



PROCESSOS POLÍTICOS QUE ENVOLVEM A PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

Thaislayne Nunes de Oliveira
(Organizadora)

Atena
Editora

Ano 2019



PROCESSOS POLÍTICOS QUE ENVOLVEM A PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

Thaislayne Nunes de Oliveira
(Organizadora)

Atena
Editora

Ano 2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Chefe: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Karine de Lima
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof^a Dr^a Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Faria – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof^a Dr^a Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Prof^a Dr^a Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof^a Dr^a Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof^a Dr^a Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
P963	Processos políticos que envolvem a produção e organização do espaço [recurso eletrônico] / Organizadora Thaislayne Nunes de Oliveira. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-889-2 DOI 10.22533/at.ed.892192312 1. Geografia humana – Pesquisa – Brasil. I. Oliveira, Thaislayne Nunes de. CDD 304.2
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

É sabido que o seres humanos se organizam no tempo-espaço e modificam-se a partir das respectivas relações sociais de dada a conjuntura histórica. Nesse sentido, evidencia-se a modificação das paisagens naturais transformadas milenarmente, no Brasil e no mundo, que foram determinadas por padrões socialmente construídos e balizadas por avanços científicos e tecnológicos. Entretanto, não podemos perder de vista que as transformações geográficas são intrínsecas aos processos de organização da sociedade, sobretudo no que tange a geopolítica e os contextos: histórico, cultural, social, econômico e político.

O livro “Processos Políticos que envolvem a Produção e Organização do Espaço” é composto por oito artigos, que tratam de diferentes situações locais articulados as mudanças globais. Para tanto, foi subdividido em dois blocos centrais, o primeiro composto por aspectos relacionados à globalização e análises internacionais. E no segundo os autores tratam de casos da realidade brasileira.

De maneira introdutória os autores realizaram análise acerca da transformação da paisagem, abordando aspectos relacionados ao desenvolvimento local, regional e necessidade de adequações aos parâmetros globais, a chamada globalização. De mais a mais, os autores narram às fragilidades dos ajustamentos locais mediante as necessidades globalizadas, que perpassam a configuração do mercado, consumo, valor e lucro, sobremaneira por ser tratar de uma sociedade inerente à ordem capitalista.

Esse foi o “start” da discussão internacional, que aborda questões relacionadas a fronteiras territoriais e outras situações da contemporaneidade, inicialmente exibindo a experiência das cidades localizadas na República Dominicana e no Haiti, e, posteriormente discorrendo sobre os conflitos geopolíticos por recursos minerais no Congo, oportunizando a apresentação da construção histórica deste país.

O segundo bloco é composto por textos que versam sobre a realidade brasileira. Apresentando experiências dos Estados Mato Grosso do Sul, Maranhão, São Paulo (Santos), Rio de Janeiro (Resende) e também uma análise regional. Neste bloco a discussão permeou aspectos sobre a construção da educação e memória geográfica do Brasil, o processo de desenvolvimento urbanístico das relações sociais, o avanço tecnológico e reflexões sobre o processo da globalização. Abordando ainda a discussão sobre indígenas, camponeses e quilombolas.

Além disso, os autores evidenciam a construção do espaço urbano, que foi analisada sob a ótica da desproteção do Estado e respectivas mazelas sociais, que são engendradas ao processo de urbanização e industrialização. Os últimos capítulos revelam estudos de casos em cidades da região sudeste do Brasil, os quais refletem os diferentes tipos de situações associadas à (re)configuração das cidades, conformação das grandes metrópoles, reestruturação produtiva, expansão urbana e dinâmica das transações imobiliárias.

Neste livro, o leitor poderá aproximar-se da discussão da organização do espaço,

inclusive com ponderações sobre os diferentes momentos históricos e processos transversais. Cabe destacar que o assunto é mundialmente pertinente e atual, uma vez que as problemáticas vivenciadas por todos os países influem também nas relações exteriores, tal como a situação dos refugiados. Logo, reafirma-se a relevância de analisarmos a construção do espaço e aspectos documentadamente inerentes.

Afinal, para compreendermos aspectos presentes no contexto atual faz-se necessário aprendermos o desenrolar das conformações históricas da sociedade, que justificam os padrões construídos e as modificações milenares, e, fundamentam a construção do conhecimento da atualidade. Embora essa afirmação seja inequívoca, com as fragilidades do contexto atual faz-se necessário reafirmarmos as obviedades. Sendo assim, ratifico a importância desta leitura, que evidencia análises imprescindíveis e contemporâneas.

Thaislayne Nunes de Oliveira

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM – O SACRIFÍCIO LOCAL PELO ZELO GLOBAL	
Geovana Freitas Paim	
DOI 10.22533/at.ed.8921923121	
CAPÍTULO 2	12
ZONAS TRANSFRONTEIRIÇAS, DELIMITAÇÃO SOCIOESPACIAL E TERRITORIAL DO ESTADO: O CASO DA CIDADE DE JIMANÍ (REPÚBLICA DOMINICANA) E POSTO FRONTEIRIÇO DE MALPASSE/ FONDS-PARISIEN (HAITI)	
Guerby Sainté	
DOI 10.22533/at.ed.8921923122	
CAPÍTULO 3	24
CONGO: CONFLITOS GEOPOLÍTICOS POR RECURSOS MINERAIS	
Dante Severo Giudice	
André Lucas Palma Barbosa	
Cíntia Silva de Jesus	
Mariana Oliveira Santana	
DOI 10.22533/at.ed.8921923123	
CAPÍTULO 4	36
AS TECNOLOGIAS E A RELAÇÃO LOCAL-GLOBAL: DISCUTINDO DIVERSIDADE E CONFLITOS NA DISCIPLINA DE GEO-HISTÓRIA E TERRITORIALIDADES	
Jaqueline Machado Vieira	
Rodrigo Simão Camacho	
DOI 10.22533/at.ed.8921923124	
CAPÍTULO 5	56
MEMÓRIA E ENSINO DE GEOGRAFIA POLÍTICA NA CASA DO IDOSO DE IMPERATRIZ – MA	
Diego Armando de Sousa Paz	
Fernanda Ferreira Silva Sanches	
Allison Bezerra Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.8921923125	
CAPÍTULO 6	72
IDEAL DE CONSUMO E URBANIZAÇÃO: A VIOLÊNCIA URBANA E SUAS FACES NAS METRÓPOLES DO SUDESTE BRASILEIRO	
Kauê Santos Lima	
DOI 10.22533/at.ed.8921923126	
CAPÍTULO 7	86
PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO, OS SISTEMAS POLÍTICOS E A PRIMAZIA DA CIDADE DE SANTOS, SP	
Hilmar Diniz Paiva Filho	
Roberto Righi	
DOI 10.22533/at.ed.8921923127	

CAPÍTULO 8 97

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA EM CIDADES MÉDIAS: DINÂMICA IMOBILIÁRIA RESIDENCIAL
E EXPANSÃO URBANA EM RESENDE- RJ

Marília Baldo Simões

DOI 10.22533/at.ed.8921923128

SOBRE A ORGANIZADORA..... 110

ÍNDICE REMISSIVO 111

PRODUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO, OS SISTEMAS POLÍTICOS E A PRIMAZIA DA CIDADE DE SANTOS, SP

Hilmar Diniz Paiva Filho

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

São Paulo – S.P.

Roberto Righi

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

São Paulo – S.P.

RESUMO: Este estudo enfoca a formação e desenvolvimento do espaço e os sistemas de poder na primazia da cidade de Santos, SP. A função portuária sempre dominou a sociedade de Santos desde sua fundação colonial até os dias atuais. A base teórica deste trabalho é baseada na suposição de que o espaço é mais do que uma forma física, é um artefato humano. São as atividades e os sistemas inter-relacionados com as estruturas sociais e políticas que constroem o território. Tudo isso constitui o sistema urbano. A estrutura do poder tem sua expressão espacial. Para tanto, combinam-se os sistemas formais e informais, primeiro produto do aparato administrativo e legal do Estado e o segundo formado por indivíduos e grupos com iniciativas legais e/ou ilegais da sociedade civil. O resultado deste processo gera as formas urbanas e suas conseqüências sociais, econômicas e territoriais. O espaço resulta do sistema de relações de poder em

Santos e na região, produto da estrutura social, da distribuição política e do papel do Estado.

PALAVRAS-CHAVE: Espaço urbano; sistemas de poder; Santos; produção e organização do espaço.

PRODUCTION AND ORGANIZATION OF SPACE, POLITICAL SYSTEMS AND PRIMAZIA OF CITY OF SANTOS, SP

ABSTRACT: This study focuses on the formation and development of space and power systems in the primacy of the city of Santos, SP. The port function has always dominated the society of Santos from its colonial foundation to the present day. The theoretical basis of this work is based on the assumption that space is more than a physical form, it is a human artifact. It is the activities and systems interrelated with the social and political structures that build the territory. All of this constitutes the urban system. The power structure has its spatial expression. To this end, formal and informal systems are combined, the first product of the state's administrative and legal apparatus and the second formed by individuals and groups with legal and / or illegal civil society initiatives. The result of this process generates urban forms and their social, economic and territorial consequences. The space results from the system of power relations in Santos and in the region, the product of social structure, political

distribution and the role of the state.

KEYWORDS: Urban space; political systems; Santos; production and organization of space.

1 | O LENTO CRESCIMENTO NO PERÍODO COLONIAL

Mesmo antes da vinda dos portugueses ao Brasil a região da baixada santista já era conhecida pelos indígenas como o fim do caminho de Peabiru, eixo estratégico regional do Império Inca, que se iniciava em Cusco, passava na atual cidade de Assunção do Paraguai, atravessava o planalto e a cidade de São Paulo até o oceano Atlântico.

As primeiras referências à Ilha de São Vicente, área que hoje abriga os municípios de Santos e São Vicente, remontam a 1502. Porém, o início efetivo da sua ocupação ocorreu somente 30 anos mais tarde, com a expedição colonizadora do navegador português Martim Afonso de Sousa, futuro donatário da capitania de São Vicente, uma das 14 capitanias que abrangiam a área definida pelo litoral brasileiro a Leste e a linha do Tratado de Tordesilhas a Oeste.

Neste início de colonização, Martin Afonso de Souza, já encontra na ilha de São Vicente, numa pequena baía junto ao mar aberto, um tímido povoado e seu atracadouro, batizado de São Vicente pelo navegador português Gaspar Lemos. Percebendo a importância estratégica do local, adota as medidas recomendadas a sua missão pelo rei de Portugal e organiza um sistema político-administrativo, instalando no local a Câmara, o Pelourinho, a Cadeia e a Igreja, símbolos da colonização e as bases da administração portuguesa. Ratifica o nome dado por Gaspar Lemos, São Vicente, e funda a primeira vila do Brasil em 1532.

Concluída esta etapa, a comitiva de Martim Afonso de Souza começou a ocupar o território e alcançou a porção mais ao norte da ilha, conhecida como Enguaguaçu, a cerca de uma légua da vila de São Vicente. Dois anos se passaram, até que em 1534, primeiramente os primeiros colonos e, posteriormente os outros que ali se fixaram e instalaram, à foz do córrego São Jerônimo, um porto de canoas que de uso particular, estendeu-se ao comum e geral.

No entanto, um dos membros da comitiva de Martim Afonso de Sousa, Braz Cubas, teria papel fundamental na formação da cidade de Santos. Em 1536, recebeu terras e adquiriu mais algumas na região do Enguaguaçu, onde iniciou o plantio de cana-de-açúcar e montou um engenho de açúcar. Em um curto espaço de tempo transformou-se numa figura política proeminente e o maior proprietário de terras da baixada santista. Em 1543, conseguiu a transferência do porto da vila de São Vicente para as águas mais protegidas e próximas ao povoado do Enguaguaçu e desta situação mais interior e bem-sucedida se tem a gênese do centro histórico da cidade de Santos. Ainda em 1543, Braz Cubas, fundou a Irmandade para edificação do Hospital de Santa Casa de Misericórdia de Todos Santos. Em consequência, o povoado não

seria mais denominado Porto de São Vicente e sim, Porto de Santos. Em 1545, Braz Cubas se tornaria Capitão-mor da Capitania de São Vicente e, nesta condição, em data desconhecida, desligou o povoado da Vila de São Vicente e o elevou à condição de Vila do Porto de Santos, fato ilustrado pela figura 1.



Fig. 1: Detalhe Taboas Geraes de toda a Navegação, 1630.

Fonte: Library of Congress.

No ciclo econômico colonial das entradas e bandeiras, Santos era o início do caminho que subia a Serra do Mar em direção a São Paulo, centro irradiador de diversos outros caminhos que demandavam ao interior em busca de ouro, pedras preciosas e índios. Próximos a São Paulo os rios Tietê e Paraíba tornavam-se navegáveis, dando lugar às monções, que eram grandes expedições fluviais para entradas e bandeiras rumo ao oeste e norte, ligando a região a futura capitania de Mato Grosso e Rio de Janeiro. Estas iniciativas foram de grande importância para a expansão continental brasileira, produto da pressão colonizadora e da posse que deslocou o limite do Tratado de Tordesilhas até a conformação atual da fronteira oeste brasileira. Foi dois séculos de busca pelo ouro e pedras preciosas, situação contrária aos resultados quase imediatos da colonização espanhola. Desta empreita resultaram a capitania de Minas Gerais, destacada da de São Paulo em 1720, após a revolta de Felipe dos Santos em Ouro Preto e as capitanias de Goiás e Mato Grosso, desmembradas de São Paulo em 1748. Apesar da enorme importância política e econômica destes fatos, os resultados físicos para o porto de Santos não foram sentidos de imediato, mas contribuíram enormemente para que depois se transformasse no maior e mais importante porto do país por também fazerem estes territórios parte de sua área de influência.

No processo de urbanização nota-se nitidamente a interdependência das cidades e seus portos, pois o processo de crescimento e desenvolvimento de um está diretamente ligado ao de outro. O porto impulsiona o crescimento e o desenvolvimento da cidade e esta, por sua vez, sustenta e apoia suas atividades portuárias, e em Santos, isto não foi diferente.

Ao longo do tempo, as cidades litorâneas brasileiras ligadas ao porto, se caracterizavam como as cidades das trocas e das fortificações. Seu espaço urbano era marcado pelos fortes, mercado e praça alfandegária. Era a cidade mercantil, onde o porto tem o lugar de protagonista no seu desenvolvimento.

2 | AS MUDANÇAS NO PERÍODO IMPERIAL

Em 1808, sob a ameaça de Napoleão, a família real portuguesa deixou Portugal. Este evento modificou radicalmente a situação brasileira, pois o país de colônia tornou-se de repente metrópole. A política mudou, tornando-se complexa e centrada no Rio de Janeiro, muito mais próximo de Santos do que a antiga capital da colônia localizada em Salvador, cidade desprezada pela coroa portuguesa. A realeza em território brasileiro, representada por Dom João VI, decidiu pela abertura dos portos para as “nações amigas”. Este novo quadro aumentou a importância da cidade de Santos. A aceleração das mudanças no Brasil resultantes da vinda da corte e o crescimento de um espírito nacionalista, já presente no movimento de Felipe dos Santos e no da Inconfidência em 1789, levaram à independência em 1822, com o estabelecimento imperial de D. Pedro I, filho de D. João VI. A economia da região sudeste e a ocupação da província de São Paulo foram estimuladas pelo deslocamento progressivo da cultura do café, que se iniciou no Rio de Janeiro na década de 1820 e acompanhou o Vale do Paraíba e imediações.

Neste novo cenário, já a partir de 1850, iniciou-se o declínio do tráfico negreiro, e os capitais para isto foram empregados em outros investimentos, especialmente a terra. Parece claro que o processo de expansão da produção cafeeira pelo Oeste Paulista engendrou um dinâmica de criação ou revalorização dos centros urbanos à medida que eles se tornaram entrepostos comerciais do produto que seguia via ferrovia para o porto de Santos (BERNARDINI, 2006). O café foi inicialmente transportado ao litoral por tropas de burros, mas sua ineficácia levou ao estabelecimento das primeiras ferrovias. Primeiro foi a Central do Brasil e suas irradiações. Já em 1867 ocorreu o início da operação da São Paulo Railway, ligando, agora por via ferroviária, a região da Baixada Santista ao Planalto Paulista, estimulando o comércio e o desenvolvimento da cidade e da província de S. Paulo.

A cultura do café estendeu-se por todo o Planalto, pressionando as autoridades para a necessidade de ampliação e modernização das instalações portuárias, para que o café fosse exportado em maior escala, rapidez e confiabilidade.

A demanda de operação do porto de Santos cresceu muito em função deste dinamismo econômico. Em 12 de julho de 1888, pelo Decreto nº 9.979, o grupo liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle foi autorizado a construir e explorar, por 39 anos, depois ampliado para 90 anos, o Porto de Santos, segundo projeto do engenheiro Sabóia e Silva. Com o tempo, a empresa Gaffrée, Guinle & Cia foi transformada em Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e em Companhia Docas de Santos.

Assim, inaugurado em 1892, o porto não parou de se expandir, acompanhando os ciclos de crescimento econômico do país, o aparecimento e desaparecimento de tipos de carga, até chegar ao período atual do uso dos contêineres.

As diversas cidades litorâneas brasileiras cresceram em dependência das atividades do porto e de sua hinterlândia, e o porto dependia do suporte das cidades para o movimento de seus fluxos comerciais e de serviços. É certo que ainda no Império prevaleciam condições de precariedade urbano-portuária da sociedade colonial. Porém, esse quadro começou a mudar com a República, iniciada em 1889, quando a prática de concessão a grupos estrangeiros se estendeu mais amplamente aos portos brasileiros, que dependiam de grandes investimentos e de tecnologia.

O início da organização e modernização dos portos do Brasil esteve aliada, principalmente no Sudeste, à expansão da economia cafeeira, à construção de ferrovias e à modernização urbana. Esse novo momento representou uma fase de grande importância na organização urbana das cidades, a aproximação entre instalações portuárias e o tecido urbano em expansão e explica uma nova relação entre a cidade e o porto.

3 | A REPÚBLICA: O CAFÉ, AS FERROVIAS, AS REFORMAS URBANAS E O EIXO SANTOS-CAMPINAS

Com a chegada da República em 1889 houve uma tentativa de adaptação da economia do país ao capitalismo mundial. O governo republicano instituiu importantes reformas institucionais, colocando no horizonte dos governos estaduais propostas de intervenção mais centradas nas cidades, visando reformas urbanas, importantes para o fluxo e multiplicação do capital. O poder público atuou como executor de planos e reformas urbanas e a iniciativa privada como agente na expansão do território, especialmente nas capitais e cidades estratégicas, como Belo Horizonte, Goiânia, Natal, João Pessoa e Santos.

O estado de São Paulo foi o núcleo da emergente e rica lavoura cafeeira, onde três cidades tiveram papel de destaque: São Paulo, Santos e Campinas. Com a proclamação da República no Brasil, houve a consolidação do capital cafeeiro no país. Como forma de enfrentar os problemas herdados pelo recém instaurado regime, o governo republicano vê na participação da iniciativa privada uma forma de dar respostas rápidas e realizou uma série de adequações liberalizantes na legislação, possibilitando a diversificação de investimentos (BERNARDINI, 2006).

Entre 1892 e 1893, surgiram em São Paulo inúmeros bancos, avançaram o comércio importador e exportador de café, os serviços urbanos e as atividades industriais. Nesta época havia a forte associação do capital cafeeiro ao dos comerciantes estrangeiros do setor para a atuação no comércio de importação. Isso reforça a convicção de Bernardini, que o marco político-institucional foi importante para fomento de diversas atividades econômicas, inclusive nas de natureza urbanizadora. O capital cafeeiro não

se restringia ao universo rural. O seu poder de expansão também encontrava frente nas cidades e no sistema de transporte. A organização da sua produção estava presente da fazenda ao porto, do seu financiamento e a necessidade de obras públicas, abrindo assim, outras janelas de oportunidades e investimentos.

Os homens de negócios residentes na capital do estado, que acumularam riqueza através da atividade rural e mercantil nos ciclos econômicos anteriores, se tornaram os grandes fazendeiros com capacidade para diversificar seus investimentos à medida que a economia cafeeira se expandia. Dessa forma, com a chegada da República, uma parcela cada vez maior se interessava em realizar investimentos lucrativos nas áreas financeiras e estritamente vinculadas ao meio urbano. Havia a presença do capital estrangeiro em vários setores da economia, monopolizando produtos agrícolas, participando do setor de serviços públicos e assumindo o papel nas atividades financeiras do poder público, o que possibilitou a sua entrada nas decisões políticas do Estado brasileiro, intervindo nas políticas monetária e cambial (PERISSINOTTO, 1994: 167).

Essa ideia é corroborada por outros autores que, ainda vão além, apontando para a associação do capital cafeeiro e o sistema político, possibilitando desta maneira, a abertura de novas e sucessivas frentes de oportunidades no processo: aquisição de terras, recrutamento de mão-de-obra, organização e direção da produção, transporte interno, comercialização nos portos e contratos oficiais.

No surto cafeeiro são essenciais os seguintes pontos: a presença da demanda externa, a oferta abundante de mão-de-obra, a capacidade de financiamento interno, a ausência de competição para esse financiamento e a disponibilidade de terras para a expansão extensiva do cultivo. A produção cafeeira no Vale do Paraíba restringia-se a uma extensa faixa de terras relativamente próxima do litoral, mas que encontrava dificuldade no transporte da sua produção, uma vez que não possuía meios técnicos para a ordenação e ocupação do território (SZMERECSÁNYI, 1984).

Entretanto, foi no Oeste Paulista, com o auxílio da ferrovia, que se desenvolveu efetivamente um novo modo de organização do território. Num primeiro momento, segundo a expansão das áreas produtoras de café para o Oeste Paulista já vinha se consolidando, explicada essencialmente pela solução que os fazendeiros davam para o problema da mão-de-obra: a contratação do imigrante. Porém ela se dinamizou como resultado da produção do trabalho livre e assalariado em terras mais jovens, servidas pela ferrovia, que alterou a ocupação do território (Figura 2).



Fig. 2: Mapa do Estado de São Paulo, 1908.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A dinâmica desse processo tinha início com o desenvolvimento da lavoura do café, que era seguido pela penetração da ferrovia, a entrada dos colonos e o desenvolvimento do comércio. Como resultado, as cidades cresceram vertiginosamente com uma população que aumentava na ordem de 40% em média ao ano. Em contraponto ao que ocorreu no Vale do Paraíba, que se ressentiu pelos novos tempos, no Oeste Paulista o desbravamento do território Leste-Oeste se efetivou a partir da consolidação de um sistema de valorização da propriedade e utilização do conhecimento da produção. As diferenças no processo produtivo presentes no Vale do Paraíba e o Oeste Paulista, encontram em São Paulo a presença de uma elite propensa a se sintonizar com as mudanças no sistema capitalista mundial que se expandia.

O século XX marca novas potencialidades entre as cidades e seus portos, pautadas em empreendimentos urbanos que vão construindo o espaço da cidade industrial mudando o perfil da economia nacional, antes ancorada na produção agrário-exportadora. O Sudeste apresentava-se como o local de expansão da industrialização, mudando o perfil das cidades e seus portos. Nesse contexto, a cidade de Santos passou a sofrer grandes alterações, com obras do porto, aliadas ao saneamento da cidade numa concepção de reforma urbana que organizaram o espaço portuário e promoveram a modernização da cidade numa associação funcional e espacial direta entre cidade e porto.

Na evolução desse processo de expansão da economia cafeeira, destaca-se a lógica do seu funcionamento e os seus fluxos decorrentes. São Paulo era o polo irradiador de todas as ferrovias, por onde passava todo o fluxo de mercadorias para serem comercializadas. Campinas destacava-se pela centralização da produção agrícola cafeeira. De lá irradiavam as demais ferrovias que alcançavam outras regiões produtoras. E Santos era a porta de entrada e saída deste sistema.

Desta maneira, o poder público estadual passou a interferir, de fato, na política urbana, reformulando o aparato do governo para realizar as obras necessárias nas cidades. Se o apoio governamental era explicitamente utilizado nas ferrovias durante o Império e primeiros anos da República, o desenvolvimento urbano foi a meta do governo paulista durante a consolidação do regime republicano.

A estruturação regional do estado de São Paulo decorre fortemente da formação de um eixo de transporte e suas derivações que acompanham a expansão cafeeira e o estabelecimento de uma rede básica de cidades.

Foi a partir de 1892, após a instituição da República, que as reformas institucionais do governo central começaram efetivamente a pautar as ações do governo estadual em direção das intervenções urbanas. O saneamento das cidades se tornou prioridade para o combate das epidemias e tornou-se palco adequado para o fluxo de investimentos. É importante mais uma vez salientar, que as intervenções urbanas foram implementadas a partir de esforços conjuntos entre poder público e iniciativa privada, ligados naquele momento pelo grande capital cafeeiro.

É neste contexto que as cidades paulistas passaram a ter cada vez mais importância de caráter administrativo dos negócios da produção cafeeira, principalmente São Paulo, Santos e Campinas. Nelas, conforme demonstrou Bernardini, se desenvolveram as atividades urbanas, atreladas a acumulação de capital em função da expansão da economia exportadora de café. Os negócios urbanos, como comércio importador e exportador, o comissionamento, os transportes, as obras e loteamentos, se consolidaram no repertório de investimentos da elite paulista.

Por estes motivos estas cidades foram num primeiro momento priorizadas pela política do governo estadual que posteriormente foi incorporando outras localidades do interior. Uma característica dos melhoramentos levados a cabo na cidade de São Paulo foi a implantação maciça de obras de infraestrutura para a urbanização de áreas já consolidadas. No caso de Santos, por ser palco de disputas políticas, isso se deu de maneira inversa, e desta forma, a cidade moderna e salubre que se pretendia construir foi pensada e debatida antes da implantação da sua infraestrutura, permitindo a criação de uma forma urbana essencialmente planejada, de grande contribuição para o pensamento urbanístico brasileiro.

4 | A CIDADE DE SANTOS E O PLANO DE SATURNINO DE BRITO

O planejamento territorial paulista demonstrou intenso esforço na associação de

métodos científicos de apropriação do espaço. Para que o capital disponível pudesse atuar, era necessário conhecer bem o território. O papel desempenhado pela Comissão Geográfica e Geológica e da inspetoria de Terras, Colonização e Imigração demonstrou como o governo estadual exerceu este papel e se organizou diante das demandas que estavam sendo colocadas no plano estadual. Através desse encaminhamento é possível entender melhor o papel da cidade de Santos e o impulso que tomou a partir de 1867, com a abertura ao tráfego da estrada de ferro São Paulo Railway. É possível fazer duas leituras das intervenções nas cidades. Uma pela ótica do poder estadual, pautada pela reestruturação socioeconômica, das mudanças de mão-de-obra e do caráter da produção, e outra mais ligada a política local, por pessoas ligadas ao republicanismo. A partir da primeira leitura, reafirma-se a importância da cidade de Santos como porta de entrada e saída da economia cafeeira e a década de 1870 representa um marco nas transformações dessa cidade. Houve a intensificação do movimento migratório que chegava pelo porto de Santos com a criação da Inspeção de Terras, Colonização e Imigração em 1877. O destino da grande maioria dos imigrantes eram as fazendas e colônias do interior paulista, apesar de que muitos ficavam pela cidade, aumentando seu contingente populacional. Santos exportava café e recebia imigrantes, e seu porto passou a ter destaque no cenário paulista (BERNARDINI, 2006).

Desta forma, a cidade de Santos já fazia parte da preocupação do governo, paralelamente aos esforços que estavam concentrados na capital do Estado. Santos era uma extensão da capital São Paulo e, tal como esta, era um local prioritário para o estabelecimento das reformas urbanas pretendidas.

O Plano de Saneamento de Santos, elaborado pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito, é ao mesmo tempo a obra de maior significado para a engenharia sanitária e de enorme contribuição para o pensamento urbanístico brasileiro.

Santos, na virada do século XIX, enfrentava ao mesmo tempo problemas de epidemias, de saúde pública e a pressão exercida pelo crescimento urbano impulsionado pelo principal porto brasileiro exportador de café.

Saturnino de Brito atuou em dois momentos. No primeiro, respondendo as questões sanitárias, de inundação e de drenagem das áreas pantanosas entre a cidade histórica e a baía. Para tanto, sua equipe adotou o sistema separador completo ou absoluto, já indicado por Estevan Fuertes em seu plano de 1895. Nesse sistema os esgotos sanitários e as águas pluviais são transportados em redes próprias, não conectadas entre si. Com essa escolha foi possível conceber canais de drenagem abertos, em oposição às soluções adotadas nas cidades europeias, e a eles associar parques lineares com funções estéticas, ambientais e de recreação.

No segundo momento, dedicou-se ao projeto urbanístico elaborado em 1910 (Figura 3). Evidencia-se nesta proposta, a ressonância do ideário de Camillo Sitte, com o respeito às características topográficas, trama e traçados. Nos terrenos de elevada declividade, situados a oeste da cidade, ao invés de sua ocupação, como em 1896 propôs o plano da Câmara Municipal, a nova solução era a implantação de parques e

uma via de contorno. Como a maior parte da área de expansão situava-se em terrenos planos, foi proposta uma trama urbana regular sem, entretanto, cair na rigidez de uma malha uniforme e contínua. O traçado era justificado pela facilidade que oferece à implantação das redes de água e esgotamento sanitário e pluvial. Entretanto, o traçado regular domina apenas as áreas não ocupadas, respeitando, em diferentes partes do plano, os traçados preexistentes.



Fig. 3: Planta e projetos de Santos. Saturnino de Brito, 1910.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil mudou das lentas transformações ocorridas entre os séculos XVI ao XVIII, para a transição do século XIX ao XX, quando passou por profundas e significativas mudanças sociopolíticas, econômicas e institucionais. Com a proclamação da República princípios positivistas exerceram uma forte influência sobre as elites brasileiras. Estados e municípios, passaram a desempenhar novos papéis na construção e na reconstrução das cidades. Estabelecia-se um novo sistema de relações de poder. Na cidade de Santos, isto não foi diferente. A estrutura do poder deixou sua expressão espacial e na urbanização encontra-se uma síntese destes processos. Esse também é o período em que a engenharia e o incipiente urbanismo brasileiro contribuem para o debate e construção do futuro nacional. A cidade de Santos retrata bem este fenômeno. Saturnino de Brito, engenheiro e urbanista, desempenha um papel de destaque neste

contexto por sua capacidade de reflexão, inovação e pesquisa. A profundidade como Saturnino de Brito tratou temas como: crescimento, integração, evolução, preservação e respeito foram algumas de suas contribuições, que ainda permanecem atuais.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Wilma Therezinha de. (1989). **O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870 – 1930**. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP.

ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros de. (2006). **Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do oitocentos**. São Paulo: Hucitec/Fapesp.

ARAÚJO FILHO José Ribeiro de. (1969). **Santos, o pôrto do café**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE/ Instituto Brasileiro de Geografia.

BERNARDINI, Sidney Piochi. (2006). **Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos – de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)**. São Carlos: RiMa, FAPESP.

CARLO, Ricardo Felipe di. (2011). **Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775 – 1836**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/USP.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. (1996). **Uma cidade na transição. Santos: 1870 - 1913**. São Paulo: Hucitec.

PERISSINOTTO, Renato Monseff. (1994). **Classes dominantes e hegemonia na República Velha**. São Paulo: UNICAMP.

SAES, Décio. (1985). **A formação do estado burguês no Brasil (1888-1981)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

SAES, Flavio A. M. de. (1986). **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira**. São Paulo: Hucitec.

SZMERECSÁNYI, Maria Irene. (1984). Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista (1800-1930). **Sinopses**, São Paulo: FAU USP, n. 5.

YUNOVSKI, Oscar. **La estructura interna de La ciudad – el caso latinoamericano**. Buenos Aires: SIAP, 1971.

SOBRE A ORGANIZADORA

Thaislayne Nunes de Oliveira: Possui graduação em Serviço Social pela Universidade Federal Fluminense (2013), com especialização na modalidade Residência Multiprofissional em Saúde Pública pelo Hospital Universitário Antônio Pedro (2015). Em 2017 se tornou Mestre em Política Social pelo Programa de Estudos Pós-Graduados em Política Social da Universidade Federal Fluminense. E inicia Doutorado no mesmo programa e universidade em 2018, pesquisadora e bolsista vinculada a Coordenação de Aperfeiçoamento da Pesquisa de Pessoal de Nível Superior (CAPES), na área de concentração Avaliação de Políticas Sociais e linha de pesquisa Avaliação de Políticas de Seguridade Social. Atualmente tem se dedicado a pesquisa com mulheres com câncer de mama, buscando identificar a trajetória do cuidado em saúde e aspectos que podem influir no acesso ao diagnóstico, tratamento e recuperação da doença. Possui experiência profissional na Previdência Social e na Assistência Social, e atualmente é Assistente Social na área da Saúde vinculada ao Núcleo de Apoio à Saúde da Família, no município do Rio de Janeiro. Atua ainda como palestrante em diversas atividades realizadas pela própria Prefeitura e também pela Universidade Estácio de Sá. A autora possui experiência nas áreas: direitos sociais, políticas públicas, seguridade social, envelhecimento, violência, rede socioassistencial, entre outros.

ÍNDICE REMISSIVO

C

Campo 7, 8, 9, 10, 11, 21, 36, 37, 38, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 59, 61, 62, 63
Camponeses 6, 36, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 78
Capital 7, 9, 16, 17, 30, 33, 39, 41, 44, 45, 49, 50, 52, 83, 84, 89, 90, 91, 93, 94, 108, 109
Capitalismo 2, 39, 48, 52, 79, 82, 85, 90
Capitalista 38, 47, 48, 49, 52, 54, 79, 92, 107
Cidades 2, 12, 15, 17, 19, 27, 30, 39, 73, 78, 79, 80, 81, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 102, 107
Conflito 16, 23, 28, 31, 33, 34, 35, 46, 49
Consumo 6, 42, 47, 72, 73, 74, 76, 79, 82, 83, 84, 98, 107

D

Desenvolvimento 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 15, 19, 29, 39, 41, 48, 50, 52, 57, 58, 59, 60, 63, 67, 69, 73, 74, 76, 77, 80, 86, 88, 89, 92, 93, 98, 101, 102, 107, 108
Desigual 39
Desigualdade 83, 84
Dialética 36, 37, 46, 73
Dialético 41, 48

E

Econômico 4, 16, 18, 19, 20, 21, 33, 50, 60, 73, 75, 82, 88, 89, 90, 106, 107
Educação 7, 11, 16, 36, 37, 38, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 63, 70, 71, 81, 84
Energia 1, 3, 6, 9, 10
Eólica 3, 9, 10
Eólicos 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10
Espaço 2, 4, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 29, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 54, 55, 56, 61, 63, 64, 72, 73, 76, 78, 79, 82, 83, 86, 87, 89, 92, 94, 96, 97, 104, 106, 108, 110
Estado 2, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 31, 34, 49, 50, 51, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 65, 66, 69, 71, 72, 73, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 105, 106, 107, 109

F

Família 2, 6, 10, 22, 47, 48, 59, 60, 63, 89, 110
Familiar 47, 48, 57, 59
Famíliares 6, 51, 59, 62
Fronteiras 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 26, 40, 55, 61, 102
Futuro 6, 87, 95

G

Geografia política 56, 57, 58, 60, 61, 63, 64, 69, 70
Geográfico 1, 9, 16, 19, 22, 44, 46, 61, 64
Geopolítica 13, 18, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 34, 71

Global 1, 9, 10, 31, 36, 37, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 73

Globalização 8, 9, 16, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 47, 55, 64, 71, 74

I

Idosos 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71

Imobiliária 97, 98, 105, 107

Indígenas 38, 44, 45, 50, 51, 52, 87

Industrialização 72, 73, 78, 92

L

Local 1, 9, 10, 12, 33, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 52, 57, 58, 59, 87, 92, 94, 102, 107

M

Memória 56, 58, 61, 62, 63, 64, 70, 71

Mercado 19, 20, 21, 29, 30, 33, 76, 77, 78, 84, 89, 97, 99, 100, 102, 105, 106, 107, 108

Mercadoria 12, 16, 19, 21, 48, 74, 75, 76, 82

Metrópole 89

Movimentos 3, 16, 19, 27, 30, 31, 36, 37, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 109

N

Nacionais 12, 13, 18, 36, 37, 41, 59, 63, 71

Nacional 10, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 22, 28, 49, 53, 57, 61, 70, 71, 72, 78, 82, 92, 95, 99, 106

Natureza 3, 15, 23, 39, 43, 46, 49, 50, 54, 60, 63, 64, 75, 90, 106

P

Paisagem 1, 2, 3, 4, 5, 8, 10, 11, 14, 51, 109

Pobreza 1, 2, 7, 30, 73

Política 2, 6, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 24, 25, 31, 43, 46, 49, 50, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 84, 86, 87, 88, 89, 93, 94, 100, 110

Progresso 1, 2, 3, 6, 96

Q

Quilombolas 38, 44, 45, 50, 51, 52, 55

R

Reestruturação produtiva 97, 98, 106, 109

Regional 1, 2, 24, 25, 48, 87, 93

Relações 12, 13, 15, 16, 19, 21, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 61, 63, 74, 75, 83, 86, 95, 97, 99, 104, 107, 108

S

Seres humanos 38, 47, 64

Ser humano 39, 45, 46, 62, 73, 76, 80

Sociais 3, 6, 10, 16, 19, 23, 30, 31, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 60, 61, 62, 64, 71, 73, 74, 75, 77, 81, 82, 83, 86, 104, 108, 110
Social 1, 2, 3, 10, 16, 23, 29, 30, 31, 39, 41, 43, 44, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 62, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 98, 101, 107, 108, 110
Sociedade 5, 7, 9, 10, 14, 30, 31, 33, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 51, 53, 57, 59, 60, 62, 63, 67, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 86, 90
Socioeconômica 1, 10, 43, 57, 60, 81, 94
Socioespacial 12, 13, 15, 46, 84
Solo 3, 4, 8, 10, 61, 71
Sujeitos 28, 34, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 77

T

Tecnologia 37, 38, 39, 40, 53, 90
Territorial 1, 12, 13, 15, 16, 19, 22, 27, 36, 37, 44, 47, 48, 50, 51, 52, 55, 61, 77, 86, 93, 97, 98, 107
Território 1, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 26, 27, 31, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 61, 71, 78, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 100, 108

U

Urbanização 54, 72, 73, 78, 83, 84, 88, 93, 95, 97
Urbano 16, 48, 72, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 102, 108

V

Valor 6, 13, 21, 33, 74, 75, 76, 102, 103
Violência 34, 51, 72, 73, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 110

