

ESTUDO DE CASO SOBRE GENTRIFICAÇÃO E TURISMO EM SANTOS (SP), BRASIL

A CASE STUDY ON GENTRIFICATION AND TOURISM IN SANTOS (SP), BRAZIL

Elaine Marques; Josefa Souza da Silva

Trabalho de Conclusão de Curso (artigo) apresentado como requisito parcial para conclusão do Curso Superior de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo, Campus Cubatão. Orientador: Prof. Dr. Aristides Faria Lopes dos Santos.

Resumo: Esta pesquisa investiga a relação entre turismo e gentrificação no município de Santos, localizado no litoral do estado de São Paulo, região Sudeste do Brasil. O estudo concentra-se na análise dos efeitos socioespaciais decorrentes da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), sistema de transporte urbano promovido como alternativa de mobilidade sustentável e acessível. Apesar de suas contribuições à infraestrutura e à fluidez dos deslocamentos, observam-se contradições significativas no que tange à dinâmica social e ao reordenamento territorial nas áreas adjacentes ao trajeto percorrido pelo modal. O objetivo geral da pesquisa é descrever como o fenômeno da gentrificação tem se manifestado na região central histórica da cidade a partir da implantação do VLT, com foco nas implicações urbanas, culturais e econômicas associadas à revalorização do espaço urbano. Trata-se de um estudo de caso, de natureza descritiva e abordagem qualitativa, fundamentado em levantamento bibliográfico e documental como técnicas de coleta de dados. Entre as problemáticas identificadas associadas à gentrificação, destacam-se: modificações no sistema viário, alterações nos usos da infraestrutura local, desapropriações de imóveis particulares, elevação dos preços dos imóveis no entorno e abandono de estabelecimentos comerciais tradicionais. Tais evidências apontam para a necessidade de uma abordagem crítica e participativa no planejamento urbano, de modo a equilibrar os benefícios da mobilidade sustentável com a preservação da diversidade social e cultural do território.

Palavras-chave: Turismo; Mobilidade, Gentrificação.

Abstract: This research investigates the relationship between tourism and gentrification in the municipality of Santos, located on the coast of the state of São Paulo, in the Southeast region of Brazil. The study focuses on analyzing the socio-spatial effects resulting from the implementation of the Light Rail Vehicle (VLT), an urban transportation system promoted as a sustainable and accessible mobility alternative. Despite its contributions to infrastructure and the improvement of urban mobility, significant contradictions are observed regarding the social dynamics and territorial reorganization of the areas adjacent to the route covered by the system. The general objective of the research is to describe how the phenomenon of gentrification has manifested in the historic central area of the city following the implementation of the VLT, with a focus on the urban, cultural, and economic implications associated with the revaluation of urban space. This is a case study of a descriptive nature and qualitative approach, based on bibliographic and documental research as data collection techniques. Among the identified issues related to gentrification are changes to the road system, alterations in the use of local infrastructure, expropriations of private properties, rising real estate prices in the surrounding areas, and the abandonment of traditional commercial establishments. These findings highlight the need for a critical and participatory approach to urban planning, aiming to balance the benefits of sustainable mobility with the preservation of the social and cultural diversity of the territory.

Keywords: Tourism; Mobility; Gentrification.

INTRODUÇÃO

A gentrificação impulsionada pelo turismo constitui, na contemporaneidade, um tema de crescente relevância no campo dos estudos urbanos e territoriais, especialmente em cidades com potencial turístico latente. Tais localidades enfrentam transformações expressivas em seus espaços urbanos, caracterizadas pela reconfiguração do uso de equipamentos públicos e imóveis privados de modo distinto ao originalmente planejado, resultando em impactos econômicos, sociais e culturais significativos.

O aprofundamento teórico e empírico sobre esse fenômeno revela-se essencial para a formulação de estratégias de mitigação dos efeitos adversos da especulação imobiliária em áreas de interesse turístico.

Este trabalho tem como foco a análise do processo de implantação e expansão do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) e, em especial, na cidade de Santos, São Paulo, Brasil, e sua influência na gentrificação no entorno do trajeto, com ênfase no centro histórico da cidade. Para tanto, considera-se imprescindível a definição conceitual dos termos turismo, mobilidade e gentrificação, os quais estruturam a seção de referencial teórico da pesquisa.

Como o fenômeno da gentrificação tem se manifestado na região central histórica de Santos (SP), a partir da implantação do VLT? Para responder ao problema de pesquisa, o presente estudo de caso buscou descrever o processo de gentrificação no contexto do território mencionado.

A pesquisa remete aos esforços locais de revitalização do Centro de Santos, que são materializados por meio do “Programa de Revitalização e Desenvolvimento da região central histórica de Santos Alegria Centro”, do início dos anos 2000 (SANTOS, 2003; 2019)¹. Mais precisamente, os objetivos específicos são: identificar problemáticas associadas à gentrificação e a proposição de medidas para mitigação de seus efeitos.

Conceitualmente, a presente investigação guarda relação com Santos (2002), que, em contextos temporais distintos, abordam os efeitos da infraestrutura urbana sobre a dinâmica turística e socioespacial da cidade de Santos. Embora separados por mais de duas décadas, ambos os estudos convergem na compreensão de que o espaço urbano é continuamente transformado por intervenções estruturais que repercutem direta e indiretamente no perfil dos visitantes, na organização do território e nas condições de vida da população local.

¹ Atualmente, o “Programa de Revitalização e Desenvolvimento Urbano da Macrozona Centro - Alegria Centro”, instituído por meio da Lei Complementar n° 1.085, de 30 de dezembro de 2019, dispõe sobre elementos que compõem a paisagem urbana no local, fixa normas, padrões e incentivos fiscais no município de Santos;

O trabalho de 2002 enfatiza o saneamento básico como vetor de requalificação da imagem da cidade, associando-o à valorização ambiental e ao aumento da atratividade turística. Já o presente estudo de 2025 foca nas contradições advindas da reestruturação urbana contemporânea, especialmente no contexto da implantação do VLT, identificando processos de gentrificação e deslocamento social como consequências da “revitalização” promovida pelo poder público.

A relação entre os dois estudos revela a evolução das prioridades e dos impactos das políticas urbanas tanto em Santos quanto na região turística “Costa da Mata Atlântica” (SETUR-SP, 2022): de um esforço inicial para combater a degradação ambiental e resgatar a atratividade do destino, para um momento posterior em que se evidenciam os efeitos excludentes de intervenções urbanas orientadas ao mercado. Juntos, os textos contribuem para um olhar crítico e histórico sobre a gestão urbana e o papel do turismo na reconfiguração do espaço social santista.

Apresenta-se, a seguir, a descrição dos procedimentos metodológicos adotados na pesquisa, detalhando as abordagens, técnicas de coleta e critérios de análise utilizados para a investigação dos efeitos socioespaciais em curso no município.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho configura-se como um estudo de caso único (YIN, 2015) que adota como área de abrangência a RMBS e, em especial, a região central histórica do município de Santos, no estado de São Paulo, região Sudeste do Brasil.

O objeto de pesquisa escolhido, mais especificamente, foi o processo de gentrificação no contexto do território citado. Ainda que os resultados deste estudo não permitam sua generalização, entende-se que são tema e caso relevantes no contexto brasileiro. Assim, os achados da pesquisa poderão ser referência para novas investigações no campo do Turismo (SILVA, 2014; YIN, 2015).

A investigação é classificada como descritiva, pois é feita descrição de relacionamentos existentes na realidade do fenômeno estudado (CRESWELL, 2010). Trata-se de pesquisa “básica” ou “pura”, que é “motivada basicamente pela curiosidade intelectual do pesquisador e situada, sobretudo no nível da especulação e descoberta da verdade, intuindo novos conhecimentos” (SILVA, 2014, p. 18)..

A respeito da coleta de dados, inicialmente, foi feita pesquisa bibliográfica assistemática, de modo a se elaborar o referencial teórico sobre o tema central da investigação. Nunes *et al.* (2025) e Nomura (2025) foram as obras elementares para a fundamentação teórica deste trabalho, pois são publicações relevantes, recentes e guardam convergências com os conceitos-chave adotados aqui.

Conforme sintetizado no quadro 1, adicionalmente, foi realizada pesquisa documental, cujo objetivo foi caracterizar a área de abrangência, objeto de pesquisa e inventariar políticas públicas sobre cultura vigentes em Santos. A abordagem do tratamento dos dados coletados foi qualitativa (MARTINS; THEÓPHILO, 2007; UNESP, 2015).

Quadro 1 - Percurso metodológico adotado.

Objetivos	Estratégia metodológica	Coleta e Tratamento dos dados
Descrever como o fenômeno da gentrificação tem se manifestado na região central histórica da cidade a partir da implantação do VLT.	Realizou-se levantamento bibliográfico e documental, com foco em publicações científicas e matérias jornalísticas.	Os dados coletados foram tratados ao longo da seção de referencial teórico.
Identificar problemáticas associadas à gentrificação.	Foi realizada pesquisa documental exploratória por meio de portais de notícias locais.	As notícias que relatam conflitos inerentes ao VLT foram catalogadas em quadro-síntese.
Propor de medidas para mitigação de seus efeitos.	Foi feito levantamento de dados sobre políticas públicas junto ao Poder Legislativo local.	As políticas públicas identificadas foram catalogadas em quadro-síntese.

Fonte: elaborado pelos autores.

Conforme descrito, verifica-se que, nos termos da Resolução CNS n° 510, de 07 de abril de 2016 (Art. 1°), os procedimentos metodológicos preconizados dispensaram seu registro e avaliação pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEP) do IFSP.

Este trabalho de conclusão de curso teve parte de sua redação revisada com o auxílio da ferramenta ChatGPT (OpenAI), empregada exclusivamente para correções gramaticais, de modo que todas as edições foram cuidadosamente revistas pelos autores. Além disso, o texto foi submetido à ferramenta Turnitin para verificação de originalidade e conformidade ética (SANTOS *et al.*, 2024).

REFERENCIAL TEÓRICO

A seleção das obras de Nunes *et al.* (2025) e Nomura (2025) para compor o referencial teórico deste estudo justifica-se pela relevância e atualidade com que abordam os conceitos de inovação, sustentabilidade e resiliência no contexto urbano, elementos diretamente conectados ao tema central da presente investigação.

O artigo de Nunes *et al.* oferece uma base conceitual sólida sobre cidades inteligentes, destacando como as tecnologias emergentes podem impulsionar soluções sustentáveis em ambientes urbanos complexos, tal como é observado na RMBS.

Já na dissertação de Nomura, o autor enfatiza a importância da gestão estratégica de infraestrutura verde, com foco em cidades saudáveis e sustentáveis, tema que dialoga com a necessidade de repensar espaços públicos e sua integração ao planejamento urbano e à promoção da qualidade de vida.

Ambas as produções ampliam o escopo analítico deste trabalho ao promover a reflexão em torno da resiliência criativa diante dos desafios socioambientais e tecnológicos contemporâneos.

Reflexões sobre resiliência urbana

O processo de transformação dos espaços urbanos contemporâneos tem sido marcado pela intensificação da urbanização, pela incorporação de tecnologias emergentes e por novos arranjos socioterritoriais que, embora apontem para avanços na mobilidade, sustentabilidade e qualidade de vida, frequentemente ocultam efeitos colaterais como a gentrificação, a homogeneização cultural e a exclusão social.

Santos, nesse contexto, constitui-se em um caso exemplar da reconfiguração urbana promovida por investimentos em infraestrutura, com destaque para a implantação, entre outras obras públicas vultosas, do VLT. A análise desse projeto permite explorar limites e contradições em cidades inteligentes, que são espaços urbanos que incorporam soluções tecnológicas para otimizar serviços públicos, promover a eficiência energética, melhorar o transporte e ampliar a governança urbana por meio da análise de dados e da automação de processos (NUNES *et al.*, 2025).

Entretanto, os autores destacam que a aplicação dessas tecnologias em contextos marcados por profundas desigualdades socioespaciais pode reforçar dinâmicas excludentes. Isto é, em vez de promover inclusão e justiça territorial, a inovação digital pode, paradoxalmente, ampliar o fosso entre áreas valorizadas e territórios periféricos, agravando o fenômeno da gentrificação (NUNES *et al.*, 2025).

O processo de gentrificação é, em geral, marcado pela revalorização urbana que ocorre a partir da introdução de melhorias na infraestrutura e na oferta de serviços, que elevam o custo de vida e tornam o território inacessível às populações de menor renda, forçando seu deslocamento para áreas menos valorizadas. No caso de Santos, a expansão do VLT concentrou-se em eixos estratégicos do centro histórico e da zona intermediária da cidade, regiões com histórico de ocupação popular e comércio tradicional (EMTU, 2025).

A promessa de mobilidade sustentável e revitalização urbana veio acompanhada da valorização imobiliária, da elevação dos aluguéis e da substituição gradual dos moradores e atividades comerciais originais, caracterizando um processo clássico de gentrificação urbana. Ainda conforme Nunes *et al.* (2025), há evidência de que, embora essas

intervenções tenham sido concebidas como uma solução de transporte limpa, silenciosa e moderna, sua implantação ocorreu em áreas de alta densidade populacional e de interesse do mercado imobiliário, resultando em impactos socioeconômicos significativos.

Nesses casos, por exemplo, verifica-se que moradores de baixa renda enfrentam aumento de custos habitacionais e deslocamento involuntário, e o comércio local foi gradativamente substituído por empreendimentos voltados a públicos com maior poder aquisitivo. A mobilidade, portanto, deixa de ser um direito universal e passa a se configurar como um privilégio vinculado à capacidade de permanência nas zonas centrais, agora revalorizadas.

Quando o desenvolvimento tecnológico não é acompanhado de políticas públicas inclusivas, de mecanismos de controle social e de regulamentação fundiária, corre-se o risco de naturalizar a exclusão em nome do progresso. A transformação do território, então, não se restringe ao espaço físico - ela implica também na perda de identidade, no rompimento de laços comunitários e na descaracterização de paisagens culturais (MARCHESINI, 2022; NUNES *et al.*, 2025).

Como alternativa a essa lógica, a literatura contemporânea sobre urbanismo sustentável tem enfatizado a importância da infraestrutura verde, entendida como um modelo de planejamento urbano que integra soluções baseadas na natureza — como parques, drenagens naturais, arborização e pavimentos permeáveis — ao desenvolvimento das cidades (NOMURA, 2025).

O autor propõe que é possível estabelecer modelos adaptativos e inteligentes para o mapeamento de áreas prioritárias para a implantação de infraestrutura verde, promovendo maior equidade ambiental e territorial. Essa abordagem, ao considerar variáveis subjetivas como densidade populacional, qualidade ambiental e vulnerabilidade social, representa um avanço em relação às soluções rígidas da chamada infraestrutura cinza, predominante nos modelos de modernização urbana (NOMURA, 2025).

No caso de Santos, a incorporação de princípios da infraestrutura verde poderia ampliar os benefícios do VLT ao integrar mobilidade, meio ambiente e coesão social. Parques lineares ao longo do traçado do VLT, políticas habitacionais nas zonas impactadas, incentivos ao comércio tradicional e preservação do patrimônio edificado são exemplos de medidas que poderiam ter mitigado os efeitos gentrificadores do projeto.

A articulação entre as contribuições teóricas de Nunes *et al.* (2025) e Nomura (2025) fornece uma base sólida para repensar o desenvolvimento urbano à luz da complexidade contemporânea. O conceito de cidades inteligentes deve ser ressignificado, não apenas como um conjunto de ferramentas tecnológicas, mas como um modelo de gestão territorial que promova inclusão, sustentabilidade e diversidade. Isso exige que os instrumentos de planejamento, as tecnologias aplicadas e os investimentos em infraestrutura estejam

alinhados com um projeto de cidade que reconheça e valorize as múltiplas formas de habitar o espaço urbano.

O caso de Santos revela que a reestruturação urbana orientada à atratividade turística e à mobilidade moderna pode aprofundar desigualdades históricas se não for acompanhada por um arcabouço normativo e político capaz de conter os efeitos adversos do mercado.

A convergência entre Santos (2002), que destacava o saneamento básico como diferencial mercadológico do turismo, e os desafios atuais relacionados à gentrificação provocada pelo VLT, aponta para a necessidade de atualizar as premissas do planejamento turístico e urbano, incorporando a crítica social, a responsabilidade ambiental, o compromisso com a equidade territorial e políticas públicas equitativas (SANTOS, 2003, 2019).

Em síntese, o breve referencial teórico adotado neste estudo evidencia que a implantação de infraestruturas urbanas, ainda que embasadas em premissas de sustentabilidade e eficiência, deve ser analisada sob a ótica da justiça socioespacial. A cidade de Santos, por sua trajetória histórica e potencial turístico, configura um campo privilegiado para a análise das interações entre mobilidade, infraestrutura, identidade local e processos de exclusão.

Compreende-se que a relação entre infraestrutura urbana, turismo e gentrificação exige análise crítica e contextualizada, especialmente em cidades historicamente marcadas por desigualdades socioespaciais, como Santos.

Com base nesse referencial, a próxima seção apresenta e discute os resultados obtidos a partir da análise documental e jornalística, identificando problemáticas associadas à implantação do VLT e propondo estratégias para mitigação de seus efeitos no território analisado.

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Estudo de caso: caracterização do município de Santos

Localizado no litoral do estado de São Paulo, o município de Santos é um dos mais antigos do Brasil, fundado oficialmente em 1546 por Brás Cubas. Com uma população estimada em aproximadamente 430 mil habitantes (IBGE, 2025), Santos integra a RMBS e destaca-se por seu papel histórico, econômico e cultural no cenário nacional. O município abriga o maior porto da América Latina, que exerce forte influência sobre sua dinâmica urbana, gerando empregos e movimentando setores logísticos, industriais e de serviços.

Do ponto de vista histórico, Santos foi protagonista em diversos momentos da história brasileira. Durante o período colonial e imperial, a cidade teve grande importância no escoamento de produtos agrícolas, especialmente o café, cuja exportação alavancou o crescimento econômico da região nos séculos XIX e XX. Além disso, Santos foi pioneira na implantação de sistemas de saneamento básico, contando com a atuação do sanitarista Oswaldo Cruz e do engenheiro Saturnino de Brito no combate às epidemias urbanas (IBGE, 2025).

A cidade consolidou-se como estância balneária e referência para o lazer à beira-mar no em São Paulo ao longo do século XX, quando passou a atrair visitantes da capital e interior do estado. Com o passar das décadas, o turismo em Santos passou por reconfigurações, acompanhando transformações sociais, econômicas e tecnológicas (SANTOS, 2002).

Na atualidade, a oferta turística local é diversificada e integra segmentos como o Turismo de Sol e Praia e o Turismo de Negócios e Eventos (BRASIL, 2008). Mais recentemente, observa-se políticas públicas voltadas à requalificação urbana e à mobilidade, de modo que o projeto VLT da Baixada Santista é destaque.

Santos enfrenta o desafio de equilibrar crescimento urbano, valorização turística e preservação do patrimônio histórico e social. Assim, se mostra relevante discutir uma agenda de desenvolvimento turístico que seja efetivamente sustentável e que envolva diferentes atores e comunidades em seu processo de formulação.

Implantação do VLT na RMBS

“Veículo Leve sobre Trilhos da Baixada Santista” é um projeto de mobilidade urbana desenvolvido pelo Governo do Estado de São Paulo, sob responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), com o objetivo de requalificar e modernizar o sistema de transporte coletivo entre os municípios de São Vicente e Santos. Inserido em uma lógica de integração metropolitana, o VLT se apresenta como alternativa sustentável, silenciosa e de baixo impacto ambiental, promovendo maior fluidez no deslocamento urbano, conforto aos usuários e redução da emissão de poluentes (EMTU, 2025).

A primeira fase do projeto foi inaugurada em 2016 e compreende 11,5 km de extensão, com 15 estações entre o Terminal Barreiros, em São Vicente, e o Terminal Porto, em Santos. O sistema opera com trens modernos, climatizados e acessíveis, integrando-se aos terminais urbanos e aos modais alimentadores. A operação plena é realizada pela BR Mobilidade, concessionária responsável pela administração, manutenção e operação do serviço.

A segunda fase do VLT encontra-se em expansão e prevê a implantação de mais 8 km de trilhos, conectando o Terminal Porto à região da Valongo, no centro de Santos. Este trecho visa requalificar áreas degradadas e promover maior conectividade entre zonas residenciais, comerciais e de interesse histórico-cultural. O projeto também contempla intervenções viárias, paisagísticas e de acessibilidade urbana.

O VLT da Baixada Santista insere-se em uma estratégia mais ampla de mobilidade integrada, sendo o primeiro sistema deste tipo a operar em regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, com potencial para transformar a relação da população com o espaço urbano (EMTU, 2025).

Com base nas evidências documentadas em fontes jornalísticas recentes, foi possível identificar um conjunto de problemáticas associadas à implantação do VLT em Santos, tais como modificações no sistema viário, alterações nos usos da infraestrutura local, desapropriações, valorização imobiliária e abandono de comércios tradicionais. A partir dessas ocorrências, propõem-se estratégias de mitigação orientadas por princípios de planejamento urbano participativo e sustentável (quadro 2).

Quadro 2 - Principais problemáticas associadas à implantação do VLT identificadas.

Problemática	Evidência	Estratégia de mitigação
Modificações no sistema viário (figura 1)	PMS. PREFEITURA MUNICIPAL (SANTOS). Obras do VLT prosseguem no Centro de Santos e trânsito terá alterações para novos serviços. (2024). Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/obras-do-vlt-prosseguem-no-centro-de-santos-e-transito-tera-alt-eracoes-para-novos-servi-cos . Acesso em: 03 jun. 2025.	Estratégia: Implementar um plano de gestão participativo. Ações: Criação de fóruns comunitários, consultas públicas e oficinas colaborativas, visando envolver moradores, comerciantes e usuários no planejamento de rotas alternativas e na adaptação de infraestrutura viária durante as obras. Justificativa: Essas medidas podem contribuir para mitigar os impactos negativos temporários no fluxo urbano e reforçar o vínculo comunitário com o processo de transformação urbana.
Alterações nos usos da infraestrutura local (figura 2)	A TRIBUNA. Santos pode ter mudanças em linhas de ônibus com a segunda fase do VLT; alterações são estudadas. (2025). Disponível em: https://www.atribuna.com.br/cidades/santos/santos-pode-ter-mudancas-em-linhas-de-onibus-com-a-seg-unda-fase-do-vlt-alterac-e-s-s-o-estudadas-1.462859 . Acesso em: 03 jun. 2025.	Estratégia: Desenvolver plano de integração modal participativo, envolvendo associações de moradores, conselhos municipais e representantes do transporte coletivo. Ações: Avaliar os impactos das mudanças nas linhas de ônibus, reorganizar os fluxos (inter)modais e priorizar a manutenção do acesso aos serviços essenciais, como saúde, educação e comércio local. Justificativa: Essa abordagem favorece uma transição planejada e mais justa, alinhada à lógica regenerativa de cuidado com os territórios e com os modos de vida locais.

Desapropriações de imóveis particulares	G1 SANTOS E REGIÃO. Imóveis passam por processo de desapropriação para a construção da 2ª fase do VLT, em Santos. (2020). Disponível em: https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2020/03/16/imoveis-passam-por-processo-de-desapropriacao-para-a-construcao-da-2a-fase-do-vlt-em-santos.ghtml . Acesso em: 03 jun. 2025.	Estratégia: Implementar programa de mediação e compensação socioeconômica, com participação ativa dos moradores afetados, especialistas em habitação e defensores públicos, assegurando direito à moradia digna e reparação justa. Ações: Mediar acordos e pagamentos de indenizações compatíveis com o valor de mercado, suporte jurídico gratuito, audiências públicas prévias, garantindo transparência e responsabilidade nas decisões. Justificativa: Proporcionar apoio integral às pessoas, famílias e comunidades afetadas por essas intervenções de grande impacto se mostra essencial e contribui para a compensação, manutenção e preservação da memória afetiva local.
Elevação dos preços dos imóveis no entorno (figura 3)	PMS. PREFEITURA MUNICIPAL (SANTOS). Mercado imobiliário volta a ficar aquecido e Centro de Santos chama a atenção de investidores. (2024). Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/mercado-imobiliario-volta-a-ficar-aquecido-e-centro-de-santos-chama-a-atencao-de-investidores . Acesso em: 03 jun. 2025.	Estratégia: Implementar sistema de controle da valorização fundiária, assegurando a manutenção de moradias populares e negócios cooperativos. Ações: Subsidiar a habitação social e facilitar acesso a incentivos fiscais e creditícios e a formação de cooperativas e outras formas de organização comunitária. Justificativa: Incentivar redes de negócios locais pode ser importante para que o empresariado atue em prol de interesses coletivos por meio de entidades comunitárias.
Abandono de estabelecimentos comerciais tradicionais (figura 4)	DIÁRIO DO LITORAL. Obras do VLT deixam casas e comércios escorados por estacas no Centro de Santos. (2024). Disponível em: https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/obras-do-vlt-deixam-casas-e-comercios-escorados-por-estacas-no-centro/182738/ . Acesso em: 03 jun. 2025.	Estratégia: Criar programas de apoio técnico, jurídico e financeiro para micro empreendimentos locais afetados pelas obras. Ações: Estabelecer linhas de crédito subsidiadas e propor isenção tributária temporária, mediante adesão a programas governamentais. Justificativa: Julga-se importante promover a inserção ativa desses estabelecimentos em circuitos turísticos no sentido de aumentar a demanda por produtos e serviços ao longo do ano, além de diversificar o perfil do público em determinada localidade.

Fonte: elaborado pelas autoras.

Conforme observado no quadro 2, cada problemática às respectivas evidências empíricas e às estratégias sugeridas para minimizar os efeitos adversos da gentrificação no território analisado.

Considerações finais

Como o fenômeno da gentrificação tem se manifestado na região central histórica de Santos, a partir da implantação do VLT? Ao responder ao problema de pesquisa, o presente estudo de caso identificou as seguintes problemáticas associadas à implantação do projeto VLT da Baixada Santista: modificações no sistema viário, alterações nos usos da infraestrutura local, desapropriações de imóveis particulares, elevação dos preços dos imóveis no entorno e abandono de estabelecimentos comerciais tradicionais.

A pesquisa adotou os seguintes objetivos específicos: identificar problemáticas associadas à gentrificação e a proposição de medidas para mitigação de seus efeitos. As referidas problemáticas foram apresentadas no quadro 2, onde foram discutidas à luz de matérias jornalísticas publicadas na imprensa local. Tais publicações são exemplos de temas em debate na cidade de Santos e não esgotam as possibilidades de discussão.

No mesmo quadro foram apresentadas ações estratégicas voltadas à mitigação das problemáticas sociais, econômicas e urbanas levantadas. Da mesma maneira, entende-se que essas ações não são fim em si mesmas, mas potenciais pautas para o debate público.

A presente investigação manteve relação conceitual com o estudo de Santos (2002), ainda que situados em contextos temporais distintos. Ambos os trabalhos abordaram os efeitos da infraestrutura urbana sobre a dinâmica turística e socioespacial da cidade de Santos, destacando-se pela convergência em torno da ideia de que o espaço urbano é continuamente reconfigurado por intervenções estruturais.

Essas transformações repercutiram, direta e indiretamente, tanto no perfil dos usuários (munícipes, visitantes e turistas, por exemplo) quanto na organização territorial e nas condições de vida da população em geral. Apesar da distância de mais de duas décadas entre as produções, observou-se um alinhamento no reconhecimento dos impactos provocados pelas políticas de ordenamento urbano sobre o turismo e a estrutura social local.

Reconhece-se, por fim, que a limitação da análise a fontes jornalísticas configura uma fragilidade metodológica, sendo recomendável, em investigações futuras, a ampliação das vozes sociais envolvidas por meio de entrevistas e observação direta.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm. Acesso em: 16 jun. 2025.
- CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa:** métodos qualitativo, quantitativo e misto. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- EMTU. EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO. **Empreendimentos.** [2025]. Disponível em:

<https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/empreendimentos/empreendimentos/vlt-da-baixada-santista-veiculo-leve-sobre-trilhos.fss>. Acesso em: 03 jun. 2025.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**: Santos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/santos/panorama>. Acesso em: 16 jun. 2025.

MARCHESINI, R. **Estratégias para implantação e fortalecimento do turismo comunitário na Ilha Diana em Santos (SP)**. Dissertação (Mestrado Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia do Mar)- Universidade Federal de São Paulo, Santos (SP), 2022. Disponível em: <https://repositorio.unifesp.br/handle/11600/63762>. Acesso em: 16 jun. 2025.

MARTINS, G. A.; THEÓPHILO, C. R. **Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas**. São Paulo: Atlas, 2007.

NOMURA, L. M. N. **Gestão estratégica da infraestrutura verde urbana**: identificação de áreas prioritárias para o alcance de cidades saudáveis e sustentáveis. 2025. 66 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental)- Faculdade de Engenharia, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2025. <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/1e9c2d4d-effd-4d76-bbc3-241e8ea52dbc/full>

NUNES, P. N.; COSTA, E. B.; RODRÍGUEZ, T. T.; OLIVI, L. R. Cidades Inteligentes: inovações e tecnologias emergentes para sustentabilidade e resiliência urbana. **Revista de Gestão e Secretariado**, v. 16, n. 5, e4960, 2025. <https://doi.org/10.7769/gesec.v16i5.4960>

SANTOS (CIDADE). **Lei Complementar nº 1.085, de 30 de dezembro de 2019**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-complementar/2019/109/1085/lei-complementar-n-1085-2019-cria-o-programa-de-revitalizacao-e-desenvolvimento-urbano-da-macrozona-centro9-alegra-centro-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 16 jun. 2025.

SANTOS (CIDADE). **Lei Complementar nº 470, de 5 de fevereiro de 2003**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-complementar/2003/47/470/lei-complementar-n-470-2003-cria-o-programa-de-revitalizacao-e-desenvolvimento-da-regiao-central-historica-de-santos-alegra-centro?q=Alegria+Centro>. Acesso em: 03 jun. 2025.

SANTOS, A. F. L. **A infraestrutura urbana de Santos (SP) como fator de incremento e diferencial mercadológico no turismo**. Monografia (Bacharelado em Turismo)- Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. <https://doi.org/10.29327/41437919>

SETUR-SP. SECRETARIA DE TURISMO E VIAGENS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Conheça a Região Turística Costa da Mata Atlântica**. [2022]. Disponível em: <https://www.turismo.sp.gov.br/conheca-a-regiao-turistica-costa-da-mata-atlantica>. Acesso em: 16 jun. 2025.

SILVA, A. J. H. **Metodologia de Pesquisa**: conceitos gerais. Guarapuava (PR): Unicentro, 2014.

UNESP. UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SÃO PAULO. **Tipos de Revisão de Literatura**. [2015]. Disponível em: <https://www.fca.unesp.br/Home/Biblioteca/tipos-de-revisao-de-literatura.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2025.

YIN, R. K. **Estudo de Caso**: planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2015.

Apêndice: Registro fotográfico de impactos oriundos das obras do VLT da Baixada Santista.

Figura 1 - Estação Mauá, localizada no Centro da cidade de Santos (SP).



Fonte: Arquivo pessoal das autoras.

Figura 2 - Estação Universidades I, localizada no bairro Vila Mathias, Santos (SP).



Fonte: Arquivo pessoal das autoras.

Figura 3 - Estação Mercado, localizada no bairro Macuco, em Santos (SP).



Fonte: Arquivo pessoal das autoras.

Figura 4 - Obras da Estação Valongo, no Centro de Santos (SP).



Fonte: Arquivo pessoal das autoras.

Documento Digitalizado Público

Trabalho de Conclusão de Curso

Assunto: Trabalho de Conclusão de Curso
Assinado por: Aristides Faria
Tipo do Documento: Documento
Situação: Finalizado
Nível de Acesso: Público
Tipo do Conferência: Documento Digital

Documento assinado eletronicamente por:
■ **Aristides Faria Lopes dos Santos, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO**, em 11/07/2025 15:59:13.

Este documento foi armazenado no SUAP em 11/07/2025. Para comprovar sua integridade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifsp.edu.br/verificar-documento-externo/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 2101544
Código de Autenticação: 63cd00e83b

