcela continental. Ele determinou, do ponto de vista urbanístico, áreas caracterizadas pela precariedade do transporte coletivo, de condições de moradia e saneamento, e por carências diversas nos setores de serviços sociais e culturais.

Os grandes embates na política urbana durante a década de 80 se davam por questões que respondiam a interesses locais e corporativos, mas cuja raiz estava no quadro político geral, ampliado e de difícil visualização pela maior parte da população. Assim se constituía uma rede de intermediações políticas que renovavam o clientelismo como forma de relação da sociedade civil com seus representantes e,

⁸⁰ Segundo Carriço, as habitações subnormais nos municípios centrais da Baixada Santista passaram de 95.612, em 1980 para 392.408, em 1988.

sob essa perspectiva, os bens e os serviços urbanos se transformavam em moedas de negociação capazes de assegurar votos ou determinar esferas de controle político (ROLNIK & NAKANO, 2001, p.31), a abertura democrática que começava a partir desse momento era também “empurrada” por esses movimentos populares.

A participação da comunidade local nos procedimentos de intervenção urbana ganhou destaque na década de 80 em função das carências urbanas e da mobilização popular pela conquista de acesso aos meios de consumo coletivo.

A democratização do processo de tomada de decisões sobre os investimentos e a necessidade de um controle do território urbano que respondesse adequadamente aos reclamos da sociedade, levou a novas formas de participação. A Constituição de 1988 e a formulação de novos instrumentos de gestão definiram os Conselhos de desenvolvimento e política urbana e outras instâncias de participação popular.

Durante a década de 90 a comunidade local foi estimulada por meio de propostas como da Agenda 21. Com o chamado planejamento estratégico para as cidades, o caráter dessa participação é modificado, na medida que seu uso se dá pela apropriação de símbolos urbanos que pudessem transmitir idéias coletivas de identidade.

Há com certeza diversos exemplos desse processo espalhados pelo mundo, sendo que a maioria deles associa os símbolos urbanos à criação de uma imagem positiva com o fim de “vender” essa cidade no cenário globalizado, tema desenvolvido amplamente pelos professores Carlos Veiner e Otília Arantes.

O caso de Santos é emblemático nesse sentido. Este trabalho enfoca esse tema na medida que o processo de análise procurou identificar até que ponto a participação da comunidade criou, valorizou, ou transformou uma rede de drenagem em ícone da paisagem urbana, e como o mesmo se inseriu nesse cenário.

A partir da década de 90, a administração municipal da época procurou, em conjunto com a comunidade, identificar quais as peculiaridades e características que diferenciam Santos de outras cidades, para então, aplicar um novo Plano Diretor, sob ótica do desenvolvimento global e integrado.

Esse projeto considerou como prioridades sub-programas, como: extensão da rede de saneamento básico; urbanização e recuperação de áreas degradadas; monitoramento e controle das fontes poluidoras; controle dos recursos hídricos; recuperação da balneabilidade das praias; entre outros.

O processo de identificação e valorização da identidade local, reintegrando assim o cidadão, começou com um projeto simples que uniu a Prefeitura Municipal e a Sabesp em torno de um objetivo comum, qual seja a despoluição das praias santistas.

Dentro dessa proposta, fecharam-se as antigas comportas dos canais junto à praia para assim desviar as águas poluídas para o interceptor oceânico⁸¹, além de se identificar e encerrar as ligações de esgoto clandestinas nos canais, que deveriam servir apenas como escoadouros para as águas pluviais.

Esta forma de atuação conjunta permitiu a recuperação da balneabilidade das praias e a despoluição parcial dos canais, indo ao encontro dos objetivos propugnados pela Agenda 21. Essa postura trouxe consigo, além da melhoria da auto imagem do munícipe e da própria cidade, o resgate do prestígio dos canais.

Durante esse período a cidade foi continuamente registrada com o objetivo de produzir cartões postais. Essas imagens vão se tornando cada vez mais populares, e sua circulação é cada vez maior, sendo editadas, remetidas para o exterior, produzidas em almanaques e revistas, sendo responsáveis pela redefinição dos valores estéticos da sociedade.

O público consumidor foi formado principalmente por imigrantes, turistas e colecionadores. Sendo essas imagens, valores que contribuíram para o desenvolvimento de uma linguagem própria da fotografia, levando a criação de novas formas de percepção de mundo.

Esse procedimento recuperou o seu valor artístico da imagem da cidade não mais existente, criando assim laços com o presente e sua tradição, num

⁸¹ Rede coletora de esgoto instalado sob a areia da praia, ao longo da avenida da orla, e conectado ao emissário submarino.

vínculo qualitativo entre a reconstrução da memória e a distância existente entre a cidade retratada e a cidade de hoje.

As cenas urbana criaram um diálogo com a arquitetura e a reprodução dessas imagens, estabeleceu um vínculo com seu público, através da perpetuação do tempo na imagem fotográfica, construindo com estas, monumentos para a história da cidade, reiterando a presença das transformações da cidade.

Considerando que para os diversos atores que compartilham o espaço urbano, qualquer ação que modifique esse espaço ou que determine mudanças em seus símbolos, irá afetá-lo como um todo, a noção de impacto urbano das intervenções propostas pelo Poder Público passou a se constituir no foco central do planejamento urbano.

Com a mudança da administração municipal e das prioridades políticas, propostas de cobertura dos canais para utilização como vias expressas e estacionamento de veículos passaram a ser ventiladas. Para tal fim empresas foram contratadas e projetos foram elaborados, mediante recursos do governo do estado, mas a mobilização popular impediu que essas obras tivessem continuidade, o que resultou no início do processo de tombamento dos canais de Santos.

É relevante perceber que a idéia de tombamento dos canais não é recente, mas surgiu com força na medida que a comunidade se sentiu ameaçada. De qualquer forma, cabe salientar que não se trata de uma posição unânime, portanto o estudo e a análise desse processo é plenamente justificável, na medida que pode orientar o próprio processo de planejamento urbano.

Apesar do instrumento do tombamento, no Brasil, ter suas raízes no movimento moderno da década de 30, foi nos últimos anos do século 20 que sua aplicação se generalizou, deixando de lado apenas os edifícios significativos e incorporando partes do tecido urbano e até mesmo bairros e cidades inteiras.

Essa mudança do conceito de tombamento remete-se a uma análise da conjuntura de iniciativas desse tipo e, principalmente, a um estudo das propostas urbanísticas que foram objeto desse instrumento. Propostas recentes, nesse sentido, ocorreram em Santos, através dos processos de tombamento dos jardins da orla marítima e dos canais de drenagem da cidade.

Apesar de extensos, os jardins das praias de Santos guardam ainda uma tipologia que se aproxima mais do objeto individualizado, na medida que mantém uma unidade físico-espacial ao longo de seus sete quilômetros de extensão. O mesmo não se pode afirmar dos canais de drenagem, que formam uma rede envolvendo o sistema viário de vários bairros (figura 39).



**Figura 39 – Vista da Avenida Washington Luiz – Canal 3, bairro do Gonzaga, anos 90.
Fonte: PIFER, 1997.**

Considerando a importância histórica e urbana do Plano de Saturnino de Brito, pode-se adotar esse exemplo como um estudo de caso, numa metodologia que permitirá compreender a apropriação, pela comunidade local, do espaço urbano a ponto de determinar sua preservação. A questão do tombamento da rede de drenagem de Santos tem origem na luta da comunidade local pela manutenção dos elementos determinantes da paisagem urbana santista (vide anexo 01), como os jardins da orla (figura 40) e os canais.



**Figura 40 – Vista da Avenida Presidente Wilson, orla da praia, anos 90.
Fonte: Prodesan.**

Esse movimento da comunidade ocorreu, em relação aos canais, como reação à proposta do então recém-empossado prefeito da cidade de Santos, Beto Mansur⁸², que em entrevista coletiva anunciou o projeto de cobrir os canais e aproveitá-los possivelmente como vias expressas a fim de aliviar o tráfego de veículos.

Ante dúvidas e questionamentos da imprensa, Mansur disse acreditar na existência de duas correntes de opinião: "Há os românticos e aqueles que querem que os canais sejam fechados" (A TRIBUNA, 20 fev. 1997, p.A4), por essa razão, segundo o jornal "A Tribuna" (imprensa diária local de maior circulação), o prefeito teria afirmado seu desejo de ouvir o que os munícipes pensariam sobre essa idéia. Na edição do dia seguinte esse jornal anunciou ter consultado aleatoriamente alguns cidadãos que, segundo ela, aprovavam a proposta das vias expressas.

Em uma visita sua ao jornal, Mansur deixou claro sua preferência pela transformação dos canais em vias expressas: "Imagine uma via expressa no Canal 1. Com a circulação dos ônibus sobre a cobertura, eu desafogo o trânsito" (A TRIBUNA, 21 fev. 1997, p.A5). Sua intenção, segundo A Tribuna, era abrir uma licitação pública para que a empresa de transporte coletivo vencedora viesse a custear as obras e, posteriormente, explorasse as linhas desse transporte.

⁸² Prefeito eleito em 1996 pelo PPB (atual PP), tomou posse em 01 de janeiro de 1997.

O Diário Oficial⁸³, em sua edição de 22 de fevereiro de 1997, informou que a intenção da administração municipal tentava buscar respostas para conseguir mais espaço para a grande quantidade de veículos que circulam em Santos⁸⁴ com propostas e sugestões da comunidade. Segundo o órgão oficial dentre as propostas destacaram-se: a implantação do viaduto da Alemoa⁸⁵; a melhoria do transporte coletivo; o incentivo para a implantação de ciclovias; e a possível cobertura dos canais da cidade para criação de vias expressas como corredores de transportes coletivos e veículos de emergência. (DIÁRIO OFICIAL, 22 fev. 1997, p.1).

Nesse mesmo dia, o Jornal da Orla⁸⁶, publicou uma carta de um leitor, sob título "Cobrindo de aço a alma da cidade". A principal característica dessa carta era a defesa da permanência dos canais descobertos:

" Paris sem a Torre Eiffel, Nova Iorque sem Empire States, São Paulo sem Ibirapuera, Santos sem canais. Fogem ao meu espírito, entre outras, essas possibilidades. O prefeito Beto Mansur diz que quer ouvir os munícipes sobre sua idéia de cobrir os canais da cidade, transformando-os em vias expressas. Minha opinião, pois, está dada [...] Acho que devem haver mudanças, sim. Sempre. Mas também acho que tudo tem limite. Principalmente quando se mexe com causas primeiras, com raízes e fundamentos, com referências [...] Os canais estão entranhados em nossas almas tanto como na alma da cidade. Não devem ser subtraídas, as nossas nem a dela. Ser moderno é outra coisa.' Carlos Mauri Alexandrino⁸⁷" (JORNAL DA ORLA, 22 fev. 1997, p.3).

Na mesma edição, o Jornal da Orla alertava ainda que cobrir os canais de Santos para construção de vias expressas seria "eliminar um marco histórico da engenharia sanitária brasileira e um dos elementos básicos da identidade da cidade", afirmando ainda que "os canais tapados, num dia de chuvas coincidentes com maré

⁸³ Imprensa oficial da Prefeitura Municipal de Santos impresso e distribuído pela gráfica de "A Tribuna".

⁸⁴ Santos possui segundo dados da CET, uma relação próxima de 2 habitantes por veículo licenciado, o que por si só já é um índice alto. No entanto, devemos considerar que, por suas características de pólo turístico balneário, esse número aumenta consideravelmente durante as temporadas de verão.

⁸⁵ Viaduto de transposição da Via Anchieta na altura do distrito industrial da Alemoa, construído pelo Estado dois anos depois.

⁸⁶ Imprensa local de distribuição gratuita com circulação somente nos fins de semana.

⁸⁷ Carlos Mauri Alexandrino é jornalista "free lance" atualmente dedicando-se mais à criação de páginas da Web.

alta, transformariam os bueiros de Santos em chafarizes", sendo que o objetivo da administração municipal, em desafogar o trânsito das Avenidas, por cima dos canais, não se justificava porque os canais não chegam até o centro da cidade. (JORNAL DA ORLA, loc. cit.).

A imprensa oficial do município continuava afirmando que recebia propostas favoráveis da comunidade sobre a cobertura dos canais visando desafogar o sistema viário. Além de novos espaços para a via expressa, segundo a imprensa oficial, a população sugeria construção e implantação de áreas de lazer, espaços para plataformas de estacionamento e ciclovias sobre os canais (DIÁRIO OFICIAL, 27 fev. 1997, p.1).

Nessa edição a Prefeitura anunciou um programa de manutenção e fiscalização da limpeza dos canais e das praias, descontaminação, e campanha para conscientização da população, para não jogar lixo no sistema de drenagem. Segundo o prefeito "um verdadeiro plano municipal de saneamento, por visar não só a limpeza dos canais, como, também, a busca pela qualidade da água e o equilíbrio ambiental" (DIÁRIO OFICIAL, 27 fev. 1997, p.1).

No entanto ficava já claro que essa posição favorável não era unanimidade na comunidade local. O Jornal A Tribuna nas suas colunas abertas às contribuições de leitores⁸⁸ publicou o texto "Em defesa dos canais de Santos", de autoria de Gilberto Mendes⁸⁹, transcrito parcialmente a seguir:

" É um privilégio de Santos possuir canais românticos, medievais. Deveríamos tombá-los. [...] Cobrir os canais é oficializá-los como esgotos. Cobrir o problema. Ninguém vê, ninguém fala mais no problema. É a lei do menor esforço, a aceitação de nossa incompetência em limpá-los, bem a maneira do Terceiro Mundo.' Gilberto Mendes" (A TRIBUNA, 07 mar. 1997, p.A3).

Na coluna dos leitores o jornal A Tribuna publicou a carta de Jaime Jackson⁹⁰ no dia 11 de março de 1977:

⁸⁸ O jornal A Tribuna mantém a coluna "Espaço Aberto" para acolher posição de "colaboradores" do jornal, diferentemente da "Coluna do Leitor", que recebe cartas de qualquer munícipe, ainda que a publicação também seja selecionada pela redação do jornal.

⁸⁹ Gilberto Mendes é maestro e reconhecidamente um dos mais importantes músicos da cidade, sendo responsável pelo "Festival Música Nova", evento de repercussão internacional.

⁹⁰ Não foi identificado, até o momento, esse cidadão.

"...'Eu vi, realmente, que os canais são a própria identidade de Santos. Os canais são também as narinas de Santos por onde saem a sujeira e a respiração. A cidade de Santos sem os canais vai perder o diálogo. Enfim, Santos sem os canais vai morrer aos poucos sem respirar...!' (A TRIBUNA, 11 mar. 1997, p.A2).

Continuando no raciocínio em linha em defesa da manutenção dos canais abertos o arquiteto Maurício Azenha⁹¹ se manifestou em 12 de março com a publicação do texto "Em defesa dos canais de Santos", transcrito parcialmente abaixo:

"Juntamente com a orla da praia, os canais são a principal referência urbanística da cidade [...] Os canais que foram concebidos pelo grande engenheiro Saturnino de Brito, com finalidades sanitárias, com o tempo passaram a se identificar tanto com a nossa paisagem urbana que se transformaram num referencial. [...] toda e qualquer forma de intervenção que se pretenda fazer nos canais deve ser precedida de uma ampla discussão com a sociedade, principalmente com a comunidade técnica, que nunca se furtou a colaborar quando consultada. As cidades são dinâmicas. Mudanças para melhor devem acontecer sempre, são necessárias e bem-vindas, porém, tenho a convicção de que neste caso é muito mais importante manter espaços para a qualidade de vida, representada por referências culturais, históricas e arquitetônicas, do que abrir espaço para vias expressas.' Maurício Azenha Dias" (A TRIBUNA, 12 mar. 1997, p.A3).

A Câmara Municipal de Santos reconheceu a importância do debate e do posicionamento desses autores e, por iniciativa do vereador Fausto Figueira⁹², incluiu em seus anais os textos "Em defesa dos canais de Santos"⁹³, de Gilberto Mendes, e "Cobrindo de aço a alma da cidade"⁹⁴, de Carlos Mauri Alexandrino, fato noticiado em 15 de março de 1997 pelo Jornal da Orla. Outro vereador também se manifestou sobre o tema na coluna dos leitores de A Tribuna:

"A questão da falta de limpeza dos canais não deve ser argumento para a sua cobertura. Como presidente da Comissão Especial de vereadores da Cobertura dos Canais, conclamo a sociedade santista

⁹¹ Maurício Azenha é arquiteto, professor de Projeto Arquitetônico nas duas faculdades de arquitetura da cidade (UNISANTOS e UNISANTA).

⁹² O deputado estadual Fausto Figueira (PT) na época era vereador à Câmara de Santos pelo PT.

⁹³ Publicado em A Tribuna, dia 07 de março de 1997.

⁹⁴ Publicado no Jornal da Orla, em 22 de fevereiro de 1997.

para reunião na Câmara de Vereadores, às 17 horas do dia 24 de março, para juntos organizarmos um movimento em defesa dos canais, vítimas da destruição organizadora" José Antônio Marques Almeida⁹⁵ (A TRIBUNA, 20 mar. 1997, p.A2).

Como se vê, havia claramente uma divisão de opiniões exposta pela imprensa local. Buscando ampliar a discussão da proposta de cobrir os canais da cidade, e reforçar a participação da comunidade, a Delegacia do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo em Santos – DESASP - e a Organização Não Governamental Pró Agenda 21 Ivi Marei⁹⁶, anunciaram em 29 de março a realização conjunta de um debate, marcado para o dia primeiro de abril, nas dependências da Universidade Santa Cecília.

Segundo um dos dirigentes do DESASP, arquiteto José Marques Carriço⁹⁷, "As soluções que se quer dar para o trânsito com a cobertura dos canais saem mais caras do que as previstas pela lei que estipula o novo Plano Viário de Santos" (A TRIBUNA, 29 mar. 1997, p.A5). Ainda segundo ele a cobertura dificultaria e encareceria a limpeza e manutenção dos canais e descoberta de ligações clandestinas de esgoto (vide entrevistas anexo 04).

O debate, aberto ao público em geral, foi precedido por uma apresentação histórica dos canais e palestras de Ives de Freitas⁹⁸, Edison Fernandes⁹⁹, e João Paulo Tavares Papa¹⁰⁰. A mesa de debates, coordenada por Challoub¹⁰¹, foi composta ainda por Cláudio Abdala¹⁰² e José Eduardo Siqueira¹⁰³.

⁹⁵ Conhecido como Jama, era vereador pelo PSDB.

⁹⁶ Essa ONG era constituída, em sua maioria, por ex-integrantes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente da gestão David Capistrano (PT).

⁹⁷ Arquiteto, na época assessor da vereadora Cassandra Maroni Nunes (PT), então tesoureiro da Delegacia na Baixada Santista do Sindicato dos Arquitetos no Estado de São Paulo - DESASP e ex-chefe do Departamento de Planejamento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente na gestão David Capistrano (PT).

⁹⁸ Arquiteto, funcionário da DERSA, na época presidente do Sindicato dos Arquitetos no Estado de São Paulo – SASP, ex Diretor do CONTRU da Prefeitura Municipal de São Paulo, gestão Erundina (PT).

⁹⁹ Arquiteto, professor e, na época, coordenador do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Santa Cecília – UNISANTA.

¹⁰⁰ Engenheiro, então Secretário Municipal de Meio Ambiente da primeira gestão Beto Mansur (PPB), atual Vice-Prefeito e Secretário Municipal de Planejamento e Meio Ambiente da segunda gestão Beto Mansur (PPB).

¹⁰¹ Humberto Iafullo Challoub, é diretor da Faculdade de Comunicações da Universidade Santa Cecília.

Segundo o jornal Boqueirão News, após quase três horas, pouco se resolveu sobre o projeto em discussão e, os debatedores chegaram a conclusão que a Administração Municipal deveria centrar esforços na limpeza e higienização e não no fechamento dos canais. (BOQUEIRÃO NEWS, 2 abr. 1997, p.3).

Segundo o assessor de imprensa da Prefeitura de Santos, Francisco La Scala Júnior¹⁰⁴, a proposta de cobrir os canais foi na verdade uma idéia colocada para discussão da sociedade, com objetivo de buscar subsídios, para futuramente levantar o projeto. A idéia surgiu da observação do número crescente de veículos na cidade. Entre as propostas em estudo encontravam-se a cobertura total para via expressa; cobertura parcial para plataforma de estacionamento e; fechamento de parte do canal para áreas de lazer e interligação da ciclovia da praia.¹⁰⁵

Criada a polêmica, criticava-se a falta de dados sobre a malha viária santista, ou sobre o número mais preciso de veículos em circulação na cidade, além da questão ecológica, como o corte das árvores por toda extensão dos canais, e possíveis doenças de veiculação hídrica. Essas seriam, segundo alguns dos participantes do debate, as razões que deveriam levar a Prefeitura a escutar a opinião pública para decidir o futuro dos históricos canais criados por Saturnino de Brito.

Numa avaliação posterior ao debate, o Diário Oficial informou que os Secretários Municipais de Obras e do Meio Ambiente, respectivamente os engenheiros Antônio Carlos Silva Gonçalves e João Paulo Tavares Papa, recolheram vários subsídios, para estudos pela Administração Municipal. Entretanto, adiantaram que uma equipe de arquitetos da Prodesan já estaria elaborando um pré-projeto da cobertura parcial dos canais (DIÁRIO OFICIAL, 3 abr. 1997, p.12).

¹⁰² Arquiteto, então presidente da delegacia do Sindicato dos Arquitetos – DESASP, ex-Secretário Municipal de Obras e Serviços, gestão Telma de Souza (PT), e ex-Secretário Municipal de Planejamento, gestão David Capistrano (PT).

¹⁰³ Filósofo, funcionário da SABESP e ex-Secretário Municipal de Meio Ambiente, gestão David Capistrano (PT).

¹⁰⁴ De família ligada à política local por várias gerações, é jornalista, apresentador de programa diário de notícias e debates em TV regional e professor nas faculdades de jornalismo da Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, e da Universidade Santa Cecília - UNISANTA.

¹⁰⁵ Depoimento concedido ao Entrevista, jornal experimental, editado pelos alunos e professores do curso de jornalismo, da Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, de publicação mensal. (ENTREVISTA, abr. 1997, p.A7)

Ainda dando continuidade às publicações, um leitor declara-se a favor desses estudos:

" 'Na polêmica sobre a cobertura dos canais de Santos, não seria interessantes que se pensasse na utilização da parte a ser coberta apenas como estacionamento de veículos, ao contrário de leito carroçável?' Christovão Valverde Jr." (A TRIBUNA, 7 abr. 1997, p.A2).

Após manifestação do sr. João Gouveia¹⁰⁶ contra os projetos do Prefeito Beto Mansur de cobrir os canais, alegando riscos ambientais devido à dificuldade de limpeza e a dificuldade para detecção de ligações clandestinas de esgoto, o Ministério Público Federal (MPF), iniciou procedimento investigativo para análise da proposta, embora o Procurador da República, Dr. Antônio José Donizete Dalóia, afirmasse ainda não haver evidências técnicas desses danos (A TRIBUNA, 19 abr. 1997, p.A4).

Em entrevista coletiva, no dia 29 de abril, o prefeito Beto Mansur apresentou à imprensa o material desenvolvido por Carlos Prates¹⁰⁷. As idéias foram compiladas em um conjunto de croquis (vide anexo 02) elaborados pelo arquiteto, onde a nova proposta seria uma cobertura parcial dos canais criando estacionamentos, áreas de lazer e espaços para exposições, além de incluir equipamentos como bancos e floreiras, brinquedos, telefones públicos, bancas de jornal, banco 24 horas, posto de correio e até lanchonetes. Como exemplos foram detalhadas as intervenções propostas para a cobertura sobre os canais 3, 4 e 5 (vide anexo 03).

Ficava evidente o recuo da administração municipal no sentido de utilizar os canais como vias expressas, fato reconhecido pelo Prefeito que alegava então ter desistido de cobrir totalmente os canais para a implantação dos corredores de tráfego em função dos elevados custos da obra (A TRIBUNA, 30 abr. 1997, p.A4) e também devido à reação da população: "O que sentimos é que não deveríamos

¹⁰⁶ Morador do bairro do José Menino, Representante e Membro da Sociedade dos Amigos e Moradores da Orla da Praia.

¹⁰⁷ Carlos Prates é arquiteto, funcionário da Progresso e Desenvolvimento de Santos – PRODESAN, e professor na faculdade de arquitetura da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS.

fechar totalmente os canais. Eles simplesmente desapareceriam e eliminariam uma das principais características da Cidade" (A TRIBUNA, 27 set. 1997, p.A4).

O prefeito colocou sua disposição para discutir a nova proposta com a sociedade, sem citar, no entanto, como se daria esse processo de encaminhamento da discussão, apenas determinou a execução de maquetes da proposta para exposição no Paço Municipal, para eventual avaliação pela comunidade (DIÁRIO OFICIAL, 30 abr. 1997, p.1). Nos meses que se seguiram, antes da apresentação das maquetes, houveram apenas duas manifestações na imprensa local expressando vontade contrária à cobertura dos canais:

" 'Embora nos últimos meses tem sido veiculado a proposta de cobertura total ou parcial dos canais de Santos, é necessário discutir uma política pública com a comunidade e um plano diretor de trânsito e transportes. Considerando que os canais de Santos são um modelo a ser seguido, pois harmonizam o convívio do homem com a natureza, o saneamento ambiental e as funções da cidade moderna, em uma única solução [...] o Movimento de Defesa da Vida diz não à proposta.' Condesmar Fernandes de Oliveira¹⁰⁸ " (A TRIBUNA, 17 maio 1997, p.A2).

" 'É bom os santistas ficarem alertas. Apesar de repúdio geral da Cidade à proposta de cobertura dos canais, o prefeito insiste na infeliz idéia, passando por cima da opinião dos santistas...' Ana Maria de Freitas Leal" (A TRIBUNA, 3 jun 1997, p.A2).

Ainda que Administração Municipal expressasse, através do veículo oficial, a importância dos canais como referências na paisagem urbana santista¹⁰⁹, o prefeito Beto Mansur, em nova entrevista coletiva realizada em 26 de setembro nas dependências da Prodesan, apresentou a maquete da cobertura de 1.200 dos 20 mil metros de canais existentes recomendando a necessidade de ser mantido o patrimônio histórico e referencial que os canais representam (A TRIBUNA, 27 set. 1997, p.A4).

Durante a apresentação oficial do projeto, o arquiteto Carlos Prates afirmou que a proposta tinha cunho social e urbanístico e explicou ainda, que em

¹⁰⁸ Ambientalista local, membro do Conselho Municipal do Meio Ambiente representando a ONG Movimento de Defesa da Vida - MDV.

¹⁰⁹ "além de drenagem, eles fazem parte da paisagem da cidade e referência para os munícipes e turistas,[...]" (DIÁRIO OFICIAL, 26 ago 1997, p.3)

alguns dos pontos de intervenção existiriam "[...] plataformas de lazer para proporcionar diversão, descanso, relaxamento e prestação de serviços [...]" (DIÁRIO OFICIAL, 27 set. 1997, p.1).

No entanto, apesar dessa ênfase no patrimônio e na recreação, a nova proposta previa a redução da largura dos passeios para bolsões de estacionamento e mantinha, como principal objetivo, a fluidez do tráfego. A obra que, segundo arquiteto Carlos Prates responsável pelo projeto compreenderia 24 pontos de intervenção, estaria avaliada em pouco mais que R\$ 3 milhões.

Segundo o prefeito, esses recursos deveriam ter origem na iniciativa privada e em créditos de programas dos governos Federal e Estadual, sob alegação de que as 300 vagas para estacionamento que estariam sendo oferecidas representavam investimentos na área turística¹¹⁰.

Por esse motivo, segundo o prefeito, não havia previsão de início das obras ou abertura de licitação para a escolha da empresa que executaria os serviços. Essa postura foi criticada por alguns vereadores que viam assim a proposta apenas como um "balão de ensaio"¹¹¹ morrendo, praticamente impossibilitando a criação prática.

Seis meses depois, com as maquetes ainda expostas no Paço Municipal, foi constituída em 19 de março de 1998 a Comissão Especial de Vereadores (CEV)¹¹² com a finalidade de discutir a proposta da administração municipal e avaliar a importância dessa obra, "com a qual a sociedade não concorda", pois os canais "são um espelho da Cidade, um marco da engenharia sanitária e não devem ser mexidos" (A TRIBUNA, 29 mar. 1998, p.A4).

Uma das principais críticas levantadas, até então, era relativa à manutenção dos canais. O vereador Jama, por exemplo, condenava o argumento de que os canais serviam de depósitos de lixo, alegando tratar-se de uma questão de

¹¹⁰ Nesse sentido, contava-se com recursos do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (Dade), órgão da Secretaria de Negócios de Esporte e Turismo do Estado.

¹¹¹ Conforme entrevista concedida pelo deputado estadual Fausto Figueira, então vereador pelo PT, em 29 de junho de 2003.

¹¹² Essa CEV era composta pelos vereadores Cassandra Maroni Nunes (PT); Manuel M. dos Santos (PPB); Suely Morgado (PT), Paulo Gomes Barbosa (PPB), além do vereador Jama (PSDB), como presidente.

educação da população e, segundo ele, "cobrir os canais não vai resolver isso" (A TRIBUNA, loc. cit.).

Essa questão da manutenção era preocupante uma vez que a malha urbana de Santos é totalmente recortada por canais interligados¹¹³ que são limpos e desobstruídos pela Prefeitura, o que facilita a movimentação da maré.¹¹⁴

Faz-se necessário observar que depois de tantas discussões, o tema da cobertura parcial dos canais de Santos, ficou praticamente esquecido durante pouco mais de um ano, até que, em 3 de setembro de 1999, o jornal Diário do Litoral divulgou uma reunião realizada na Prodesan¹¹⁵ que tratou, segundo o jornal, principalmente do item limpeza dos canais.

Nessa reunião, entre divergências quanto à responsabilidade pela limpeza dos canais, destacou-se a preservação de seus aspectos históricos e a contaminação pelos depósitos clandestinos de esgoto, sobre o que a Prefeitura alegou que a Sabesp não apresentou soluções para essa questão. (DIÁRIO DO LITORAL, 3 set. 1999, p.3).

A idéia parecia realmente ter morrido, até que, em maio de 2000, a Prefeitura divulgou 12 projetos elaborados com a finalidade de obter recursos junto ao Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (Dade), órgão da Secretaria de Negócios de Esporte e Turismo do Estado, que disponibilizaria verbas da ordem de 7 milhões e 700 mil reais.

¹¹³ Somente sete canais são mais conhecidos pela população e turistas, mas há diversos trechos que os interligam e que canalizam pequenos cursos d'água, hoje completamente absorvidos pela configuração urbana. Durante a administração Telma de Souza (PT 1989-1992) foi realizado um amplo programa com a SABESP visando a despoluição das praias. Nessa ocasião foram instaladas grelhas, junto às comportas existentes na faixa de areia das praias, que impediriam que as águas com detritos e impurezas atingissem o mar desviando-as para o interceptor existente sob os canais nesse trecho.

¹¹⁴ Devido as correntes marítimas na baía de Santos, as praias da orla santistas têm como característica o fato de serem depositárias de areias de outras regiões. A Prefeitura cuida do desassoreamento das embocaduras dos canais, que são constantemente recobertas por areia.

¹¹⁵ Presentes neste encontro a Promotora de Justiça do Meio Ambiente, Ana Paula Fernandes Nogueira da Cruz; o Procurador da República em Santos, José Donizete Molina; o Diretor do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Santos, Rogério Picado; o perito da representação junto ao Ministério Público Estadual, Alfredo Cordella; o representante da Diretoria do Meio Ambiente no CONDEPASA, Bechara Abdalla Pestana; o autor do projeto, Carlos Alberto Prates e o presidente da Prodesan, Delchi Migotto Filho. Na ocasião foi agendada uma próxima reunião onde deveriam também comparecer os representantes da Sabesp e da Cetesb.

Esse conjunto de propostas se justificava pela expectativa de movimentação da economia e geração de empregos. Em publicação no Diário Oficial, a Prefeitura mostrou uma tabela dos doze projetos e a distribuição desta verba, além de uma breve explicação de cada um deles (DIÁRIO OFICIAL, 2 maio 2000, p.8).

Dentre esses projetos estavam incluídos a cobertura dos canais 4 e 5, com a explicação:

"[...] Também está prevista a cobertura dos canais 4 e 5, apenas no trecho final da praia até a Av. Epitácio Pessoa, instalando nesse espaço alguns equipamentos de serviço (bancas de frutas, jornais, telefones, caixas eletrônicos), criando-se mais vagas de estacionamento e ampliando o tamanho das calçadas, hoje muito estreitas" (DIÁRIO OFICIAL, loc. cit.).

Em junho o Dade já havia aprovado os projetos, garantindo verba de R\$ 4 milhões 679 mil reais para 7 convênios (DIÁRIO OFICIAL, 1 jun. 2000, p.8), dentre eles a cobertura parcial dos canais 4 e 5, o que gerou a respectiva licitação. Sobre essa obra o Jornal Vicentino¹¹⁶ publicou uma matéria com novas críticas:

"Embora a população tenha rejeitado o projeto em 97, Mansur reativa a idéia de cobrir os canais, para estacionamento para carros, agora no final do mandato. 'Do ponto de vista da balneabilidade, cobrir os canais impossibilitará a vigilância e controle de lançamento indevidos de esgotos e outros dejetos, que é essencial para a melhoria da qualidade sanitária e recreativa das praias', explica Campo Siqueira, ex-secretário de Meio Ambiente de Santos. Em artigo publicado, Siqueira destaca que a cobertura 'dificultará a recuperação do sistema de auto-lavagem hidráulica dos canais [...] a excelência desse método baseia-se no aproveitamento da energia das marés. Os volumes de água captados no trecho entre duas comportas consecutivas, durante as marés de sizígia¹¹⁷, uma vez descarregados no horário de pico da maré baixa, produz forças de arraste capazes de promover a limpeza hidráulica do fundo das calhas'. Além de que 'os canais são parte fundamental da poética espacial urbana da cidade, enraizadas historicamente na nossa percepção...' (JORNAL VICENTINO, 12 jul. 2000, p.14).

¹¹⁶ Imprensa do município de São Vicente com circulação semanal.

¹¹⁷ Maré de sizígia – Maré de grande amplitude que se segue ao dia de lua cheia ou de lua nova. Sizígia corresponde ao fenômeno astronômico de conjunção ou oposição de dois astros, em especial da lua com o sol que se observa no plenilúnio (Lua Cheia) e no novilúnio (Lua Nova).

A Prefeitura municipal noticiou a proximidade do início das obras através do Diário Oficial de 29 de julho. A licitação para a cobertura de 92 metros lineares dos canais 4 e 5, entre as avenidas Bartolomeu de Gusmão e Eptácio Pessoa, foi vencida pela empreiteira Termaq. O tempo previsto para execução era de quatro meses e o orçamento da obra correspondia aos valores de R\$ 262 mil para o canal 4 e R\$ 267 mil para o 5.

O projeto previa a utilização da cobertura dos canais como estacionamento, sendo 20 vagas por canal, e a instalação de dois módulos comerciais, jardins com arbustos e gramado e 12 postes de iluminação.

Segundo o engenheiro Maurício Uehara¹¹⁸, o objetivo dessas obras seria melhorar o sistema viário e oferecer mais segurança a pedestres e motoristas: "Aproveitamos uma área ociosa e resolvemos o problema de fluxo, ocasionado pelo afunilamento da pista nos dois locais" (DIÁRIO OFICIAL, 29 jul. 2000, p.20).

A partir de então o Diário Oficial passou a publicar uma série de reportagens relatando o andamento das obras. A sessão "Descobrimos a Cidade" publicou o artigo "Canal ou não Canal", de autoria de Alexandre Gois, embora citasse a importância dos canais como referência da cidade defendia o projeto de cobertura parcial.

"Há 93 anos, Santos recebia o primeiro dos sete canais, idealizados para drenar as águas pluviais.[...] De qualquer forma, há quase um século, eles são os melhores pontos de referência para quem vive e se locomove na Zona Leste da Cidade, muitas vezes usados como complemento nos endereços.[...] não se trata de um projeto de extinção dos canais! É apenas uma adequação urbana necessária.[...] Parcialmente cobertos ou não, não se assuste que eles vão continuar por aqui fazendo parte da geografia urbana de Santos. Com lugar fixo no rodapé das correspondências e tudo. Prontos para, pelo menos, mais um século como nossos melhores pontos cardeais " Alexandre Góis. (DIÁRIO OFICIAL, 3 ago. 2000, p.2).

Finalmente, no dia 2 de agosto de 2000, iniciaram-se as obras da cobertura de 92 metros do canal 4 (figura 41). Segundo Maurício Uehara, o sistema

¹¹⁸ Engenheiro da diretoria da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos, assessor-técnico da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental – Sedurbam, gestão Beto Mansur.

viário seria beneficiado com a obra de alargamento dos passeios de cada lado do canal, com a redistribuição do espaço entre os veículos e os pedestres e a retirada do estacionamento lateral, proibido depois da reforma. Para limpeza e manutenção da estrutura estavam previstas aberturas no início e no fim da cobertura (DIÁRIO OFICIAL, 3 ago. 2000, p.16).



Figura 41 – Vista da Avenida Siqueira Campos - Canal 4.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

Com mais da metade das guias retiradas, o responsável técnico pela obra, engenheiro Luís Antônio Salviato¹¹⁹, explicou que "o próximo passo será substituição das vigas de sustentação da calçada por outras mais apropriadas ao peso que será gerado pelo estacionamento." Salviato afirmou ainda que "Os moradores, curiosos, têm vindo perguntar e se informar sobre as mudanças que serão implantadas. Eles têm manifestado satisfação e acham que os benefícios vão valorizar o seu imóvel" (DIÁRIO OFICIAL, 10 ago 2000, p.7).

Em 22 de agosto, o Diário Oficial publicou outras matérias referentes aos canais, iniciados por sua vez com um pequeno artigo de Alexandre Góis.

¹¹⁹ Engenheiro da empreiteira Termaq.

"Eles são os nossos principais pontos de referência na Zona Leste da Cidade. Para uns, significam grande parte do charme e diferencial da Cidade. Para outros, não significam nada, além de lembranças de um tempo em que a Cidade precisou de uma obra que a deixasse menos cheia de lama. Um tempo, cujas principais testemunhas, hoje, são os registros históricos" Alexandre Gois. (DIÁRIO OFICIAL, 22 ago. 2000, p.8).

Essas matérias deixavam claro que existiam dúvidas em relação ao processo de cobertura dos canais, como se fosse uma tentativa de dissimular a idéia anterior de cobertura total dos canais. Isso fica evidente pelo tom defensivo das declarações publicadas nessas reportagens.

Os técnicos da Sedurbam afirmavam que não seria possível cobrir totalmente os canais santistas, porque eles precisavam continuar cumprindo a sua função de escoamento das águas pluviais e, faziam questão de lembrar a população que "este é um projeto amplamente estudado e se refere à cobertura parcial destes dois canais e não o início da cobertura total dos canais da Cidade." (DIÁRIO OFICIAL, 22 ago. 2000, p.8). De qualquer forma, segundo o Diário Oficial, a obra, prevista para ser entregue em 90 dias, tinha como objetivo o ganho de espaço significativo para aquela região, devido o alto número de automóveis por habitante.

Como argumento a favor da obra, o Diário Oficial demonstrou que em Santos haviam algumas áreas já cobertas, que tiveram em suas épocas objetivo de liberação de espaço para facilitar o tráfego, citando o exemplo da área em frente ao estádio da Portuguesa Santista; o trecho inicial da Av. Washington Luiz; o da Av. Rangel Pestana, entre a rua Brás Cubas e a Av. Ana Costa; um trecho do próprio Canal 4, na praça Palmares; na Zona Noroeste o canal da Praça Paz Universal, com cerca de 450m; além da Av. Afonso Schmidt, num total aproximado de 350 m (DIÁRIO OFICIAL, 22 ago. 2000, p.9).

Como demonstração da repercussão que o processo de cobertura parcial dos canais (figura 42) vinha tomando podemos citar a reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo, que afirmava que a Prefeitura garantia não pretender descaracterizá-los, uma vez que alguns acreditavam que os canais faziam parte da identidade do município.



Figura 42 – Vista da Avenida Siqueira Campos - Canal 4.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

Essa reportagem relatava os detalhes da proposta de cobertura parcial dos canais de Santos e entrevistou alguns personagens da política e administração local, para maior entendimento dos acontecimentos. A vereadora Cassandra Maroni Nunes¹²⁰ citou que a obra contrariava a Lei Orgânica do Município, no artigo 159¹²¹, que diz que as praias, seus jardins e canais de drenagem devem ficar sob proteção do município. O Arquiteto Cláudio Abdala¹²², afirmou em entrevista que os canais dão personalidade à cidade, mas acredita que se a plataforma ficar resumida a um trecho, não haveria problemas, temendo entretanto numa cobertura total dos canais, transformando-os em condutores de esgoto.

¹²⁰ Vereadora pelo Partido dos Trabalhadores, geóloga e ex-Administradora Regional dos Morros, Administração Telma de Souza e David Capistrano.

¹²¹ ARTIGO 159, locado na seção V – do Meio Ambiente: “Os manguezais, os costões, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, as margens dos rios, as encostas dos morros, a região do estuário, o Vale do Quilombo, as praias e seus jardins e os canais de drenagem ficam sob a proteção do Município, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais”. PARÁGRAFO ÚNICO: “O Município deverá promover medidas de ação judicial ou policial, interditando obras ou atividades semelhantes que se instalarem nesses locais, executando sua imediata remoção”.

¹²² Ex-secretário municipal de Obras e Serviços Públicos, administração Telma de Souza e ex-Secretário Municipal de Planejamento e Meio Ambiente, administração David Capistrano.

Segundo o idealizador do projeto, arquiteto Carlos Prates, o fechamento dos canais, debatido desde o início da administração de Beto Mansur, teve a concessão de verbas do Dade para a construção de duas das sete plataformas previstas no projeto total. Explicou ainda que a intenção era cobrir parcialmente os sete canais e, depois, construir áreas de lazer, aproximadamente 4 por canal, em outros pontos. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 31 ago. 2000, p.C8).

Aproveitando o resultado de uma enquete sem caráter científico realizada no site do jornal "A Tribuna", onde 52,42% dos internautas achavam ótima a proposta de cobertura parcial dos canais, a imprensa oficial do município buscava transmitir a idéia de que o projeto estava agradando aos moradores do canal 4 e proximidades. Os depoimentos de quatro moradores à reportagem eram todos favoráveis à cobertura e criação das áreas de lazer, (DIÁRIO OFICIAL, 2 set. 2000, p.24).

Nesse momento as obras encontravam-se em fase intermediária. As antigas muretas do canal haviam sido demolidas de forma a preparar o nivelamento para a colocação das placas de laje pré-fabricada para execução da cobertura do canal. No entanto, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, já havia comunicado à administração municipal sobre o início de seus estudos deste processo, deliberado no dia 28 de agosto, com publicação no Diário Oficial do Estado em 29 de agosto, assegurando a preservação dos bens até decisão final.

Conforme legislação estadual de proteção do patrimônio histórico, a abertura de um processo do gênero impede que obras ou alterações estruturais sejam feitas no bem ou imóvel analisado, promovendo ao CONDEPHAAT a responsabilidade por zelar pelos bens tombados ou em fase de tombamento.

O início dos estudos sobre o tombamento dos canais teve origem na solicitação¹²³ de guichê nº 00332, pelo arquiteto José Carlos Ludovici¹²⁴, em 15 de maio de 1991, Sendo assim, com a comunicação do processo de estudos, a

¹²³ Este documento conta com pequeno histórico sobre a construção dos canais, sugerindo ao término o tombamento, revelando ainda a criteriosa execução de elevada resistência construtiva do concreto armado.

¹²⁴ Arquiteto, professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS.

administração municipal deveria paralisar os serviços, o que não aconteceu. A Prefeitura deu continuidade às obras, o que levou a Promotora do Meio Ambiente, Ana Paula Fernandes Nogueira da Cruz a intervir, entrando em contato com a delegacia de polícia denunciando a possível descaracterização e determinando a instauração de inquérito policial para apurar eventual descumprimento (DIÁRIO DO LITORAL, 7 set. 2000, p.A3).

Quando o CONDEPHAAT deu início ao processo de estudo do tombamento dos canais, a Prefeitura Municipal em sua parte, passou a defender seu projeto de maneira mais firme, tanto através do CONDEPASA como por seu Secretário de Obras.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos – CONDEPASA, através de seu presidente, Bechara Abdalla Pestana¹²⁵, informou que pretendia se reunir para definir sua posição sobre a questão de tombamento dos canais e adiantou ainda que a posição do órgão seria contrária ao tombamento, conforme decisão já manifestada em 1998 (DIÁRIO OFICIAL, 2 set. 2000, p.24.).

Deve-se considerar o fato do CONDEPASA ter se tornado quase que um órgão acessório da administração municipal. Ao mostrar-se irredutível (DIÁRIO DO LITORAL, 12 set. 2000, p.A3) em relação ao que havia sido determinado dois anos antes, pelo não tombamento dos canais, o presidente do CONDEPASA mostrava um posicionamento "a priori", antecipando a decisão do Conselho, e demonstrava uma certa dependência desse Conselho em relação à municipalidade.

Essa dependência do Conselho em relação à administração, contrariamente ao disposto nos estatutos legais que o criaram, tem origem nas alterações que se sucederam em sua composição como veremos a seguir.

O engenheiro Antônio Carlos Silva Gonçalves, secretário da Sedurbam, após paralisação das obras, por intermédio da imprensa oficial, declarou que, caso o CONDEPHAAT tombasse os canais, os imóveis num raio de 300 metros também estariam incluídos no processo, sendo os proprietários desses imóveis

¹²⁵ Arquiteto, funcionário público municipal na época ocupando o cargo de representante da Diretoria do Meio Ambiente.

obrigados a pedir permissão ao CONDEPHAAT para qualquer intervenção em seus próprios bens.

Declarou ainda que a retomada dos serviços dependeriam da agilidade deste órgão, considerando essa determinação, solicitada após um mês de início dos trabalhos, uma ação política (DIÁRIO D LITORAL, 12 set. 2000, p.A3).

O presidente do CONDEPASA, arquiteto Bechara Abdalla Pestana, ao receber o ofício do CONDEPHAAT, sobre os estudos de tombamento, declarou que o órgão "teve 50 anos para iniciá-lo e só agora depois do início das obras resolveu avaliar a questão" (A TRIBUNA, 14 set. 2000, p.A4). Confirmando ainda a informação do secretário da Sedurbam sobre o "engessamento" da cidade, considerando a hipótese do órgão respeitar o raio de 300 metros de proteção em torno do bem tombado, informando também que o secretário acionou a Procuradoria Geral do Município, a qual estaria questionando o CONDEPHAAT sobre o embargo das obras.

Paralelamente, outras instituições da sociedade se mobilizavam, como a Ong Rede da Cidadania, que realizou um debate sobre o assunto nas dependências do Senac. Esse evento contou com a participação de professores universitários e políticos da cidade, além da presença do secretário de Obras Antônio Carlos Gonçalves e da promotora Dra. Ana Paula Nogueira da Cruz (figuras 43 a 45).



Figura 43 – Debate no Senac. Da esquerda para a direita: Arq. Edison Fernandes, então coordenador da faculdade de arquitetura e urbanismo da UNISANTA, Fausto Figueira, então vereador à Câmara de Santos, Cordela, professor da UNISANTOS e coordenador dos debates.
Fonte: Acervo Iara Migotto.



Figura 44 – Debate no Senac. Da esquerda para a direita: Dra. Ana Paula Nogueira, promotora do Meio Ambiente, Eng. Antonio Carlos Silva Gonçalves, Secretário de Obras de Santos, Delchi Migotto, presidente da Prodesan.
Fonte: Acervo Iara Migotto.



Figura 45 – Debate no Senac. Presença de professores e estudantes dos cursos de arquitetura e urbanismo da UNISANTA e UNISANTOS, além de vereadores locais e funcionários da Prefeitura de Santos. Fonte: Acervo Iara Migotto.

O jornal A Tribuna, publicou ainda neste mesmo dia a explicação do secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, de que se a decisão do CONDEPHAAT for de parecer favorável ao tombamento dos canais, cerca de dois terços da Cidade só poderão receber melhorias com autorização do órgão, devido o raio de 300 metros a partir do patrimônio tombado, afirmando ao término da matéria que "existe uma forte conotação política nesta decisão" (A TRIBUNA, 14 set. 2000, p.A10).

Tratava-se de evidente desinformação, uma vez que o raio de proteção do bem tombado poderia ser alterado, como o foi posteriormente, numa tentativa de indispor a população local com o órgão estadual aumentando ainda mais a polêmica. O jornal A Tribuna, na coluna aberta aos leitores registrou no mesmo dia duas cartas com posicionamentos opostos:

" 'Ao passar de carro pela av. Siqueira Campos, junto à praia, não contive a indignação ao perceber que Santos continua subjugada à famigerada cultura do "não" .Uma obra que só viria trazer benefício à

cidade está parada, enfeando o local e criando transtorno ao trânsito [...] sou poetisa, mas, realmente, não encontro poesia nas águas poluídas de um canal, nem tão pouco numa obra parada atrapalhando o trânsito.' Maria Araújo Barros de Sá e Silva" (A TRIBUNA, 17 set. 2000, p.A2).

" 'Gostaria que me convencessem que a cobertura dos canais realmente se faz necessária; e qual o custo-benefício em quantidade de vagas, para o turismo, comércio e estacionamento? [...] Para que servem as associações de bairros, universidades de engenharia e arquitetura se não são ouvidas às obras que afetam a estética da cidade?' Wanda Piccoli Costa" (A TRIBUNA, loc. cit.).

O CONDEPASA, em reunião ordinária no dia 21 de setembro, manteve a conclusão de dois anos antes: os canais de Santos não deveriam ser tombados. Sendo assim, o CONDEPASA comunicou através de ofício ao CONDEPHAAT, sua decisão e, seu presidente garantiu que não haveria conflito entre os dois órgãos, afirmando que, "a única coisa que podemos fazer é enviar um ofício para o CONDEPHAAT apontando o nosso ponto de vista, que é de um órgão que representa e sabe das necessidades da cidade" (DIÁRIO DO LITORAL, 21 set. 2000, p.A3).

Segundo o Jornal Boqueirão News, de 23 de setembro, contrário a opinião do CONDEPASA, o então presidente do CONDEPHAAT, José Roberto Melhem, afirmou que "já existem a intenção definida de tombamento e acredito que esse processo estará concluído até metade de 2001", dizendo ainda que o estudo estava adiantado, aguardando alguns documentos. Sendo que o CONDEPHAAT já estava analisando o tombamento dos canais desde 1991, embora a nomenclatura seja guichê. "Mas é um estudo na prática, [...] a partir do momento do início do estudo para tombamento, o bem não pode ser modificado em hipótese alguma" (BOQUEIRÃO NEWS, 23 set. 2000, p.3).

Com as obras ainda paralisadas, o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, afirmou que "A região dos canais onde estávamos realizando as obras é diferente do resto. Pedestres não transitam por ali porque é inseguro", declarando que "Para mim, esta é uma questão política", lembrando que a oposição cobriu parte dos canais em suas gestões, embora o presidente do CONDEPHAAT afirmou desconhecer as alterações garantindo que "[...] vamos

verificar porque qualquer mudança desse tipo feita depois de 1991 é considerada irregular" (BOQUEIRÃO NEWS, loc. cit.).

O prefeito Beto Mansur incomodado com a ordem de paralisação das obras, declarou ao jornal A Tribuna, "não tem cabimento nenhum a decisão do CONDEPHAAT, de suspender as alterações no leito do canal [...] porque é uma obra que toda cidade quer [...] a obra corre risco de desabar" (A TRIBUNA, 26 set. 2000, p.A8).

No dia seguinte, 27 de setembro, técnicos da Sedurbam foram ao CONDEPHAAT entregar cópias dos projetos das propostas pretendidas para os canais, pra avaliação. O Diário Oficial publicou nota afirmando que os técnicos foram recebidos pelo presidente do CONDEPHAAT, José Roberto Melhem, que analisou o projeto e não viu impedimentos à sua realização e conclusão da obra, conforme sua sinalização favorável, garantindo que em breve, após reunião de seu colegiado, a Prefeitura seria comunicada da decisão, que acreditava ser favorável para a continuidade (DIÁRIO OFICIAL, 28 set. 2000, p.20).

O secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves explicou que "o trecho da quadra é de 190 metros. Pelo projeto, ficam 45 metros sem cobertura de cada lado. Isso não descaracteriza o canal. O governo não quer cobrir todos os canais porque eles são referência para a cidade" afirmando, segundo o jornal A Tribuna, que, após mostrar e entregar três plantas do projeto em reunião na sede do CONDEPHAAT, ao seu presidente, José Roberto Melhem, este, não encontrou problemas no projeto de cobertura parcial do canal 4 (A TRIBUNA, 28 set. 2000, p.A4).

Em outro jornal, o Diário do Litoral, o presidente do CONDEPASA, Bechara Abdalla Pestana, informou que estivera, no dia 27, junto com o secretário da Sedurbam no CONDEPHAAT, onde, o seu presidente se mostrou surpreso com o projeto, prometendo inclusive apresentá-lo em reunião do Conselho e, declarando que "o presidente do CONDEPHAAT achava que a proposta era fechar o canal de ponta a ponta, mas viu que, do jeito que está, o projeto não descaracterizaria o canal e por isso poderia ser mantido" (DIÁRIO DO LITORAL, 29 set. 2000, p. A3).

Essa atitude da imprensa local, divulgando um suposto posicionamento de José Roberto Melhem baseado na informação dos ocupantes de cargos de confiança da Prefeitura Municipal, foi criticada pelo presidente do órgão que teria afirmado jamais ter havido variação de conduta do órgão ou da presidência (A TRIBUNA, 7 out. 2000, p.A4), classificando como errônea a conduta de alguns jornais da Baixada Santista sobre suas notícias do processo de tombamento.

Segundo o presidente do CONDEPHAAT, a análise do projeto de cobertura parcial dos canais que cortam a cidade, juntamente com o estudo de seu tombamento, foi conduzida pelo Serviço Técnico do CONDEPHAAT e a decisão seria dada pelo colegiado formado por 25 membros. Essa afirmação, diferentemente do que ocorria no CONDEPASA, demonstrava que, apesar de Melhem ser favorável ao tombamento, caberia ao Conselho do órgão a decisão final:

"A reunião entre os administradores públicos de Santos, divulgada por alguns jornais, foi na verdade uma visita daqueles gestores para submissão do projeto de intervenção, para apreciação do Colegiado [...] somente após o exame pela área técnica do CONDEPHAAT e a deliberação a respeito pelo Conselho é que se poderá saber se houve ou não a concordância quanto a viabilidade das obras pretendidas" (DIÁRIO DO LITORAL, 7 out. 2000, p.A3).

Enquanto aguardava-se o parecer do CONDEPHAAT, o CONDEPASA sinalizou favorável em cobrir parcialmente os canais e implantar vagas de estacionamento. Devido a questão da área envoltória, o secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Antônio Carlos Gonçalves, voltou a declarar que "o tombamento deixaria a cidade engessada", sendo sua análise descartada pelo próprio CONDEPHAAT, em que técnicos do órgão garantiram que a área seria determinada durante o processo ((DIÁRIO DO LITORAL, loc. cit.).

Nessa guerra de informações e contra-informações o jornal Boqueirão News, reafirmou as críticas feitas pelo presidente do CONDEPHAAT, noticiando o recebimento uma carta sua, onde esclarecia que:

"Em nenhum momento houve por parte do CONDEPHAAT variação de conduta quanto ao tombamento, tendo desdobramento natural o processo iniciado em 1991, como monumento histórico, arquitetônico

e paisagístico. Sendo que a divulgação da reunião da administração de Santos com a presidência deste órgão foi, na verdade, visita para submissão do projeto de intervenção, para estudo do colegiado, que tem obrigação de examinar e decidir sobre qualquer projeto em bens protegidos e, a opinião do presidente do CONDEPHAAT, continua sendo pessoal, favorável ao tombamento dos canais, continuando tão categoricamente quanto sempre foi. Toda e qualquer questão envolvendo o tombamento dos canais seguirá sendo, para o CONDEPHAAT, uma questão técnica" (BOQUEIRÃO NEW, 14 out. 2000, p.A3).

Numa tentativa de intimidação, o Secretário Municipal Antônio Carlos Silva Gonçalves, declarou preocupação quanto a demora da decisão do CONDEPHAAT, devido a proximidade da época das chuvas na região que, com as obras já adiantadas quando interrompidas, poderiam comprometer a estrutura da pista, alertando que,

"Se cair uma chuva forte nos próximos dias, a pista poderá solapar, ou seja, o material pode escorregar para dentro do canal [...] Todo aquele trecho terá que ser interditado [...] Não dá para fazer qualquer obra nos canais com o embargo. O estranho é que a decisão de tomar os canais foi tomada rapidamente. Porém, até agora eles não se reuniram para decidir os rumos do processo. Estamos de mãos amarradas" (A TRIBUNA, 23 out. 2000, p.A4).

Em 31 de outubro o secretário da Sedurbam encaminhou um ofício ao CONDEPHAAT solicitando urgência quanto ao posicionamento sobre o tombamento do canal 4, declarando ainda que entende que não prevaleceu a lógica do CONDEPHAAT, intervindo no caso sem consultar o CONDEPASA, que aprovou a obra em 1998, ratificando a posição este ano (A TRIBUNA, 1 nov. 2000, p. A4).

A Prefeitura alegando inúmeras tentativas para agilizar a resolução do CONDEPHAAT comunica que até aquele momento nada havia sido resolvido e que, segundo a Assessoria de Imprensa da Prefeitura, ofícios foram trocados entre o presidente do CONDEPHAAT, José Roberto Melhem, e o secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Silva Gonçalves, com objetivo de aprovação por caráter de urgência, recebendo como retorno do órgão informações de que o processo ainda estava tramitando no serviço técnico para depois passar para o colegiado (DIÁRIO DO LITORAL, 11 nov. 2000, p.A3).

A Prefeitura, então, anunciou pretender adotar medidas judiciais contra o CONDEPHAAT, para resolver o impasse (A TRIBUNA, 14 nov. 2000, p.A4), além de o prefeito agendar audiência para o dia 16 de novembro, com o secretário estadual da Cultura, Marcos Mendonça, a fim de pedir apoio do Estado para prosseguimento da obra (A TRIBUNA, 15 nov. 2000, p.A4).

Declarando não entender a demora do presidente do CONDEPHAAT em agendar uma reunião com o colegiado do órgão para decisão sobre os canais, o prefeito Beto Mansur protesta, dizendo que "O cidadão pede para você parar as obras porque ele precisa estudar se vai tombar os canais ou não e, passados dois meses, não te dá respostas" (A TRIBUNA, loc. cit.). Reafirmando o protesto, o secretário municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Silva Gonçalves, indaga que "a obra já estava descaracterizada quando eles decidiram iniciar os estudos. Eu quero ver é quem vai arcar com os custos caso seja necessário reconstruir o local" (A TRIBUNA, ibdem).

Como resultado desta reunião realizada em São Paulo, a Prefeitura declarou, via imprensa oficial, que obteve garantia de agilização por parte do CONDEPHAAT à análise do projeto da plataforma do canal 4, publicando que Melhem explicou que daria prioridade ao assunto na reunião do dia 27 do corrente mês. A Prefeitura declarou ainda que a solicitação para agilizar o processo era justificado devido que, a proximidade da temporada e das chuvas os problemas de segurança e prejuízos aos moradores e trânsito do canal 4, "que já sofreu descaracterização, com o início e paralisação das obras, podem piorar; não havendo argumentos técnicos que possam impedir o prosseguimento da construção da plataforma" (DIÁRIO OFICIAL, 18 nov. 2000, p.20).

Por falta de quorum, não houve deliberação sobre nenhum assunto da pauta na assembléia prevista para o dia 27 do CONDEPHAAT, que, ao contrário do esperado pela Prefeitura, nem incluía o projeto da plataforma do canal 4 (DIÁRIO OFICIAL, 28 nov. 2000, p.5). Como, após duas semanas consecutivas, o CONDEPHAAT não incluiu o tema em sua pauta a Procuradoria Geral do Município - PGM - começou a estudar uma medida judicial para garantir a execução da obra paralisada, alegando situação de risco (DIÁRIO OFICIAL, 5 dez. 2000, p.20).

Nesse sentido a procuradora geral do Município, Dra. Eliane Elias, notificou o CONDEPHAAT, em 6 de dezembro, da intenção de tomada de medidas judiciais caso não houvesse imediato posicionamento do órgão em relação ao processo de tombamento dos canais, enfatizando a questão de segurança e de prejuízo à população (DIÁRIO OFICIAL, 7 dez. 2000, p.20).

O Secretário Municipal, Antônio Carlos Silva Gonçalves, continuava na tentativa de desqualificar o posicionamento do CONDEPHAAT que, segundo sua avaliação, permanecia com uma atitude "inegavelmente de caráter político" o que teria provocado "a paralisação das obras de melhorias no trecho final do canal 4 [...] é lamentável que um órgão como o CONDEPHAAT, se deixe levar por motivações políticas", exigindo assim uma reunião extraordinária do órgão (DIÁRIO OFICIAL, loc. cit.).

Diante da notificação feita pela Prefeitura, referente a ameaça de ação judicial caso o órgão não tomasse medidas imediatas em relação ao processo de tombamento dos canais, o presidente do CONDEPHAAT, José Roberto Melhem comenta que "é mau gestor quem não entende o que é preservar. Quando as pessoas se conscientizarem o que isso significa, vão entender nosso papel" (DIÁRIO DO LITORAL, 8 dez. 2000, p.A3).

Melhem negando a existência de má vontade do Conselho, destacou que o projeto entrou no órgão para análise, havia apenas dois meses e, os processos costumam ser lentos. Em relação à crítica sobre sua postura ser de caráter político, declarou que "Se hoje o canal 4 encontra-se desfigurado e com entulho, o responsável pela situação é o governo Municipal, que decidiu fazer obras no canal, sabendo da possibilidade de tombamento do mesmo". Declarando ainda que em relação a possível desbarrancamento do entulho para dentro do canal, aconselha que "essa limpeza já poderia ter sido feita. Mandamos parar a obra, mas não impedimos a limpeza do local." (DIÁRIO DO LITORAL, loc. cit.).

Finalmente, no dia 11 de dezembro, os Conselheiros do CONDEPHAAT decidiram incluir a questão dos canais na pauta da reunião do dia 18 de dezembro, quando aprovou o tombamento dos canais de drenagem de Santos. Sobre as obras paralisadas, segundo a assessoria de imprensa da Secretaria de Estado

da Cultura, deveriam “ser mantidos entendimentos entre a Prefeitura de Santos e o CONDEPHAAT para que se elabore um projeto alternativo de recuperação do local” (DIÁRIO OFICIAL, 19 dez. 2000, p.24). A assessoria informou ainda que

"O tombamento foi aprovado pelo colegiado, definindo que a área envoltória a partir da linha do meio-fio fica livre de restrições [...] a preservação está restrita à rede de canais, os passeios que ladeiam os canais e elementos do projeto original para circulação e proteção de pedestres, como pontes, amuradas e guarda-corpos [...] o projeto de cobertura dos canais foi recusado pelo colegiado pois, segundo estabeleceu-se nos estudos e discussões, o tamponamento total ou parcial é nocivo sob todos os aspectos, desde culturais até fito-sanitários" (DIÁRIO OFICIAL, loc. cit.).

No dias posteriores à decisão do CONDEPHAAT, a imprensa local destacou o assunto e as opiniões de alguns personagens da discussão. O secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, ao saber da notícia, afirmou estar aguardando o esclarecimento do órgão quanto a posição da obra iniciada e quem iria arcar com os custos, acrescentando ainda que a PGM estaria estudando possível medida que a Prefeitura poderia adotar, declarando ainda ao Diário Oficial que:

"É uma decisão esdrúxula. É lamentável como o CONDEPHAAT tratou o assunto das obras nos canais de Santos. Não ouviu nenhum técnico da Cidade e aprovou um posicionamento sem nenhum embasamento técnico [...] esperávamos uma decisão com sustentação técnica" (DIÁRIO OFICIAL, 19 dez. 2000, p.24).

Na avaliação do CONDEPHAAT, os canais foram considerados também marco referencial urbano, de caráter histórico e afetivo, inseridos na paisagem (A TRIBUNA, 19 dez. 2000, p.A4). Com a decisão do tombamento, a Prefeitura ficou responsável em recompor o que demoliu, uma vez que descaracterizou o canal 4.

O secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Gonçalves, mantinha sua posição, sustentando que a decisão teria sido política, prejudicando a população santista (DIÁRIO DO LITORAL, 20 dez. 2000, p.A3). Aguardava naquele momento a comunicação oficial pelo CONDEPHAAT para verificar a possibilidade de acionar juridicamente o órgão (A TRIBUNA, 20 dez. 2000, p.A4).

Menos de uma semana após a decisão do CONDEPHAAT, no dia 21 de dezembro, o juiz da 1ª Vara de Justiça, José Vitor Teixeira, concedeu medida liminar à promotora pública do Meio Ambiente, Ana Paula Fernandes Nogueira da Cruz, ação para que a Prefeitura reformasse todos os canais santistas, a fim de manter as características originais dos canais, "já que eles são considerados patrimônio histórico da Cidade".

A ação movida pela promotoria pública buscava impedir que o canal 4 permanecesse da mesma forma até possível entendimento entre CONDEPHAAT e Prefeitura. De acordo com a liminar, a Prefeitura teria que recuperar de imediato o canal 4 e promover serviços de conservação e restauração de todos os outros canais, alterando os planos do secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Gonçalves, que pretendia começar as restaurações no canal 4 somente após o CONDEPHAAT expedir o documento oficial que confirmasse a proibição da cobertura do local (DIÁRIO DO LITORAL, 22 dez. 2000, p.A3).

De acordo com o jornal A Tribuna caberia recurso da Prefeitura contra a medida liminar pois, conforme o Departamento de Comunicação – Decom, não teria havido até aquela data a notificação oficial do tombamento ou da liminar. A ação de nº 23.541/00 ressaltava a investigação desde 94 pelo MP que contou com a elaboração de um estudo apontando diversos problemas que poderiam ocorrer com a cobertura dos canais, pelo professor universitário Alfredo Cordella (A TRIBUNA, 22 dez. 2000, p.A7).

Questionada pela imprensa local, a assessoria de comunicação da administração municipal, afirmou que prefeito não se pronunciaria sobre a liminar, enquanto não fosse comunicado oficialmente, além de que Prefeitura também não recebeu qualquer documento sobre a resolução do CONDEPHAAT, sobre o tombamento dos canais (DIÁRIO DO LITORAL, 23 dez. 2000, p.A3).

Importante observar que, neste íterim, houve apenas dois manifestos de leitores no jornal A Tribuna, sendo um deles do senhor João Gouveia, membro da Sociedade dos Amigos e Moradores da Orla da Praia, dizendo "louvável e brilhante a iniciativa do CONDEPHAAT em tombar os canais de Santos em defesa de seus

aspectos históricos, ambientais, culturais e sanitários" (A TRIBUNA, 31 dez. 2000, p.A2). e outro, parabenizando a iniciativa:

" 'Parabéns CONDEPHAAT pela sábia decisão de referendar o tombamento dos canais de Santos. Fica preservado um patrimônio histórico desta cidade que caracteriza de forma *sui generis* em todo país.[...] Senhor secretário (da Sedurbam), a Procuradoria do Município deve defender a vontade do povo santista e não as suas vaidades políticas'. Boris Mayoral" (A TRIBUNA, loc. cit.).

Com a entrega à administração municipal da notificação da liminar referida à recuperação imediata do canal 4, sob pena de multa diária de R\$ 5mil, em 27 de dezembro, a Prefeitura ganhou 15 dias para recorrer. Enquanto isso, o secretário de Obras, Antônio Carlos Gonçalves, mantinha sua posição em relação à decisão do CONDEPHAAT, classificando-a como "muito genérica" e afirmando que a Procuradoria Geral do Município enviou recurso ao órgão, solicitando revisão do tombamento, afirmando que "faltou ética ao CONDEPHAAT [...] o tombamento foi efetivamente porque o CONDEPHAAT não conhece a realidade da Cidade" (DIÁRIO DO LITORAL, 11 jan. 2001, p.A3). Tecendo críticas ao órgão por não ter consultado o CONDEPASA, disse ainda que:

"Hierarquicamente, é verdade que não existe essa necessidade. Mas, por uma questão de ética deveriam consultar. Isso significa que, se a tramitação de qualquer coisa que a gente queira fazer for tão lenta como foi a do próprio tombamento, a cidade vai ficar paralisada. Estou frustrado e acredito que agora resta apenas esperar que o órgão que fez o estudo tenha a ética de explicar porque tomou essa atitude"(DIÁRIO DO LITORAL, loc. cit.).

Com as obras inacabadas, os tapumes apodreceram e em grande parte já não existiam mais. A Prefeitura recorreu e conseguiu suspender a liminar, desobrigando o poder público de promover imediata recomposição do canal, tendo a ação seguido seu trâmite até o julgamento do mérito. No recurso ao TJ, a procuradora da Prefeitura, Ilza de Oliveira Joaquim, justificou que o tombamento dos canais pelo CONDEPHAAT não se efetivou, na medida em que a Prefeitura ainda teria prazo para contestar a aprovação do parecer favorável ao tombamento (A TRIBUNA, 13 jan. 2001, p.A5).

Beto Mansur se reelegeu em 2000, alterando alguns setores administrativos. A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Sedurbam, passou a se chamar Secretaria de Obras e Serviços Públicos, mantendo, entretanto o mesmo secretário, o engenheiro Antônio Carlos Silva Gonçalves.

No dia 11 de janeiro, iniciam-se os trabalhos para a recomposição do piso e recolocação do gradil, nos moldes de como era o local, antes de iniciado o projeto de construção da plataforma do canal 4. O então secretário Antônio Carlos, afirmou que mesmo com a reconstituição, a Prefeitura continuaria a insistir junto ao CONDEPHAAT, para revisão da decisão do tombamento (DIÁRIO OFICIAL, 24 jan. 2001, p.8). Com apenas 3 ajudantes, a previsão era de entregar a obra em março, tendo como alteração das calçadas para 1,50m em vez de 1,18m existente anteriormente (A TRIBUNA, 27 jan. 2001, p.A4).

Em março, constando-se que a obra não estava nem 50% concluída, o engenheiro supervisor da Termaq Engenharia, Marcelo Casagrande, previu então a conclusão em 45 dias, voltando a expectativa da Prefeitura para abril. O secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, declarou que "apesar de a obra estar tendo continuidade, nada justifica o atraso. Estamos cobrando da empreiteira uma solução porque está trazendo muitos transtornos à população" (A TRIBUNA, 10 mar. 2001, p.A4).

Na primeira semana de abril, a reconstrução representava, segundo órgão oficial, 70% dos serviços concluídos, afirmando que até o final do mês, as obras de reconstrução dos passeios do canal 4 estariam concluídas (DIÁRIO OFICIAL, 7 abr. 2001, p.24).

Na semana seguinte, o Diário Oficial informou que com a calçada de um dos lados do canal 4 concluída, esta ganhou o guarda-corpo e faltavam pequenos detalhes para o término, inclusive a pintura do trecho, enquanto a outra calçada já estava em fase adiantada de concretagem, afirmando ainda que moradores do bairro acreditavam que a cobertura do canal proporcionaria um diferencial urbanístico, mas, diante do tombamento, foi positiva a melhoria proporcionada pela Prefeitura (DIÁRIO OFICIAL, 14 abr. 2001, p.16).

Em maio, a Prefeitura declarou que continuaria contestando na Justiça o tombamento dos canais, para futuramente realizar a cobertura no trecho do Canal 4, entre a praia e a Av. Epitácio Pessoa. Segundo o secretário de Obras, a reconstrução exigida pelo CONDEPHAAT terminaria ainda neste mês (A TRIBUNA, 9 maio 2001, p.A4).

Obeserva-se que, nesta mesma reportagem, o jornal anunciou que a Comissão de Moradores e Síndicos da Orla da Praia de Santos pediu à Prefeitura para manter as comportas dos canais abertas durante as ressacas, pois assim, a areia que invade o leito dos canais seria escoada durante a maré vazante. A comissão alegou que com as comportas fechadas, a areia passa por cima das barreiras e não volta para a praia quando a maré baixa, trazendo risco de enchentes e doenças (A TRIBUNA, loc. cit.).

Duas semanas depois, três dos canais ainda apresentavam parte do leito obstruído pela ressaca que atingiu as praias no início do mês. Nos canais 2, 4 e 5, a areia trazida pelo mar, invadiu-os até a metade das quadras além da avenida beira mar. A técnica de desobstrução consistia na retirada total do material ou de abertura de uma vala para que a própria natureza se encarregasse de completar o serviço. Duas escavadeiras continuavam nos canais 2 e 4, sendo no primeiro, na altura do número 650 e no outro, próximo à Av. Epitácio Pessoa (DIÁRIO OFICIAL, 24 maio 2001, p.16).

A CET, no dia 31 de outubro, enviou um pedido para o CONDEPHAAT, para construção de seis pontes por sobre os canais, em ofícios específicos para cada obra, como objetivo de melhorar fluidez do trânsito da cidade, aguardando somente autorização do órgão. O secretário Antônio Carlos Silva Gonçalves afirmou conclusão da execução da primeira ponte, 60 dias após início, com o custo aproximado de cada uma de R\$ 80 mil (A TRIBUNA, 21 nov. 2001, p.A4). O secretário lembrou ainda que os canais foram tombados pelo CONDEPHAAT e, neste caso, qualquer reparo só poderá ser feito com autorização do órgão.

"Se houver um acidente e um carro quebrar a mureta, nós precisamos de autorização para concertar [...] o tombamento causou transtornos

porque criou diversas dificuldades para poder fazer qualquer intervenção nos canais, que cortam a cidade inteira"(A TRIBUNA, 26 nov. 2001, p.A4).

Através do mesmo jornal, na página seguinte, uma matéria constatou que dois pontilhões de canais apresentam pilares de sustentação desgastados e estrutura metálica corroída pelo tempo, entretanto, o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves lembrou da dificuldade para qualquer reparo por causa do tombamento dos canais (A TRIBUNA, 26 nov. 2001, p.A5).

No dia 14 o CONDEPHAAT requereu a CET um detalhamento dos projetos, que foram encaminhados dia 18, aguardando agora autorização para o início das obras. Diversos buracos nas calçadas, muretas rachadas, gradis de proteção danificados, ferrugem no corrimão das pontes e pintura descascada, são alguns dos problemas encontrados ao longo dos canais com ciência da Prefeitura, entretanto, explica o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, que qualquer intervenção depende da autorização do CONDEPHAAT (A TRIBUNA, 25 dez. 2001, p.A4).

Com a permissão das obras o jornal local publicou, erroneamente, que "Após dois anos, Prefeitura conseguiu autorização do CONDEPHAAT para construção de seis pontes. As intervenções servirão para melhorar escoamento do tráfego"(A TRIBUNA, 10 jan. 2002, p.A4).

Mesmo mediante a tantas polêmicas, registradas e noticiadas pelos jornais da região, retornou-se a proposta de intervenção dos canais, quando o vereador Mantovani Calejon (PPB), anunciou sua idéia de transformar os canais de Santos em estacionamentos e recuo para ponto de ônibus, já aprovada pela Câmara Municipal de Santos, alegando querer aproveitar o sucesso da cobertura parcial do canal localizado na Rua Flamínio Levy, no Saboó. Calejon argumentou que a cobertura dos canais resolveria uma série de problemas na cidade.

"Essa obra era uma reivindicação antiga da comunidade. Ali, eles vão ter brinquedos, mesas de jogos e uma porção de outras coisas [...] Além das vantagens já citadas, a obra desafogaria o tráfego de veículos, que é cada vez mais intensa em Santos" (DIÁRIO DO LITORAL, 7 maio 2002, p.A3).

Dois meses depois, a Secretaria de Planejamento (Seplan) anunciou pensar em transformar uma das calçadas dos canais em ciclovia. Propondo a implantação inicial pelos canais 3 e 5. Explicou o vice prefeito e secretário de Planejamento, João Paulo Tavares Papa, que seria "uma forma de destinar um espaço exclusivo aos ciclistas sem comprometer a segurança e fluidez do tráfego" (A TRIBUNA, 7 jul. 2002, p.A7).

O secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, afirmou não encontrar obstáculos junto ao CONDEPHAAT, pois, "A ciclovia sobre a calçada não descaracteriza em nada os canais, que são símbolos marcantes da cidade" (A TRIBUNA, loc. cit.). Ao ser consultada, a assessoria de imprensa do CONDEPHAAT, informou que qualquer intervenção precisa ser comunicada ao órgão por meio de projeto, para aprovação ou não (A TRIBUNA, ibdem).

O último fato publicado referente as obras nos canais, foi a comunicação de que a Prefeitura deveria realizar obras e serviços necessários para a conservação e restauração dos canais da cidade, tombados pelo CONDEPHAAT, conforme sentença proferida dia 29 de julho de 2002, pelo juiz José Vitor Teixeira de Freitas, da 1ª Vara da Fazenda Pública de Santos, na ação civil (nº 23.541/2000) ajuizada pelo Ministério Público, em dezembro de 2000.

O juiz condenou também a Prefeitura ao pagamento de indenização pelos danos causados ao patrimônio tombado. A sentença obrigou a Prefeitura a obter prévia autorização do CONDEPHAAT para qualquer intervenção nos canais (A TRIBUNA, 4 ago. 2002, p.A5). Na sentença ainda, o juiz salientou:

"É forçoso consignar que os canais de Santos constituem verdadeiro referencial turístico e paisagístico da Cidade. Além de verdadeiro traço cultural, trazem inquestionável importância histórica e arquitetônica para o Município [...] O conceito de patrimônio histórico e artístico nacional abrange todos os bens móveis e imóveis existentes no País, cuja conservação seja de interesse público, por sua vinculação a fatos memoráveis da História pátria, ou por seu excepcional valor artístico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou ambiental" (A TRIBUNA, loc. cit.).

CONCLUSÃO:

Entender o processo de preservação de partes da cidade exigiu a revisão de alguns conceitos fundamentais relativos ao patrimônio, em especial as diferentes interpretações do passado histórico e dos padrões que determinados elementos assumem, seja pelo valor utilitário, em função do crescimento das cidades, seja pelo uso que determinado edifício ou setor da cidade assumiu na trama urbana atual, seja pelo sentimento nostálgico, que valorizam a preservação em si.

A preservação do patrimônio se identifica com a necessidade de se contrapor ao desaparecimento dos traços urbanos do passado. Embora práticas de preservação existissem no Brasil desde as primeiras décadas do século XX, a noção de patrimônio urbano, enquanto bem de significação cultural e humana, foi valorizada a partir da década de 60, principalmente em países europeus¹²⁶.

As estratégias da comunidade para a preservação de edifícios, ou partes da cidade, afetam inevitavelmente a dinâmica econômica e o traçado urbano, além dos usos desses locais, sejam eles efetivos ou propostos. É por essa razão, que as práticas de preservação tornaram-se cada vez mais polêmicas, pois nem sempre ocorre o estabelecimento da identidade da comunidade com o patrimônio preservado.

Ao obter a compreensão da relação que se estabeleceu entre os habitantes de Santos e seu sistema de canais de drenagem, resolvida através de instrumentos de planejamento como o tombamento, verifica-se que a construção cultural da comunidade passa pela preservação do que pode se chamar uma “identidade urbana”.

¹²⁶ A primeira conferência internacional para a conservação dos monumentos históricos aconteceu em Atenas em 1931, mas um dos documentos mais importantes sobre a preservação é a Carta de Veneza, elaborada em 1964.

Como aconteceu em Santos, no caso estudado, o presente trabalho demonstra que os diferentes esforços da comunidade, para identificar e valorizar determinados trechos da estrutura urbana, correspondem a um movimento em defesa de valores abstratos, culturais e não econômicos, muitas vezes incompatíveis com o crescimento voraz da cidade.

Nesse processo de criação dos elementos geradores da identidade dessa população com o cenário urbano se explicita uma dinâmica cultural que pode se sobrepôr à dinâmica sócio-econômica da própria cidade.

Embora realizada em nome da manutenção de uma certa continuidade do passado, "a preservação deve ser pensada como trabalho transformador e seletivo de reconstrução e destruição do passado, que é realizado no presente e nos termos do presente" (ARANTES, 1984, p.9).

Trata-se de um processo histórico que deve ser entendido como tal e, portanto, como uma construção coletiva. Por este motivo a reinterpretação do passado se impõe mediante a conceituação do processo histórico descontínuo e, por vezes reconstruído, que ultrapassa as "necessidades materiais" mais imediatas.

Em suma, entende-se que o patrimônio é dotado de três características fundamentais: a representação da coletividade, a interpretação do passado e a utilidade desse patrimônio, essencialmente uma relação entre a memória coletiva, diferente de memória histórica, seu passado e seu presente.

A reflexão sobre esses conceitos no contexto da cidade de Santos, ao analisar-se os fatores que determinaram a construção dos principais elementos urbanos estruturadores, dentre eles a rede de canais de drenagem, deixou clara a intervenção de outras esferas de governo, além da local, nesse processo de transformação da cidade.

Todos os trabalhos consultados demonstraram que a construção das grandes obras de infra-estrutura de transporte, ao mesmo tempo que estimularam um desenvolvimento regional sem precedentes, criaram condições para o surgimento de sérios problemas urbanos locais. Esses problemas por sua vez poderiam causar impactos negativos de tal ordem na confiabilidade dos transportes e na continuidade

dos trabalhos que comprometeriam seriamente o desenvolvimento do Estado como um todo.

Foi esse quadro, a possibilidade desses problemas locais impedirem o pleno desenvolvimento regional e nacional, que levou o Governo Provincial a criar a Comissão de Saneamento. Esse ponto foi decisivo para a modernização da cidade.

Ao analisar-se a legislação urbanística da época esses aspectos tornam-se evidentes e, nesse momento histórico quando surge a nova e moderna cidade, esses instrumentos tornam-se catalisadores de outras preocupações, principalmente de ordem estética. O cenário pretendido para Santos, de uma cidade moderna e saneada, justificaram então plenamente a construção dos canais de drenagem, projetados por Saturnino de Brito.

Como viu-se os aspectos estéticos presentes em seu projeto, e citados pelo próprio autor em suas obras, eram claras referências aos modelos europeizantes relacionados com uma postura culturalista.. Foram esses elementos que se tornaram marcantes e determinaram, em última instância, as características ambientais e paisagísticas que se seguiram, ou que foram sendo incorporadas ao longo de sua existência.

Dessa forma, encontram-se nessa porção da cidade elementos que permitiram sua transformação em objetos de identidade da cidade de Santos. Uma evidente confirmação do que Carlos Roberto Monteiro de Andrade em sua análise coloca sobre as relações que se estabeleceram nesse momento. Ou seja, a Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito sobre seu projeto dos canais de drenagem, inseriu-se nesse processo como um dos principais elementos geradores da identidade dessa cidade, moderna e saneada, que Andrade relaciona com o que chamou de “pinturesco”.

É importante destacar que é justamente esse aspecto, que faz parte dessa tradição culturalista, o fator decisivo nos debates que se seguiram muitas décadas depois, como vimos no levantamento empírico realizado.

Outro ponto importante destacado refere-se ao debate e às primeiras lutas da sociedade santista visando à manutenção coletiva de um referencial urbano que se relacionava com a paisagem marítima e os jardins da orla. É fundamental

perceber que esses referenciais relacionam-se com os canais na medida que estes últimos tornam-se um elemento de integração e de penetração da paisagem da orla nas porções mais interiores da cidade.

A confirmação dessa hipótese também será encontrada no material e entrevistas levadas a efeito no transcorrer da pesquisa. Por outro lado, é nesse aspecto que encontram-se as razões para a preservação de bens históricos, arquitetônicos, artísticos e culturais, dentre eles, no caso específico, a rede de canais de drenagem.

Essa relação se encontra presente na análise sobre as mudanças ocorridas em termos de conceito de preservação, sempre considerando sua relação com os interesses de grupos sociais antagônicos. Novamente, essa hipótese foi amplamente confirmada no levantamento realizado, demarcando claramente discursos e práticas diferenciadas.

Esse quadro exigiu uma análise das mobilizações sociais realizadas em favor da preservação dos canais de drenagem da cidade de Santos sem perder de vista o contexto histórico envolvido. Nesse ponto cabe ressaltar que a questão da participação da sociedade teve que ser estudada e avaliada por meio de bibliografia específica e que reforçou as conclusões que vinham se colocando.

Essa avaliação confirmou também a hipótese que o surgimento dos debates sobre a preservação dos canais, envolveu não só a manutenção de uma fabricada memória social como, principalmente, correspondeu a um processo político e democrático de apropriação do espaço e de definição de políticas públicas.

Nesse caso, confirma-se aqui também a relação entre participação e política de preservação num contexto de afirmação de uma identidade coletiva. A própria definição do que seja participação não é simples. Trabalhos recentes mostram como a gama de conceitos que envolvem esse termo exige necessariamente um aprofundamento cada vez maior do sentido de sua utilização.

A aplicação do termo "participação" depende da época e da conjuntura política, e apareceu, em cada um desses momentos, associado a outros termos como democracia e cidadania, representação e organização, parcerias e negociação, etc. A

análise levada a efeito envolveu também a característica dessa participação, se consultiva ou deliberativa, e as razões por que ela ocorreu.

O final do século XX se caracterizou pela conquista dos vários governos municipais eleitos com respaldo na mobilização da população e incorporando, enquanto prática administrativa, a presença popular no processo democrático. Foram as chamadas "experiências democráticas e populares", que colocaram novas questões para o debate sobre planejamento urbano e municipal, principalmente nos municípios onde ocorreram lutas urbanas e, por essa razão mesma, onde se desenvolveram anteriormente movimentos reivindicatórios urbanos.

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu, em seu artigo 20, "a cooperação das associações representativas no planejamento municipal" e a "participação da população, por meio de organizações representativas, na formulação de políticas e no controle das ações em todos os níveis". Isso se refletiu nas formas de participação no governo municipal com a criação dos Conselhos Municipais Setoriais, como os de saúde, educação, direitos da criança e do adolescente, por exemplo, onde têm assento membros do governo e representantes da sociedade civil, e um destaque especial para o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos - CONDEPASA.

Embora a constituição desses Conselhos seja muito variada e sua eficácia questionável de uma administração para outra, é certo que sua existência possibilita a intervenção da sociedade civil através da prática da pressão e da fiscalização. Essa nova configuração da arena política propiciou uma redefinição nas relações de poder e de convivência política que construiu novos espaços institucionais com projetos distintos dos anteriores em termos de intervenção coletiva, organização e desenvolvimento social

Em Santos, o governo que assumiu em 1989 procurou incorporar os novos canais institucionais criados, como os Conselhos e os Fóruns, onde se daria o embate ideológico e se definiriam as políticas públicas, numa nova engenharia de atuação que transformaria movimentos populares em interlocutores válidos e permanentes.

Os Conselhos Populares, como viu-se, são organismos que conquistam, por sua legitimidade social, o espaço necessário para a competição democrática na participação da gestão local ao lado de outras entidades e segmentos sociais organizados. Assim entendido, os Conselhos desse período devem se diferenciar de quando, em momentos históricos anteriores, recebiam uma determinada dose de poder político por doação do Estado.

Santos é um exemplo marcante de como essas mudanças institucionais foram sendo absorvidas nesse período e de como as alterações na legislação urbanística, promovidas ao longo da década de 90, acompanharam as mudanças no quadro político que nos leva a uma das conclusões que Raquel Rolnik apresentou em recente pesquisa sobre o uso desse tipo de legislação:

"O impacto da aplicação dos instrumentos está na forma pela qual esses são apropriados e não somente no seu desenho. É evidente que a permeabilidade maior ou menor de um governo local [...] tem grande peso nas possibilidades reais de apropriação dos instrumentos por parte desses agentes. Por tal razão, não é indiferente o perfil político da administração municipal e mesmo a cultura urbanística dos meios técnicos, na medida em que esses podem abrir espaços reais de inversão da equação político territorial nas cidades." (ROLNIK, 2000, p.84).

Nesse período, foi muito atuante o grupo que pretendia implantar a "Agenda 21", documento que valoriza o envolvimento de organizações governamentais e não governamentais no processo de planejamento pois, de acordo com ele, a conscientização da comunidade é fundamental para a implementação e operacionalização de programas que visem a qualidade de vida.

Em 1994 Santos foi selecionada para o "Programa Comunidades Modelo" promovido pelo Conselho Internacional de Iniciativas Ambientais Locais - ICLEI com sede em Toronto. O programa envolvia 14 cidades em todo o mundo com o objetivo de testar metodologias de atuação conjunta do governo e sociedade para implementar a Agenda 21

Para Celso Daniel, nessa época, uma "nova cultura política" estaria reconhecendo a capacidade de participação, decisão e contribuição, mas, por outro

lado, o chamado "planejamento estratégico" incorporava também a participação da sociedade como ponto capital do urbanismo. Nesse sentido, podem ser colocados diversos questionamentos sobre a forma como se deu esse processo e a relação entre as entidades da sociedade civil e as diferentes propostas urbanísticas que se desenvolveram nas cidades que o adotaram.

Colocando lado a lado opções ideológicas diferentes de desenvolvimento, um certo processo de venda de metodologia de trabalho buscava agradar tanto os liberais como a chamada "esquerda urbanística". Fato que Oflia Arantes (ARANTES, 2000) procurou mostrar como a dimensão cultural da intervenção urbanística que passou a ser um dos pontos centrais nas estratégias de urbanismo.

O planejamento estratégico sem a contrapartida social e seu efetivo controle social é, antes de tudo, um empreendimento de comunicação e promoção que usa a cidade como mercadoria. Nas últimas administrações santistas, algumas estratégias são priorizadas em detrimento de outras, submetendo-se a uma correlação de forças e de interesses que definem o que é mais ou menos estratégico.

A participação tendo como característica apenas o caráter consultivo expõe o grau de partilha de poder que a administração pretende. Essa tônica é demonstrada pela paridade na formação dos Conselhos Municipais, como o CONDEPASA, onde 50% de seus membros pertencem à administração, reduzindo ou eliminando o caráter deliberativo da sociedade.

Essa característica deixa a nu o fato de que, sem a participação efetiva, muitas vezes o sistema de planejamento e gestão se presta mais ao fisiologismo. A participação da sociedade no processo decisório democratizaria o acesso à gestão e aos recursos públicos.

Ao privilegiar a participação e critérios objetivos de seleção de prioridades estabelecer-se-ia uma dinâmica que, em tese, poderia neutralizar o monopólio do clientelismo, numa das poucas alternativas capazes de diminuir esse desequilíbrio e transformar a decisão sobre os investimentos públicos um direito.

Na última década o poder local ganhou a posição de protagonista da condução da política urbana, buscando conjugar diversos atores e níveis de atuação

num mesmo processo. Mas os planos estratégicos não apresentam, em seus métodos, garantias quanto a sua execução e, principalmente, quanto à democratização de seu processo. As questões relativas à participação dos cidadãos na formulação de propostas urbanísticas que promovam a qualidade de vida e o desenvolvimento e, por outro lado, uma maior complexidade da cidade em face de reconfiguração global da economia, constituem-se em desafios colocados ao governo municipal e à região.

Apresenta-se, portanto, um cenário para o século XXI que inclui a necessidade de um maior grau de responsabilidade e maior eficiência nessa articulação entre poder público e sociedade civil onde a participação cidadã assume papel relevante. Esse cenário não é algo totalmente novo. Ele é consequência de uma trajetória histórica, onde a forma de participação e os modelos de formulação do pensamento urbanístico estão intrinsecamente relacionados.

Organizações resultantes do novo formato institucional da sociedade brasileira compartilham novos espaços deliberativos ou consultivos que implicam diretamente na questão urbana, como por exemplo, as parcerias em projetos urbanos, os fóruns e Conselhos setoriais, os Conselhos gestores, como os de bacias hidrográficas, e, em especial, o Orçamento Participativo e o Planejamento Estratégico. Essa trajetória não pode ser ignorada na medida que sempre representou um impacto nas políticas públicas, mais ainda nesse momento quando a complexidade proposta no desenho institucional se altera com as "parcerias" entre o poder público, iniciativa privada e participação da sociedade civil.

Percebe-se que, no caso estudado, o processo de tombamento dos canais de Santos é representativo desse da construção cultural que se sobrepõe à dinâmica econômica quando o objetivo é a preservação de sua própria identidade.

Ao buscar responder a sua pergunta inicial, este trabalho percorreu um caminho onde pode presenciar o surgimento de um novo paradigma de gestão dos bens públicos e das ações coletivas e, também, apontou novas indagações. Uma delas, a que nos inquieta e nos estimula para uma nova pesquisa é: "Como a construção de novos espaços de participação, lastreados não em estruturas físicas mas em relações sociais, podem dar base para uma nova relação que se coloca entre o público e o privado, originando assim a verdadeira 'participação cidadã'?"

BIBLIOGRAFIA:

- A BAIXADA SANTISTA, ASPECTOS GEOGRÁFICOS. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras – Universidade de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 1965.
- ANDRADE, C. R. M. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. In: **Espaços & Debates**. São Paulo: NERU, n.34. 1991.
- _____. **A Peste e o Plano: O urbanismo sanitaria do engenheiro Saturnino de Brito**. 1992a. vol. I, 282f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- _____. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In: SITTE, C. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992b.
- ANDRADE, W. T. F. de. **O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870 - 1930**. 1989. Tese (Doutoramento) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo.
- ARANTES, A. A. (org.). **Produzindo o Passado**. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- _____. Documentos Históricas, documentos de cultura. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: IPHAN, n.22, p.48-55, 1987.

_____. **Paisagens paulistanas: transformações do espaço público.** Campinas: Ed. Unicamp/São Paulo: Imprensa oficial, 2000.

ARANTES, O. **Urbanismo em fim de linha.** São Paulo: EDUSP, 1998.

ARANTES, O. et al. **A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando consensos.** Petrópolis: Vozes, 2000.

BALLART, J. **El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso.** Barcelona: Ariel, 1997.

BENEVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna.** São Paulo: Perspectiva, 1994.

_____. **História da Cidade.** São Paulo: Perspectiva, 1997.

BENJAMIN, W. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: **Magia e Técnica, Arte e Política.** São Paulo: Brasiliense, 1987.

BERNARDINI, S. P. Um engenheiro norte-americano em Santos. Os planos de Estevan A. Fuertes e de Saturnino de Brito no ideário urbanístico do final do século XIX. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º Seminário História da Cidade e do Urbanismo.** Natal: UFRN; MediaShow Multimídia, 2000. 1 CD.

BLUME, L. H. S. **A moradia da população pobre e a reforma urbana em Santos no final do século XIX.** 1998. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo.

_____. Imagens da cidade: Transformações urbanas e modernidade em Santos no fim do século XIX. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º Seminário História da Cidade e do Urbanismo.** Natal: UFRN; MediaShow Multimídia, 2000. 1 CD.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

_____. **Habitar São Paulo: reflexões sobre a gestão urbana**. São Paulo: Estação Liberdade, 2000.

BRITO, F. S. de. **Álbum – Canaes de drenagem – 1906-07**. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1908.

_____. Saneamento de Santos. In: **Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos**. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1913.

_____. Le Tracé Sanitaire des Villes – Technique Sanitaire Urbaine. In: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE; INSTITUTO NACIONAL DO LIVRO. **Obras Completas de Saturnino de Brito. Vol. XX** - Urbanismo – Traçado Sanitário das Cidades – Estudos Diversos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944a.

_____. A Planta de Santos. In: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE; INSTITUTO NACIONAL DO LIVRO. **Obras Completas de Saturnino de Brito. Vol. XXI** – Urbanismo – A Planta de Santos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944b.

CACCIA BAVA, S. Democracia e Poder Local. In **Revista Pólis N.º 14**. São Paulo: Pólis, 1994.

CALDEIRA, J. **A Nação Mercantilista**. São Paulo: Editora 34, 1999.

CALVINO, I. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANCLINI, N. G. O Patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: IPHAN, n.23, p.95-115, 1994.

CANCLINI, N. G. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: EDUSP, 1997.

CAPISTRANO FILHO, D. **Mil Dias de Governo Popular**. São Paulo: Ed. Brasil Urgente, 1991.

CARRIÇO, J. M. **Legislação urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana da Baixada Santista**. 2002. 246f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas – Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CASTRO, I. E. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (orgs.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p.155-196, 1997.

CASTRO, S. R. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento / Pontifícia Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de São Paulo. **São Paulo 1975 – Crescimento e pobreza**. São Paulo: Edições Loyola, 1976.

CEPAM – FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo, 1999.

- CHARTIER, R. **a história cultural: entre práticas e representações**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- CHAUÍ, M; CANDIDO, A. et al. **Política cultural**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984.
- CHOAY, F. **A Regra e o Modelo – Sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1985.
- _____. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- COSTA, L. A. M. A prática profissional de dois sanitaristas: Theodoro Sampaio e Saturnino de Brito. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 5, 1998, Campinas, **Anais Eletrônicos do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC-Campinas, 1998. 1 CD.
- COSTI, M. Imagem urbana: uma parte de nós. **.Vitruvius**, Campinas, set. 2002. Seção Minha Cidade. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc054/mc054.asp>>. Acesso em: 25 out. 2002.
- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- DANIEL, C. Gestão Local e Participação da Sociedade. In **Revista Pólis 14**. São Paulo: Pólis, 1994.
- DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- DEL BRENNA, G. R. (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985.

DEL RIO, V. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DOWBOR, L. (Org.). **Santos: Caminhos e Vocações Econômicas**. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

DROPA, M. M. **A memória do patrimônio histórico tombado em Ponta Grossa – Paraná**. 1999.362f. Dissertação (Mestrado em História das Mentalidades) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio Mesquita Filho”, Assis.

DRUMMOND, M. V. D. Representação Urbana. In: In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro, **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ; ANPUR, 2001.

EL BANAT, A. K.; NUNES, L. A. P. Uma aula de 500 anos – parte 1. **Cecilia** - Revista da Universidade Santa Cecília - UNISANTA. Santos, n.12. 1999-. ISSN 1517-6363.

_____. Uma aula de 500 anos – parte 2. **Cecilia** - Revista da Universidade Santa Cecília - UNISANTA. Santos, n.13. 2000a - ISSN 1517-6363.

_____. Santos, jardins da orla – referência urbana para a comunidade. **Cecilia** - Revista da Universidade Santa Cecília - UNISANTA. Santos, n.14. 2000b -. ISSN 1517-6363.

ENGELS, F. **Questão de Alojamento**. Lisboa: Dinalivro, 1975.

FABRIS, A. (org.). **Fotografia – usos e funções no século XIX**. São Paulo: EDUSP, 1991.

- FARRET, R.L. (org.). **O espaço da cidade – contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.
- FERREIRA, A. L. S. S.; ALMEIDA, M. A. **Santos: o desafio de ser governo**. São Paulo: Publicações Polis, n.18, 1994.. ISSN 0104-2335.
- FICHER, S. **Ensino e Profissão – O curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo**. 1989. Tese (Doutoramento) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo.
- FONSECA, C. V. D. **A pátria vermelha: Comunismo em Santos. A História do Partido Comunista em Santos (1930 – 1964)**. Santos: Edições PCB, 2002.
- FONSECA, M. C. L. Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: IPHAN, n.24, p.153-163, 1996.
- FORTUNA, C. Destradicionalização e imagem da cidade: o caso de Évora. In: FORTUNA, C. (org.). **Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia**. Lisboa: Celta Editora, p.231-257, 1997.
- FRANCISCO, V. F. **A área continental santista sob a ótica do processo de planejamento territorial de Santos de 1967 a 1999**. 2000. 444f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- FREYRE, G. **Casa Grande e Senzala**. São Paulo: Livraria José Olympio Editora S.A., 1933.
- GALLO, H. Contribuição para a compreensão da preservação pontual do bem cultural e sua área envoltória no Brasil. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 5, 1998, Campinas, **Anais Eletrônicos do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC-Campinas, 1998. 1 CD.

GAMBETA, W. Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século. In: **Espaços e Debates**. São Paulo: NERU, n. 11, 1984.

GITAHY, M. L. C. **Ventos do Mar. Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889 – 1914**. São Paulo: UNESP, 1992.

GOHN, M. G. Participação: Novas e antigas concepções na gestão pública. In **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR – Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001.

GONÇALVES, A. **Lutas e Sonhos – Cultura política e hegemonia progressista em Santos, 1945 - 1962**. São Paulo: UNESP, 1995.

GONTIER, B. **Santos**. São Paulo: Mundo Impresso, 1991.

HALBWACHS, M. **A Memória coletiva**. São Paulo: Vértice/Revista dos Tribunais, 1990.

HAROUEL, J. L. **História do Urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990.

HOMEM, M. C. N. Antônio da Silva Prado, prefeito da cidade de São Paulo: 1899-1910. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 5, 1998, Campinas, **Anais Eletrônicos do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC-Campinas, 1998. 1 CD.

KOHLSDORF, M. E. Breve Histórico do Espaço Urbano como Campo Disciplinar. In: FARRET, R.L. (org.). **O espaço da cidade – contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.

LANNA, A. L. D. **Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913.** Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LE CORBUSIER. **Urbanismo.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LE GOFF, J. **História e memória.** Campinas: 3. ed.. Editora Unicamp, 1994.

LEME, M. C. S.; PACHECO, R. S. A questão fundiária, imobiliária e os serviços urbanos: conceitos e referências teóricas em teses e dissertações recentes. In: **Espaço & Debates.** São Paulo: NERU, n. 28. 1989.

LEME, M. C. S. (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965.** São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEMOS, C. **A república ensina a morar (melhor).** São Paulo: Hucitec, 1999.

LESBAUPIN, I. **Poder Local X Exclusão Social. A experiência das Prefeituras democráticas no Brasil.** Petrópolis: Vozes, 2000.

LOPES, F. E. P. (Coord.). **4 anos de obras e serviços. “Urbanismo e democracia”. Santos 1993 – 1996.** Santos: PRODESAN Gráfica, 1996.

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MAIA, F. P. **O Plano Regional de Santos.** Santos: Typographia Brasil, 1950.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

MENDONÇA, E. M. S. O traçado de novos bairros em Vitória: Repercussões do projeto de um novo arrabalde. In: LEME, M. C. S. (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965.** São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

- MENEGUELLO, C. A preservação do passado das cidades: considerações sobre patrimônio e identidade. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Natal: UFRN; MediaShow Multimídia, 2000. 1 CD.
- _____. A preservação do patrimônio e o tecido urbano. **Vitruvius**, Campinas, ago. 2000. Seção Texto Especial 7. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp007.asp>>. Acesso em: 28 nov. 2001.
- MENESES, U. T. B. Valor cultural, valor econômico: encontro e desencontros. In: Seminário Internacional História e Energia: potencial estratégico de cultura e negócios. **Anais do II Seminário Internacional de História e Energia**. São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, p.30-45, 2000.
- MOURA FILHA, M. B. Embelezar a cidade: A concepção de um novo padrão estético para as cidades brasileiras no século XIX e início do século XX. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Natal: UFRN; MediaShow Multimídia, 2000. 1 CD.
- MUNFORD, L. **A Cidade na História – Suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- NEVES, L. B. **Atuação extraordinária de Saturnino de Brito**. Belo Horizonte: Sociedade mineira de engenharia; Clube de engenharia de Pernambuco; Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1933.
- NUNES, L. A. P. Textos do Urbanismo Moderno no Plano Diretor de Santos - 1968. In: SEMINÁRIO DO.CO.MO.MO. – Internacional Working Party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of Modern Movement. 3., 1999. São Paulo. **Caderno de Resumos do III DoCoMoMo Brasil**. São Paulo: DOCOMOMO, 1999.

- _____. **É o Canal! .Vitruvius**, Campinas, ago. 2000. Seção Minha Cidade 01.
Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc001/mc001.asp>>. Acesso em: 28
nov. 2001.
- _____. Santos, Jardins e Ilhas da Orla - Histórias de ocupação. In: Seminário
História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º
Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Natal: UFRN; MediaShow
Multimídia, 2000. 1 CD.
- _____. **Saber técnico e legislação. A formação do urbanismo em Santos – 1894
a 1951**. 2001a. 217f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas
– Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade de São Paulo, São Paulo.
- _____. Saber técnico e legislação – a formação do urbanismo em Santos. **Ceciliana**
- Revista da Universidade Santa Cecília - UNISANTA. Santos, n.16. 2001b -
ISSN 1517-6363.
- NUNES, L. A. P.; RAMOS, D. P. A proposta modernista de um edifício em Santos.
Hélio Duarte e o Conjunto Indaiá. **Vitruvius**, Campinas, dez. 2002. Seção
Texto Especial. Disponível em:
http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq031/arq031_02.asp Acesso em: 28
dez. 2002.
- ORTEGOSA, S. M. O urbano e a modernidade no Brasil. **Leopoldianum** – Revista
da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS, Santos, n.64, ago. 1997.
- PEIXOTO, A. **Noções de Higiene**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1941.
- PEREIRA, M. A. F. (coord.). **Santos, Café e História**. Santos: Leopoldianum, 1995.

PETRONE, P. Povoamento e caminhos nos séculos XVI e XVII. In: **A Baixada Santista. Aspectos geográficos**. V.2. cap. 6. São Paulo: EDUSP, 1964.

PIFFER, M. **Santos. Roteiro Lírico e Poético**. São Paulo: Secretaria do Estado da Cultura/ Laserprint, 1997.

PMS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **ZEIS – Zona Especial de Interesse Social**. Santos: PRODESAN GRÁFICA, 1992.

_____. **Meio Ambiente e a Ocupação do Espaço Urbano. O Trabalho de Educação Ambiental em Santos**. Santos: PRODESAN GRÁFICA, 1992.

_____. **Proposta do novo Plano Diretor de Santos – Manual do Proprietário**. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

PRODESAN. **PDDI – Santos**. Santos: PRODESAN GRÁFICA, 1978.

REIS, L. S.; BOSCOLI, G de. **Engenharia Portuária no Brasil**. Salvador: Concic Engenharia S. A., 1989.

REIS FILHO, N. G. **Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo 1860 – 1960**. São Paulo: Livraria Kosmos, 1989.

_____. **São Paulo e outras cidades**. São Paulo: Hucitec, 1994a.

_____. Algumas experiências urbanísticas no início da república: 1890 – 1920. **Cadernos de Pesquisa do Laboratório de estudos sobre a Urbanização, Arquitetura e Preservação** da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo. n.01, jul./ago. 1994b.

_____. Urbanização e planejamento no Brasil: 1960 – 1983. **Cadernos de Pesquisa do Laboratório de estudos sobre a Urbanização, Arquitetura e Preservação** da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo. 1996.

REZENDE, V. F. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: LEME, M. C. S. (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. In: **Espaço e Debates**. São Paulo: NERU, n 37, 1984.

RIBEIRO, L. C. Q.; PECHMAN, R. (org.). **Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

RODRIGUES, C. N. **Território do Patrimônio – tombamentos e participação social na cidade de São Paulo**. 2001. 257f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

RODRIGUES, O. **Cartilha da História de Santos**. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1980.

_____. **Dicionário de Curiosidades**. Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973.

_____. **Veja Santos**. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1969.

ROLNIK, R. **A Cidade e a Lei**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

_____. Impacto da aplicação de novos instrumentos urbanísticos em cidades do Estado de São Paulo. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Recife: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, n.2, 2000 - ISSN 1517-4115.

ROLNIK, R.; NAKANO, K. Velhas questões, novos desafios. In: **Cadernos Le Monde Diplomatique**. Edição Especial, n.2, jan. de 2001.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SABESP. **Saturnino de Brito – A visão e a obra de um pioneiro**. Santos: Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo, 1986.

SÁNCHEZ, F. Políticas Urbanas em Renovação: Uma Leitura Crítica dos Modelos Emergentes. In **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, No. 01**. Campinas: ANPUR, 1999.

SANTOS CIDADE MARÍTIMA. Santos: Instituto Oceanum, 1999.

SANTOS, F. M. dos. **História de Santos**. São Vicente: Ed. Caudex, 1986.

SANTOS, M. **Urbanização brasileira**. 3. ed.. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, R. E. dos. O bonde e suas histórias – Uma memória coletiva da cidade de Santos. In. **Transporte coletivo em Santos – História e Regeneração**. Santos: Prodesan, 1987.

SEABRA, O. C. L. **A Muralha que cerca o mar – Uma modalidade de Uso do Solo Urbano**. 1979. Dissertação (Mestrado em Filosofia Letras e Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil – 1900 - 1990**. São Paulo: EDUSP, 1998.

SILVA, A. A. Dimensões da interlocução pública: cidade, movimentos sociais e direitos. In: DINIZ, E. et al. (orgs.). **O Brasil no rastro da crise: partidos, sindicatos, movimentos sociais, Estado e cidadania no curso dos anos 90**. São Paulo: Hucitec/Anpocs/Ipea, p.204-223, 1994.

SILVA, F. T. da. **A Carga e a Culpa. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937 - 1968**. São Paulo: Hucitec, 1995.

SILVA, R. S. **Urduuras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis**. 1996. 351f. Tese (Doutorado) Faculdade de Ciências e Letras – UNESP, Assis.

SITTE, C. **A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SOBRINHO, C. S. **O Melhor de nossa História**. Santos: Auge Cultura e Desenvolvimento, 1995.

_____. **Santos noutros tempos**. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1953.

SOMEKH, N. **A Cidade Vertical e o Urbanismo Modernizador**. São Paulo: Studio Nobel; EDUSP, 1997.

SOUZA, A. **A municipalidade de Santos perante a Comissão de Saneamento – Polêmica com o dr. Saturnino de Brito**. Santos: Typographia Boreau Central, 1914.

STIEL, W. C. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. São Paulo: EDUSP; McGraw- Hill, 1978.

TELLES, P. C. S. **História da Engenharia no Brasil – séculos XVI a XIX**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.

TEODÓSIO, A. S. S. Participação Popular na Gestão de Cidades: Impasses e perspectivas no cenário brasileiro. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro, **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ; ANPUR, 2001.

TOURAINÉ, A. Os movimentos sociais. In: MARTINS, J. S.; FORACCHI, M. M. (comp.). **Sociologia e sociedade: leituras de introdução à sociologia**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, p.335-365, 1978.

TRINDADE, E. M. C. As políticas urbanas brasileiras e a apropriação de modelos (final do século XIX e início do XX). In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 6, 2000, Natal, **Anais Eletrônicos do 6º Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Natal: UFRN; MediaShow Multimídia, 2000. 1 CD.

VARGAS, M. (coord.). **Contribuições para a História da Engenharia no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1994.

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

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, C. & SHIFFER, S. R. (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999a.

_____. Dilemas do Plano Diretor. In: CEPAM – FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo, 1999b.

FONTES CONSULTADAS:

Acervos: Câmara Municipal de Santos;

Acervos: CONDEPASA;

Acervos: CONDEPHAAT;

Acervos: Iara Migotto;

Acervos: Luiz Antônio de Paula Nunes;

Acervos: Prefeitura Municipal de Santos;

Acervos: Prodesan;

Acervos: Sabesp-Santos;

Biblioteca Municipal de Santos;

Fundação Arquivo e Memória de Santos;

Hemeroteca e acervos: Dep. Est. Fausto Figueira;

Hemeroteca: Jornal A Tribuna;

Hemeroteca: Municipal de Santos;

Instituto Histórico e Geográfico de Santos;

Universidade de Campinas – UNICAMP;

Universidade Federal de São Carlos - UFSCar;

Universidade Santa Cecília – UNISANTA;

Universidade de Santos – UNISANTOS;

Universidade de São Paulo - USP;

Universidade Pontifícia de Campinas – PUC;

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR:

Publicações de jornais referentes às propostas relacionadas aos canais, por ordem cronológica (vide resumos em anexo 05):

A TRIBUNA. **Prefeito estuda a possibilidade de cobrir canais e transformá-los em vias expressas.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 20 fev. 1997.

A TRIBUNA. **Idéia de cobrir os canais é elogiada em consulta.** Santos: A Tribuna, p.A-5, 21 fev. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura busca espaço para melhorar o trânsito.** Santos: A Tribuna, capa, 22 fev. 1997.

JORNAL DA ORLA; ALEXANDRINO, C. M. **Cobrindo de aço a alma da cidade.** Santos: Jornal da Orla, p.3, 22 fev. 1997.

JORNAL DA ORLA. **Idéias de verão** Santos: Jornal da Orla, p.3, 22 fev. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura inicia programa de recuperação dos canais.** Santos: A Tribuna, capa, 27 fev. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Cobertura parcial é sugerida.** Santos: A Tribuna, capa, 27 fev. 1997.

A TRIBUNA. **Quanto Custará?** Santos: A Tribuna, p.A-2, 28 fev. 1997.

A TRIBUNA; MENDES, G. **Em defesa dos canais de Santos**. Santos: A Tribuna, p.A-3, 07 mar. 1997.

A TRIBUNA; JACKSON, J. **Cobertura dos canais**. Santos: A Tribuna, p.A-2, 11 mar. 1997.

A TRIBUNA; DIAS, M. A. **Uma idéia assustadora**. Santos: A Tribuna, p.A-2, 12 mar. 1997.

JORNAL DA ORLA. **Os canais nos anais**. Santos: Jornal da Orla, p.3, 15 mar. 1997.

A TRIBUNA; ALMEIDA, J.A.M. **Cobertura dos canais**. Santos: A Tribuna, p.A-2, 20 mar. 1997.

A TRIBUNA. **SOS praias esclarece**. Santos: A Tribuna, p.A-2, 25 mar. 1997.

A TRIBUNA. **Proposta de cobertura dos canais terá debate técnico na UNISANTA**. Santos: A Tribuna, p.A-5, 29 mar. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura em debate sobre a cobertura dos canais**. Santos: A Tribuna, capa, 01 abr. 1997.

ENTREVISTA. **Polêmica: cobrir ou não cobrir os canais?** Santos: UNISANTOS, p.A-7, abr. 1997.

BOQUEIRÃO NEWS. **Debate sobre canais vira discussão partidária**. São Vicente: Boqueirão News, p.3, 02 abr. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Cobertura parcial de canais é debatida na UNISANTA**. Santos: A Tribuna, p.12, 03 abr. 1997.

A TRIBUNA; JÚNIOR, C. V. **Ainda os canais.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 07 abr. 1997.

A TRIBUNA. **Projeto para orla e canais podem causar ação civil.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 19 abr. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Cobertura parcial prevê estacionamento e lazer.** Santos: A Tribuna, capa, 30 abr. 1997.

A TRIBUNA. **Mansur apresenta proposta para cobrir canais.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 30 abr. 1997.

JORNAL DA ORLA. **Mansur quer cobertura parcial dos canais.** Santos: Jornal da Orla, p.3, 03 mai 1997.

A TRIBUNA; OLIVEIRA, C. F. **Canais em Santos.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 17 mai. 1997.

A TRIBUNA; LEAL, A. M. F. **Cobertura dos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 03 jun. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Primeiro canal de Santos foi inaugurado há 90 anos.** Santos: A Tribuna, p.3, 26 ago. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Maquete com proposta de cobertura parcial será apresentada hoje.** Santos: A Tribuna, p.2, 26 set. 1997.

DIÁRIO OFICIAL. **Proposta de cobertura parcial prioriza lazer e estacionamento.** Santos: A Tribuna, capa, 27 ago. 1997.

A TRIBUNA. **Projeto de cobertura parcial dos canais prevê a redução do espaço das calçadas.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 27 set. 1997.

DIÁRIO POPULAR. **Mansur apresenta projeto para cobertura dos canais.**

Santos: diário popular, p.3. 27 set. 1997.

A TRIBUNA. **Obras nos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 01 out. 1997.

A TRIBUNA. **Cobertura de canais não é admitida por vereador.** Santos: A

Tribuna, p.A-4, 29 mar. 1998.

A TRIBUNA. **Banca de jornais e quiosques terão espaço garantido.** Santos: A

Tribuna, p.A-4, 29 mar. 1998.

DIÁRIO OFICIAL. **Trabalho preventivo evita alagamentos.** Santos: A Tribuna,

p.6, 25 set. 1998.

DIÁRIO OFICIAL. **Só sete canais?** Santos: A Tribuna, p.2, 15 jul. 1999.

DIÁRIO DO LITORAL. **Cobertura de canais depende da Sabesp.** Santos: A

Tribuna, p.3, 03 set. 1999.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura elabora doze projetos para valorização do centro**

histórico e orla da praia. Santos: A Tribuna, p.8, 02 mai. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Convênio com o DADE garante projetos turísticos.** Santos: A

Tribuna, p.7, 01 jul. 2000.

JORNAL VICENTINO. **Mansur agora quer cobrir os canais, uma proposta que**

já foi rejeitada pelos santistas. São Vicente: Jornal Vicentino, p.14, 12 jul. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Cobertura de trecho dos canais 4 e 5 vai melhorar fluxo**

viário. Santos: A Tribuna, p.20, 20 jul. 2000.

DIÁRIO OFICIAL; GÓIS, A. **Canal ou não canal.** Santos: A Tribuna, p.2, 03 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Tem início a cobertura parcial do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.16, 03 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Guias são retiradas para a cobertura do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.7, 10 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Canais recebem cobertura parcial.** Santos: A Tribuna, p.8, 22 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura entregará obra em 3 meses.** Santos: A Tribuna, p.8, 22 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Cidade já possui várias áreas cobertas.** Santos: A Tribuna, p.9, 22 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Projeto foi idealizado por Saturnino de Brito.** Santos: A Tribuna, p.9, 22 ago. 2000.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Prefeitura vai cobrir parte dos canais de Santos.** São Paulo: O Estado de São Paulo, p.C-8, 31 ago. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Cobertura parcial dos canais 4 e 5 agrada moradores.** Santos: A Tribuna, p.24, 02 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Promotoria intervém contra obras de cobertura do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 07 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Secretário afirma que tombamento também afeta área ao redor do canal.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 12 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Finalmente obras no canal 4 são paralisadas.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 12 set. 2000.

A TRIBUNA. **Cobertura dos canais é paralisada.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 12 set. 2000.

A TRIBUNA. **CONDEPASA questiona decisão.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 14 set. 2000.

A TRIBUNA. **Tombamento dos canais pode impedir obras.** Santos: A Tribuna, p.A-10, 14 set. 2000.

JORNAL VICENTINO. **Promotora aberta e Mansur resolve parar de cobrir os canais de Santos.** São Vicente: Jornal Vicentino, p.14, 14 set. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura entrega contestação no CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.24, 15 set. 2000.

A TRIBUNA; SILVA, M. A. B. S. **Cobertura dos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 17 set. 2000.

A TRIBUNA; COSTA, W. P. **Cobertura dos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 17 set. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **CONDEPASA.** Santos: A Tribuna, p.3, 21 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **CONDEPASA reavalia hoje situação dos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 21 set. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **CONDEPASA é contra o tombamento dos canais.** Santos: A Tribuna, p.3, 22 set. 2000.

A TRIBUNA. **CONDEPASA se mantém contra tombamento.** Santos: A Tribuna, p.A-8, 22 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **CONDEPASA é contra tombamento dos canais.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 22 set. 2000.

BOQUEIRÃO NEWS. **CONDEPHAAT garante o tombamento.** Santos: Boqueirão News, p.3, 23 set. 2000.

A TRIBUNA. **Decisão do CONDEPHAAT é contestada por Beto.** Santos: A Tribuna, p.A-8, 26 set. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **CONDEPHAAT poderá liberar obras dos canais 4 e 5.** Santos: A Tribuna, p.20, 28 set. 2000.

A TRIBUNA. **Dirigente do CONDEPHAAT diz “sim”.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 28 set. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Cobertura do canal 4 continua sem solução.** Santos; A Tribuna, p.A-3, 29 set. 2000.

A TRIBUNA. **CONDEPHAAT ainda analisa obra no canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 07 out. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Conselho estuda tombamento e Melhem admite ser a favor.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 07 out. 2000.

BOQUEIRÃO NEWS. **Canais.** Santos: Boqueirão News, p.3, 14 out. 2000.

A TRIBUNA. **Pista junto ao canal 4 corre risco de desabar.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 23 out. 2000.

A TRIBUNA. **Sedurbam pede posição urgente sobre os canais.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 01 nov. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **PMS quer liberação das obras no canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 11 nov. 2000.

A TRIBUNA. **Prefeitura poderá acionar o CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 14 nov. 2000.

A TRIBUNA. **Mansur quer ajuda para cobrir trecho do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 15 nov. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **CONDEPHAAT analisará obra do canal 4 no dia 27.** Santos: A Tribuna, p.20, 18 nov. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Análise do projeto do canal 4 será agilizada.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 21 nov. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **CONDEPHAAT deve decidir sobre obra na 2ª feira.** Santos: A Tribuna, p.3, 24 nov. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Canal 4.** Santos: A Tribuna, p.5, 28 nov. 2000.

A TRIBUNA. **CONDEPHAAT não analisa obra do canal.** Santos: A Tribuna, p.A-7, 28 nov. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **PMS estuda medida judicial para dar continuidade à obra.** Santos: A Tribuna, p.20, 05 dez. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura faz notificação ao CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.20, 07 dez. 2000.

GAZETA DE PRAIA GRANDE. Prefeitura culpa o Estado por atraso de obras.

Praia Grande: Gazeta de Praia Grande, p.6, 07 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. CONDEPHAAT não aceita pressão da Prefeitura.

Santos: A Tribuna, p.A-3, 08 dez. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. CONDEPHAAT inicia discussão sobre cobertura dos canais.

Santos: A Tribuna, p.3, 12 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. PMS descarta acionar CONDEPHAAT na Justiça.

Santos: A Tribuna, p.A-3, 13 dez. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. Canais de Santos são tombados pelo CONDEPHAAT após três meses. Santos: A Tribuna, p.24, 19 dez. 2000.

DIÁRIO OFICIAL. Secretário lamenta decisão. Santos: A Tribuna, p.24, 19 dez. 2000.

A TRIBUNA. CONDEPHAAT aprova tombamento dos canais. Santos: A Tribuna, p.A-4, 19 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. CONDEPHAAT acaba com sonho de Beto Mansur.

Santos: A Tribuna, p.A-3, 20 dez. 2000.

A TRIBUNA. PMS quer acabar obra no canal 4. Santos: A Tribuna, p.A-4, 20 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. Justiça obriga Prefeitura a recuperar os canais. Santos:

A Tribuna, p.A-3, 22 dez. 2000.

A TRIBUNA. Justiça exige da PMS a reconstrução do canal 4. Santos: A Tribuna, p.A-7, 22 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Mansur não se pronuncia até receber o comunicado oficial.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 23 dez. 2000.

BOQUEIRÃO NEWS. **CONDEPHAAT confirma decisão de tombar canais da cidade.** Santos: Boqueirão News, p.3, 23 dez. 2000.

JORNAL VICENTINO. **CONDEPHAAT acaba com a idéia anti-povo de Mansur e tomba os canais de Santos.** São Vicente: Jornal Vicentino, p.14, 23 dez. 2000.

A TRIBUNA. **A obra do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 24 dez. 2000.

A TRIBUNA; MAYORAL, B. **Canais de Santos.** Santos: A Tribuna, p.A-2, 31 dez. 2000.

DIÁRIO DO LITORAL. **Prefeitura deve recorrer nos próximos dias.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 04 jan. 2001.

DIÁRIO DO LITORAL. **Secretário quer revisão de tombamentos.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 11 jan. 2001.

A TRIBUNA. **Obra inacabada faz aumentar risco no canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-5, 13 jan. 2001.

DIÁRIO OFICIAL. **Prefeitura Reconstitui calçada do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.8, 24 jan. 2001.

DIÁRIO DO LITORAL. **PMS recupera canal 4, mas insiste em projeto.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 25 jan. 2001.

A TRIBUNA. **Iniciada a reconstrução de passeios do canal 4.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 27 jan. 2001.

A TRIBUNA. **Reconstrução da calçada do canal 4 continua lenta.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 10 mar. 2001.

DIÁRIO OFICIAL. **Proseguem serviços no canal 4.** Santos: A Tribuna, p.3, 14 mar. 2001.

A TRIBUNA. **Novas calçadas deixam canal 4 mais estreito.** Santos: A Tribuna, p.A-6, 05 abr. 2001.

DIÁRIO OFICIAL. **Passeios do canal 4 ficam prontos no final do mês.** Santos: A Tribuna, p.24, 07 abr. 2001.

DIÁRIO OFICIAL. **Canal 4 já tem uma das calçadas quase concluída.** Santos: A Tribuna, p.16, 14 abr. 2001.

A TRIBUNA. **Prefeitura mantém briga na Justiça pela cobertura.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 09 mai. 2001.

DIÁRIO OFICIAL. **Equipes recuperam a orla dos efeitos ressaca.** Santos: A Tribuna, p.16, 24 mai. 2001.

A TRIBUNA. **Pontes sobre os canais dependem do CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 21 nov. 2001.

A TRIBUNA. **Obras dependem de autorização do CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 26 nov. 2001.

A TRIBUNA. **Pontilhões apresentam corrosão na estrutura.** Santos: A Tribuna, p.A-5, 26 nov. 2001.

A TRIBUNA. **Novas pontes dependem do CONDEPHAAT.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 25 dez. 2001.

A TRIBUNA. **Prefeitura construirá pontes sobre canais.** Santos: A Tribuna, p.A-4, 10 jan. 2002.

DIÁRIO DO LITORAL. **Vereador quer transformar canais em estacionamento.** Santos: A Tribuna, p.A-3, 07 mai. 2002.

A TRIBUNA. **Calçadas dos canais podem virar ciclovias.** Santos: A Tribuna, p.A-7, 07 jul. 2002.

A TRIBUNA. **Justiça obriga a Prefeitura a conservar os canais.** Santos: A Tribuna, p.A-5, 04 ago. 2001.

ANEXOS:

1. Imagens aéreas do término dos seis canais de drenagem de Santos que desembocam na orla da praia (figuras 01 a 06).



Figura 01: Av. Senador Pinheiro Machado – Canal 01
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.

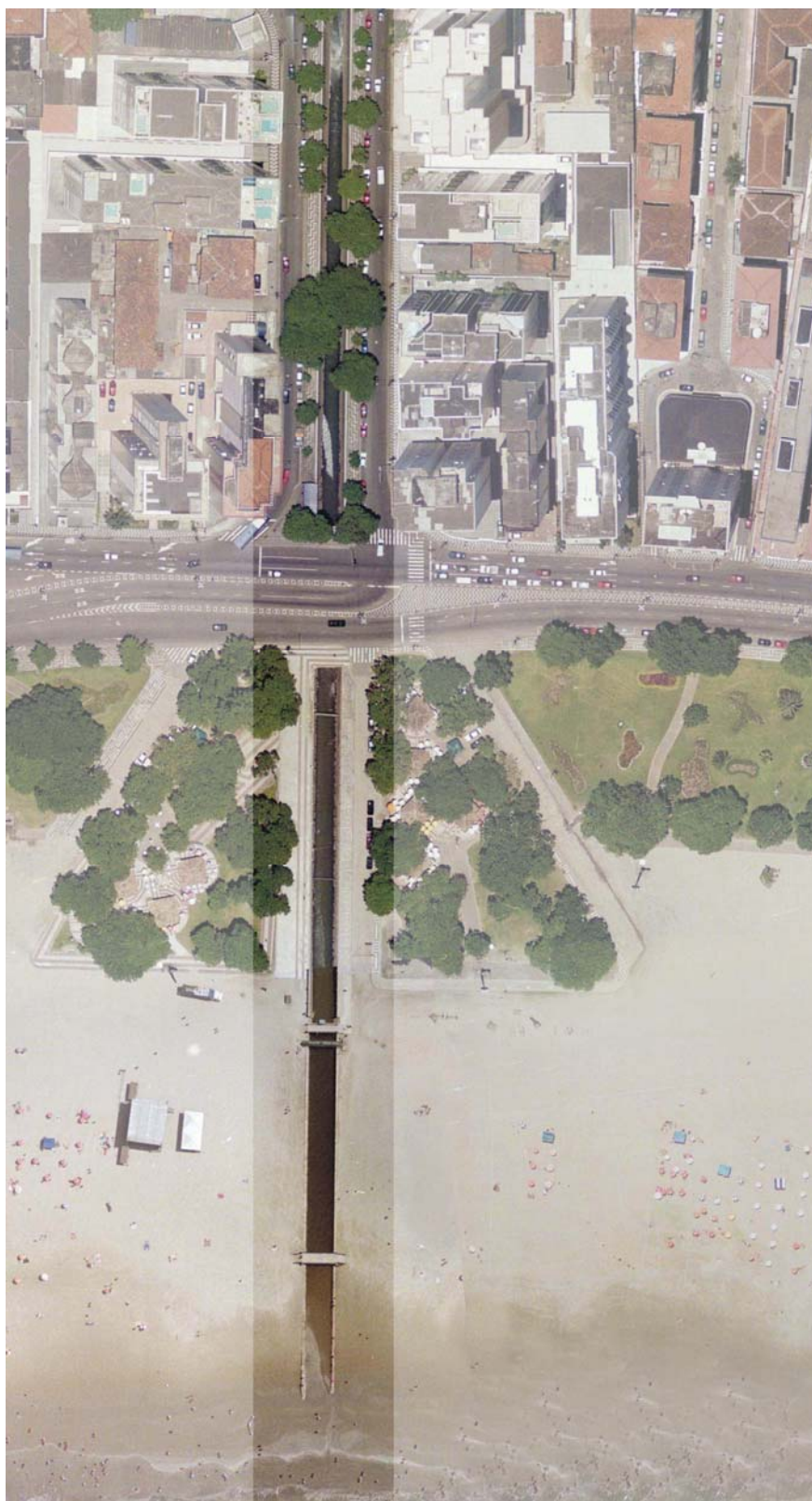


Figura 02: Av. Dr. Bernardino de Campos – Canal 02
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.



Figura 03: Av. Washington Luiz – Canal 03
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.



Figura 04: Av. Siqueira Campos – Canal 04
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.



Figura 05: Av. Almirante Cochrane – Canal 05
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.



Figura 06: Av. Cel. Joaquim Montenegro – Canal 06
Fonte: Arquivo digitalizado da Prodesan.

2. Croquis elaborados pelo arquiteto Carlos Prates, como proposta de utilização dos espaços a serem implantados sobre os canais (figuras 07 e 08).

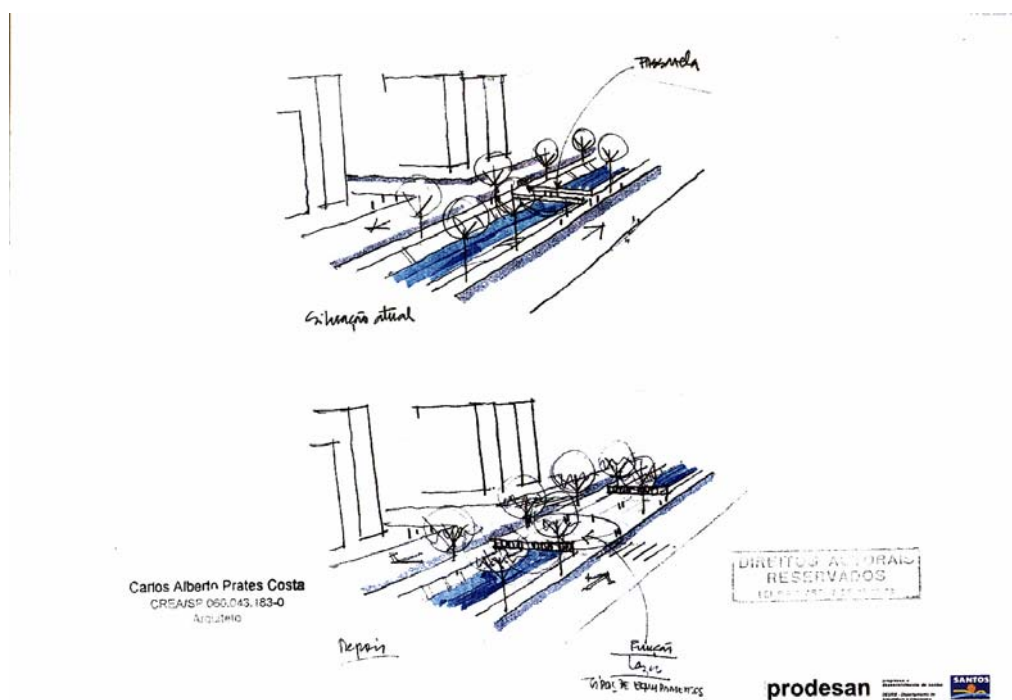


Figura 07: Croqui
Fonte: Acervo Iara Migotto.

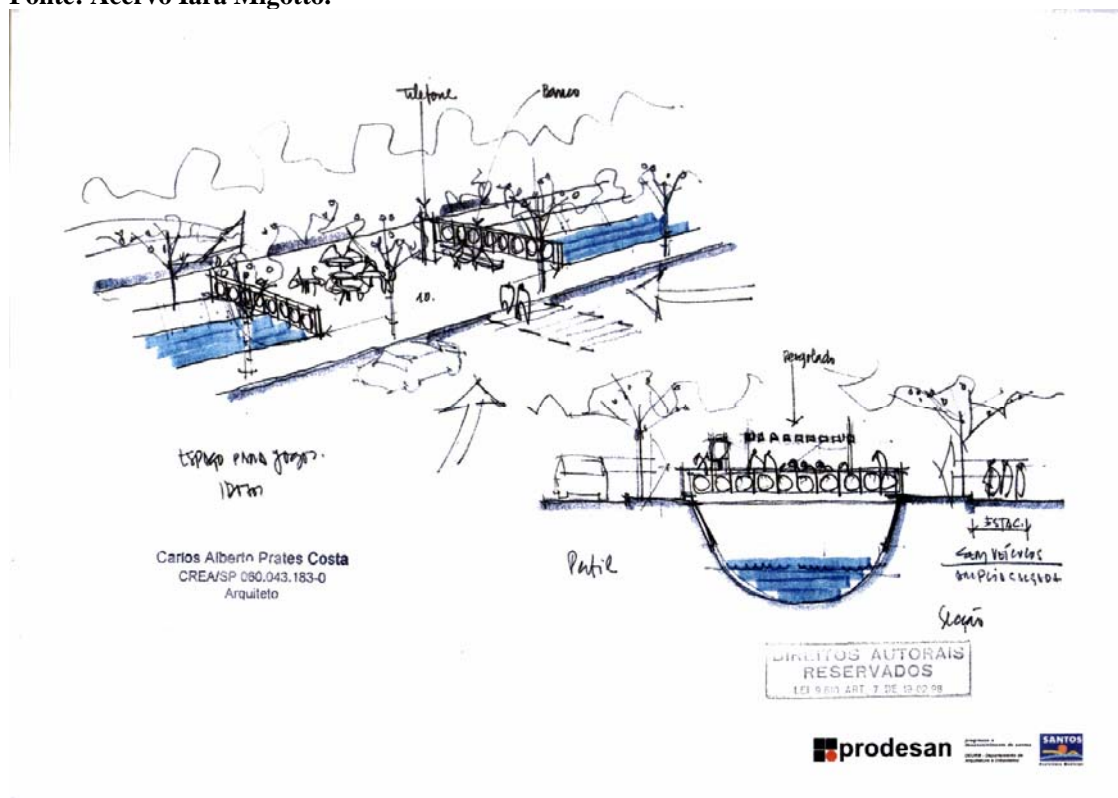


Figura 08: Croqui
Fonte: Acervo Iara Migotto.

3. Projetos elaborados pelo arquiteto Carlos Prates, como proposta de utilização dos espaços a serem implantados sobre os canais (figuras 09 a 14).

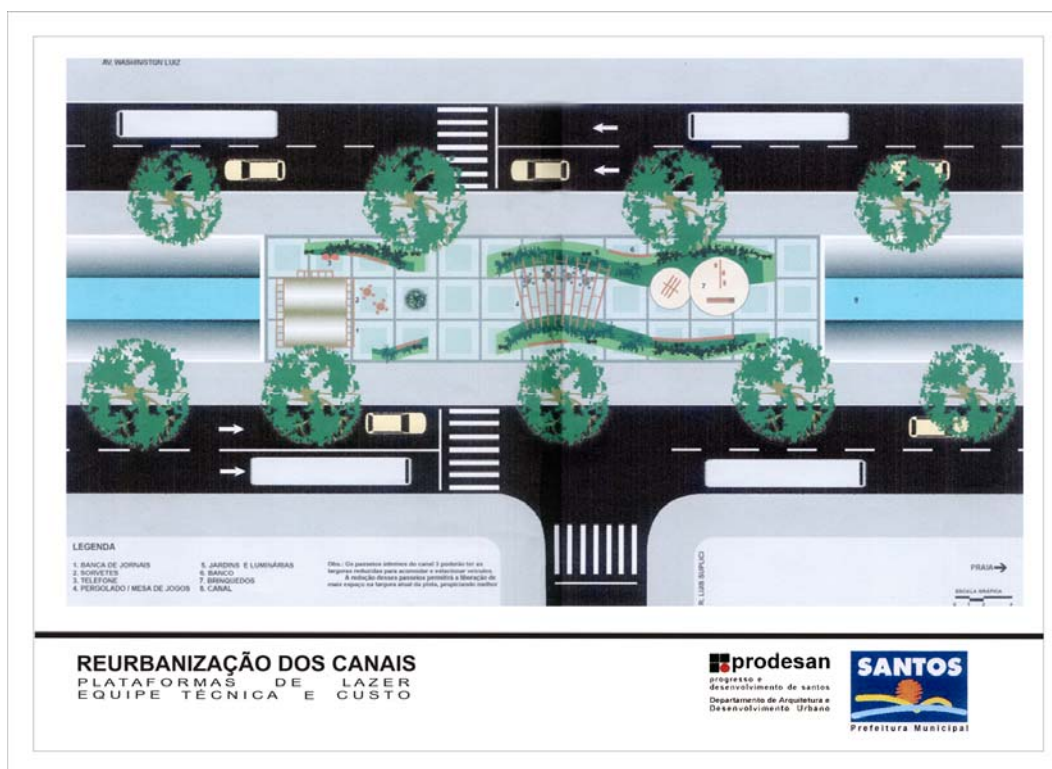


Figura 09: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

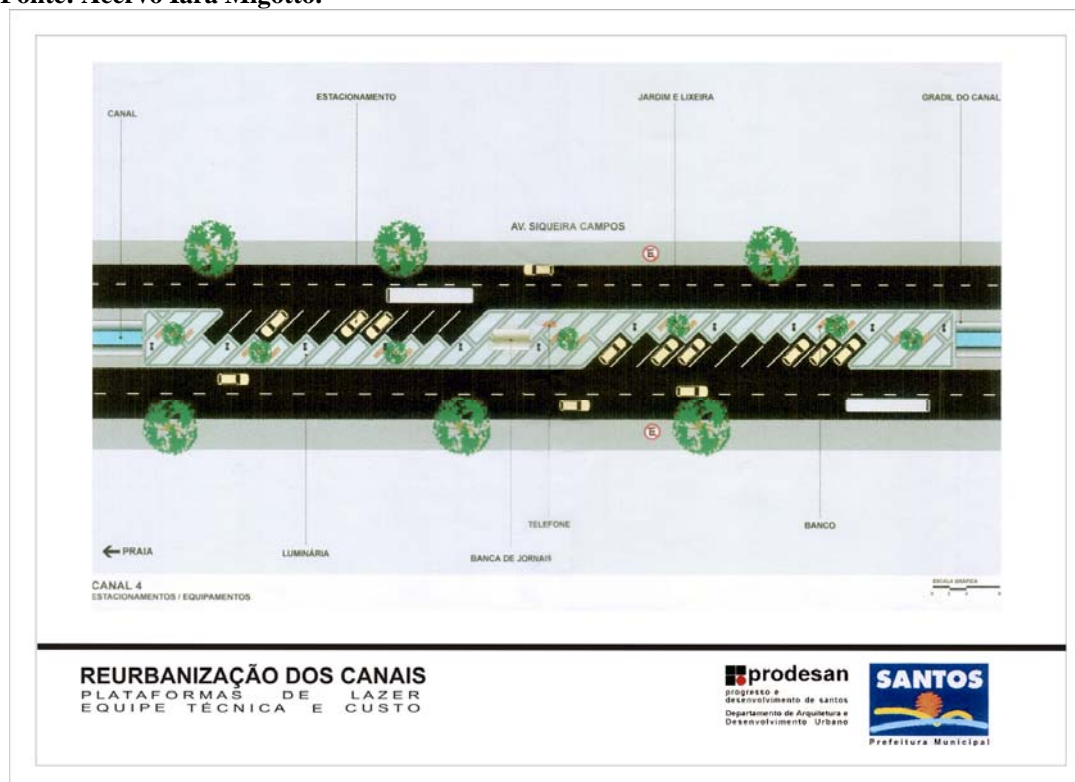


Figura 10: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

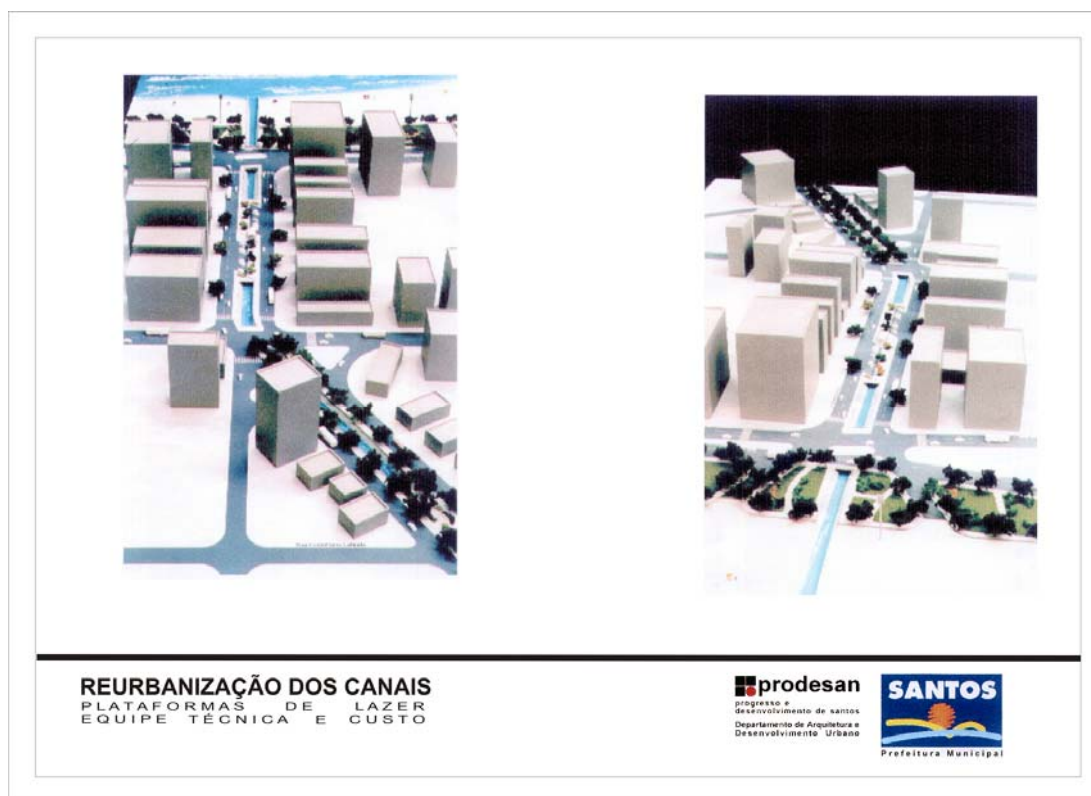


Figura 11: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.



Figura 12: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

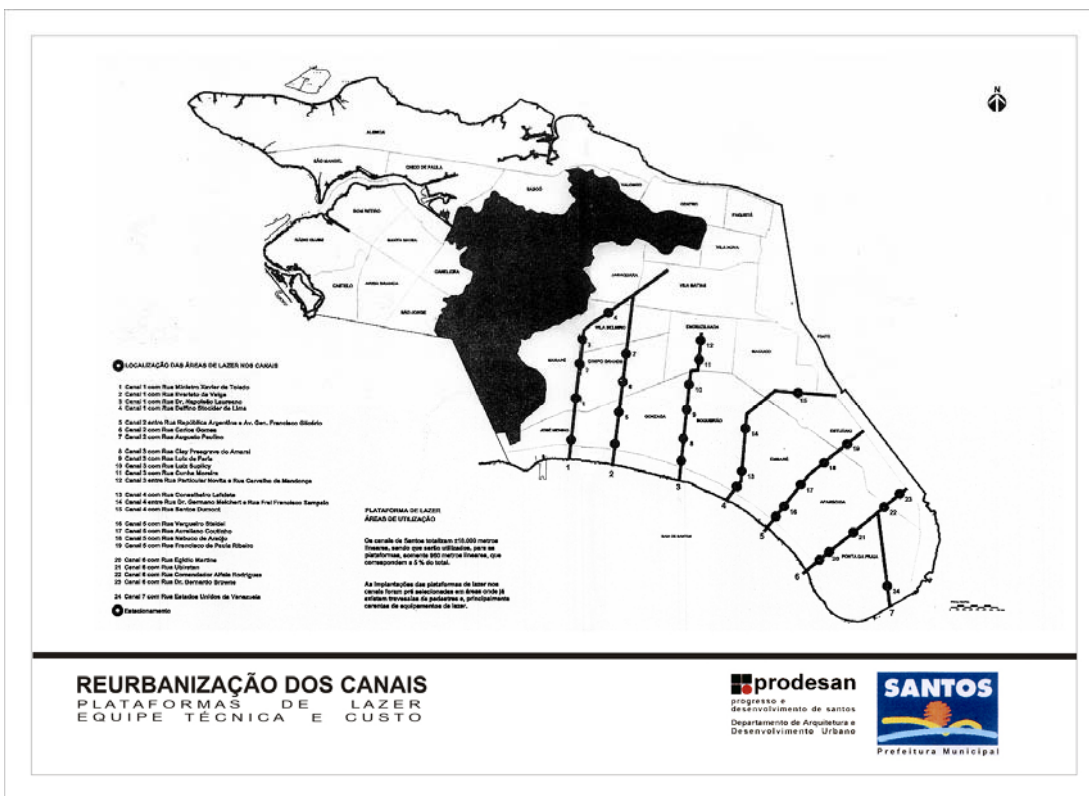


Figura 13: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

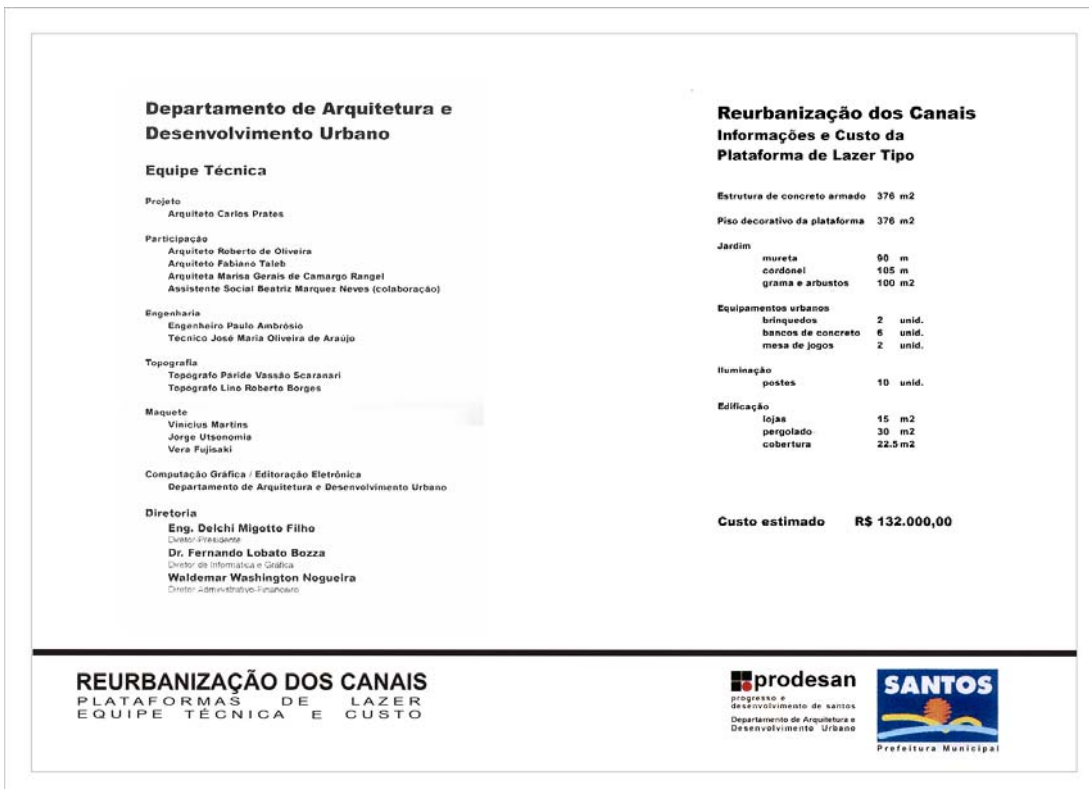


Figura 14: Proposta de implantação.
Fonte: Acervo Iara Migotto.

4. Carta de Apresentação e entrevistas solicitadas e respondidas por escrito por alguns personagens envolvidos na questão dos canais.

Santos, 15 de setembro de 2003.

Prezado Senhor,

Sou aluno regularmente matriculado no programa de pós-graduação da Universidade Federal de São Carlos, no nível de mestrado em Engenharia Urbana, sob orientação do professor Dr. Ricardo Siloto da Silva.

Meu objeto de estudo se encontra na Rede de Canais de Drenagem da Cidade de Santos, e meu objetivo é verificar sua importância enquanto elemento estruturador da paisagem urbana santista. Nesse sentido o episódio relativo às propostas de alteração física pela Prefeitura Municipal de Santos e o respectivo processo de tombamento dos Canais pelo CONDEPHAAT é central para as hipóteses e questionamentos levantados durante meus estudos.

Como o senhor foi um dos personagens mais importantes nesse episódio, uma entrevista torna-se material imprescindível para o adequado andamento de minha pesquisa. Sendo assim, solicito sua especial colaboração com as respostas ao questionário anexo.

No aguardo de uma manifestação favorável, agradeço antecipadamente e coloco-me à inteira disposição para dirimir eventual dúvida.

Atenciosamente,

Dawerson da Paixão Ramos.

Nome: José Marques Carriço – Arquiteto e Urbanista

Cargos Atual: Arquiteto da Prefeitura comissionado na Câmara Municipal de Santos

1997/2000: Idem.

1. Como vê sua participação no processo de discussão sobre os projetos da Prefeitura apresentados entre 1997 e 2000 para cobertura dos canais?

Alinhei-me aos que consideraram uma proposta equivocada, pelo risco que a proposta representava à preservação dos canais do sistema de drenagem concebido por Saturnino de Brito para Santos, marcos da história do urbanismo e do sanitarismo nacional. Participei ativamente de um movimento popular legítimo em defesa dos canais e cobrando o direito da sociedade em se manifestar sobre propostas de intervenção da Prefeitura no espaço público.

2. Qual sua opinião sobre a importância histórica dos canais para a cidade e para o Estado de São Paulo, uma vez que o tombamento ocorre no nível estadual?

A Planta de Santos, da qual faziam parte os canais de drenagem, foi o resultado de um esforço do governo de São Paulo, visando enfrentar o grave quadro sanitário pelo qual passava Santos, no final do século XIX. Este quadro era semelhante ao de muitas outras cidades importantes de então, pois junto com a acelerada urbanização, provocada pela imigração européia e abolição da escravatura, vieram as epidemias. No caso de Santos, o quadro era especialmente importante, pois o porto era o gargalo por onde era escoada a produção cafeeira do estado e este não poderia correr o risco de ver este comércio interrompido. Portanto, é mais do que clara a relação dos canais de Santos com o desenvolvimento do estado e por tal motivo, justifica-se o tombamento em nível estadual.

3. Procurou emitir publicamente sua opinião sobre os projetos e/ou sobre o estudo para seu tombamento?

Por várias vezes, tanto no debate que houve na UniSanta, como cheguei a enviar manifestação aos jornais, que infelizmente nem todas foram publicadas.

4. Na época, tinha conhecimento sobre o pedido de estudos para tombamento, de autoria do arq. José Carlos Ludovici, apresentado ao CONDEPHAAT em 1991?

Sim. Cheguei a ir pessoalmente ao CONDEPHAAT para examinar o processo e pude ver que a motivação do pedido nada teve a ver com a proposta de cobertura dos canais, mas sim com a intenção de obstaculizar o projeto de resgate da balneabilidade das praias concebido na administração Telma de Souza.

5. Qual sua opinião sobre a atuação do CONDEPHAAT nesse processo? Sua opinião difere hoje daquele momento da discussão?

Creio que o conselho deveria ter sido mais incisivo na defesa do bem. Hoje penso da mesma forma e episódios como o do píer dos pescadores, na Ponta da praia, estão a comprovar que o CONDEPHAAT é muito lento quando se trata de defender o patrimônio cultural do estado em Santos.

6. Na sua opinião o que os canais representam, em termos de imagem, para a cidade?

Não é necessário ser urbanista para perceber o quão importantes são os canais para a imagem de Santos, afinal o traçado urbano da zona leste da cidade estruturou-se pelos canais e estes são referenciais de localização e de toponímia para toda a população e para os turistas. Cobri-los é sepultar a história da expansão da cidade na direção da orla marítima.

7. Nesse episódio sentiu-se representando o desejo/opinião de um determinado setor da sociedade? Caso positivo, qual seria esse setor e por quê?

Senti que representava um segmento que ama a história da cidade, independente de ideário político ou coloração partidária. Era patente nas manifestações da época que este grupo era bastante numeroso e heterogêneo em termos de composição social.

8. A Delegacia do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo em Santos – DESASP - e a Organização Não Governamental Pró Agenda 21 Ivi Mareí¹, anunciaram em 29 de março a realização conjunta de um debate, marcado para o dia primeiro de abril, nas dependências da Universidade Santa Cecília. Segundo um dos dirigentes do DESASP, arquiteto José Marques Carriço², "As soluções que se quer dar para o trânsito com a cobertura dos canais saem mais caras do que as previstas pela lei que estipula o novo Plano Viário de Santos" (A TRIBUNA, 29 mar. 1997, p.A5). Ainda segundo ele a cobertura dificultaria e encareceria a limpeza e manutenção dos canais e descoberta de ligações clandestinas de esgoto. De quem partiu a proposta do debate? Como foi a organização?

A proposta foi da então delegacia do sindicato, representada por mim e pelo Luiz Nunes. Fomos nós que procuramos a Faculdade de Arquitetura da UniSanta com a proposta de realização do debate, que acabou por ser um sucesso. No entanto, para a realização do evento outras entidades contribuíram bastante, como a Ivi Mareí (da qual eu também fazia parte), alunos das faculdades de arquitetura, ambientalistas etc.

9. Foi constituída em 19 de março de 1998 a Comissão Especial de Vereadores (CEV), composta pelos vereadores Cassandra Maroni Nunes (PT); Manuel M. dos Santos (PPB); Suely Morgado (PT), Paulo Gomes Barbosa (PPB), além do vereador Jama (PSDB), como presidente. Houve algum documento como registro de pesquisa? Foi apresentado ou discutido com a Administração Municipal?

Lamentavelmente, pelo que me recordo, esta comissão, apesar de ter cumprido seu papel legítimo de pressionar o governo municipal a abandonar a proposta, não deixou contribuição documental. O próprio vereador Jama, pelo que me recordo, em uma atitude solitária, apresentou pedido de tombamento dos canais ao CONDEPASA (o qual foi rejeitado), sem articular-se com os demais membros da CEV.

¹ Essa ONG era constituída, em sua maioria, por ex-integrantes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente da gestão David Capistrano (PT).

² Arquiteto, na época assessor da vereadora Cassandra Maroni Nunes (PT), então tesoureiro da Delegacia na Baixada Santista do Sindicato dos Arquitetos no Estado de São Paulo - DESASP e ex-chefe do Departamento de Planejamento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente na gestão David Capistrano (PT).

Nome: Delchi Migotto Filho – Engenheiro Civil.

Cargos Atual: Diretor-Presidente da Prodesan S.A.

1997/2000: Idem.

1. Como vê sua participação no processo de discussão sobre os projetos da Prefeitura apresentados entre 1997 e 2000 para cobertura dos canais?

Em meados de 1997, a Prefeitura Municipal de Santos sugeriu a cobertura parcial dos canais, submetendo tal sugestão à discussão com a sociedade. Diante das manifestações contrárias recebidas, a própria Administração Municipal houve por bem desconsiderar a proposta.

E 2000, mais dois projetos foram elaborados pela Prefeitura, abrangendo trechos dos canais 4 e 5, em decorrência de pedidos feitos por moradores daquelas áreas que, mediante justificativas, citavam a necessidade de contarem com passagens para facilitar o acesso de transeuntes, em trechos muito extensos dos canais.

Naquela oportunidade, em virtude da abertura de processo pelo CONDEPHAAT, objetivando o tombamento das áreas, a Administração Municipal novamente paralisou as obras e desistiu do empreendimento.

2. Qual sua opinião sobre a importância histórica dos canais para a cidade e para o Estado de São Paulo, uma vez que o tombamento ocorre no nível estadual?

São de grande importância para Santos, pois foi através deles que Saturnino de Brito projetou uma nova cidade que, por sua vez, ficou bem mais moderna e serve de referência para o atual desenho urbano de Santos.

3. Procurou emitir publicamente sua opinião sobre os projetos e/ou sobre o estudo para seu tombamento?

Sim, participando de várias reuniões e discussões públicas sobre este assunto. Não é problema para a Administração Municipal o tombamento dos canais.

O único problema diz respeito às necessidades constantes de manutenção e ampliação do sistema viário da cidade. Sob o controle do CONDEPHAAT poderiam ocasionar problemas com as moradias e acabariam por prejudicar a cidade.

4. Tem conhecimento sobre alguma pesquisa de campo realizada para saber as necessidades nos locais de implantação, ou para aferir a aceitação, ou não, dos moradores em relação às propostas apresentadas? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Desconheço qualquer pesquisa.

5. Tem conhecimento da existência de um estudo de impacto ambiental referente à implantação desses projetos? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Na ocasião, não foi elaborado estudo de impacto ambiental, pois o CONAMA não exige estudos para esse tipo de intervenção.

6. Na época, tinha conhecimento sobre o pedido de estudos para tombamento, de autoria do arquiteto José Carlos Ludovici, apresentado ao CONDEPHAAT em 1991?

Desconheço se houve qualquer tipo de pedido de tombamento antes das intervenções.

7. Qual sua opinião sobre a atuação do CONDEPHAAT neste processo? Sua opinião difere hoje daquele momento da discussão?

Neste caso, houve uso político dos canais, pois o CONDEPHAAT tem atribuições legais na defesa do patrimônio cultural do Estado. Digo “uso político” porque tudo ocorreu em período eleitoral, caracterizando-se como uma punição à Prefeitura de Santos. Vejo o CONDEPHAAT muito distante, no caso de Santos, pois foge da realidade de nossa cidade.

8. Na sua opinião, há interesse ou proposta para alterar essa situação ou implantar novos projetos para os canais?

No momento, não. Devem sim existir manutenção, limpeza e atualização das comportas desses canais, como vêm sendo feitas pelos órgãos da Administração Municipal.

9. Na sua opinião o que os canais representam, em termos de imagem, para a cidade?

É a mais forte referência urbana da cidade, dividindo-a em setores e, graças à arborização existente em toda sua extensão, o que beneficia a paisagem, Santos se diferencia das demais cidades.

10. Nesse episódio sentiu-se representando o desejo / opinião de um determinado setor da sociedade? Caso positivo, qual seria esse setor e porque?

Sem dúvida alguma, pois eu me senti representando uma grande e significativa parcela da sociedade, no que diz respeito à preservação original dos canais.

Nome: João Paulo Tavares Papa – Engenheiro Civil.

Cargos Atual: Vice-Prefeito e Secretário Municipal de Planejamento e Meio Ambiente

1997/2000: Secretário Municipal de Meio Ambiente.

1. Como vê sua participação no processo de discussão sobre os projetos da Prefeitura apresentados entre 1997 e 2000 para cobertura dos canais?

A Prefeitura Municipal de Santos apresentou uma sugestão, em 1997, para a cobertura parcial dos canais, para ser discutido com a sociedade. Porém, essa discussão foi inibida por manifestações de alguns setores da sociedade que não concordavam com a ação, sendo retirada de discussão pela própria Administração Municipal.

No ano de 2000, a Prefeitura elaborou dois projetos para cobrir parcialmente dois trechos dos canais 4 e 5. A solicitação foi feita por moradores que justificaram a necessidade em função de transtornos que alguns trecho ofereciam aos transeuntes. No momento o CONDEPHAAT abriu processo de tombamento e as obras estão paralisadas. Posteriormente, a Administração Municipal desistiu desse empreendimento.

2. Qual sua opinião sobre a importância histórica dos canais para a cidade e para o Estado de São Paulo, uma vez que o tombamento ocorre no nível estadual?

Os canais têm grande importância para a Cidade, pois foi por meio deles que Saturnino de Brito projetou uma nova cidade: moderna e belíssima e serviu de referência para o atual desenho urbano de Santos. Para o Estado, esses canais – como também todo o projeto de saneamento – foi pioneiro na época. O capital estava sob risco e somente uma intervenção estadual poderia salvar a exportação do café – riqueza da época – e, conseqüentemente a cidade. O tombamento dos canais pelo CONDEPHAAT é o melhor reconhecimento dessa importância.

3. Procurou emitir publicamente sua opinião sobre os projetos e/ou sobre o estudo para seu tombamento?

Sim, Participei de várias discussões públicas sobre isso. Para a Administração Municipal, o tombamento dos canais não é problema. O empecilho está na questão da normatização da área envoltória e da necessidade constante de manutenção e ampliação do sistema viário da cidade. E isto, sob o controle do CONDEPHAAT poderia criar problemas de moradia e proibições que prejudicariam a cidade.

4. Tem conhecimento sobre alguma pesquisa de campo realizada para saber as necessidades nos locais de implantação, ou para aferir a aceitação, ou não, dos moradores em relação às propostas apresentadas? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Não tenho conhecimento se alguma pesquisa foi realizada.

5. Tem conhecimento da existência de um estudo de impacto ambiental referente à implantação desses projetos? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Não foi feito estudo de impacto ambiental, pois a resolução do Conama não exige estudo para esse tipo de intervenção.

6. Na época, tinha conhecimento sobre o pedido de estudos para tombamento, de autoria do arquiteto José Carlos Ludovici, apresentado ao CONDEPHAAT em 1991?

Antes das intervenções propostas desconheço qualquer tipo de pedido de tombamento dos canais da Cidade.

7. Qual sua opinião sobre a atuação do CONDEPHAAT neste processo? Sua opinião difere hoje daquele momento da discussão?

O CONDEPHAAT tem suas atribuições legais na defesa do patrimônio cultural do Estado. No caso dos canais houve um uso político, pois ocorreu num período eleitoral e caracterizou-se como uma punição para a Prefeitura de Santos e não uma premiação para a Cidade. No caso de Santos, o CONDEPHAAT está muito distante das discussões e da realidade da Cidade.

8. Na sua opinião, há interesse ou proposta para alterar essa situação ou implantar novos projetos para os canais?

No momento não existe proposta de intervenção sobre os canais. Existe sim, uma manutenção, limpeza e atualização das comportas desses canais.

9. Na sua opinião o que os canais representam, em termos de imagem, para a cidade?

Os canais de drenagem são uma das mais fortes referências urbanas da Cidade, pois como já foi dito, eles dividem a cidade em setores, ampliam as perspectivas das avenidas que os cercam, criam uma paisagem diferente das outras cidades além de serem autênticos corredores verdes, pois todos são arborizados.

10. Nesse episódio sentiu-se representando o desejo / opinião de um determinado setor da sociedade? Caso positivo, qual seria esse setor e porque?

Representei a opinião de uma parcela significativa da sociedade que se preocupa com a preservação das características originais dos canais.

Nome: Carlos Alberto Prates Costa – Arquiteto.

Cargos Atual: Chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Prodesan S.A.

1997/2000: Idem.

Por solicitação do Sr. Prefeito Municipal, no ano de 1997 elaboramos duas propostas de utilização do espaço urbanizados sobre os canais, cujo resultado final após longa análise foi:

1. Como vê sua participação no processo de discussão sobre os projetos da Prefeitura apresentados entre 1997 e 2000 para cobertura dos canais?

Transformar as passarelas existentes de pedestres ou plataformas para o desenvolvimento de atividades de lazer e cultura para a população, principalmente para crianças, adolescentes e idosos (Proposta 1).

Adequar as pontas dos canais junto às avenidas da orla em espaço para estacionamento de veículos, proposta esta que não coloquei esperança efetiva de sua realização por não acreditar e considerar esta alternativa não prioritária até porque, caso fosse executado abriria um precedente de um futuro próximo todos os canais se transformarem num grande estacionamento, o que seria uma tragédia urbana (Proposta 2).

Quanto à minha participação no processo, me senti diretamente ligado na discussão dos canais.

2. Qual sua opinião sobre a importância histórica dos canais para a cidade e para o Estado de São Paulo, uma vez que o tombamento ocorre no nível estadual?

É fundamental que o poder público e iniciativa privada garanta a manutenção permanente das características originais dos canais que são marco de Engenharia Sanitária pública de cidade.

3. Procurou emitir publicamente sua opinião sobre os projetos e/ou sobre o estudo para seu tombamento?

Sim, Embora o projeto que entendo (proposta 1) como perfeitamente viável, sem descaracterizar a estética dos canais, não foi discutido com a sociedade.

Quanto ao tombamento eu já sabia que tinha sido solicitado por um colega que é docente da minha Faculdade.

4. Tem conhecimento sobre alguma pesquisa de campo realizada para saber as necessidades nos locais de implantação, ou para aferir a aceitação, ou não, dos moradores em relação às propostas apresentadas? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Fizemos levantamento de campo, onde foi comprovada a escassez de espaços públicos de lazer ao longo dos canais e entorno. Seria previsto no transcórre do processo evolutivo do projeto a realização de uma pesquisa mais apurada junto à população para discussão do programa. Além disso, é notório e comprovável que ao longo dos canais encontra-se um significativo número de crianças e idosos sentados

nas muretas dos canais, sem opção de um espaço adequado para as práticas de lazer; áreas de lazer dos domicílios estão cada vez mais diminutas, assim como as áreas livres dos edifícios que não são construções de alto padrão, estes sim, existem academias, piscinas, playground, quadras, etc.

5. Tem conhecimento da existência de um estudo de impacto ambiental referente à implantação desses projetos? Caso positivo, poderia indicar a fonte de pesquisa?

Não.

6. Na época, tinha conhecimento sobre o pedido de estudos para tombamento, de autoria do arquiteto José Carlos Ludovici, apresentado ao CONDEPHAAT em 1991?

Tinha conhecimento do pedido de tombamento.

7. Qual sua opinião sobre a atuação do CONDEPHAAT neste processo? Sua opinião difere hoje daquele momento da discussão?

Sendo o CONDEPHAAT um órgão cuja função é deliberar políticas do patrimônio artístico cultural nas áreas de Engenharia e Arquitetura, concordo com o papel exercido, principalmente quanto ao tombamento dos canais, entretanto vejo que a proposta 1 ficou prejudicada com esta intervenção, pois não houve possibilidade da mesma ser avaliada e julgada.

8. Na sua opinião, há interesse ou proposta para alterar essa situação ou implantar novos projetos para os canais?

Há interesse pois a proposta nº 1 deve fazer parte de uma discussão de políticas públicas, pois ela privilegia a população mais carente de espaços que permitam a prática de lazer.

9. Na sua opinião o que os canais representam, em termos de imagem, para a cidade?

Os canais têm sua marca ligada com a história da cidade de Santos, além da sua função de saneamento, eles significam um importante divisor espacial de referência, como também, um avanço no processo de drenagem na época de execução.

10. Nesse episódio sentiu-se representando o desejo / opinião de um determinado setor da sociedade? Caso positivo, qual seria esse setor e porque?

Como urbanista e professor da Faculdade de Arquitetura da UNISANTOS, tenho como compromisso profissional, a defesa e criação de espaços públicos que venham beneficiar a população no seu meio ambiente, assim como a preservação do patrimônio público, que neste caso, acredito que a proposta elaborada para o lazer, atende o Estatuto da Criança e do Adolescente, nas suas diretrizes básicas **o projeto é legítimo.**

5. Resumo das publicações de jornais referentes às propostas relacionadas aos canais, por ordem cronológica.

Legenda: (principais jornais)

A TRIBUNA: Imprensa diária local de maior circulação

DIÁRIO OFICIAL: Imprensa oficial da Prefeitura Municipal de Santos, impresso e distribuído pela gráfica de A Tribuna.

JORNAL DA ORLA: Imprensa local de distribuição gratuita, com circulação somente nos fins de semana.

BOQUEIRÃO NEWS: Imprensa local de distribuição gratuita, com circulação somente nos fins de semana.

DIÁRIO DO LITORAL: Imprensa diária local, de veiculação popular, impresso e distribuído pela gráfica A Tribuna.

JORNAL VICENTINO: Imprensa do município de São Vicente, com circulação semanal.

DATA	TÍTULO	PÁGINA	FONTE	RESUMO
20-fev-97	PREFEITO ESTUDA A POSSIBILIDADE DE COBRIR CANAIS E TRANSFORMÁ-LOS EM VIAS EXPRESSAS	A-4	A TRIBUNA	Em entrevista coletiva o prefeito anuncia projeto de cobrir os canais e aproveitá-los possivelmente como vias expressas a fim de aliviar o tráfego de veículos. Mansur acredita em duas correntes de opinião: "Há os românticos e aqueles que querem que os canais sejam fechados".
21-fev-97	IDÉIA DE COBRIR OS CANAIS É ELOGIADA EM CONSULTA	A-5	A TRIBUNA	Se depender dos munícipes ouvidos ontem por A Tribuna, a proposta das vias expressas está aprovada. Embora o prefeito anuncie que quer ouvir o que os munícipes pensam disso, ainda não anunciou qualquer enquete. Em sua visita ao jornal A Tribuna, o tema foi o principal assunto, Beto anuncia que quer abrir licitação para que a empresa de transporte coletiva vencedora custeie as obras e explore as linhas. "Imagine uma via expressa no Canal 1. Com a circulação dos ônibus sobre a cobertura, eu desafogo o trânsito" disse Beto.

22-fev-97	PREFEITURA BUSCA ESPAÇO PARA MELHORAR O TRÂNSITO	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	Considerando a questão: como conseguir espaço para tantos veículos circulando, mesmo fora das temporadas de verão?", a administração da cidade busca respostas, com propostas e sugestões da comunidade. Entre estas, destacam-se o viaduto da Alemoa; o transporte coletivo; incentivo e implantação de ciclovias; e possível cobertura dos canais da cidade para criação de vias expressas, como corredores de transportes coletivos e veículos de emergência.
22-fev-97	COBRINDO DE AÇO A ALMA DA CIDADE	3	JORNAL DA ORLA	"Paris sem a Torre Eiffel, Nova Iorque sem Empire States, São Paulo sem Ibirapuera, Santos sem canais. Fogem ao meu espírito, entre outras, essas possibilidades. O prefeito Beto Mansur diz que quer ouvir os munícipes sobre sua idéia de cobrir os canais da cidade, transformando-os em vias expressas. Minha opinião, pois, está dada [...] Acho que devem haver mudanças, sim. Sempre. Mas também acho que tudo tem limite. Principalmente quando se mexe com causas primeiras, com raízes e fundamentos, com referências [...] Os canais estão entranhados em nossas almas tanto como na alma da cidade. Não devem ser subtraídas, as nossas nem a dela. Ser moderno é outra coisa." Carlos Mauri Alexandrino.
22-fev-97	IDÉIAS DE VERÃO	3	JORNAL DA ORLA	Cobrir os canais de Santos, por vias expressas, é eliminar um marco histórico da engenharia sanitária brasileira e um dos elementos básicos da identidade da cidade. Os canais tapados, num dia de chuvas coincidentes com maré alta, transformariam os bueiros de Santos em chafarizes. Com objetivo de desafogar o trânsito das Avenidas, os canais não chegam até o centro.
27-fev-97	PREFEITURA INICIA PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DOS CANAIS	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	Visando a manutenção e fiscalização da limpeza dos canais e das praias, a prefeitura inicia programa para limpeza, descontaminação e campanha para conscientização da população, para não jogar lixo neste sistema de drenagem. Justificando o prefeito como "um verdadeiro plano municipal de saneamento, por visar não só a limpeza dos canais, como, também, a busca pela qualidade da água e o equilíbrio ambiental.

27-fev-97	COBERTURA PARCIAL É SUGERIDA	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	O prefeito anuncia que continua recebendo propostas da comunidade sobre a cobertura dos canais, visando novos espaços para desafogar o sistema viário. Além de uma via expressa, área de lazer, espaços para plataformas de estacionamento e ciclovias interligadas à projetada para a orla.
28-fev-97	QUANTO CUSTARÁ?	A-2	A TRIBUNA	Considerando a idéia do prefeito de cobrir os canais para implantar vias expressas, com verbas de empresas particulares de transporte coletivo que, depois explorariam as linhas nestas pistas, o que se tem a saber é o preço da empreitada.
7-mar-97	EM DEFESA DOS CANAIS DE SANTOS	A-3	A TRIBUNA	"É um privilégio de Santos possuir canais românticos, medievais. Deveríamos tombá-los. [...] Cobrir os canais é oficializá-los como esgotos. Cobrir o problema. Ninguém vê, ninguém fala mais no problema. É a lei do menor esforço, a aceitação de nossa incompetência em limpá-los, bem a maneira do Terceiro Mundo". Gilberto Mendes.
11-mar-97	COBERTURA DOS CANAIS	A-2	A TRIBUNA	..."Eu vi, realmente, que os canais são a própria identidade de Santos. Os canais são também as narinas de Santos por onde saem a sujeira e a respiração. A cidade de Santos sem os canais vai perder o diálogo. Enfim, Santos sem os canais vai morrer aos poucos sem respirar..." Jaime Jackson.
12-mar-97	UMA IDÉIA ASSUSTADORA	A-2	A TRIBUNA	"Juntamente com a orla da praia, os canais são a principal referência urbanística da cidade [...] Os canais que foram concebidos pelo grande engenheiro Saturnino de Brito, com finalidades sanitárias, com o tempo passaram a se identificar tanto com a nossa paisagem urbana que se transformaram num referencial. [...] toda e qualquer forma de intervenção que se pretenda fazer nos canais deve ser precedida de uma ampla discussão com a sociedade, principalmente com a comunidade técnica, que nunca se furtou a colaborar quando consultada. As cidades são dinâmicas. Mudanças para melhor devem acontecer sempre, são necessárias e bem-vindas, porém, tenho a convicção de que neste caso é muito mais importante manter espaços para a qualidade de vida, representada por referências culturais, históricas e arquitetônicas, do que abrir espaço para vias expressas." Maurício Azenha Dias.

15-mar-97	OS CANAIS NOS ANAIS	3	JORNAL DA ORLA	Dois artigos em defesa dos canais foram transcritos nos anais da Câmara Municipal de Santos. O primeiro de Gilberto Mandes, publicado em A Tribuna, dia 07 de março, como "Em defesa dos canais de Santos"; e o segundo de Carlos Mauri Alexandrino, no jornal da Orla, em 23 de fevereiro, como "Cobrindo de aço a alma da cidade".
20-mar-97	COBERTURA DOS CANAIS	A-2	A TRIBUNA	A questão da falta de limpeza dos canais não deve ser argumento para a sua cobertura. "Como presidente da Comissão Especial de vereadores da Cobertura dos Canais, conclamo a sociedade santista para reunião na Câmara de Vereadores, às 17 horas do dia 24 de março, para juntos organizarmos um movimento em defesa dos canais, vítimas da destruição organizadora." José Antônio Marques Almeida (Jama).
25-mar-97	SOS PRAIAS ESCLARECE	A-2	A TRIBUNA	O SOS Praias, agindo de acordo com a Agenda 21, promove, debates, entre outros, a cobertura dos canais, contando com a presença da comunidade e estudantes para exporem suas posições.
29-mar-97	PROPOSTA DE COBERTURA DOS CANAIS TERÁ DEBATE TÉCNICO NA UNISANTA	A-5	A TRIBUNA	A Delegacia do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo em Santos (Desasp) e a ONG Pró Agenda 21 Ivi Mareí promoverão debate terça feira, na Unisanta, para discutir a proposta de cobrir os canais da Cidade. "As soluções que se quer dar para o trânsito com a cobertura dos canais saem mais caras do que as previstas pela lei que estipula o novo Plano Viário de Santos", diz José Marques Carriço, tesoureiro da Desasp e ex-chefe do Departamento de Planejamento da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, afirmando ainda que a cobertura irá dificultar e encarecer a limpeza e manutenção dos canais e "descoberta de ligações clandestinas de esgoto". O debate abrirá com apresentação histórica dos canais, seguido, por palestras do diretor do Sindicato dos Arquitetos, Ives de Freitas, do engenheiro da Secretaria Estadual de Esportes, José Vitor Soalheiro, do professor da FAU da Unisanta, Edison Fernandes, de representante da Prefeitura, além do arquiteto Cláudio Abdala, pelo ex-secretário José Eduardo Siqueira, e pelo biólogo da Unisanta Fábio Giordano e o público.

1-abr-97	PREFEITURA EM DEBATE SOBRE A COBERTURA DOS CANAIS	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	Prefeitura participará neste dia, de debate, representada pelo secretário de Obras (Antônio Carlos Silva Gonçalves), pelo secretário do Meio Ambiente (João Paulo Tavares Papa) ou pelo arquiteto da Prodesan (Carlos Prates). Na Unisanta, promovido pela Delegacia de Santos do Sindicato dos Arquitetos do Estado e pela ONG Pró Agenda 21 Ivi Mareí.
abr.1997	POLÊMICA: COBRIR OU NÃO OS CANAIS?	A-7	ENTREVISTA	Segundo o assessor de imprensa da Prefeitura de Santos, Francisco La Scala Júnior, a proposta de cobrir os canais é na verdade uma idéia a ser colocada para discussão da sociedade, com objetivo de buscar subsídios, para futuramente levantar o projeto. A idéia surgiu da observação do número crescente de veículos na cidade. Entre as idéias estão: cobertura total para via expressa; cobertura parcial para plataforma de estacionamento e; fechamento de parte do canal para áreas de lazer e interligação da ciclovia da praia. Entretanto, criada a polêmica, critica-se a falta de dados sobre a malha viária santista, e o número de veículos em circulação na cidade, além da questão ecológica, com o corte das árvores por toda extensão dos canais, além de possíveis doenças de veiculação hídrica. Sendo o importante a prefeitura escutar a opinião pública para decidir o futuro dos históricos canais criados por Saturnino de Brito.
2-abr-97	DEBATE SOBRE CANAIS VIRA DISCUSSÃO PARTIDÁRIA	3	BOQUEIRÃO NEWS	Embora ainda nem sequer foi concebido, o projeto da cobertura dos canais foi tema de debate na última terça feira, no anfiteatro da Unisanta, organizado pela Delegacia do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo em Santos e a ONG Ivi Mareí, contando com a presença de secretários e ex-secretários municipais, a comunidade em geral e estudantes de Arquitetura e Urbanismo. Após quase três horas de debate pouco se caminhou sobre o projeto em discussão. Os debatedores chegaram a conclusão que a Administração Municipal deve centrar esforços na limpeza e higienização e não no fechamento dos canais.
3-abr-97	COBERTURA PARCIAL DE CANAIS É DEBATIDA NA UNISANTA	12	DIÁRIO OFICIAL	Neste debate o secretário de Obras e o secretário do Meio Ambiente recolheram vários subsídios, que serão alvo de estudos pela Administração Municipal. Entretanto, adiantaram que uma equipe de arquitetos da Prodesan está elaborando um pré-projeto da cobertura parcial dos canais.

7-abr-97	AINDA OS CANAIS	A-2	A TRIBUNA	"Na polêmica sobre a cobertura dos canais de Santos, não seria interessante que se pensasse na utilização da parte a ser coberta apenas como estacionamento de veículos, ao contrário de leito carroçável?... " Christovão Valverde Jr.
19-abr-97	PROJETOS PARA ORLA E CANAIS PODEM CAUSAR AÇÃO CIVIL	A-4	A TRIBUNA	O Ministério Público Federal (MPF) está analisando representação de um morador do José Menino contra os projetos do Prefeito Beto Mansur, de cobrir os canais e mais dois outros projetos. A representação do Sr. João Gouveia, membro da Sociedade dos Amigos e Moradores da Orla da Praia, alega sérios danos ambientais, que será estudada pelo MPF, embora o Procurador da República Antônio José Donizete Daloia diz ainda não haver evidências técnicas destes danos. Na representação, Gouveia afirma que a cobertura dos canais, mesmo sem projeto definido, "dificultará a limpeza e a detecção de ligações clandestinas de esgoto".
30-abr-97	COBERTURA PARCIAL PREVÊ ESTACIONAMENTO E LAZER	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	A apresentação da proposta foi feita à Imprensa dia 29/04, pelo prefeito Beto Mansur, em entrevista coletiva. Ele mostrou o material solicitado ao arquiteto Carlos Prates, da Prodesan. Como proposta, os canais 4 e 5, receberão estacionamentos, além de bancos e floreiras; no canal 3, haverá área de lazer, incluídos bancas de jornal, banco 24 horas, posto de correio, lanchonete, espaço para exposições, brinquedos e telefones públicos, cercada por estacionamento. O prefeito determinou a execução de maquetes para ficarem expostas no Paço Municipal, para avaliação da comunidade.
30-abr-97	MANSUR APRESENTA PROPOSTAS PARA COBRIR CANAIS	A-4	A TRIBUNA	O prefeito apresentou ontem suas propostas para a cobertura parcial dos canais, sendo todas as idéias compiladas em um conjunto de croquis elaborados pelo arquiteto Carlos Prates e divulgados à imprensa durante a entrevista coletiva da tarde. Mansur visa discutir a proposta com a sociedade, depois de revelar ter desistido de cobrir totalmente os canais para a implantação de corredores expressos, em função dos elevados custos da obra. Explicando o projeto, Mansur não citou detalhes de como pretende dar encaminhamento ao processo de discussão com a sociedade, porém comentou: "essa idéia independe de autorização da Secretaria de Patrimônio da União".

3-mai-97	MANSUR QUER COBERTURA PARCIAL DOS CANAIS	3	JORNAL DA ORLA	Recuando em sua idéia original de cobrir integralmente os canais de Santos, transformando-os em vias expressas, após reações contrárias da sociedade santista, o prefeito Beto Mansur propõem agora a cobertura parcial apenas de alguns, com projeto encomendado à Prodesan, pretendendo debatê-lo com a equipe técnica da prefeitura, vereadores e comunidade.
17-mai-97	CANAIS EM SANTOS	A-2	A TRIBUNA	Embora nos últimos meses tem sido veiculado a proposta de cobertura total ou parcial dos canais de Santos, é necessário discutir uma política pública com a comunidade e um plano diretor de trânsito e transportes. Considerando que "os canais de Santos são um modelo a ser seguido, pois harmonizam o convívio do homem com a natureza, o saneamento ambiental e as funções da cidade moderna, em uma única solução [...] o Movimento de Defesa da Vida diz não à proposta." Condesmar Fernandes de Oliveira, pelo MDV.
3-jun-97	COBERTURA DOS CANAIS	A-2	A TRIBUNA	"É bom os santistas ficarem alertas. Apesar de repúdio geral da Cidade à proposta de cobertura dos canais, o prefeito insiste na infeliz idéia, passando por cima da opinião dos santistas..." Ana Maria de Freitas Leal.
26-ago-97	PRIMEIRO CANAL DE SANTOS FOI INAUGURADO HÁ 90 ANOS	3	DIÁRIO OFICIAL	Contando um pouco da história dos canais de Santos, esta matéria destaca-se na afirmação de que, além de drenagem, eles fazem parte da paisagem da cidade e referência para os munícipes e turistas, como pontos de referências.
26-set-97	MAQUETE COM PROPOSTA DE COBERTURA PARCIAL SERÁ APRESENTADA HOJE	2	DIÁRIO OFICIAL	A maquete será apresentada no Paço Municipal, pelo prefeito Beto Mansur, em entrevista coletiva. Ela apresenta "a idéia principal do projeto; que é a de aproveitar alguns trechos dos canais para plataformas de lazer e outros para estacionamentos".

27-set-97	PROPOSTA DE COBERTURA PARCIAL PRIORIZA LAZER E ESTACIONAMENTO	CAPA	DIÁRIO OFICIAL	"Em alguns trechos, plataformas de lazer para proporcionar diversão, descanso, relaxamento e prestação de serviços, enquanto em outros, espaços para estacionamento de veículos, para melhorar o fluxo do sistema viário da cidade". Carlos Prates explica que a proposta tem cunho social e urbanístico. O prefeito pretende contar não só com a iniciativa privada, como também de crédito em programas dos governos Federal e Estadual. Justificando os espaços de estacionamento como representação a investimentos na área turística, conta-se com recursos também do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (Dade), órgão da Secretaria de Negócios de Esporte e Turismo do Estado. O prefeito afirma ainda que "a proposta não desfigura os canais..." A proposta oferece à cidade mais 300 vagas para estacionamento e possibilidade de implantação de 24 plataformas de lazer.
27-set-97	PROJETO DE COBERTURA PARCIAL DOS CANAIS PREVÊ A REDUÇÃO DO ESPAÇO DAS CALÇADAS	A-4	A TRIBUNA	Na apresentação da maquete da cobertura de 1.200 dos 20 mil metros de canais existentes, ontem na Prodesan, Beto Mansur anunciou também redução da largura dos passeios para bolsões de estacionamento. Revelou ainda que a obra depende de recursos da iniciativa privada, tendo como principal objetivo a fluidez do tráfego. Avaliado em pouco mais que R\$ 3 milhões, segundo arquiteto responsável, Carlos Prates, a cobertura parcial compreende em 24 pontos. O prefeito chegou à conclusão que a maioria da população reprovou a cobertura total. "O que sentimos é que não deveríamos fechar totalmente os canais. Eles simplesmente desapareceriam e eliminariam uma das principais característica da Cidade". Ao recomendar o projeto, o prefeito ressaltou a necessidade de ser mantido o patrimônio histórico e referencial que os canais representam.
27-set-97	MANSUR APRESENTA PROJETO PARA COBERTURA DOS CANAIS	3	DIÁRIO POPULAR	O prefeito Beto Mansur (PPB) apresentou ontem o projeto da cobertura parcial dos canais, dizendo que não há previsão de início das obras e que será aberta licitação para a escolha de uma empresa para execução dos serviços.

1-out-97	OBRA NOS CANAIS	A-4	A TRIBUNA	Argumentando "os tempos são outros e as necessidades também", Beto Mansur insiste no projeto de cobertura dos canais, não mais inteiramente, mas parcialmente, além da redução dos passeios adjacentes para novas vagas de estacionamento e fluidez do trânsito local. As obras nos canais, que são elementos característicos da paisagem santista, transformados em referenciais de localização urbana, mesmo que, segundo o prefeito, abrangerão menos de 10% de suas extensões, precisam ser debatidas, para não pairarem dúvidas, para avaliação dos prós e contras.
29-mar-98	COBERTURA DE CANAIS NÃO É ADMITIDA POR VEREADOR	A-4	A TRIBUNA	Dia 19 foi constituída a Comissão Especial de Vereadores (CEV) para discussão do projeto apresentado pelo prefeito Beto Mansur no ano passado, tendo como objetivo avaliar a importância dessa obra, "com a qual a sociedade não concorda", segundo o presidente da comissão, vereador José Antônio Marques de Almeida, o Jama (PMDB), pois os canais "são um espelho da Cidade, um marco da engenharia sanitária e não devem ser mexidos". O vereador condena o argumento de que os canais servem de depósitos de lixo, alegando a questão de educação do povo e incompetência da administração da Cidade, pois "cobrir os canais não vai resolver isso." Integram também o CEV os vereadores: Cassandra Maroni Nunes (PT); Manuel M. dos Santos (PPB); Suely Morgado (PT) e Paulo Gomes Barbosa (PPB).
29-mar-98	BANCAS DE JORNAIS E QUIOSQUES TERÃO ESPAÇO GARANTIDO	A-4	A TRIBUNA	O projeto para cobertura parcial dos canais, cujas maquetes estão expostas no saguão do Paço Municipal prevê a construção de áreas de lazer, estacionamento em 45 graus para veículos, lojas, bancas de jornais e outros equipamentos, representadas sobre os canais 3 e 4. O autor do projeto Carlos Prates, em documentos fornecidos pela Prodesan, justifica a proposta como "o descanso ocasional das pessoas nos espaços urbanizados, integração das pessoas e privilegiar crianças e idosos".

25-set-98	TRABALHO PREVENTIVO EVITA ALAGAMENTOS	6	DIÁRIO OFICIAL	A malha urbana de Santos é recortada por 26 canais e trechos de interligação que são limpos e desobstruídos, facilitando a movimentação da maré. As grelhas existentes junto às comportas na faixa de areia das praias, impede que as águas com detritos e impurezas atinjam o mar. A prefeitura cuida também do desassoreamento das embocaduras dos canais, que são constantemente recobertas por areia, que, devido as correntes marítimas, as praias santistas têm como características depositárias de areias de outras regiões.
15-jul-99	SÓ SETE CANAIS?	2	DIÁRIO OFICIAL	Em comemoração aos 130 anos do nascimento de Saturnino de Brito (14/07), a reportagem conta com um levantamento histórico da formação de cada canal, sendo um total de 12.
3-set-99	COBERTURA DE CANAIS DEPENDE DA SABESP	3	DIÁRIO DO LITORAL	A cobertura parcial dos canais de Santos, para estacionamento e lazer, depende da aprovação. Levado em discussão, em 22/09 na Prodesan, depende principalmente do item limpeza, cabendo este trabalho à Sabesp. Presentes neste encontro a Promotora de Justiça do Meio Ambiente, Ana Paula Fernandes Nogueira da Cruz; o Procurador da República em Santos, José Donizete Molina; o Diretor do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Santos, Rogério Picado; o autor da representação do projeto ao Ministério Público Estadual, Alfredo Cordella; o representante da Diretoria do Meio Ambiente, Bechara Abdalla Pestana; o autor do projeto, Carlos Alberto Prates e o presidente da Prodesan, Delchi Migotto Filho. Entre divergências, destacou-se a preservação de seus aspectos históricos e contaminação pelos esgotos clandestinos, ao qual a prefeitura alegou que a Sabesp não apresentou soluções. Uma próxima reunião deverá ser marcada com os representantes da Sabesp e da Cetesb. A proposta do projeto se justifica, segundo a Prodesan, pela escassez de áreas públicas de lazer.

2-mai-00	PREFEITURA ELABORA DOZE PROJETOS PARA VALORIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO E ORLA DA PRAIA	8	DIÁRIO OFICIAL	Contando com recursos do Dade, prefeitura elabora 12 projetos para realização, justificando movimentação da economia e geração de empregos. A verba totaliza pouco mais de 7 milhões e 700 mil reais. Esta reportagem mostra uma tabela dos doze projetos e a distribuição desta verba. Entre os projetos estão incluídos a cobertura dos canais 4 e 5. "[...] Também está prevista a cobertura dos canais 4 e 5, apenas no trecho final da praia até a Av. Epitácio Pessoa, instalando nesse espaço alguns equipamentos de serviço (bancas de frutas, jornais, telefones, caixas eletrônicos), criando-se mais vagas de estacionamento e ampliando o tamanho das calçadas, hoje muito estreitas".
1-jul-00	CONVÊNIO COM O DADE GARANTE PROJETOS TURÍSTICOS	7	DIÁRIO OFICIAL	Confirma-se a garantia do Dade para sete projetos, com R\$ 4 milhões 679 mil reais, fechando assim o pacote dos 12 convênios de projetos aprovados.
12-jul-00	MANSUR AGORA QUER COBRIR OS CANAIS, UMA PROPOSTA QUE JÁ FOI REJEITADA PELOS SANTISTAS	14	JORNAL VICENTINO	Embora a população tenha rejeitado o projeto em 97 Mansur reativa a idéia de cobrir os canais, para estacionamento para carros, agora no final do mandato. "Do ponto de vista da balneabilidade, cobrir os canais impossibilitará a vigilância e controle de lançamento indevidos de esgotos e outros dejetos, que é essencial para a melhoria da qualidade sanitária e recreativa das praias", explica Campo Siqueira, ex-secretário de Meio Ambiente de Santos. Em artigo publicado, Siqueira destaca que a cobertura "dificultará a recuperação do sistema de auto-lavagem hidráulica dos canais [...] a excelência desse método baseia-se no aproveitamento da energia das marés. Os volumes de água captados no trecho entre duas comportas consecutivas, durante as marés de sisígia, uma vez descarregados no horário de pico da maré baixa, produzem forças de arraste capazes de promover a limpeza hidráulica do fundo das calhas". Além de que "os canais são parte fundamental da poética espacial urbana da cidade, enraizadas historicamente na nossa percepção..."

29-jul-00	COBERTURA DE TRECHO DOS CANAIS 4 E 5 VAI MELHORAR FLUXO VIÁRIO	20	DIÁRIO OFICIAL	<p>A obra que será iniciada na próxima semana conta com a cobertura dos canais 4 e 5, entre as avenidas Bartolomeu de Gusmão e Eptácio Pessoa, para ser utilizado como estacionamento (20 vagas por canal), ficando a cargo da empreiteira Termaq. Em cada um dos canais a cobertura abrangerá 92 metros, sendo instalados também de dois módulos comerciais, jardins com arbustos e gramado, 12 postes de iluminação. Maurício Uehara, assessor-técnico da Sedurbam (Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Ambiental), explica ainda que o objetivo é melhorar o sistema viário, oferecendo mais segurança a pedestres e motoristas, "Aproveitamos uma área ociosa e resolvemos o problema de fluxo, ocasionado pelo afunilamento da pista nos dois locais". Com tempo previsto de quatro meses, as obras ficarão nos valores de R\$ 262 mil para o canal 4 e R\$ 267 mil para o 5, com verba do Dade.</p>
3-ago-00	CANAL OU NÃO CANAL	2	DIÁRIO OFICIAL	<p>Há 93 anos, Santos recebia o primeiro dos sete canais, idealizados para drenar as águas pluviais.[...]De qualquer forma, há quase um século, eles são os melhores pontos de referência para quem vive e se locomove na Zona Leste da Cidade, muitas vezes usados como complemento nos endereços.[...] não se trata de um projeto de extinção dos canais! É apenas uma adequação urbana necessária.[...]Parcialmente cobertos ou não, não se assuste que eles vão continuar por aqui fazendo parte da geografia urbana de Santos. Com lugar fixo no rodapé das correspondências e tudo. Prontos para, pelo menos, mais um século como nossos melhores pontos cardeais. Alexandre Góis.</p>

3-ago-00	TEM INÍCIO A COBERTURA PARCIAL DO CANAL 4	16	DIÁRIO OFICIAL	Em menos de quatro meses as obras que se iniciaram ontem, com a montagem do canteiro de obra no canal 4, e começo das demolições, estarão prontas. A cobertura atingirá 92 cada, com aberturas no início e fim dessa extensão, para limpeza e manutenção da estrutura. A obra ainda permitirá alargamento dos passeios de cada lado, para maior segurança aos pedestres. "O sistema viário também será beneficiado com a redistribuição do espaço entre os veículos e os pedestres e com retirada do estacionamento lateral" (segundo Maurício Uehara), que, depois da reforma, ficará proibido pela CET o estacionamento de veículos na outra lateral da pista.
10-ago-00	GUIAS SÃO RETIRADAS PARA A COBERTURA DO CANAL 4	7	DIÁRIO OFICIAL	Com mais da metade das guias retiradas, o responsável técnico pela obra, Luís Antônio Salviato, da empreiteira Termaq, explica que "o próximo passo será substituição das vigas de sustentação da calçada por outras mais apropriadas ao peso que será gerado pelo estacionamento." Salviato afirma ainda que "Os moradores, curiosos, têm vindo perguntar e se informar sobre as mudanças que serão implantadas. Eles têm manifestado satisfação e acham que os benefícios vão valorizar o seu imóvel".
22-ago-00	CANAIS RECEBEM COBERTURA PARCIAL	8	DIÁRIO OFICIAL	"Eles são os nossos principais pontos de referência na Zona Leste da Cidade. Para uns, significam grande parte do charme e diferencial da Cidade. Para outros, não significam nada, além de lembranças de um tempo em que a Cidade precisou de uma obra que a deixasse menos cheia de lama. Um tempo, cujas principais testemunhas, hoje, são os registros históricos." Alexandre Góis.
22-ago-00	PREFEITURA ENTREGARÁ OBRAS EM 3 MESES	8	DIÁRIO OFICIAL	Prevista para ser entregue em 90 dias, a obra visa um ganho de espaço significativo para aquela região, devido o alto número de automóveis por habitante. Os técnicos da Sedurbam fazem questão de lembrar a população que "este é um projeto amplamente estudado e se refere à cobertura parcial destes dois canais e não o início da cobertura total dos canais da Cidade." Os técnicos afirmam ainda que não seria possível cobrir totalmente os canais santistas, porque eles precisam continuar cumprindo a sua função de escoamento das águas pluviais.

22-ago-00	CIDADE JÁ POSSUI VÁRIAS ÁREAS COBERTAS	9	DIÁRIO OFICIAL	Em Santos já existem algumas áreas já cobertas, que tiveram em suas épocas objetivo de liberação de espaço para facilitar o tráfego. Por exemplo: a área em frente ao estádio da Portuguesa Santista; o trecho inicial da Av. Washington Luiz; o da Av. Rangel Pestana, entre a rua Brás Cubas e a Av. Ana Costa; um trecho do próprio Canal 4, na praça Palmares; na Zona Noroeste o canal da Praça Paz Universal, com cerca de 450 m; além da Av. Afonso Schmidt, num total aproximado de 350 m.
22-ago-00	PROJETO FOI IDEALIZADO POR SATURNINO DE BRITO	9	DIÁRIO OFICIAL	Embora o primeiro canal construído por Saturnino de Brito tenha sido o Canal 1, inaugurado em 27 de agosto de 1907, a maioria dos historiadores concorda que o primeiro canal da cidade foi o Canal 7, construído pelo Executivo e, que não constava do projeto de Saturnino. Depois do Canal 1, foram feitos os demais, em ordem, de 2 a 6, correndo "de mar a mar", da praia ao porto, entre outros, que ajudavam na drenagem da Ilha de São Vicente.
31-ago-00	PREFEITURA VAI COBRIR PARTE DOS CANAIS DE SANTOS	C-8	O ESTADO DE SP	Inicialmente os canais 4 e 5, com plataformas entre a praia e a Av. Epitácio Pessoa, para estacionamentos e quiosques de serviços. Embora acreditam alguns que os canais fazem parte da identidade do município, a prefeitura garante que não vai descaracterizá-los. A vereadora Cassandra Maroni Nunes (PT) cita que a obra contraria a Lei Orgânica do Município, no artigo 159, que diz que as praias, seus jardins e canais de drenagem devem ficar sob proteção do município. O Arquiteto Cláudio Abdala, afirma que os canais dão personalidade à cidade, mas acredita que se a plataforma ficar resumida a um trecho, não haverá problemas, temendo entretanto numa cobertura total dos canais, transformando-os em condutores de esgoto. O idealizador do projeto, o arquiteto Carlos Prates, explica que a intenção é cobrir parcialmente os sete canais e, depois a construção das áreas de lazer, em outros pontos, aproximadamente 4 por canal. O fechamento dos canais, debatidos desde início da administração de Beto Mansur, adquiriu verbas do Dade, para a construção de duas das sete plataformas previstas no projeto.

<p>2-set-00</p>	<p>COBERTURA PARCIAL DOS CANAIS 4 E 5 AGRADA MORADORES</p>	<p>24</p>	<p>DIÁRIO OFICIAL</p>	<p>O projeto tem agradado aos moradores do Canal 4 e proximidades. Em fase intermediária, a obra encontra-se com o nivelamento das antigas muretas do canal, para a colocação das placas de laje pré-fabricada, prevendo-se conclusão em 90 dias. Nesta reportagem encontra-se depoimento de quatro moradores, sendo todos a favor da cobertura e criação das áreas de lazer. Ainda consta o resultado da enquete no site do jornal "a tribuna", onde 52,42% dos internautas achavam ótima a proposta. Consta ainda que no próximo dia 21, o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), irá se reunir para definir a sua posição sobre a questão de tombamento dos canais, conforme comunicação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), que informa sobre o início de estudos desta proposta. O presidente do Condepasa, arquiteto Bechara Abdalla Pestana, adianta que a posição do órgão é contrária ao tombamento, conforme decisão já manifestada em 98.</p>
<p>7-set-00</p>	<p>PROMOTORIA INTERVÉM CONTRA OBRAS DE COBERTURA DO CANAL 4</p>	<p>A-3</p>	<p>DIÁRIO DO LITORAL</p>	<p>"Se for necessário a Promotoria vai ajuizar ação pertinente contra a Prefeitura, pelo menos até o fim das análises de tombamento pelo Condephaat". Segundo pronunciamento da Promotora do Meio Ambiente, Ana Paula Nogueira da Cruz, devido a continuidade das obras do Canal 4. Devido à análise dos estudos do Condephaat de tombamento dos canais, qualquer alteração no bem fica proibida, entretanto, a prefeitura deu continuidade às obras. A promotora entrevistou ao tomar conhecimento do estudo do Condephaat, entrando em contato com a delegacia de polícia, denunciando descaracterização. A mobilização em defesa dos canais tomou fôlego após audiência pública realizada na Câmara Municipal, no fim de agosto, por iniciativa da vereadora Cassandra Maroni (PT).</p>

12-set-00	SECRETÁRIO AFIRMA QUE TOMBAMENTO TAMBÉM AFETA ÁREA AO REDOR DO CANAL	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Como explica Antônio Carlos, secretário da Sedurbam, caso o Condephaat tombe os canais, os imóveis num raio de 300 metros também estarão incluídos no processo, sendo os proprietários desses imóveis obrigados a pedir permissão ao Condephaat para qualquer intervenção em seus próprios bens. Apesar de marcada reunião do Condepasa para próximo dia 21, para discussão do assunto, seu presidente, Bechara Abdalla Pestana, mostra irreduzível ao que ficou determinado a dois anos pelo não tombamento dos canais. Em contrapartida, também a dois anos o próprio prefeito recuou no projeto, diante do descontentamento geral.
12-set-00	FINALMENTE, OBRAS NO CANAL 4 SÃO PARALISADAS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Depois de muitas críticas as obras do Canal 4 foram paralisadas. Que, segundo o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, a retomada ou não dos serviços dependerá da agilidade do Condephaat. Para o secretário, a determinação do Conselho é de ação política, já que apenas um mês depois do início das obras veio a ordem de paralisação. Garante ainda que o seu Departamento Jurídico está tentando minimizar o transtorno da paralisação.
12-set-00	COBERTURA DOS CANAIS É PARALISADA	A-4	A TRIBUNA	As obras de cobertura dos canais foram paralisadas pelo Condephaat, devido o processo de estudo de seu tombamento. A Promotoria do Meio Ambiente determinou a instauração de inquérito policial para apurar eventual descumprimento. A prefeitura está tentando reverter o tombamento para dar continuidade às obras. O processo foi deliberado pelo Condephaat, no dia 28 do mês passado, com publicação no Diário Oficial do Estado no dia seguinte. A abertura do tombamento assegura a preservação dos bens até decisão final. Entretanto, diante da informação de que os trabalhos estavam tendo prosseguimento, a promotora de Justiça, Ana Paula Fernandes Nogueira da Cruz, requisitou ao delegado do 3º Distrito Policial a instauração de inquérito.

14-set-00	CONDEPASA QUESTIONA DECISÃO	A-4	A TRIBUNA	Bechara, presidente do Condepasa, recebeu o ofício do Condephaat do estudo de tombamento dos canais com indignação. O arquiteto diz que o órgão teve 50 anos para iniciá-lo e só agora depois do início das obras resolveu avaliar a questão. Confirmou ainda a informação do secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental sobre o "engessamento" da cidade, se o órgão respeitar o raio de 300 metros de proteção em torno do bem tombado. O secretário lembrou ontem que a Procuradoria Geral do Município já está questionando o Condephaat sobre o embargo das obras.
14-set-00	TOMBAMENTO DOS CANAIS PODE IMPEDIR OBRAS	A-10	A TRIBUNA	Se o Condephaat der o parecer favorável ao tombamento dos canais, cerca de dois terços da Cidade só poderão receber melhorias com autorização do órgão, devido o raio de 300 metros a partir do patrimônio tombado, de acordo com a explicação do secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Santos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, que está surpreso com o início dos estudos de tombamento. O assunto vem sendo discutido desde 97, quando o Condepasa iniciou estudo profundo, decidindo em 98 por não tombá-los. Gonçalves afirma que a plataforma sobre os canais 4 e 5 melhoraria a segurança dos pedestres além de liberar a fluidez do tráfego. "existe uma forte conotação política nesta decisão", emendou Gonçalves.
14-set-00	PROMOTORA APERTA E MANSUR RESOLVE PARAR DE COBRIR OS CANAIS DE SANTOS	14	JORNAL VICENTINO	Ao final do mandato, Mansur resolve desarquivar o projeto da cobertura dos canais, arquivado devido a reação da comunidade no início deste. Após um mês das obras o Condephaat enviou ofício ao prefeito pedindo suspensão imediata, por estar estudando a possibilidade de tornar como patrimônio histórico os canais de Santos. Mansur recebeu o ofício e continuou as obras, o que obrigou o Ministério Público a se manifestar, pois a promotora Ana Paula entrou em contato com a Delegacia Seccional, pedindo abertura de inquérito policial. A Ong Rede da Cidadania realizou um debate sobre o assunto no Senac, com a presença do secretário de Obras Antônio Carlos Gonçalves e com a própria promotora Ana Paula Nogueira da Cruz.

15-set-00	PREFEITURA ENTREGA CONTESTAÇÃO NO CONDEPHAAT	24	DIÁRIO OFICIAL	A Procuradoria Geral do Município (PGM), entregou (quarta feira) ao Condephaat contestação à determinação do pedido de suspensão das obras de cobertura parcial do Canal 4, alegando início de estudo de tombamento dos canais de Santos. Justificada a obra pela prefeitura para proporcionar segurança aos pedestres e maior fluidez do trânsito, a obra consta com cobertura de 90 m e abertura de 45 m de cada lado, o que manterá o visual intacto do canal. Embora toda a extensão das calçadas e amuradas já haviam sido demolidas, a obra ficará paralisada, até um novo pronunciamento do Condephaat.
17-set-00	COBERTURA DOS CANAIS	A-2	A TRIBUNA	"Ao passar de carro pela av. Siqueira Campos, junto à praia, não contive a indignação ao perceber que Santos continua subjugada à famigerada cultura do "não" .Uma obra que só viria trazer benefício à cidade está parada, enfeando o local e criando transtorno ao trânsito [...] sou poetisa, mas, realmente, não encontro poesia nas águas poluídas de um canal, nem tão pouco numa obra parada atrapalhando o trânsito". Maria Araújo Barros de Sá e Silva. "Gostaria que me convencessem que a cobertura dos canais realmente se faz necessária; e qual o custo-benefício em quantidade de vagas, para o turismo, comércio e estacionamento? [...] Para que servem as associações de bairros, universidades de engenharia e arquitetura se não são ouvidas às obras que afetam a estética da cidade? " Wanda Piccoli Costa.
21-set-00	CONDEPASA	3	DIÁRIO OFICIAL	O Condepasa volta a se reunir hoje, para a questão do tombamento dos canais de Santos.

21-set-00	CONDEPASA REAVALIA HOJE SITUAÇÃO DOS CANAIS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Membros do Condepasa marcaram reunião ordinária para hoje, para discussão a determinação do Condephaat sobre a realização do estudo para um possível tombamento dos canais santistas, causando paralisação da obra de cobertura de parte do Canal 4, desde dia 1º de setembro. Segundo o presidente do órgão, Bechara Abdalla Pestana, o assunto será reavaliado pelo conselho, sobre estudo realizado a dois anos. Caso o Condepasa decida novamente pelo não tombamento, Bechara garante que não haverá conflito entre os dois órgãos. "A única coisa que podemos fazer é enviar um ofício para o Condephaat apontando o nosso ponto de vista, que é de um órgão que representa e sabe das necessidades da cidade".
22-set-00	CONDEPASA É CONTRA O TOMBAMENTO DOS CANAIS	3	DIÁRIO OFICIAL	Na reunião de ontem, o Condepasa ratificou a posição tomada em 98, quando foi decidido pelo não tombamento dos canais da cidade. Sendo assim, o Condephaat será comunicado da decisão por meio de ofício.
22-set-00	CONDEPASA SE MANTÉM CONTRA TOMBAMENTO	A-8	A TRIBUNA	O presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Arquitetônico de Santos (Condepasa), Bechara Abdala Pestana Neves, informou após reunião dos membros do órgão que foi mantida a conclusão dos técnicos de que os canais de Santos não devem ser tombados. Um ofício será encaminhado ao Condephaat comunicando a decisão, que, por causa da tomada no início do mês do processo de tombamento dos canais, as obras dos canais 4 e 5 estão paradas. Autoridades consideram a decisão do Condephaat como uma surpresa para prefeitura, municípios e Condepasa que realizou estudos em 97, concluído em 98 da implantação das intervenções, que teme um engessamento da cidade se o órgão respeitar o raio de 300 metros de proteção em torno do bem tombado.

22-set-00	CONDEPASA É CONTRA TOMBAMENTO DOS CANAIS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Os membros do Condepasa ratificaram ontem a decisão de dois anos atrás, de não tombamento dos canais santistas. "Os conselheiros entenderam que as condições são as mesmas de quando realizamos este estudo em 98". Justifica o presidente do órgão, Bechara Abdalla Pestana. Segundo ele, hoje será enviado um ofício ao Condephaat com finalidade de mostrar o ponto de vista do Condepasa. A discussão sobre o tombamento foi retomada porque no dia 1º o Condephaat enviou ofício comunicando a abertura de um estudo sobre o assunto, impossibilitando qualquer interdição no local. Alguns conselheiros do Condepasa, entretanto, são favoráveis ao tombamento.
23-set-00	CONDEPHAAT GARANTE O TOMBAMENTO	3	BOQUEIRÃO NEWS	Contrariamente ao Condepasa, o presidente do Condephaat, Melhem afirma que "já existe a intensão definida de tombamento e acredito que esse processo estará concluído até metade de 2001", o estudo estaria aguardando alguns documentos. O Condephaat está analisando o "guichê" dos canais desde 1991, "é um estudo na prática, [...] a partir do momento do início do estudo para tombamento, o bem não pode ser modificado em hipótese alguma", continua Melhem. Desde 97 a Prefeitura discute o projeto, paralisando as obras iniciadas recentemente. O secretário de Obras, Antônio Carlos Silva Gonçalves diz que "A região dos canais onde estávamos realizando as obras é diferente do resto. Pedestres não transitam por ali porque é inseguro. Gonçalves lembra que a oposição cobriu parte dos canais em suas gestões, embora o Condephaat afirma desconhecer as alterações garantindo que "...Vamos verificar porque qualquer mudança desse tipo feita depois de 1991 é considerada irregular". O secretário de Obras afirma que "Para mim, esta é uma questão política."
26-set-00	DECISÃO DO CONDEPHAAT É CONTESTADA POR BETO	A-8	A TRIBUNA	O prefeito Beto Mansur diz "não tem cabimento nenhum" a decisão do Condephaat, de suspender as alterações no leito do canal. As obras foram paralisadas depois dos conselheiros decidiram abrir processo para estudar o tombamento. A paralisação, segundo o prefeito, "não tem cabimento porque é uma obra que toda Cidade quer". [...] " A obra corre risco de desabar".

28-set-00	CONDEPHAAT PODERÁ LIBERAR OBRAS DOS CANAIS 4 E 5	20	DIÁRIO OFICIAL	Os técnicos da Prefeitura foram recebidos ontem pelo presidente do Condephaat, José Roberto Melhem, para avaliação do projeto. Melhem, analisou projeto e não viu impedimentos à sua realização e conclusão da obra, conforme sua sinalização favorável, aos técnicos da Sedurbam. Ele ainda garantiu que em breve, após reunião se seu colegiado, a prefeitura será comunicada da decisão, que acredita ser favorável para a continuidade.
28-set-00	DIRIGENTE DO CONDEPHAAT DIZ "SIM"	A-4	A TRIBUNA	O secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, disse ontem que o presidente do Condephaat, José Roberto Melhem, não encontrou problemas no projeto de cobertura parcial do Canal 4, em reunião na manhã de ontem na Capital. O secretário deixou três plantas do projeto com Melhem. "O trecho da quadra é de 190 metros. Pelo projeto, ficam 45 metros sem cobertura de cada lado. Isso não descaracteriza o canal. O governo não quer cobrir todos os canais porque eles são referência para a cidade", diz Gonçalves.
29-set-00	COBERTURA DO CANAL 4 CONTINUA SEM SOLUÇÃO	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Apesar dos esforços do secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, e do presidente do Condepasa, Bechara Abdalla Pestana, ainda não há solução para o problema das obras de cobertura parcial do Canal 4. Como informou Bechara, eles estiveram dia 27 de setembro no Condephaat e, Melhem se mostrou surpreso com o projeto, prometendo inclusive apresentá-lo em reunião do conselho. "O presidente do Condephaat achava que a proposta era fechar o canal de ponta a ponta, mas viu que, do jeito que está, o projeto não descaracterizaria o canal e por isso poderia ser mantido".
7-out-00	CONDEPHAAT AINDA ANALISA OBRA NO CANAL 4	A-4	A TRIBUNA	O Condephaat ainda está analisando o projeto de cobertura parcial dos canais, juntamente com o estudo de tombamento dos canais que cortam a cidade. Aberto no dia 28 de agosto, o estudo está sendo conduzido pelo Serviço Técnico do Condephaat, sendo a decisão de tombamento ou não, dada pelo colegiado formado por 25 membros, sendo que em razão dos estudos, qualquer obra deverá ter aprovação prévia do Condephaat. o presidente do Condephaat, José Roberto Melhem, afirma que jamais houve variação de conduta do órgão ou da presidência.

7-out-00	CONSELHO ESTUDA TOMBAMENTO E MELHEM ADMITE SER A FAVOR	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	<p>O presidente do Condephaat criticou a conduta errônea de alguns jornais da Baixada sobre o tombamento. Melhem afirma que é favorável mas cabe ao conselho do órgão, decidir. Explica que a reunião entre os administradores públicos de Santos, divulgada por alguns jornais, foi na verdade uma visita daqueles gestores para submissão do projeto de intervenção, para apreciação do Colegiado. Melhem explica que somente após o exame pela área técnica do Condephaat e a deliberação a respeito pelo Conselho é que se poderá saber se houve ou não a concordância quanto a viabilidade das obras pretendidas. Enquanto não chega o parecer do Condephaat, o Condepasa sinalizou que é a favor da idéia de Mansur, em cobrir parcialmente os canais e implantar vagas de estacionamento. Devido a questão da área envoltória, o secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Antônio Carlos Gonçalves, declarou que "o tombamento deixaria a cidade engessada", análise descartada pelo próprio Condephaat em que técnicos do órgão garantiram que a área é determinada durante o processo.</p>
14-out-00	CANAIS	3	BOQUEIRÃO NEWS	<p>Em carta a redação, o presidente do Condephaat, esclarece que em nenhum momento houve por parte do Condephaat variação de conduta quanto ao tombamento, tendo desdobramento natural o processo iniciado em 1991, como monumento histórico, arquitetônico e paisagístico. Sendo que a divulgação da reunião da administração de Santos com a presidência deste órgão foi, na verdade, visita para submissão do projeto de intervenção, para estudo do colegiado, que tem obrigação de examinar e decidir sobre qualquer projeto em bens protegidos e, a opinião do presidente do Condephaat, continua sendo pessoal, favorável ao tombamento dos canais, continuando tão categoricamente quanto sempre foi. Toda e qualquer questão envolvendo o tombamento dos canais seguirá sendo, para o Condephaat, uma questão técnica.</p>

23-out-00	PISTA JUNTO AO CANAL 4 CORRE RISCO DE DESABAR	A-4	A TRIBUNA	O Condephaat deve reavaliar a decisão de iniciar seus estudos pois com as obras já adiantadas quando interrompidas, comprometem a estrutura da pista, alerta o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, que, segundo ele, "se cair uma chuva forte nos próximos dias, a pista poderá solapar, ou seja, o material pode escorregar para dentro do canal..." e "...Todo aquele trecho terá que ser interditado". Gonçalves afirma ainda "Não dá para fazer qualquer obra nos canais com o embargo. O estranho é que a decisão de tomar os canais foi tomada rapidamente. Porém, até agora eles (os membros do Condephaat) não se reuniram para decidir os rumos do processo. Estamos de mãos amarradas". O pedido de estudo, solicitado pelo arquiteto José Carlos Ludovici, em 21 de abril de 1991, foi iniciado em agosto de 2000. Após pequeno histórico sobre a construção dos canais, os requerentes sugerem o tombamento. Ainda o documento revela a criteriosa execução de elevada resistência construtiva do concreto armado. O Condepasa mantém posição contrária ao tombamento.
1-nov-00	SEDURBAM PEDE POSIÇÃO URGENTE SOBRE OS CANAIS	A-4	A TRIBUNA	O secretário da Sedurbam encaminhou ontem ofício ao Condephaat solicitando urgência quanto ao posicionamento sobre o tombamento do Canal 4. Ele conta ainda que junto com o presidente do Condepasa, Bechara Abdala, estiveram em reunião com o presidente do Condephaat, no dia 27 de setembro, pedindo prioridade para a análise do caso. O secretário ainda entende que não prevaleceu a lógica do Condephaat, intervindo no caso sem consultar o Condepasa, que aprovou a obra em 1998, ratificando a posição este ano.
11-nov-00	PMS QUER LIBERAÇÃO DAS OBRAS NO CANAL 4	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Após inúmeras tentativas da prefeitura para agilizar a resolução do Condephaat, até o momento nada foi resolvido, que, segundo a Assessoria de Imprensa da Prefeitura, ofícios têm sido enviados constantemente ao presidente do Condephaat, José Roberto Melhen, pelo secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Silva Gonçalves, com objetivo de aprovação por caráter de urgência. Segundo informações, os processos ainda estão tramitando no serviço técnico do órgão e depois irão para o colegiado.

14-nov-00	PREFEITURA PODERÁ ACIONAR O CONDEPHAAT	A-4	A TRIBUNA	Prefeitura pretende adotar medidas judiciais contra o Condephaat, para resolver o impasse das obras de cobertura parcial do Canal 4. Conforme legislação estadual de proteção do patrimônio histórico, a abertura de um processo do gênero impede que obras ou alterações estruturais sejam feitas no bem ou imóvel analisado. O Condephaat é responsável por zelar pelos bens tombados ou em fase de tombamento.
15-nov-00	MANSUR QUER AJUDA PARA COBRIR TRECHO DO CANAL 4	A-4	A TRIBUNA	O prefeito cansado de esperar pela boa vontade do Condephaat, que determinou a suspensão da obra de cobertura do Canal 4, agendou audiência para amanhã como secretário estadual da Cultura, Marcos Mendonça, a fim de pedir apoio do Estado para prosseguimento da obra. Não entendendo a demora do presidente do Condephaat, José Roberto Melhen, em agendar uma reunião com o colegiado do órgão para decisão sobre os canais, protesta o prefeito: "O cidadão pede para você parar as obras porque ele precisa estudar se vai tombar os canais ou não e, passados dois meses, não te dá respostas". ""A obra já estava descaracterizada quando eles decidiram iniciar os estudos. Eu quero ver é quem vai arcar com os custos caso seja necessário reconstruir o local", indaga o secretário municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Silva Gonçalves.
18-nov-00	CONDEPHAAT ANALISARÁ OBRA DO CANAL 4 NO DIA 27	20	DIÁRIO OFICIAL	Na última quinta feira, em reunião realizada em São Paulo, a Prefeitura obteve garantia de agilização por parte do Condephaat à análise do projeto da plataforma do Canal 4. Melhem explicou que daria prioridade ao assunto na reunião do dia 27. A prefeitura explica que a solicitação da agilização do processo é devido que, com a proximidade da temporada e das chuvas os problemas de segurança e prejuízos aos moradores e trânsito do Canal 4, que já sofreu descaracterização, com o início e paralisação das obras, podem piorar; não havendo argumentos técnicos que possam impedir o prosseguimento da construção da plataforma.
21-nov-00	ANÁLISE DO PROJETO DO CANAL 4 SERÁ AGILIZADA	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	A prefeitura obteve garantia do Condephaat na agilização na análise do projeto de cobertura do Canal 4. Beto Mansur anunciou neste final de semana, quando se reuniu com o presidente do órgão, José Roberto Melhen e o secretário de Cultura, Marcos Mendonça.

24-nov-00	CONDEPHAAT DEVE DECIDIR SOBRE OBRA NA 2ª FEIRA	3	DIÁRIO OFICIAL	Com grande expectativa, a população santista aguarda pela próxima assembleia do Condephaat, dia 27, que deverá colocar em pauta o projeto da plataforma do Canal 4. A prefeitura decidiu apelar para a decisão rápida, na reunião da semana passada com secretário de Cultura do Estado, Marcos Mendonça e o presidente do Condephaat, porque o processo em tramitação poderia demorar meses, causando maiores transtornos aos moradores da área.
28-nov-00	CANAL 4	5	DIÁRIO OFICIAL	Devido a falta de quorum, não houve deliberação sobre nenhum assunto da pauta na assembleia prevista para ontem do Condephaat, que, ao contrário do esperado pela prefeitura, não incluía o projeto da plataforma do Canal 4.
28-nov-00	CONDEPHAAT NÃO ANALISA OBRAS DO CANAL 4	A-7	A TRIBUNA	A retomada das obras sobre o Canal 4 não entrou na pauta de ontem do Condephaat, frustrando as expectativas da Prefeitura. Com a proximidade do período de chuvas, a situação pode agravar, ocasionando buracos e comprometendo o tráfego local.
5-dez-00	PMS ESTUDA MEDIDA JUDICIAL PARA DAR CONTINUIDADE À OBRA	20	DIÁRIO OFICIAL	Pela segunda semana consecutiva, o Condephaat não incluiu na pauta da assembleia para análise o projeto da plataforma sobre o Canal 4. Sendo assim, a PGM começou a estudar uma medida judicial para garantir a execução da obra paralisada em função ao processo de tombamento. Alegando situação de risco, a prefeitura recorrerá, sustentada em documentação.
7-dez-00	PREFEITURA FAZ NOTIFICAÇÃO AO CONDEPHAAT	20	DIÁRIO OFICIAL	A procuradora geral do Município Eliane Elias, deu entrada ontem ao Condephaat, notificação de tomada de medidas judiciais, caso não haja imediato posicionamento do órgão em relação ao processo de tombamento dos canais, enfatizando a questão de segurança e de prejuízo à população. Segundo avaliação do secretário da Sedurbam, Carlos Silva Gonçalves, o estudo iniciado pelo órgão em setembro "é inegavelmente de caráter político" que "provocou a paralisação das obras de melhorias no trecho final do Canal 4." Gonçalves assinala que "é lamentável que um órgão como o Condephaat, se deixe levar por motivações políticas", exigindo assim uma reunião extraordinária do órgão.

7-dez-00	PREFEITURA CULPA ESTADO POR ATRASO DE OBRAS	6	GAZETA DE PRAIA GRANDE	O prefeito Beto Mansur e o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Gonçalves, disseram que as obras paradas da cidade dependem do Governo do Estado e, pela segunda vez consecutiva, o Condephaat não analisou o projeto da construção da cobertura do Canal 4. A PGM estuda medidas judiciais para garantir a execução da obra, paralisada desde setembro, em função do processo de tombamento dos canais.
8-dez-00	CONDEPHAAT NÃO ACEITA PRESSÃO DA PREFEITURA	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	"É mau gestor quem não entende o que é preservar. Quando as pessoas se conscientizarem o que isso significa, vão entender nosso papel." comentário feito pelo presidente do Condephaat, José Roberto Melhen, diante da notificação feita pela Prefeitura, referente a ameaça de ação judicial caso o órgão não tome medidas imediatas em relação ao processo de tombamento dos canais. Prefeitura alega pressão por risco à comunidade. Melhen negou a existência de má vontade do conselho e destacou que o projeto entrou no órgão para análise há apenas dois meses e, os processos costumam ser lentos. Em relação à crítica sobre sua postura ser de caráter político, Melhen diz: "se hoje o Canal 4 encontra-se desfigurado e com entulho, o responsável pela situação é o governo Municipal, que decidiu fazer obras no canal, sabendo da possibilidade de tombamento do mesmo." Em relação a possível desbarrancamento do entulho para dentro do canal, Melhen aconselha a limpeza do local. "Essa limpeza já poderia ter sido feita. Mandamos parar a obra, mas não impedimos a limpeza do local."
12-dez-00	CONDEPHAAT INICIA DISCUSSÃO SOBRE COBERTURA DOS CANAIS	3	DIÁRIO OFICIAL	Ontem, os conselheiros do Condephaat decidiram incluir a questão dos canais na pauta da assembléia da próxima segunda feira. A obra do Canal 4, aprovada pelo Dade, já está parada há 3 meses e meio, quando se deu início ao estudo de tombamento, em razão de um antigo pedido, apresentado em 1991, pelo arquiteto José Carlos Ludovici.
13-dez-00	PMS DESCARTA ACIONAR CONDEPHAAT NA JUSTIÇA	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Dia 18 o Condephaat deve tomar uma decisão sobre o tombamento dos canais, entretanto, oficialmente não há data prevista para análise final. A Administração municipal não tomará mais nenhuma providência jurídica se o assunto não for resolvido neste dia, pois a notificação é o último recurso.

19-dez-00	CANAIS DE SANTOS SÃO TOMBADOS PELO CONDEPHAAT APÓS TRÊS MESES	24	DIÁRIO OFICIAL	O Condephaat aprovou ontem o tombamento dos canais de drenagem de Santos. Embora a decisão foi deliberada pela manhã, até o final da tarde a Prefeitura ainda não havia recebido qualquer comunicado oficial da presidência do órgão. Segundo a assessoria de imprensa da Secretaria de Estado da Cultura, em relação as obras paralisadas, "deverão ser mantidos entendimentos entre a Prefeitura de Santos e o Condephaat para que se elabore um projeto alternativo de recuperação do local". A assessoria informa ainda que o "tombamento foi aprovado pelo colegiado, definindo que a área envoltória a partir da linha do meio-fio fica livre de restrições". Sendo assim, "a preservação está restrita à rede de canais, os passeios que ladeiam os canais e elementos do projeto original para circulação e proteção de pedestres, como pontes, amuradas e guarda-corpos." e, "o projeto de cobertura dos canais foi recusado pelo colegiado pois, segundo estabeleceu-se nos estudos e discussões, o tamponamento total ou parcial é nocivo sob todos os aspectos, desde culturais até fito-sanitários."
19-dez-00	SECRETÁRIO LAMENTA DECISÃO	24	DIÁRIO OFICIAL	"É uma decisão esdrúxula. É lamentável como o Condephaat tratou o assunto das obras nos canais de Santos. Não ouviu nenhum técnico da Cidade e aprovou um posicionamento sem nenhum embasamento técnico [...] esperávamos uma decisão com sustentação técnica", disse o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Silva Gonçalves, ao saber a notícia. Ele aguarda o esclarecimento do órgão quanto a posição da obra iniciada e quem vai arcar com os custos. Acrescenta ainda que a PGM deverá estudar se há alguma medida que a Prefeitura possa adotar.
19-dez-00	CONDEPHAAT APROVA TOMBAMENTO DOS CANAIS	A-4	A TRIBUNA	O projeto de cobertura dos canais foi inviabilizado pelo Condephaat, que sacramentou ontem o tombamento dos canais da cidade. A prefeitura pretende encontrar uma saída legal para concretização da obra. O conselho resolveu que a preservação está restrita à rede de canais, deliberando a área envoltória a partir da linha do meio fio. Na avaliação do Condephaat, os canais são também marco referencial urbano, de caráter histórico e afetivo, inseridos à paisagem.

20-dez-00	CONDEPHAAT ACABA COM SONHO DE BETO MANSUR	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Com a decisão do Condephaat, quanto ao tombamento dos canais, a prefeitura terá que recompor o que destruiu do Canal 4. Para o secretário da Sedurbam, Antônio Carlos Gonçalves, a decisão foi política e, prejudica a população santista.
20-dez-00	PMS QUER ACABAR OBRA NO CANAL4	A-4	A TRIBUNA	Esperando ser comunicada oficialmente quanto ao tombamento dos canais pelo Condephaat, a Sedurbam afirma verificar a possibilidade de acionar a PGM.
22-dez-00	JUSTIÇA OBRIGA PREFEITURA A RECUPERAR OS CANAIS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Em menos de uma semana após a decisão do Condephaat, o juiz da 1ª Vara de Justiça, José Vitor Teixeira, concedeu ontem à promotora pública do Meio Ambiente, Ana Paula Cruz, ação solicitando à prefeitura reformas em todos os canais santistas, que segundo ela, o objetivo é manter as características originais dos canais, "já que eles são considerados patrimônio histórico da Cidade". Nesta liminar, a Prefeitura terá que recuperar de imediato o Canal 4 e promover serviços de conservação e restauração de todos os outros canais. A liminar altera assim os planos do secretário de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Antônio Carlos Gonçalves, de apenas começar as restaurações no Canal 4 somente após o Condephaat expedir o documento oficial que confirma a proibição da cobertura do local. Sendo assim, a ação vai impedir que o Canal 4 permaneça da mesma forma até possível entendimento entre Condephaat e Prefeitura.
22-dez-00	JUSTIÇA EXIGE DA PMS A RECONSTRUÇÃO DO CANAL 4	A-7	A TRIBUNA	O juiz José Vitor Teixeira de Freitas, da 1ª Vara da Fazenda Pública de Santos, concedeu liminar na ação civil ajuizada pelo Ministério Público (MP), determinando a imediata reconstituição do Canal 4. Da decisão cabe recurso da prefeitura que, de acordo com o Departamento de Comunicação (Decom) não houve ainda notificação oficial da liminar e nem mesmo do Condephaat. A ação de nº 23.541/00, ajuizada pela promotora de Justiça Ana Paula Fernandes Nogueira, que ressalta a investigação desde 94 pelo MP que contou com a elaboração de um estudo apontando diversos problemas que poderiam ocorrer com a cobertura dos canais, pelo professor universitário Alfredo Cordella.

23-dez-00	MANSUR NÃO SE PRONUNCIA ATÉ RECEBER O COMUNICADO OFICIAL	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	O prefeito não vai se pronunciar sobre a liminar, que determina a reforma de todos os canais, enquanto não for comunicado oficialmente. A informação dada pela assessoria de comunicação afirma ainda que a prefeitura também não recebeu qualquer documento sobre a resolução do Condephaat, sobre o tombamento dos canais.
23-dez-00	CONDEPHAAT CONFIRMA DECISÃO DE TOMBAR CANAIS DA CIDADE	3	BOQUEIRÃO NEWS	Depois de grande expectativa, o Condephaat decidiu pelo tombamento de toda a estrutura dos canais de Santos.
23-dez-00	CONDEPHAAT ACABA COM A IDÉIA ANTI-POVO DE MANSUR E TOMBA OS CANAIS DE SANTOS	14	JORNAL VICENTINO	Condephaat tombou os canais de drenagem da Cidade de Santos, com área envoltória limitada pelo meio fio, acabando com os argumentos de Mansur que os canais não poderiam ser preservados, pois atingiriam os prédios em volta. Agora, com relação as obras já começadas no Canal 4, deverão ser mantidos entendimentos entre a Prefeitura e o Condephaat para se elaborar um projeto alternativo de recuperação do local. Segundo avaliação do Condephaat, os canais são também marco referencial urbano, de caráter histórico e afetivo, inseridos à paisagem. O pedido de estudo de tombamento dos canais é de 16 de maio de 1991. Toda obra nesse bem cultural preservado deve ter avaliação e aprovação prévia do Condephaat.
24-dez-00	A OBRA DO CANAL 4	A-4	A TRIBUNA	A Prefeitura de Santos foi informada de não só o Condephaat haver tombado os canais como também a Justiça ordenou a reconstrução do Canal 4. Os canais constituem um elemento indissociável da paisagem urbana santista.
31-dez-00	CANAIS DE SANTOS	A-2	A TRIBUNA	"Louvável e brilhante a iniciativa do Condephaat em tomar os canais de Santos em defesa de seus aspectos históricos, ambientais, culturais e sanitários." João Gouvêa. "Parabéns Condephaat pela sábia decisão de referendar o tombamento dos canais de Santos. Fica preservado um patrimônio histórico desta cidade que caracteriza de forma <i>sui generis</i> em todo país.[...] Senhor secretário (da Sedurbam), a Procuradoria do Município deve defender a vontade do povo santista e não as suas vaidades políticas". Boris Mayoral.

4-jan-01	PREFEITURA DEVE RECORRER NOS PRÓXIMOS DIAS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Após o Condephaat tombar os canais e o juiz da 1ª vara determinar imediata recuperação do Canal 4, a Prefeitura Municipal de Santos recorrerá à Justiça, devendo entregar recurso contra a liminar. Com a entrega (em 27/12/2000) da notificação, quanto a recuperação imediata do Canal 4, Prefeitura ganhou 15 dias para recorrer.
11-jan-01	SECRETÁRIO QUER REVISÃO DE TOMBAMENTOS	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	O secretário de Obras, Antônio Carlos Gonçalves, classifica a decisão do Condephaat como sendo "muito genérica", afirmando que a PGM já enviou recurso ao órgão, solicitando revisão do tombamento. E, em relação à liminar, alega que o trabalho só não começou imediatamente por questões técnicas. Segundo o secretário, "Faltou ética ao Condephaat [...] o tombamento foi efetivamente porque o Condephaat não conhece a realidade da Cidade". Tecendo críticas ao órgão por não ter consultado o Condepasa, diz ainda que "Hierarquicamente, é verdade que não existe essa necessidade. Mas, por uma questão de ética deveriam consultar". "Isso significa que, se a tramitação de qualquer coisa que a gente queira fazer for tão lenta como foi a do próprio tombamento, a Cidade vai ficar paralisada. Estou frustrado e acredito que agora resta apenas esperar que o órgão que fez o estudo, tenha a ética de explicar porque tomou essa atitude".
13-jan-01	OBRA INACABADA FAZ AUMENTAR RISCO NO CANAL 4	A-5	A TRIBUNA	A insegurança aumentou em torno do Canal 4, com as obras inacabadas, oferecendo riscos aos pedestres e motoristas. Os tapumes apodreceram e em grande parte já não existem mais. Em meados de dezembro do ano passado o juiz da 1ª Vara concedeu liminar obrigando a Prefeitura a reconstruir o canal, sob pena de multa diária de R\$ 5mil. A prefeitura recorreu e conseguiu suspender a liminar, desobrigando o poder público de promover imediata recomposição do canal. Sendo a ação agora seguindo seu trâmite até o julgamento do mérito. No recurso ao TJ, a procuradora da Prefeitura, Ilza de Oliveira Joaquim, justificou que o tombamento dos canais pelo Condephaat não se efetivou, na medida em que a prefeitura ainda tem prazo para contestar a aprovação do parecer favorável ao tombamento.

24-jan-01	PREFEITURA RECONSTITUI CALÇADAS DO CANAL 4	8	DIÁRIO OFICIAL	Com os trabalhos iniciados há poucos dias, a recomposição do piso e recolocação do gradil, nos moldes de como era o local, antes de iniciado o projeto de construção da plataforma do Canal 4, o secretário de Obras e Serviços Públicos, (antiga Sedurbam), Antônio Carlos Silva Gonçalves, acredita a conclusão em março. Entretanto, mesmo com a reconstituição, a prefeitura vai insistir junto ao Condephaat, para revisão da decisão do tombamento. A reconstrução está sendo feita pela Termaq-Engenharia e, segundo Silva Gonçalves, o contrato previa a construção da plataforma e calçadas e houve a glosa em relação ao primeiro item.
25-jan-01	PMS RECUPERA CANAL 4, MAS INSISTE EM PROJETO	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	Apesar de insistir junto ao Condephaat para revisão da decisão de tombamento dos canais, a prefeitura resolveu reconstruir o trecho do Canal 4, sendo os trabalhos reiniciados no último dia 11. Segundo o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, a conclusão deverá ser em março.
27-jan-01	INICIADA A RECONSTRUÇÃO DE PASSEIOS DO CANAL 4	A-4	A TRIBUNA	A prefeitura iniciou, com apenas 3 ajudantes, a reconstrução das calçadas que margeiam o Canal 4. A previsão é de entregar a obra em março, tendo como alteração das calçadas para 1,5m em vez de 1,18m existente anteriormente.
10-mar-01	RECONSTRUÇÃO DA CALÇADA DO CANAL 4 CONTINUA LENTA	A-4	A TRIBUNA	Reiniciada em janeiro, com entrega prevista para março, a obra não está nem a 50% concluída, voltando a expectativa da prefeitura para abril. "Apesar de a obra estar tendo continuidade, nada justifica o atraso. Estamos cobrando da empreiteira uma solução porque está trazendo muitos transtornos à população", pondera o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves. O engenheiro supervisor da Termaq Engenharia, Marcelo Casagrande, prevê a conclusão em 45 dias.
14-mar-01	PROSSEGUEM SERVIÇOS NO CANAL 4	3	DIÁRIO OFICIAL	Com frente de trabalho da Termaq em três pontos do Canal 4, pretende-se o término das obras para o final do mês. As calçadas passarão de 1,18 m para 1,50 m, em balanço sobre o canal, que em razão de sua ampliação, oferecerão mais segurança aos pedestres.

5-abr-01	NOVAS CALÇADAS DEIXAM CANAL 4 MAIS ESTREITO	A-6	A TRIBUNA	O projeto de restauração do Canal 4, avança com 68 cm de calçada para dentro de sua estrutura, sendo com isso, ampliação das calçadas localizadas nas laterais do canal, de 1,18m para 1,50m. Segundo o secretário de Obras, a alteração foi para dar segurança aos munícipes. O secretário comentou ainda que o talude do canal não sofreu nenhuma alteração.
7-abr-01	PASSEIOS DO CANAL 4 FICAM PRONTOS NO FINAL DO MÊS	24	DIÁRIO OFICIAL	Com 70% dos serviços concluídos, até o final deste mês, as obras de reconstrução dos passeios do Canal 4 deverão estar prontas.
14-abr-01	CANAL 4 JÁ TEM UMA DAS CALÇADAS QUASE CONCLUÍDA	16	DIÁRIO OFICIAL	Com a calçada de um dos lados do Canal 4 concluída, esta já ganhou o guarda-corpo e faltam pequenos detalhes para o término, inclusive a pintura do trecho, enquanto a outra calçada já está em fase adiantada sua concretagem. Moradores do bairro acreditam que a cobertura do canal proporcionaria um diferencial urbanístico, mas, diante do tombamento, foi positiva a melhoria proporcionada pela prefeitura.
9-mai-01	PREFEITURA MANTÉM BRIGA NA JUSTIÇA PELA COBERTURA	A-4	A TRIBUNA	A prefeitura vai continuar contestando na Justiça o tombamento dos canais, para futuramente realizar a cobertura no trecho do Canal 4, entre a praia e a Av. Epiácio Pessoa. Segundo o secretário de Obras, a reconstrução exigida pelo Condephaat deverá terminar ainda este mês. A comissão de Moradores e Síndicos da Orla da Praia de Santos pede à prefeitura para manter as comportas dos canais abertas durante as ressacas, pois assim, a areia que invade o leito dos canais seria escoada durante a maré vazante. A comissão alega que com as comportas fechadas, a areia passa por cima das barreiras e não volta para a praia quando a maré baixa, trazendo risco de enchentes e doenças.

24-mai-01	EQUIPES RECUPERAM A ORLA DOS EFEITOS DA RESSACA	16	DIÁRIO OFICIAL	Três dos canais ainda apresentam parte do leito obstruído pela ressaca que atingiu as praias no início do mês. Nos canais 2, 4 e 5, a areia trazida pelo mar, invadiu-os até a metade das quadras além da avenida beira mar. A técnica de desobstrução consiste na retirada total do material ou de abertura de uma vala para que a própria natureza se encarregue de completar o serviço. Duas escavadeiras continuam nos canais 2 e 4, sendo no primeiro, na altura do número 650 e no outro, próximo à Av. Eptácio Pessoa.
21-nov-01	PONTES SOBRE OS CANAIS DEPENDEM DO CONDEPHAAT	A-4	A TRIBUNA	A decisão do início das obras depende do Condephaat. O pedido foi enviado pela CET no final de outubro, com a promessa do secretário Antônio Carlos Silva Gonçalves de conclusão da execução da primeira ponte, 60 dias após início, com o custo aproximado de cada uma de R\$ 80 mil.
26-nov-01	OBRAS DEPENDEM DE AUTORIZAÇÃO DO CONDEPHAAT	A-4	A TRIBUNA	O secretário de Obras, Antônio Carlos Gonçalves, lembrou que os canais foram tombados pelo Condephaat e, neste caso, qualquer reparo só poderá ser feito com autorização do órgão. "Se houver um acidente e um carro quebrar a mureta, nós precisamos de autorização para concertar [...] o tombamento causou transtornos porque criou diversas dificuldades para poder fazer qualquer intervenção nos canais, que cortam a Cidade inteira". lamentou o secretário.
26-nov-01	PONTILHÕES APRESENTAM CORROSÃO NA ESTRUTURA	A-5	A TRIBUNA	Dois pontilhões de canais apresentam pilares de sustentação desgastados e estrutura metálica corroída pelo tempo, entretanto, o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves lembra da dificuldade para qualquer reparo por causa do tombamento dos canais.

25-dez-01	NOVAS PONTES DEPENDEM DO CONDEPHAAT	A-4	A TRIBUNA	Só está dependendo do Condephaat a construção de seis pontes sobre os canais para passagem de veículos. A solicitação foi feita pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) em 31 de outubro, em ofícios específicos para cada obra, como objetivo de melhorar fluidez do trânsito da cidade. No dia 14 o Condephaat requereu a CET um detalhamento dos projetos, que foram encaminhados na última terça-feira. Aguardando agora autorização para o início das obras. Diversos buracos nas calçadas, muretas rachadas, gradis de proteção danificados, ferrugem no corrimão das pontes e pintura descascada, são alguns dos problemas encontrados ao longo dos canais com ciência da prefeitura, entretanto, explica o secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, que qualquer intervenção depende da autorização do Condephaat.
10-jan-02	PREFEITURA CONSTRUIRÁ PONTES SOBRE CANAIS	A-4	A TRIBUNA	Após dois anos, Prefeitura conseguiu autorização do Condephaat para construção de seis pontes. As intervenções servirão para melhorar escoamento do tráfego.
7-mai-02	VEREADOR QUER TRANSFORMAR CANAIS EM ESTACIONAMENTO	A-3	DIÁRIO DO LITORAL	A idéia do vereador Mantovani Calejon (PPB), de transformar os canais de Santos em estacionamentos e recuo para ponto de ônibus, já aprovada pela Câmara Municipal de Santos, é de aproveitar o sucesso da cobertura parcial do canal localizado na Rua Flaminio Levy, no Saboó. Calejon argumenta que a cobertura dos canais resolveria uma série de problemas na Cidade. "Essa obra era uma reivindicação antiga da comunidade. Ali, eles vão ter brinquedos, mesas de jogos e uma porção de outras coisas [...] Além das vantagens já citadas, a obra desafogaria o tráfego de veículos, que é cada vez mais intensa em Santos".

7-jul-02	CALÇADAS DOS CANAIS PODEM VIRAR CICLOVIAS	A-7	A TRIBUNA	A Secretaria de Planejamento (Seplan) volta a pensar em transformar uma das calçadas dos canais em ciclovia. Se o projeto for adiante, a implantação começará pelos Canais 3 e 5. é uma forma de destinar um espaço exclusivo aos ciclistas sem comprometer a segurança e fluidez do tráfego", entende o vice prefeito e secretário de Planejamento, João Paulo Tavares Papa. O secretário de Obras e Serviços Públicos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, acredita não encontrar obstáculos junto ao Condephaat, pois, "A ciclovia sobre a calçada não descaracteriza em nada os canais, que são símbolos marcantes da Cidade". Ao ser consultado, a assessoria de imprensa do Condephaat, informou que qualquer intervenção precisa ser comunicada ao órgão por meio de projeto, para aprovação ou não.
4-ago-02	JUSTIÇA OBRIGA A PREFEITURA A CONSERVAR OS CANAIS	A-5	A TRIBUNA	A prefeitura deve realizar obras e serviços necessários para a conservação e restauração dos canais da Cidade, tombados pelo Condephaat. A imposição é da sentença de 29 último, do juiz José Vitor Teixeira de Freitas, da 1ª Vara da Fazenda Pública de Santos, na ação civil 23.541/2000 ajuizada pelo Ministério Público. O juiz condenou a prefeitura ao pagamento de indenização pelos danos causados ao patrimônio tombado e obriga-a a obter prévia autorização do Condephaat para qualquer intervenção nos canais. Na sentença ainda, o juiz salienta: "É forçoso consignar que os canais de Santos constituem verdadeiro referencial turístico e paisagístico da Cidade. Além de verdadeiro traço cultural, trazem inquestionável importância histórica e arquitetônica para o Município [...] O conceito de patrimônio histórico e artístico nacional abrange todos os bens móveis e imóveis existentes no País, cuja conservação seja de interesse público, por sua vinculação a fatos memoráveis da História pátria, ou por seu excepcional valor artístico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou ambiental".