

## **Prestes Maia e o Plano Regional de Santos.<sup>1</sup>**

Luiz Antonio de Paula Nunes

Mestre e doutorando pela FAU-USP, professor na FAU-UniSanta, Santos.

O presente trabalho enfoca as propostas de intervenções feitas, em meados do século XX, pelo engenheiro Francisco Prestes Maia<sup>2</sup> para a cidade de Santos. Poderemos observar o caráter estratégico de suas proposições ao adotar o desenvolvimento urbano e regional, transportes e circulação, como os temas centrais de suas preocupações, uma vez que entendia como “progresso” a modernização dos aspectos aqui mencionados.

Na década de 40 o porto de Santos se restringia à margem direita do estuário, numa faixa relativamente pequena, com cerca de 3,5 km de extensão, indo do centro da cidade em direção à Ponta da Praia, até o lugar denominado "Outeirinhos" <sup>3</sup>. Ao final da Segunda Grande Guerra o movimento portuário cresceu muito, em decorrência da volta do comércio exterior, e isso, aliado a uma deficiente infra-estrutura viária, gerou congestionamentos que levaram a imprensa da capital a colocar o porto de Santos como obstáculo ao desenvolvimento do estado. A discussão sobre a organização do sistema portuário assumiu um novo delineamento ao incorpora-lo à questão regional e ao planejamento urbano<sup>4</sup>.

Repetiam-se os fatos ocorridos no final da Primeira Grande Guerra que provocaram discussões e propostas como as da Associação Comercial de Santos e do Eng. Hildebrando Góis, em 1925, que previam a dinamização da ligação com o planalto e a ocupação da margem esquerda do estuário, em Guarujá.

---

<sup>1</sup> Este texto é parte de minha dissertação de mestrado desenvolvida sob orientação da prof. Dra. Maria Cristina da Silva Leme. Para maiores informações ver NUNES, L. A. P. **Saber Técnico e Legislação – A formação do urbanismo em Santos – 1894 – 1951**. 2001. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas – Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

<sup>2</sup> Formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo em engenharia civil e arquitetura, começou a trabalhar na Prefeitura de São Paulo em 1918 e, em 1928, foi encarregado de elaborar o "Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo", concluído em 1930. Colocou seu plano em prática quando foi nomeado prefeito de São Paulo em 1938, tendo permanecido no cargo até 1945. A partir de então passou a ser considerado renomado urbanista, elaborando planos e estudos para diversas cidades como Santos e, entre outras, Campinas, Campos do Jordão, Londrina, Recife, Poços de Caldas, e Maricá. Disputou as eleições para governador em 1950 e 1954 e para a prefeitura paulistana em 1957, até que obteve sua única vitória nas urnas em 1961 para a prefeitura de São Paulo, onde permaneceu até 1965.

<sup>3</sup> A sede do município de Santos, que corresponde a cerca de 10% de seu território, encontra-se na parte leste Ilha de São Vicente, a qual divide com a sede do município de São Vicente, a oeste. Sua ocupação teve início em região abrigada ao norte da ilha, onde hoje está o centro. No final do século XIX começou sua expansão para o sul, onde está o arco com cerca de 7 km de extensão de praias, e, no século XX, prosseguiu para a Ponta da Praia, a leste.

<sup>4</sup> Na virada do século XIX para o século XX essas mesmas questões estavam presentes no centro das discussões, se bem que a problemática tinha origem na disseminação de epidemias. Sobre o tema ver, entre outros, LANNA, A. L. D. **Uma Cidade na Transição. Santos: 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996.

"Os problemas da cidade de Santos são intimamente relacionados aos do porto e sistemas rodoviário e ferroviário que ligam o litoral ao interior do Estado. Assim, com o planejamento urbanístico da cidade santista será completada a obra do governador Adhemar de Barros que inaugurará, no próximo dia 21, a Via Anchieta e ampliará as instalações daquele porto, dando a Santos o lugar que merece de acordo com seu desenvolvimento e a sua qualidade de setor chave da economia paulista" <sup>5</sup>.

"Está na ordem do dia a questão do porto de Santos. Estabeleceu-se verdadeira polêmica, desencontro de opiniões em torno das medidas a serem adotadas, não somente para aliviar a situação atual, como para prevenir, em futuro próximo, o incalculável desenvolvimento do movimento portuário.

Já aconselhamos a construção de cais para o lado da ponta da praia. Há ali alguns quilômetros de margem de estuário, onde a construção seria muito mais fácil, rápida e econômica. Para o lado do Saboó há, também, uma extensão interminável de mangues, prontos a receber obras tendentes à construção de cais, exigindo porém maiores dragagens e aterros.

O porto de Santos não é obra para remendos e improvisações. ... se não desejarmos ver o progresso de São Paulo retardado e paralisado pela falta de um escoadouro marítimo, precisamos pensar desde já na realização de uma grande obra, não de aspecto simplesmente local, mas de caráter nacional.

A Cia. Docas elaborou há anos um projeto, em que se previa a construção de 37 quilômetros de cais, dando-lhe por conseguinte, a capacidade do porto de Nova York. [...] seriam utilizados a ilha de Barnabé, os mangues do rio Diana, todo o baixio da Bocaina, Itapema até Conceiçãozinha. [...] Entre os obstáculos materiais opostos [...] a insistência do governo em construir a Base Aérea de Santos no local mais desaconselhado para isso, tecnicamente e estrategicamente, a planície da Bocaina."

"Em resumo, tudo o que se refere ao porto de Santos, para ser obra definitiva, tem que ser vultosa, gigantesco mas, exigindo agora grandes sacrifícios, para recolher grandes lucros no futuro." <sup>6</sup>

Nesse cenário, a Via Anchieta era vista como uma possibilidade de solucionar essa crise. Os temas regionais e de transportes de cargas ficaram ainda mais explícitos próximo à data de sua inauguração. Nessa época o jornal santista A Tribuna anunciou que Adhemar de Barros, então governador do estado, encarregou Prestes Maia para desenvolver estudos para Santos.

Prestes Maia passou a escrever diversos artigos, tratando da questão, que foram publicados em jornais da capital e na revista Digesto Econômico, de São Paulo, de 1947 a 1948. Suas idéias foram bastante divulgadas pelo jornal A Tribuna, em uma série de artigos entre setembro e outubro de 1948, no Rotary Club de Santos e na Associação de Engenheiros de Santos, onde foi apresentado por um ex-aluno seu da Escola Politécnica, o arquiteto Aníbal Martins Clemente, para fazer uma palestra sobre o tema<sup>7</sup>.

Prestes Maia levou sua proposta à Secretaria de Obras e Viação do Estado e ao então prefeito de Santos, Rubens Ferreira Martins. Suas análises e estudos, dentro do trabalho para o governo do

---

<sup>5</sup> Jornal **A Tribuna**, de Santos, em 15/04/1947.

<sup>6</sup> Artigo assinado por Prestes Maia e publicado no jornal "Correio Paulistano", de São Paulo, em 08/06/1947.

<sup>7</sup> Nessa ocasião Aníbal afirmou: "Estamos estudando o plano Prestes Maia que à primeira vista parece magnífico. O professor Prestes Maia é profundo conhecedor dos problemas de Santos e procurou orientar mais o plano no sentido da expansão, para que ela cresça ordenadamente num sentido preestabelecido. É preciso que o povo tome contato com o plano, a opinião pública deve se manifestar sobre ele, a cidade deve ser ouvida.". Cf. jornal "A Tribuna", de 27/10/1948.

Estado, foram então aproveitadas pela municipalidade e encaminhadas pela Prefeitura à Câmara, em 1948, no escopo de estudos da Comissão do Plano da Cidade.

A proposta encaminhada à Câmara foi acompanhada de um relatório elaborado pela Divisão do Plano da Cidade e Projetos, assinado pelo arquiteto da Prefeitura Carlos Lang. Esse relatório esclarece que as plantas encaminhadas foram organizadas por aquela Divisão baseadas no plano de Prestes Maia com algumas pequenas alterações.

Carlos Lang frisou por diversas vezes que as propostas de Prestes Maia já haviam sido estudadas anteriormente, seja pela Prefeitura, seja pela Companhia Docas ou pelas Diretorias das Ferrovias. Esse tipo de observação nos leva a crer que o plano de Prestes Maia foi uma síntese de propostas, planos e estudos locais, aperfeiçoados segundo a ótica da questão regional dos transportes.<sup>8</sup>

Os artigos do Digesto Econômico foram reunidos em 1950, depois de “ligeiramente modificados e ampliados, publicados na forma de livro, sob o patrocínio de alguns amigos do autor e da cidade de Santos”<sup>9</sup>, no que se chamou “Plano Regional”. A estrutura dos capítulos dessa publicação é a seguinte:

**I - “Histórico”**, onde analisa o que chama de “determinismo” geográfico desde a época do descobrimento do Brasil;

**II - “O Porto”**, onde considera “a questão portuária que, além de sua importância regional, é também determinante principal das linhas mestras do urbanismo santista”<sup>10</sup>;

**III - “O Problema do Porto”**, onde analisa o congestionamento e avalia propostas anteriores. Tratava do problema portuário como fundamental, argumentando quanto à necessidade de fortalecimento do porto santista com a ampliação na outra margem do estuário, seguindo o planejamento de 1926 da Companhia Docas com pequenas alterações visando à implantação da indústria naval;

**IV - “Solução Pluriportuária”**, onde avalia as alternativas da época para a construção de outros portos e defende a expansão do próprio porto de Santos; Falava da necessidade de reforçar a característica de Santos e de seu Porto defendendo a idéia que a atividade portuária deveria ser encarada como ligada à cidade e portanto parte dela, não como algo inteiramente isolado como se fosse outro território:

---

<sup>8</sup> Para exemplificar, vejamos alguns trechos do Relatório de Carlos Lang, anexo à Mensagem 612 de 21/07/1948, analisando a proposta de Prestes Maia: “[...] estudos e planos anteriormente projetados nesta Prefeitura, muitos deles coincidindo parcial ou totalmente com os do plano supracitado” [...] “A ligação da Via Anchieta até a Rua São Francisco já era prevista” [...] “O túnel sob o Monte Serrat foi projetado de acordo com o traçado Prestes Maia, aliás coincidindo com os antigos estudos” [...] “A ligação Washington Luiz - Senador Feijó já foi, há alguns anos, prevista, constando mesmo projeto aprovado e em parte executado.”

<sup>9</sup> Cf. MAIA, F. P. **O Plano Regional de Santos**. Santos: Typografia Brasil, 1950.

<sup>10</sup> Ibidem, p.39.

“A existência de uma cidade atrás do porto, com todos os seus recursos e comodidades materiais, organização administrativa, recursos técnicos, disponibilidade de mão-de-obra etc., é um fato incalculável. Um grande porto não se resume a um simples meio de embarque e desembarque, mas é uma organização complexa de vida. O aspecto comercial é freqüentemente esquecido: não só a cidade material importa, como toda uma tradição comercial, hábitos, entrosamento, crédito e nome, que secularmente se constituíram e mundialmente se impuseram”

<sup>11</sup>.

**V - “Ligações com o Planalto”**, onde analisa os meios de transportes entre o porto e o planalto, e as possíveis deficiências dessas comunicações com o interior;

**VI - “O Problema Portuário e Estaleiros”**, onde defende a implantação da indústria naval;

**VII - “Aeroportos, Plano de Viação”**, onde propõe a mudança da Base Aérea para Praia Grande, e as modificações na malha ferroviária e rodoviária;

**VIII - “Pontes”**, onde propõe alternativas para as pontes que fariam a travessia do estuário;

**IX - “Clima – Circulação”**, onde aborda os aspectos climáticos da região e faz uma explanação sobre os problemas de trânsito para justificar o uso de suas vias perimetrais;

**X - “Urbanismo”**, onde trata do plano arterial, dos morros, dos parques<sup>12</sup> e jardins, das praias, dos edifícios públicos, do crescimento da cidade, seu zoneamento, as habitações populares, os monumentos, o plano financeiro, o planejamento e da “Comissão do Plano Regional”.

Sua proposta partia do mais geral para chegar ao local e baseava-se, principalmente, na questão da circulação de veículos e cargas, com destaque especial para o porto e seus acessos, inclusive a utilização e a integração das duas margens do estuário. Possuía um caráter regional pelo fato de tratar de questões que extrapolavam os limites municipais exigindo a intervenção do Estado. “Ao contrário dos planos que partem do centro para a periferia, procede inversamente, pela consideração inicial da região, para depois, como num cerco gradual, encarar os problemas urbanos e centrais”<sup>13</sup>. Essa proposta teria seus desdobramentos na cidade de Santos pela necessária ordenação local dos fluxos interregionais.

Ao contrário de Saturnino de Brito<sup>14</sup>, não propunha, com tanto cuidado, a preservação do traçado da área central, ao contrário, abria e alargava vias de modo a “descongestionar” o centro através de um “perímetro” auxiliar e “uma grande incisão longitudinal, na direção leste - oeste”.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Ibidem, p.92.

<sup>12</sup> Considerava a paisagem santista privilegiada e propunha a preservação da mata, de modo a constituir um verdadeiro parque no centro da cidade, e a criação de áreas de lazer pela construção de balneários com piscinas cobertas nas praias e de instalações esportivas para crianças e adultos “proletários” nos bairros.

<sup>13</sup> MAIA, op. cit., p.155.

<sup>14</sup> Saturnino de Brito propôs, nos primeiros anos do século XX, a “Planta de Santos”. Revelando influências do sanitarismo, de Camillo Sitte, da “beaux-arts” e da planta para Washington, priorizou a questão do saneamento, imprimiu um cuidado estético conciliando o traçado existente no centro com as propostas de extensão onde praticou, sem rigidez, o desenho ortogonal, utilizando avenidas diagonais para estabelecer as ligações entre as partes do “arrabalde”. Carlos Monteiro de Andrade é autor de diversos textos que, dentre outros, aqui destaco: ANDRADE, C. A. **A Peste e o Plano: O urbanismo sanitista do engenheiro Saturnino de Brito**. 1992. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.; e

Dentre essas intervenções estavam previstos o alargamento e implantação de diversas ruas e avenidas como o Túnel do Monte Serrat, saindo do eixo da praça dos Andradas até o Jabaquara, de modo a ligar o mais diretamente possível o centro com o sul da ilha, pelas avenidas dos canais 1 e 2 e Ana Costa<sup>16</sup>; outro túnel, que sairia de trás do Cemitério da Saudade, ligando diretamente a Via Anchieta à parte leste da ilha até a ponte para a Nova Santos<sup>17</sup>; uma avenida ligando os túneis à ponte sobre o estuário, com destino a Guarujá, e que, segundo Prestes Maia, “Le Corbusier avançaria um passo mais, dispondo a via-expressa (como projeta no Rio, entre o centro e a zona Atlântica) no teto duma edificação contínua”<sup>18</sup>.

Suas propostas para o sistema de circulação teriam grande impacto na malha urbana e, portanto, Prestes Maia desenvolveu algumas idéias de forma a absorver esse impacto por meio do que ele chamou de “Plano Arterial”, baseado em um sistema radioconcêntrico: anéis que circundam a cidade e levam o tráfego ao centro através de grandes artérias. O anel externo seria em forma de park-way, fechando o perímetro da ilha pela Zona Noroeste, e pelas avenidas portuária e da praia, fechando o perímetro da ilha na parte leste, ligando-se ao “ferry-boat” e às pontes.

No caso de Santos, o sistema radioconcêntrico estava embutido na proposta através de um anel menor no centro e um maior contornando a ilha, mas as radiais não eram tão visíveis. Talvez o que fez com que esse tipo de desenho não se definisse com tanta desenvoltura como São Paulo<sup>19</sup> tenha sido o fato de Santos apresentar, além de restrições físicas, a consolidação da malha urbana proposta por Saturnino de Brito, constituída estruturalmente pelas avenidas diagonais e pelos canais de drenagem. De acordo com Prestes Maia, “Santos não é, como São Paulo, cidade de desenvolvimento circular e livre em todas as direções, limitada como é de diversos lados pelo mar, pelos canais e pelos mangues”<sup>20</sup>.

Prevvia como inevitável o uso intensivo de veículos rodoviários e propunha a construção de marginais da Via Anchieta, na forma de vias expressas sem cruzamentos, e uma rodovia ligando-a ao Guarujá, na Ilha de Santo Amaro, além de rodovias vicinais e uma rodovia ligando a região santista ao Litoral Norte.

---

ANDRADE, C. A. M. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In SITTE, C. **A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

<sup>15</sup> MAIA, op. cit., p.201.

<sup>16</sup> Construído na década de 50.

<sup>17</sup> Não construído e hoje substituído, em termos de proposta urbanística, por outro que ligaria a Rodovia Imigrantes diretamente à parte leste da cidade.

<sup>18</sup> MAIA, op. cit., p.206.

<sup>19</sup> Sobre o tema pode ser consultado, entre outros trabalhos, a tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 1990. “Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo - 1930”, de autoria de Maria Cristina da Silva Leme.

<sup>20</sup> MAIA, op. cit., p.218.

Para a ligação ferroviária via duas propostas fundamentais para Santos: a retirada da "E. F. Sorocabana"<sup>21</sup> da parte leste da Ilha de São Vicente, com o aproveitamento do pátio de manobras para um grande parque público<sup>22</sup>, sua interligação com a "E. F. Santos a Jundiá", e a construção de uma ponte ligando as ilhas de São Vicente, Barnabé e Santo Amaro, acessando assim Guarujá e daí a Bertioga e ao Litoral Norte.

Esse sistema, "prevendo o futuro desenvolvimento urbano", fomentaria a implantação de um novo núcleo urbano, uma nova cidade portuária chamada por ele de "Nova Santos", na margem esquerda do estuário, no Guarujá, onde hoje está Vicente de Carvalho<sup>23</sup>.

Entendendo que as propostas relativas ao porto estavam ligadas à questão do desenvolvimento da região e do estado, Prestes Maia pretendia que a integração entre o transporte marítimo de passageiros e o transporte ferroviário se desse no centro de Santos onde esta a estação ferroviária, através de uma instalação adequada na altura da Rua São Bento com um andar superior por onde se daria o acesso direto entre navio e ferrovia.

A Comissão do Plano da Cidade pautou suas discussões pelas indicações do Plano Regional, que possuía um caráter mais abrangente propondo alternativas para a cidade considerando-a no seu conjunto, mas, aparentemente da mesma forma que na polêmica entre a municipalidade e Saturnino de Brito<sup>24</sup>, as soluções finalmente adotadas consideravam, principalmente, os estudos parciais apresentados pela Prefeitura e alguns interesses de particulares.

Assim, de uma maneira geral, uma vez que havia estreita relação entre elas e as propostas existentes, as idéias de Prestes Maia foram em parte absorvidas e em parte alteradas pela cidade. Essas alterações que ocorreram visavam desde evitar a abertura de determinadas vias que atingiriam prédios recentemente construídos ou terrenos importantes, como o do Hospital de Isolamento<sup>25</sup>, como atender interesses de outros importantes atores políticos, como a Companhia Docas, atual CODESP.

---

<sup>21</sup> Nesta parte da ilha a ferrovia foi implantada em uma das avenidas diagonais prevista por saturnino de Brito, o que dividiu a cidade de Santos em duas, com a valorização fundiária diferenciada em função desse obstáculo.

<sup>22</sup> Essa área, estratégica pois fica no centro geográfico de Santos, foi vendida pelo Governo do Estado, em 2.000. A Câmara Municipal, após uma série de manobras legislativas, permitiu o uso dessa área para a construção de um "hipermercado" e um "Pavilhão de Exposições".

<sup>23</sup> Essa implantação não ocorreu. Em virtude de um grande deslizamento nos morros de Santos na década de 50, que gerou milhares de desabrigados, teve início a ocupação do distrito de Vicente de Carvalho, hoje um grande bairro popular.

<sup>24</sup> A Planta de Santos foi apresentada por Saturnino de Brito em 1910. Um desencontro de posições sobre sua aprovação gerou uma série de arruamentos fora do plano que levou Brito a se manifestar por cartas e artigos em jornais. A prefeitura se manifestou através de pareceres jurídicos e técnicos, com destaque para o do arquiteto Francisco da Silva Teles. Essa situação gerou um extenso debate envolvendo outros personagens e órgãos de imprensa, como os jornais "O Estado de São Paulo", de São Paulo, "A Tribuna", de Santos, e "Cidade de Santos". Para ver mais sobre o assunto consultar NUNES, op. cit.

<sup>25</sup> Previsto no início do século XX, hoje Hospital Regional Guilherme Álvaro.

Apenas a título de exemplo destaco a alteração da localização da “Estação Marítima” para o que, na proposta de Prestes Maia, previa-se a estação internacional de passageiros integrada ao centro da cidade e às estações ferroviárias e rodoviária, além de outras duas menores, para transporte local e regional. Citando os exemplos do “Tigre”, na Argentina, e de Miami, nos Estados Unidos, propunha a exploração do aspecto turístico da flora regional e uma integração Porto/Cidade beneficiada pela dinâmica do embarque e desembarque de passageiros.

Infelizmente a Comissão optou por uma solução que estava nos planos da Cia. Docas, cujos representantes eram membros da Comissão, deslocando o movimento de turistas para o lado oposto ao previsto por Prestes Maia, instalando a estação marítima internacional num dos armazéns da companhia, no prolongamento da rua João Pessoa, sem as instalações adequadas, sem a integração com a cidade ou com os demais meios de transporte <sup>26</sup>.

Prestes Maia justificava o caráter esquemático de sua proposta porque dependeria das condições políticas que estavam sendo alteradas, inclusive com a volta do legislativo municipal<sup>27</sup>. Via grandes dificuldades para a execução de suas idéias em termos políticos porque cada empresa pública, concessionária, ou administração pública, além da iniciativa privada, possui seu próprio planejamento. Como ele enxergava o problema sempre de forma regionalizada, entendia como inevitável a constituição de um poder, que hoje denominaríamos "metropolitano", e que Prestes Maia chama de “authority”. Faz nesse ponto uma interessante reflexão sobre as formas de atuação governamental, em função do regime político, “um convênio dos participantes ou pelo predomínio do Estado”<sup>28</sup>.

De qualquer forma, essa síntese de propostas atingida por Prestes Maia foi defendida em vários auditórios da região, apresentada ao Governo do Estado e à Câmara Municipal. Disso resultou a discussão estabelecida pela Comissão do Plano da Cidade que, se não se concretizou enquanto plano efetivo, fez com que se mudasse um capítulo do planejamento urbano em Santos, permanecendo em sua história.

Santos sem contar com recursos para grandes obras viárias e sem necessidades imediatas de alteração no plano de expansão assistiu ao desenvolvimento dessas idéias sem muita participação. No entanto, foi um momento importante para estabelecer vínculos, incorporar profissionais e conceitos, que levaram à criação da primeira estrutura administrativa municipal voltada especificamente, e concretamente, para o planejamento da cidade. A importância dada ao planejamento da cidade, como metodologia moderna de administração, foi incorporada ao discurso

---

<sup>26</sup> A estação marítima internacional prevista nunca foi construída, apesar do desembarque de turistas permanecer no local indicado pela Companhia Docas durante décadas. Em 1999 a CODESP permitiu a construção, através da exploração da estação por particulares, em local ainda mais distante do centro, prejudicando a relação Porto/Cidade.

<sup>27</sup> Santos, como outras cidades, havia perdido a autonomia em 1937 e as eleições da Câmara se deram em 1948.

<sup>28</sup> MAIA, op. cit., p.234.

político e resultou na implantação da Comissão do Plano da Cidade, ponto alto desse processo, influenciando a organização do espaço urbano em Santos e trazendo para o âmbito local o processo decisório no planejamento, escapando às outras esferas de governo.

O urbanismo como desenho da cidade a partir do sistema viário, tão explícito no Plano de Avenidas, aliado à questão do transporte de cargas, crucial para o desenvolvimento da região, teve como consequência principal a institucionalização do planejamento no processo que resultou no último relatório da Comissão do Plano da Cidade<sup>29</sup>, consubstanciando suas conclusões, e que se tornou a Lei n°. 1316, de 27 de dezembro de 1951, que aprovou o Plano Regulador da Expansão e Desenvolvimento da Cidade<sup>30</sup>. Não é por acaso que esse período coincide com o que Sarah Feldman identifica como “a americanização do setor de urbanismo”<sup>31</sup>.

Poderíamos imaginar que a importância daquele momento estivesse associada à plena redemocratização nacional, mas o processo histórico do planejamento urbano em Santos apenas consolidou um modelo de cidade que já se permitia ver desde o começo do século, ratificando a maior parte dos interesses dominantes.

---

<sup>29</sup> O prefeito que recebeu o relatório da Comissão do Plano da Cidade foi o engenheiro politécnico Joaquim Alcaide Vals que o remeteu à Câmara na forma de Projeto de Lei e passou a defendê-lo como seu Plano de Governo.

<sup>30</sup> Essa Lei ficou em vigência desde a década de 50 até a década de 90, determinando o traçado de vias. Ao atingir esse objetivo, reduziu-se consideravelmente sua importância, e as Comissões restringiram-se a discussões menores, com um envolvimento crescente na questão do zoneamento e índices urbanísticos.

<sup>31</sup> FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento - São Paulo 1947 - 1972**. 1996. Tese (Doutorado em Estruturas Urbanas e Ambientais). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo.