

ARTIGO

**QUANDO A CIDADE CONQUISTOU A PRAIA:
O SURGIMENTO DA PRAIA MODERNA EM SANTOS-SP**Luiz Eduardo de Freitas Santos²**RESUMO**

O presente trabalho tem por objetivo analisar as intensas transformações espaciais ocorridas na orla marítima da cidade de Santos, no período que compreende as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX. As transformações urbanas em muitas de nossas mais importantes cidades litorâneas - entre elas, Santos - estão associadas às transformações na forma de ocupação, cada vez mais intensa da orla marítima. Como consequência deste processo, a pequena vila de Santos, surgida às margens do estuário, em razão de sua função portuária, expande-se e passa a ocupar definitivamente suas praias de beira-mar, outrora reservadas a usos menos intensos. A este processo denominaremos: "quando a cidade conquistou a praia".

Palavras-chave: praia, beira-mar, balneário, Santos, modernidade

ABSTRACT

This study aims to analyze the intense spatial transformations that occurred on the coastline of the city of Santos during the last decades of the 19th century and the first decades of the 20th century. Urban transformations in many of our most important coastal cities – including Santos – are associated with increasingly intense changes in the way the coastline is occupied. As a consequence of this process, the small town of Santos, which arose on the banks of the estuary due to its port function, expanded and definitively occupied its beaches. We will call this process: "when the city conquered the beach".

Keywords: beach, seaside, seaside resort, Santos, modernity

¹ Este artigo foi elaborado a partir do capítulo introdutório do Trabalho de Conclusão de Curso, produzido pelo autor em 2005, para obtenção do título de Bacharel em Geografia, junto ao Departamento de Geografia da FFLCH/USP.

² Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo e Professor Coordenador dos cursos de Licenciatura em Geografia e História do Centro Universitário Sumaré. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9180226851593074>

1 INTRODUÇÃO

1.1 Problema de pesquisa: a “invenção” da praia moderna

De acordo com Moraes (2002), podemos estabelecer que as formas de ocupação do espaço geográfico são produtos históricos. O espaço produzido é um resultado da ação humana sobre a superfície terrestre que expressa, a cada momento, as relações sociais que lhe deram origem. As paisagens manifestam a historicidade do desenvolvimento humano, associando objetos fixados ao solo. Tais objetos exprimem a espacialidade de organização sócio-políticas específicas e se articulam sempre numa funcionalidade do presente. (MORAES, 2002, p.15).

Com esta rápida passagem em mente podemos identificar e analisar interessantes marcas, que exprimem distintos processos de ocupação e que se sobrepõem, influenciando diretamente na dinâmica sócio-espacial. Esta dinâmica, quando direcionamos nosso olhar para as regiões à beira-mar, nos revela, atualmente, uma intensa ocupação de extensas faixas de terrenos que hoje são valorizados e cobiçados.

Todavia, a beira-mar nem sempre foi um local valorizado, da maneira como hoje nos acostumamos. Em nosso país, por exemplo, ao longo de todo o período colonial e mesmo durante o Império e início da República, podemos encontrar documentos, relatos, mapas, entre outros, que nos dão indícios de uma zona costeira inóspita e com uma ocupação humana rarefeita, distribuída em pequenas porções e isoladas, ocupando, preferencialmente, baías e estuários, abrigadas do mar aberto, que remonta um passado, apontando para um quase e completo abandono no padrão de ocupação dos terrenos à beira-mar.

1.2 Justificativa: A cidade moderna e seus reflexos no Brasil

Neste trabalho pretendemos analisar os reflexos das transformações espaciais por meio de um breve estudo de caso na cidade de Santos, nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, para identificar os indícios da transformação na ocupação dos espaços à beira-mar.

Neste contexto histórico e geográfico definido, encontramos diferentes documentos que permitem realizar uma leitura, ainda que preliminar, das intensas transformações urbanas daquela cidade, que teve sua origem como uma pequena vila colonial, voltada para o estuário e vivendo de

seu porto. Com a passagem dos séculos, a então cidade de Santos, passa a vivenciar, nas primeiras décadas do século XX, uma série de intervenções urbanas, que avançam rapidamente com o início dos trabalhos da Comissão de Saneamento, chefiada pelo engenheiro sanitário Francisco Saturnino Rodrigues de Brito.

A partir dos estudos daquele órgão público, incentivado pelo discurso da necessidade de uma pretensa modernização do espaço urbano, a cidade se expande e racionaliza-se o uso do solo: áreas são aterradas, avenidas são abertas, canais de drenagem são construídos, bem como ruas, e novos bairros.

A velha Santos colonial dá lugar à nova Santos; moderna e adaptada às novas exigências de um novo estilo de vida. Com isso, em meio aos novos ritos da modernidade, surge a necessidade de ocupar definitivamente os espaços à beira-mar, outrora reservados a usos menos intensos.

Acreditamos que esta análise se faz necessária pois, a partir deste movimento, temos uma grande transformação da orla marítima, que se estendeu por todo litoral paulista até os dias de hoje, gerando forte movimento de pessoas e capitais, grande especulação imobiliária, transformação e segregação espacial, degradação ambiental e uma série de outros fenômenos referente à ocupação do espaço. Surgiria assim a praia moderna, conforme a conhecemos hoje.

Mas, para criar valor de uso ao recurso natural existente era preciso que fossem criadas condições para sua exploração. Nesse sentido, Seabra salienta que as bases materiais para a construção da referida muralha estiveram a serviço da Comissão de Saneamento, que drenou e saneou o solo, planejou e condicionou a malha urbana, que seria posteriormente intensamente ocupada (SEABRA, 1979, p.19).

Neste estudo iremos nos ater, em específico, ao crescimento da função balneária, bem como ao período imediatamente precedente, para entendermos o momento de mudanças. Ou seja, queremos entender, antes de tudo, o momento em que "a cidade conquistou a praia".

1.3 Objetivos de pesquisa

Diante do exposto, nossos objetivos neste breve artigo são: são analisar os principais reflexos das transformações espaciais no padrão de ocupação dos terrenos à beira-mar na cidade de Santos nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, bem como identificar detalhes e suas características, suas motivações e conflitos.

Pretendemos entender os motivos que levaram a ocupação da faixa de terrenos à beira-mar.

Para tanto, levantamos as seguintes questões: 1) por que a cidade expandiu-se do centro antigo para as praias, deixando em sua retaguarda uma extensa faixa de terra desabitada (brejos, manguezais e extensos capinzais)?; O que motivou este salto para a beira-mar?; 2) qual a relação destas transformações com o discurso modernizador então existentes?; 3) e por último, qual o impacto destas transformações urbanas para a população da cidade e quais são seus reflexos?

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para iniciarmos nossos estudos utilizamos diversos tipos de documentos e analisamos as diferenças encontradas no uso dos terrenos à beira-mar da cidade de Santos em dois períodos distintos. Entre os diferentes materiais analisados temos os relatos de viajantes, que estiveram na cidade durante o período colonial, visando comparar as diferentes percepções e estabelecer as semelhanças encontradas. Estes relatos nos permitem um registro documental de certas características da região, importantes para dimensionarmos as mudanças que estariam em curso.

Outro instrumento utilizado para o registro da "Santos Colonial" foram os quadros do pintor Benedito Calixto, um pintor paisagista paulista daquele período, que foi um dos mais importantes artistas a retratar a região pesquisada no final do século XIX e começo do século XX.

Outra importante fonte documental são os mapas referentes à expansão urbana de Santos, identificados nos estudos de Nestor Goulart Reis Filho e José Ribeiro de Araújo Filho, além da documentação existente sobre os estudos da Comissão de Saneamento de Santos.

Trabalhos acadêmicos que retratam a cidade e a temática estudada também serão utilizados, levando em conta a pesquisa bibliográfica realizada. Dentre as principais fontes temos o material desenvolvido por Ana Lúcia Duarte Lanna: *Uma cidade na transição - Santos: 1870 - 1913.*, os trabalhos de Araújo Filho: *Santos, o porto do café; O café, riqueza paulista, A expansão urbana de Santos e As áreas funcionais de Santos.* Além destes trabalhos, também faremos uso dos artigos escritos pelo próprio Engenheiro Chefe da Comissão de Saneamento de Santos, o Sr. Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, descrevendo suas escolhas e motivações no projeto que daria feições novas à velha cidade.

3 METODOLOGIA

Neste estudo realizamos uma ampla pesquisa bibliográfica e iconográfica, utilizada

predominantemente para possibilitar uma análise comparativa das praias da cidade de Santos e seu padrão de ocupação no período estudado.

Para atingir nossos objetivos de pesquisa, iniciamos nossos estudos por meio do levantamento de seguintes hipóteses de trabalho: 1) as cidades coloniais brasileiras, edificadas ao longo da zona costeira, cresceram voltadas para os estuários, ou baías interiores, relegando um papel marginal às praias de mar aberto; 2) durante o período colonial, até as primeiras décadas do século XX, as praias de mar aberto da cidade de Santos tiveram seu uso relegado a uma ocupação incipiente e rarefeita; 3) no início do século XX ocorreram uma série de intensas transformações políticas, econômicas, sociais, culturais e técnicas que mudaram fortemente a feição da cidade de Santos, transformando a então cidade colonial em uma cidade moderna; 4) as transformações ocorridas nas primeiras décadas do século XX, abriram caminho para uma utilização sistemática e intensa das praias na cidade de Santos;

Visando analisar a validade de nossas hipóteses preliminares seguiremos na análise dos materiais levantados, que serão expostos a seguir.

4. ANÁLISE DE DADOS - Santos: a vila, o porto e a cidade

4.1. Santos, uma vila colonial

A caracterização desta concepção espacial é de fundamental importância como ponto de partida, para estudarmos a conformação urbana das vilas e cidades do Brasil Colonial e, por sua vez, para estudarmos a gênese e morfologia urbana da vila de Santos, alvo maior deste estudo.

Antes de tudo, porém, faz-se necessário uma rápida incursão sobre as características construtivas das vilas e cidades no período colonial no Brasil. De acordo com o arquiteto e urbanista Nestor Goulart Reis Filho, em seus trabalhos: "Catálogo de iconografia das vilas e cidades do Brasil colonial: 1500 1720" de 1964; "Evolução Urbana do Brasil: 1500 a 1720" de 1969 e; "Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial" de 2000, podemos analisar um cuidadoso e detalhado estudo de numeroso acervo iconográfico, que permite retratar aspectos históricos, geográficos, urbanísticos, arquitetônicos, sociais, culturais e políticos de algumas de nossas principais cidades.

Para Reis Filho, é importante frisar que aspectos culturais estão presentes na similaridade dos traçados de cidades distantes mais de 5000 quilômetros uma da outra, conforme nos relata no

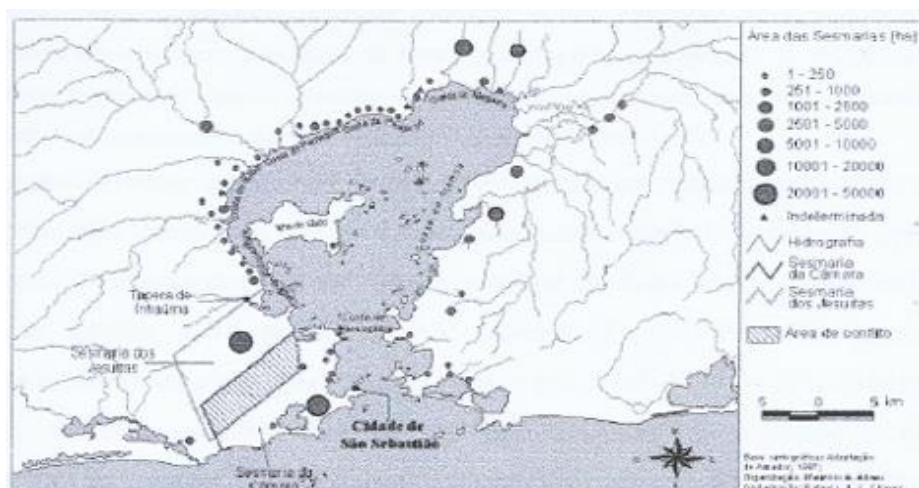
fragmento abaixo:

Na fase inicial os núcleos urbanos repetiam em seus sítios padrões que só podem ser explicados como culturais. A principal cidade, que era Salvador, e a modesta vila de São Paulo, no Planalto, foram implantadas em sítios extremamente semelhantes. Instaladas sobre colinas, junto às bordas das respectivas encostas, com um pequeno vale à retaguarda e conventos dispostos como pontos de apoio ao sistema de dominação e defesa, tinham partidos urbanísticos extremamente semelhantes. Essa repetição de modelos não era um caso isolado. Em Pernambuco, os holandeses, ao escolher um sítio para sua cidade, o Recife, optaram por uma ilha, na foz do rio Beberibe e do Capibaribe, repetindo um modelo semelhante ao das aglomerações de seu país (Reis Filho, 1995, pp. 21-24).

Uma outra característica importante da ocupação portuguesa na costa brasileira é apontada pelo estudo de Maurício de Almeida Abreu do Departamento de Geografia da UFRJ, intitulado: "Processo de conquista e apropriação do território: Capitania do Rio de Janeiro - 1564 a 1600". Neste estudo, apresentado no X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - Anpur, em 2003, o autor concentra esforços na tentativa de discutir o processo de apropriação territorial do Brasil Colonial e, para tanto, esboça um mapa da concessão das sesmarias na Capitania do Rio de Janeiro, ao longo do século XVI.

No mapa apresentado abaixo, o autor nos faz perceber que a distribuição das sesmarias acompanha o fundo da baía da Guanabara, ocupando toda sua orla, partindo inicialmente das áreas adjacentes da recém-criada vila do Rio de Janeiro.

Capitania do Rio de Janeiro - Distribuição das sesmarias (1565–1566)



Com isso, podemos perceber que a ocupação das porções de terra adjacentes às baías ou estuários é consequência direta da concepção espacial trazida pelos conquistadores ao Novo Mundo.

Em resumo, as estratégias de ocupação do Novo Mundo tomavam partido da seguinte concepção: 1) identificar baías abrigadas ou grandes estuários para fundear seus navios; 2) identificar um local ideal para construção de vilas e cidades, em que fosse possível a utilização de morros ou outeiros, que servissem como elemento de observação, dominação e defesa.

Partindo destes dois pontos principais, podemos concluir que cidades como: Rio de Janeiro, Salvador, Olinda-Recife, São Luís, Belém, São Vicente e Santos não foram edificadas em seus respectivos sítios por mero acaso. Levando em conta a necessidade de fundear seus navios provenientes da Europa, os conquistadores do Novo Mundo foram hábeis na escolha dos sítios para suas novas cidades e vilas. Levando em conta o potencial de exploração e as possibilidades de ocupação e segurança, as cidades citadas apresentavam condições exemplares, para as necessidades existentes.

A vasta iconografia e mapas produzidos por viajantes ou mesmo engenheiros militares, ao longo do século XVI e XVII, demonstra o crescimento de cidades planejadas segundo o padrão vigente. Segundo Reis Filho,

entre os desenhos e gravuras existentes muitos são de autoria dos engenheiros militares portugueses, formados pelas chamadas Aulas de Arquitetura, durante os séculos XVII e XVIII. Esses profissionais recebiam formação técnica cuidadosa, com treinamento técnico intensivo para elaboração de trabalhos cartográficos, sobretudo os referentes a planos e obras de caráter urbanístico. As imagens representam com muita exatidão, aspectos da organização das vilas e cidades (Reis Filho, 2000, p.8).

Apesar da vasta quantidade de mapas e gravuras da época, catalogados no trabalho de Reis Filho, não iremos nos ater profundamente neste material. Separamos apenas alguns documentos: 1º) Planta da Vila de Santos, original de João Massé - Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, 1714, p. 371, p. 371 (Anexo 1) e; 2º) Praça de Santos, original manuscrito da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro (ca. 1765-1775) p.372 (Anexo 2). Neste material ilustrativo pode-se observar as características da concepção espacial já anteriormente apontada. Um pequeno aglomerado urbano às margens do estuário, margeado por pequenas colinas ou outeiros, pontuada por construções religiosas (conventos), militares (fortes) e alguns prédios públicos.

No caso específico da vila de Santos temos na retaguarda da cidade a presença do Monte

Serrat e do convento de Nossa Senhora do Monte Serrat, além de vasta planície ocupada por densa vegetação de restinga ainda intacta. Pode-se perceber que os terrenos à beira-mar, ou as áreas adjacentes às praias de mar aberto não são utilizados, quer seja por razões de segurança, como apontamos até aqui, quer seja por razões culturais, como veremos adiante. Esta observação se faz necessária pois até este momento (final do século XVIII) a cidade ainda se encontra circunscrita ao seu sítio original.

Somente a partir do século XIX e com crescimento da economia cafeeira ocorre um real incremento na pacata vila de Santos, conforme nos aponta Araújo Filho em sua obra: *A expansão urbana de Santos*,

podemos identificar que Santos, na primeira metade do século XIX, já em pleno Brasil independente, continuou com as mesmas roupagens coloniais, salvo um pequeno movimento do seu porto, como que remanescente à custa do açúcar de exportação, vindo do planalto em lombo de burro. A cidade pouco evoluíra do que fora em fins dos séculos anteriores (ARAÚJO FILHO, 1965, pp.22-48).

Ainda no mesmo trabalho, Araújo Filho, como reforço de sua tese, compara duas plantas reconstitutivas de Santos, elaboradas por Alberto Souza, na obra "Os Andradas", que representam a cidade em 1801 e em 1822 (Anexo 3), dando-nos uma ideia de seu pouco crescimento.

Seus limites leste-oeste eram praticamente os mesmos: outeiro de Santa Catarina - Rua de São Bento; e, norte-sul, apenas um pequeno avanço em direção ao Monte Serrat, com o acréscimo da antiga rua do rosário (hoje João Pessoa). Ainda segundo o mesmo autor, a população santista passará de 3.446 em 1801, para 4.781 em 1822 e a vila compunha-se de uma vintena de ruas (SOUZA *apud* ARAÚJO FILHO, 1965, p.174).

Outro trabalho que sustenta tal juízo é a obra do viajante francês Hércules Florence, que em 1825 desembarcou em Santos e nos dá uma visão da modéstia da cidade.

Subimos o rio légua e meia até a cidade, cujo aspecto longe está de anunciar um porto de grande comércio: na verdade viam-se fundeados alguns navios costeiros e um palhote português"... "Em Santos há uma única rua ao longo do rio, e travessas que da praia vão ter ao alto colinas a cavaleiro da cidade. Bem que se note muito pouca atividade na resumida população, é este porto o mais importante de toda província e o entreposto exclusivo do comércio de importação que busca a parte setentrional de São Paulo (Florence *apud* Araújo Filho, 1965, p.178).

Foi somente a partir do início da década de 1850 - 60, período em que o café passa a encabeçar a lista ainda pobre das exportações paulistas, que Santos começa a despir-se das roupagens

coloniais e transformar-se numa cidade pujante.

Neste período, um relato de outro viajante europeu nos dá uma visão diferente da cidade avistada por Hércules Florence. Trata-se de Emílio Augusto Zaluar, que em sua obra: "Peregrinação pela província de São Paulo - 1860 a 1861", assim registra:

depois de duas horas e meia pela estrada, entra-se finalmente na cidade de Santos [...]. As ruas são pela maior parte largas e bem calçadas, adornadas de alguns prédios elegantes e de muitos edifícios notáveis [...]. A vida no entanto aqui é muito ativa, o comércio próspero e florescente, agradável e franco em geral o trato de seus habitantes. Entre os estabelecimentos públicos de Santos devemos numerar a alfândega, a coletoria, o consulado, o arsenal, o forte e o quartel, o trem, a cadeia velha, que se acha em péssimo estado, e a nova, por concluir, edifícios de largas dimensões e solidez, em uma bela praça, mas encobrendo totalmente a fachada da igreja da Misericórdia. No Largo da Misericórdia está edificado o teatro, que é pequeno, mas agradável, e onde já se apresentaram Furtado Coelho e Joaquim Augusto.

Ainda segundo Zaluar, a população era estimada em 32.500 habitantes, sendo as principais culturas café, arroz, chá e cana, sendo o porto responsável em realizar grande parte da exportação dos produtos agrícolas do interior, existindo ali grande número de consignatários do café, exportadores para o estrangeiro, e uma casa bancária de Mauá e Cia., que tem prestado muitos serviços ao comércio.

Alguns bons hotéis, pousos e ranchos oferecem as suas comodidades aos viajantes e passageiros que a todo momento estão desembarcando dos navios surtos no porto, ou descendo da serra, e aqui afluem a tratar de seus negócios, dando à localidade movimento, animação e continuado interesse. Lindas chácaras e agradáveis casas de campo bordam, em frente ao mar, a deliciosa curva deste risonho arraial (ZALUAR, 1975, pp. 192-4).

Impressiona perceber que há cerca de trinta anos separam os relatos de Florence e Zaluar. Enquanto a primeira visão nos remete à sonolência e ao abandono, o segundo nos impulsiona ao pujante ritmo da economia cafeeira ainda iniciante, porém crescente. E nesse ritmo de crescimento, proporcionado pela economia do café, iremos encontrar uma cidade rica e dinâmica, com seu porto em crescimento contínuo. Porém, junto com o crescimento econômico surgem os problemas urbanos e as transformações socioespaciais, tão importantes para o desenvolvimento deste trabalho.

De acordo com Araújo Filho, por estar quase ao nível do mar (2 metros apenas, nas suas porções mais elevadas), o sítio que asilava a Santos de 1870 não oferecia muitas facilidades às construções urbanas; e muito menos aos grandes trabalhos que se projetavam em favor de uma

transformação completa na velha estrutura da cidade (ARAÚJO FILHO, 1965 pp. 29-30).

Para Silva Sobrinho

a cidade, que crescera sem nenhum plano sanitário, não tinha esgotos. As obras dos esgotos estavam apenas em vias de execução. Poucas eram as ruas calçadas. Na maioria estreitas, mal niveladas e sem sarjetas para o escoamento das águas fluviais, o que causava constantes inundações. Atravessavam a cidade as águas turvas e pardas dos ribeiros de São Bento, de São Jerônimo, do Macaia, do Carmo e dos Soldados, os quais eram descobertos e recebiam o despejo de muitas sentinas (latrinas). Daí errar sempre em suas margens, ou nas trêmulas pontes de paus que os atravessavam, um cheiro abominável (SILVA SOBRINHO *apud* ARAÚJO FILHO, 1965, p.180).

Neste período de crescimento econômico a cidade passa a conviver com a expansão urbana desordenada.

Um interessante retrato desta época, na cidade de Santos, pode ser apresentado por meio da obra do pintor Benedito Calixto. Na obra "Vista da cidade de Santos" (Anexo 4), óleo sobre tela, 1888 (acervo da Associação Comercial de Santos) tem-se a visão da cidade a partir do alto de algum morro, tendo a cidade à frente, banhada pelas águas do estuário, com as montanhas da Serra do Mar ao fundo. Nesta tela percebe-se os navios fundeados em frente ao porto. As ruas da cidade, próximas ao morro, não possuem pavimentação, há esparsos movimentos de carros com tração animal, enquanto que o quadro "Vista de Santos" (Anexo 5), realizado em período semelhante ao quadro citado anteriormente, nos permite observar os limites da pequena urbe santista, dando uma importante visão de uma ampla área desocupada junto à orla marítima.

Já no quadro "Panorama de Santos - 1822" (Anexo 6), tem-se uma visão da cidade a partir da margem oposta do estuário. Nestas obras podemos identificar uma pequena vila disposta entre o morro e o estuário, ocupando estreita porção da ilha de São Vicente, permitindo que se identifique a enorme porção de terrenos na planície chegando até a praia sem qualquer tipo de construção. Na marinha "Praia do José Menino" (Anexo 7), de 1919 (acervo do MASP) pode-se perceber uma praia com características naturais ainda bem preservadas, com poucas construções à beira-mar, densa vegetação de restinga e com a presença de pescadores e suas canoas.

4.2 - Santos, um porto para a economia do café

Após tecer algumas considerações sobre a antiga vila de Santos, passaremos a estabelecer

as relações existentes entre a cidade e seu porto, ou, como alguns podem sugerir: "entre o porto e sua cidade". Esta questão emerge a partir da importância dos portos marítimos no processo de colonização e também, segundo Pasquale Petrone, devido à vocação portuária e de trânsito, daquela localidade.

Segundo Moraes, o território colonial brasileiro era constituído de uma sucessão de sistemas de ocupação, claramente estruturados conforme o desenho de uma "bacia de drenagem", reproduzindo um padrão na estrutura da rede de circulação, no qual todos os caminhos demandam um eixo principal, e este finaliza seu percurso num porto marítimo, geralmente situado numa baía ou estuário, ao longo de toda a costa. Tratava-se, assim, do estabelecimento de uma ocupação pontual, em que cada porto polarizava uma variável porção de espaço na hinterlândia, e em que a grandeza de cada um estava diretamente condicionada à extensão e produtividade desse espaço polarizado (MORAES, 1999, pp.31-32).

Entre os principais portos das bacias de drenagem estabelecidas temos: Salvador; Rio de Janeiro; Recife; São Luís; Belém e; Santos, conforme podemos identificar pelo quadro publicado pela Administração Geral do Porto de Lisboa, referente ao movimento dos portos dos domínios e ilhas portuguesas no ano de 1796 (ARAÚJO FILHO, 1969, p.56).

Já quanto à vocação portuária e de trânsito, podemos identificar os principais aspectos geográficos que caracterizavam o sítio santista, e que lhe trouxeram vantagens competitivas sobre outras localidades. Entre as principais vantagens da vila de Santos sobre a vila fundada por Martim Afonso de Souza (São Vicente), podemos destacar: barra com águas mais calmas e mais profundas "Barra Grande de Santos"; sítio da vila mais abrigado e com maior quantidade de água potável; proximidade dos terrenos mais férteis para culturas de cana-de-açúcar e de subsistência; maiores facilidades de ligações com as regiões vizinhas da Baixada Santista, bem como da rota que demandava o planalto (ARAÚJO FILHO, 1969, p. 45).

Apesar destes fatores explicarem a supremacia regional da vila de Santos, os mesmos não dão conta de explicar o forte desenvolvimento ali ocorrido a partir de meados do século XIX. Para explicar este fato, faz-se necessário uma análise dos ciclos econômicos da cana-de-açúcar e do café.

Para Araújo Filho, a vila de Santos preenchia mais uma lacuna urbana no quadro geográfico das baixadas e morros regionais, mas ficava limitada à modéstia das condições econômicas de sua hinterlândia imediata (ARAÚJO FILHO, 1969, p.47). Fatores geográficos como solo, clima, relevo e distância dos mercados consumidores determinaram o desenvolvimento das localidades na economia canavieira. Enquanto no Nordeste predomina o relevo suave com predomínio do solo de

massapê, clima tropical úmido, chuvas regulares e períodos de estiagem bem delimitados, além da maior proximidade com os mercados consumidores da Europa, temos na Baixada Santista condições climáticas marcadas por temperaturas elevadas, pequenas amplitudes térmicas, assim como uma abundante pluviosidade no decorrer do ano. A proximidade com a Serra do Mar, além de um solo arenoso e pouco fértil também contribuiu para pouca expressividade da região frente à concorrência nordestina (PETRONE, 1965, p.22).

Estas condições perduraram até meados do século XIX, quando floresce a economia cafeeira no estado de São Paulo.

Após a sua chegada ao Brasil, ainda no final do século XVIII, o café se dissemina rapidamente nas fazendas e chácaras próximas à cidade do Rio de Janeiro e se expande por extensa área ao redor daquela cidade. Já nas primeiras décadas do século XIX, o café passa a despertar interesse econômico e aos poucos se torna o produto, que iria ocupar o lugar do ouro e do açúcar, na pauta de exportação das riquezas do Brasil.

De acordo com Roberto Simonsen "nenhum dos produtos que representaram no passado fontes de riqueza do Brasil, pode emparelhar-se com o café, tanto no que diz respeito ao seu valor de produção, quanto nas consequências socioculturais produzidas". Segundo o autor, para que tenhamos uma ideia do valor do café para o Brasil; da independência até o ano de 1938, para um total da exportação brasileira de 3 bilhões de libras esterlinas, o café, sozinho, concorre com 2 bilhões! Se lembrarmos que o açúcar, o mais notável produto de exportação brasileira nos três séculos coloniais, rendeu 300 milhões de libras esterlinas, teremos mais uma prova do que esta riqueza representa na história econômica brasileira (Simonsen *apud* Araújo Filho, 1956, p.51-2).

Tamanho riqueza gerada pelo café proporcionou o incremento da infraestrutura com a construção ou reaparelhamento de portos e ferrovias, bem como a reurbanização de cidades.

Todavia, as bases para a criação desta economia cafeeira não se fizeram do dia para a noite, mas sim às custas de intensa apropriação e produção do espaço.

A expansão cafeeira que se inicia em terrenos cristalinos, de topografia amorreada, quando não serrana, iria, a partir de 1850, se estabelecer em áreas colinosas, de terrenos sedimentares, como os da Depressão Periférica, nos arredores de Campinas e de Piracicaba. Por volta de 1860, a então famosa zona campineira se transforma na mais importante área cafeeira paulista, com seus cafezais espalhados pelos terrenos cristalinos do médio curso do rio Atibaia e do alto Capivari, bem como nos terrenos paleozoicos da Depressão Periférica, onde afloramentos de diabásio e basaltitos formam verdadeiras ilhas ou manchas de terra roxa. Na mesma época os cafezais se expandiram pelas

encostas ocidentais da Mantiqueira, de Atibaia e Bragança a São José do Rio Pardo e Mococa, com altitudes que frequentemente ultrapassam os 1.000m de altitude. A esta área se convencionou chamar de zona da Mogiana, de Amparo a Mococa e Franca (já no planalto sedimentar), que se transformou em grande área produtora. É a franca penetração do café pelo interior paulista, penetração que não encontra obstáculo, e que predominou em todas as terras agricultáveis do planalto ocidental, além das barrancas do Paranapanema e do Paraná; invadindo o norte paranaense e o sul do Mato Grosso. Neste período, mais precisamente no ano de 1854, Santos tornara-se, de fato, "o porto do café", com quase 80% da movimentação exportadora total representada por este produto naquele ano. Este processo pode ser definido como "a expansão da lavoura cafeeira e a criação da hinterlândia de Santos" (Araújo Filho, 1969, p. 135-139).

Com a criação da hinterlândia, as bases territoriais da economia cafeeira estavam formadas. Porém, outro importante fator não pode deixar de ser mencionado. Após a inauguração da primeira ferrovia ligando a Baixada Santista ao Planalto (a São Paulo Railway), em 1867, que se estendia de Santos a Jundiaí, por 139 km, passa a ocorrer uma integração mais rápida entre os centros produtores e o porto de embarque. O sistema ferroviário, todo construído à custa da lavoura do café passa a ser considerado um dos fatores básicos dessa extraordinária expansão territorial, já que antes, com o transporte realizado por tropas de mulas, as fazendas de café não se distanciavam mais do que 150 quilômetros, em média, dos diversos portos existentes. Esta chamada era ferroviária, a partir do último quartel do século XIX, iria causar o desaparecimento dos demais pequenos portos como: São Sebastião, Ubatuba, Parati, numa verdadeira captura econômica a favor, exclusivamente dos dois portos principais: Rio de Janeiro e Santos. Este último passou a concentrar toda o recebimento do café plantado e colhido em uma vasta área abrangendo as encostas ocidentais da Mantiqueira, todo o planalto interior paulista e norte do Paraná, chegando alguns trechos a mais de 1.000 quilômetros entre a origem e o porto de destino (Araújo Filho *op. cit.* p.142).

Este pequeno esboço ilustra as bases físicas (solo e relevo) e tecnológicas (ferrovia) que foram preponderantes para estabelecer a força da economia cafeeira e que permitem explicar a importância do porto de Santos. Obviamente, em razão de todas as vantagens competitivas a seu favor, parece natural que o porto, bem como a cidade de Santos passasse a desenvolver intensa atividade comercial e crescimento populacional, demandando uma série de intervenções urbanas, conforme veremos a seguir.

4.3 Santos, "enfim" uma cidade moderna?

Conforme visto no primeiro trecho deste capítulo, Santos apresentava, em seu sítio urbano, algumas barreiras físicas que dificultavam uma ocupação mais intensa.

A cidade se desenvolveria sobre uma planície sedimentar recente (período Quaternário), proveniente da acumulação de elementos de origem marinha e terrestre, que contribuem para formar uma superfície baixa com altitudes geralmente inferiores a 5 metros, sulcada por uma rica e caótica rede de drenagem superficial, graças aos cursos d'água que descem dos morros e periodicamente recoberta pelas águas de verão. Com isso, temos a formação de extensos brejos de água doce, além da penetração rítmica das águas do mar por efeitos de maré, responsáveis por extensos manguezais, verdadeiros brejos de água salobra. (Petrone, 1965, pp.21-22).

Tal situação, somada ao quadro de crescimento econômico e populacional desordenado, acarretava grandes problemas. Com o aumento da população e a falta de higiene, as epidemias se proliferavam. Em 1844 ocorreu a primeira epidemia de febre amarela. Em 1889 a febre amarela ocorreu com especial virulência vitimando quase 4% da população que permaneceu na cidade. A situação era calamitosa, a ponto de que, entre 1890 a 1900, morreram vítimas das epidemias 22.588 pessoas. Este número correspondia a mais ou menos metade da população da cidade. O estado de calamidade fazia com que os navios que atracassem no porto tivessem que fazer quarentena, afetando a principal fonte de riqueza da cidade - o comércio. Relatos de viajantes que por aqui aportavam naquela época deixam registros da situação. Mau cheiro, água parada cheia de lama e lixo, pontes de desembarque meio destruídas e o medo da febre amarela. O aspecto geral era horrível. Nos dias de chuva, as ruas sem calçamento transformavam-se em lagos. As casas estavam sendo rapidamente transformadas em cortiços "para abrigar os imigrantes que chegavam para trabalhar nas obras do porto". E junto delas construía-se cocheiras que só faziam piorar o quadro já terrível da insalubridade (Lana, 1994, pp. 48-49).

Em meio a esta situação, a medida que a população urbana crescia devido à ampliação do movimento portuário e do comércio, novas áreas residenciais foram criadas no entremeio das Vilas Matias e Macuco e as zonas praianas; Vila Belmiro (1910-15), Campo Grande (1915-25), Vila Santista (1915-25), entre outros. Estes bairros foram se anexando paulatinamente às áreas já urbanizadas da cidade, à medida que sua importância crescia. Até então, as áreas que agasalhariam os citados bairros, ou eram brejos e manguezais, ou ocupadas por vastos capinzais, que sustentavam

os animais de tração, especialmente muares, muito utilizados nos transportes de café e outras mercadorias, nos bondes e nas carruagens particulares. Para que a urbanização dessas áreas fossem possíveis, eram necessárias diversas ações como: construção dos canais de drenagem; abertura de valas; calçamento de ruas; além da extensão dos meios de transporte (Araújo Filho, 1965, p. 36).

Toda esta situação apenas retrata o problema causado pelo descompasso entre crescimento e falta de infraestrutura. Em meio ao caos reinante identifica-se uma dinâmica própria que impulsiona uma série de transformações urbanas ocorridas, não só em Santos, mas em todo o Brasil. No bojo destas transformações são realizadas intensas intervenções nos tecidos urbanos das principais cidades brasileiras: Rio de Janeiro; São Paulo; Recife; Salvador; e outras.

No caso particular de Santos, todos os condicionantes que fizeram parte do discurso que legitimam as intervenções urbanas em prol de uma propalada visão de modernidade também se fizeram presentes. Neste sentido, Santos foi "exemplar", teve dois Planos, que pretendiam transformá-la numa cidade moderna. O primeiro foi realizado pela Câmara Municipal - 1896 (Anexo 8), enquanto que o segundo foi realizado 14 anos depois pela Comissão de Saneamento da Cidade de Santos - 1910 (Anexo 9).

O discurso higienista fazia-se forte em razão das condições insalubres, da falta saneamento básico e das epidemias. Parece óbvio que este argumento, atrelado à necessidade de impor um novo modo de vida, emplaca de forma convidativa, no discurso que valida as intervenções modernizadoras.

O segundo plano, idealizado pelo engenheiro sanitário fluminense Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, apesar de ter sido realizado em momento posterior, parece ter encontrado melhores condições técnicas, políticas e econômicas para sua implantação, vindo a ser considerado até hoje como o grande plano modernizador da cidade.

O que os dois planos tinham em comum era um projeto de futura ocupação de terrenos disponíveis na orla marítima. A cidade que nasceu e permaneceu por mais de trezentos anos ocupando exígua porção de terra às margens do estuário, parecia agora destinada a ocupar toda uma porção das terras à beira-mar, até então relegadas ao abandono ou mais remotamente pela ocupação da população às margens do desenvolvimento econômico.

Apesar das aparentes vantagens na imposição do novo plano, o mesmo não foi facilmente posto em prática. Brigas e conchavos gerando embates políticos entre os interesses do governo do

estado (representado pelas elites cafeeiras) e o poder municipal (representado pelos comerciantes locais), dão a entender que "aparentemente as elites locais desejariam não ter planta alguma aprovada pela Câmara, com a obrigação de obedecer ao projeto, desejariam ficar com as plantas postas num canto e com a liberdade de cada um fazer o que quiser, ou o que obtiver pela influência pessoal, de acordo com suas conveniências. Os planos gerais 'tolhem' a 'liberdade', a 'autonomia individual' dos senhores vereadores e prefeitos sucessivos" (BRITO, 1915, p.72).

Todavia, apesar dos entraves e oposições às intervenções urbanas propostas pelo plano elaborado pela Comissão de Saneamento, parece-nos que a imposição do discurso modernizante se fazia fortemente presente na sociedade da época. Prova disso reflete-se em uma reportagem editada no jornal santista "A Tribuna", do dia 1 de junho de 1911. A matéria título - "Santos no futuro", a qual apresentaremos a seguir: ..."ao examinar a planta vimos depois as avenidas. A primeira que examinamos foi a avenida Beira-mar, na praia da Barra, do José Menino à Ponta da Praia, medindo 5 quilômetros de extensão por 22 metros de largura. Será ela, em todo seu comprimento, ajardinada na largura de 8 metros. Margeando será construído um passeio *art-nouveau*. Serão também construídas muitas cascatas, coretos bancos, etc., tudo obedecendo estilo artístico, novo, que tornará a futura avenida um ponto aprazível e digno de visita dos estrangeiros".

Para terminar, o autor do artigo conclui assim dizendo: "Uma coisa porém afirmamos - ao examiná-la (falando sobre a planta) sente-se um certo entusiasmo, sente-se já o orgulho pela nossa Santos do Futuro".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme analisado ao longo do texto, é possível constatar que a vila de Santos surge, a partir de sua vocação portuária e rapidamente se consolida como o maior porto da província, em razão de suas características físicas e localização geográfica.

Apesar disso, a então "pequena vila" esteve circunscrita, ao longo de séculos, a uma pequena faixa de terra entre o morro e o estuário, conforme o padrão de ocupação predominante naquele período.

A situação da pequena vila começa a alterar-se somente a partir do grande crescimento econômico propiciado pelo café. Neste período, a cidade dá início à fase de expansão. O "porto do

Café" supera o porto do Rio de Janeiro e se consolida como o maior porto do país. A cidade é toda movimento: ruas largas e calçadas, prédios elegantes, vida ativa, a ferrovia e o efervescente comércio do café.

Com essa transformação em curso, surge o crescimento desordenado e a cidade passa a conviver com a falta de infraestrutura e as temíveis epidemias. Devido às ameaças das epidemias a situação era crítica e colocava em risco o lucrativo comércio do café, bem como a imagem do Brasil como parceiro comercial das nações desenvolvidas. Duas ações se faziam necessárias: reformar o porto, dotando-o de infraestrutura suficiente, além de sanear e planejar a cidade para os novos tempos.

Neste período, o Brasil republicano, da "ordem e do progresso", vê nos ideais modernistas e no urbanismo emergente, os meios para romper de vez com o passado colonial e inserir-se definitivamente no rol das nações em desenvolvimento. Com isso, muitas das principais cidades do país passam por intensas reformas urbanas: Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Salvador, Vitória, entre outras. Neste movimento, a mais importante cidade portuária, responsável pelo escoamento de nossa maior riqueza (o café) não poderia ficar de fora.

Nesse sentido, Santos foi exemplar: teve dois planos de reforma urbana que prometiam a tão sonhada modernização. O primeiro elaborado pela Câmara Municipal em 1896, nunca chegou efetivamente a ser posta em prática, sendo oficialmente substituído pelo plano desenvolvido pela Comissão de Saneamento em 1910.

Com o plano de saneamento, melhoramento e extensão, elaborado pela Comissão de Saneamento, não temos apenas a construção de uma cidade moderna, mas também a aplicação de princípios urbanísticos revolucionários para a época, onde o passado colonial da cidade desaparece, em nome de um futuro marcado pela modernidade e pelo higienismo.

Em paralelo ao desenvolvimento urbano de Santos, outro processo mereceu nossa atenção: o surgimento dos banhos e a descoberta dos prazeres da beira-mar. A praia, assim como a conhecemos em nossa cultura ocidental, é fruto da criação de uma sociedade moderna, que surge inicialmente na Europa, a partir de meados do século XVIII, difundindo-se como prática social amparada pelo discurso da medicina moderna. Os banhos de mar passam rapidamente de práticas terapêuticas para prática social, sendo rapidamente incorporadas às práticas e ao gosto das elites, popularizando-se rapidamente também no Brasil, conforme discorreremos em trabalho posterior.

No período analisado, contudo, os dois processos convergem e se especializam de maneira bastante peculiar em Santos. A beira-mar santista, outrora reservada a usos menos intensos, passa

a sofrer um processo de intensa valorização. Com a modernização, urbanização, melhoria dos transportes coletivos e saneamento da cidade, os terrenos da orla marítima são rapidamente ocupados. As antigas chácaras dão lugar a luxuosos palacetes, pertencentes às elites, enquanto que a cidade se expande, de seu núcleo original para a orla marítima, graças ao enxugo do solo, possível somente após o trabalho de drenagem idealizado pela Comissão de Saneamento.

Consideramos este, como um período de importante análise, que se caracteriza como um momento de ruptura, uma transição entre um passado colonial e um futuro moderno. Com isso, criou-se em Santos um moderno balneário, para o então emergente desejo dos prazeres à beira-mar.

Neste momento, a cidade conquistou a praia!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO FILHO. O café, riqueza paulista. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, n. 23, 1956.

_____. A expansão urbana de Santos. In: **A Baixada Santista: aspectos geográficos**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1965. 3v 174p.

_____. Santos, o porto do café. **Fundação IBGE**, Rio de Janeiro, 1969.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição - Santos: 1870-1913**. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História da FFLCH-USP, São Paulo, 1994.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo, Edusp-Hucitec, 1999.

_____. **A gênese da Geografia Moderna**. São Paulo, Hucitec, 2002. 2a edição.

PETRONE, Pasquale. Povoamento e caminhos nos séculos XVI e XVII. In: **A Baixada Santista: aspectos geográficos**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1965. 2v 214p.

Processo de conquista e apropriação do território: Capitania do Rio de Janeiro: 1564-1600. In: **Encontro Encruzilhadas do Planejamento**, 10., 2003, Belo Horizonte: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2003. Ref. PDF\51-572.pdf CD-ROM.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Notas sobre o urbanismo no Brasil: período colonial e séculos XIX e XX. **Cadernos de pesquisa do Laboratório de Estudos sobre a Urbanização, Arquitetura e Preservação**. São Paulo, n. 08 e 09, set./out., 1995.

_____. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. Edusp: Imprensa Oficial do Estado:

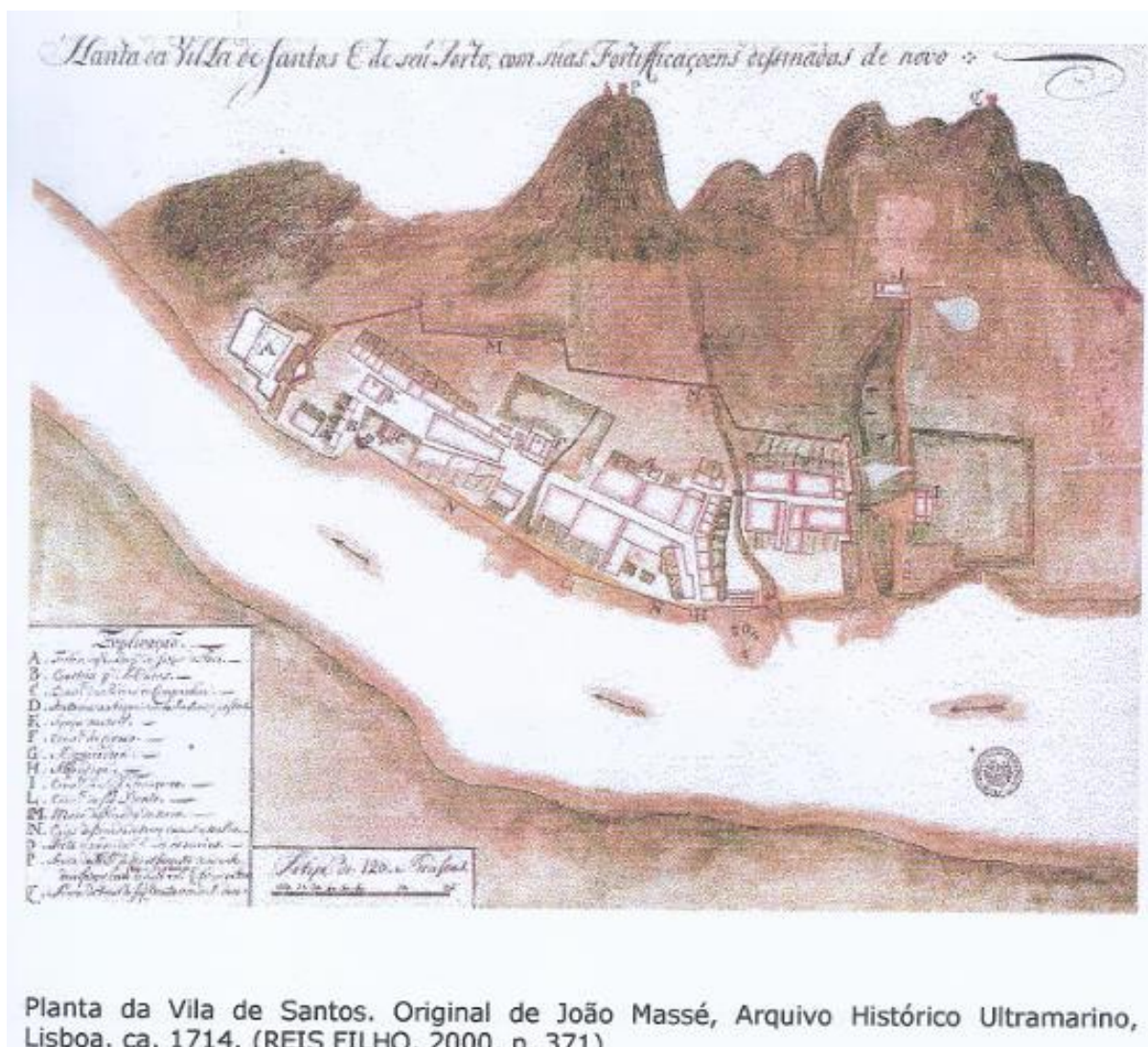
Fapesp, 2000.

SEABRA, Odete C. L.. **A muralha que cerca o mar: uma modalidade de uso do solo urbano.** Dissertação de mestrado. FFLCH - USP, São Paulo, 1979.

ZALUAR, Augusto Emílio. **Peregrinação pela província de São Paulo: 1860-1861.** São Paulo, Itatiaia-Edusp, 1975.

ANEXOS

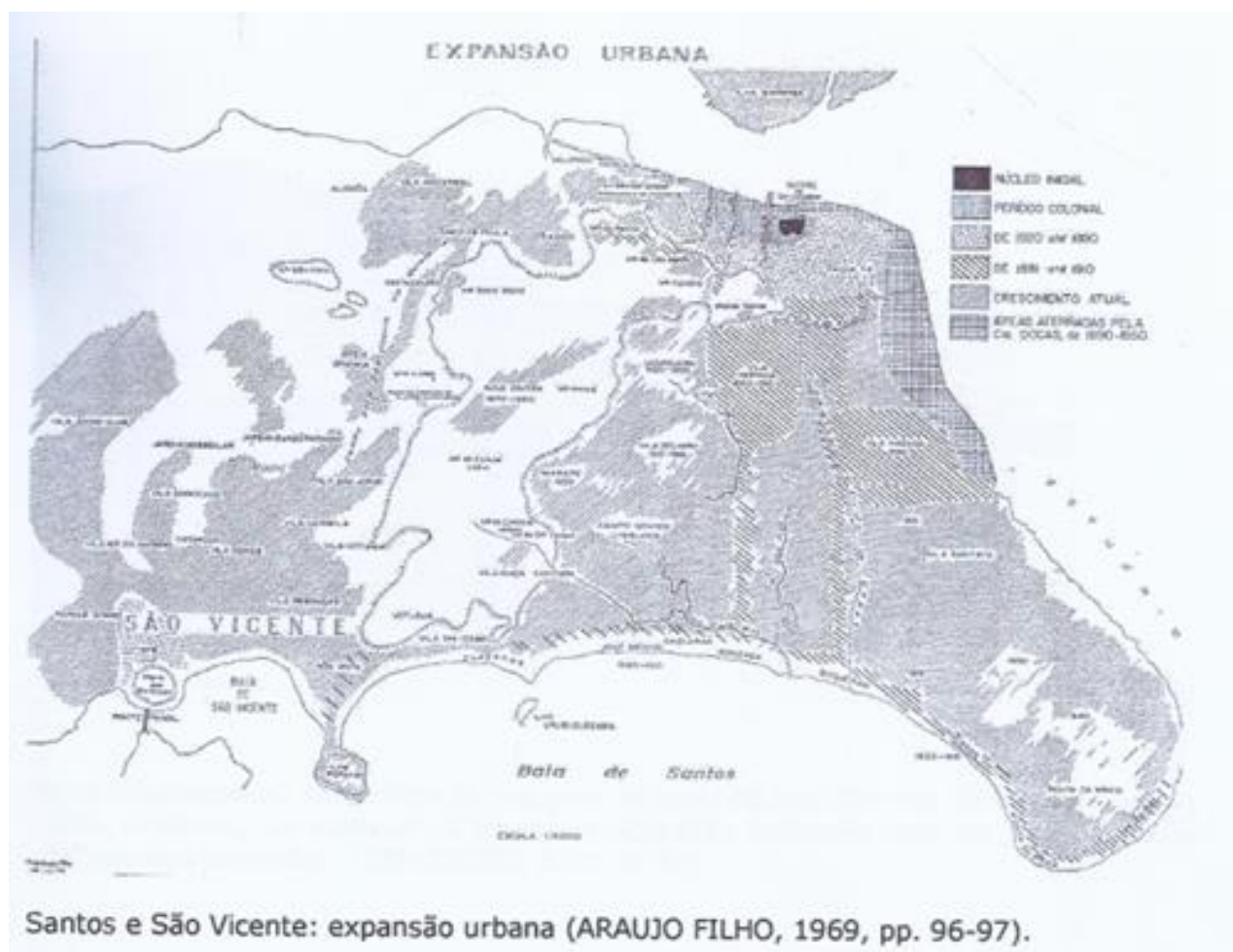
Anexo 1

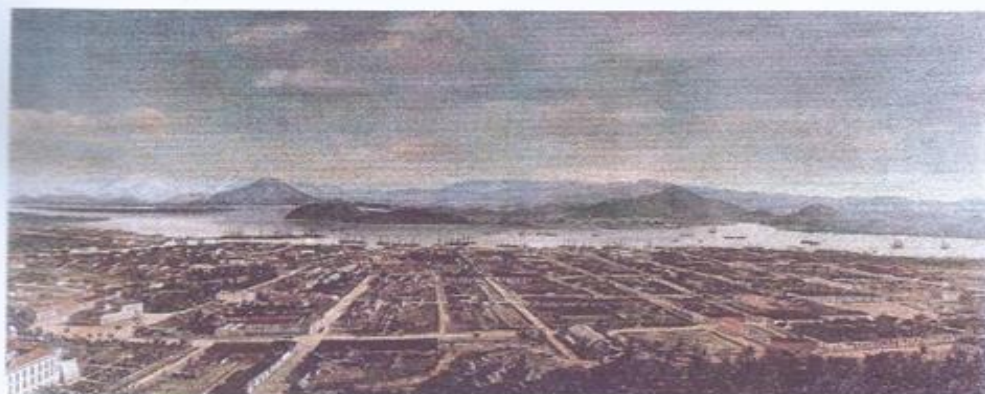


Anexo 2

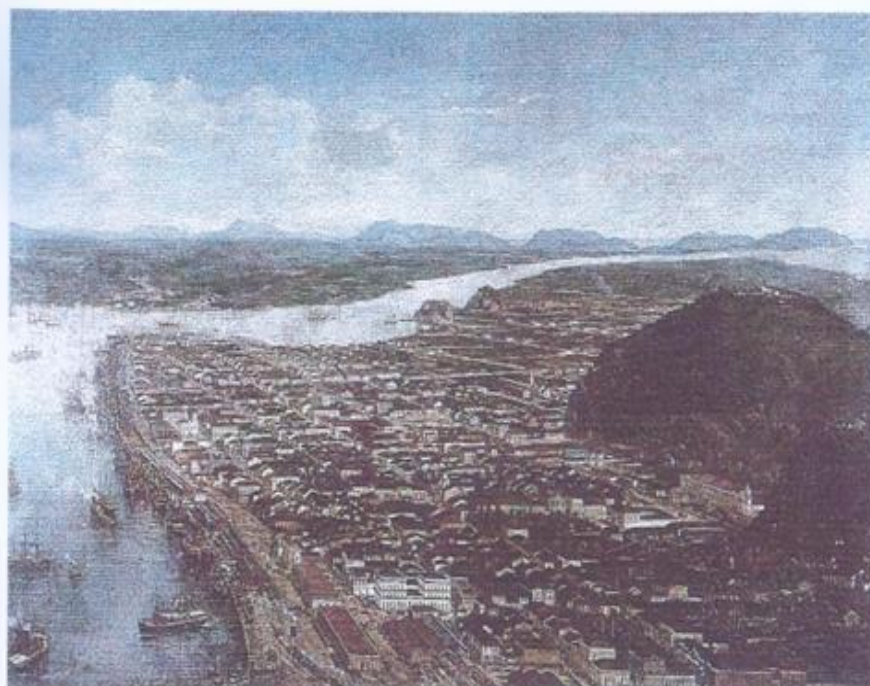


Anexo 3



Anexo 4

Benedito Calixto "Vista da cidade de Santos", óleo sobre tela, 1888, 140 x 285 cm.
Acervo da Associação Comercial de Santos.

Anexo 5

Benedito Calixto "Vista de Santos" óleo sobre tela, 154 x 218 cm, [entre 1900 e 1910].
Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.

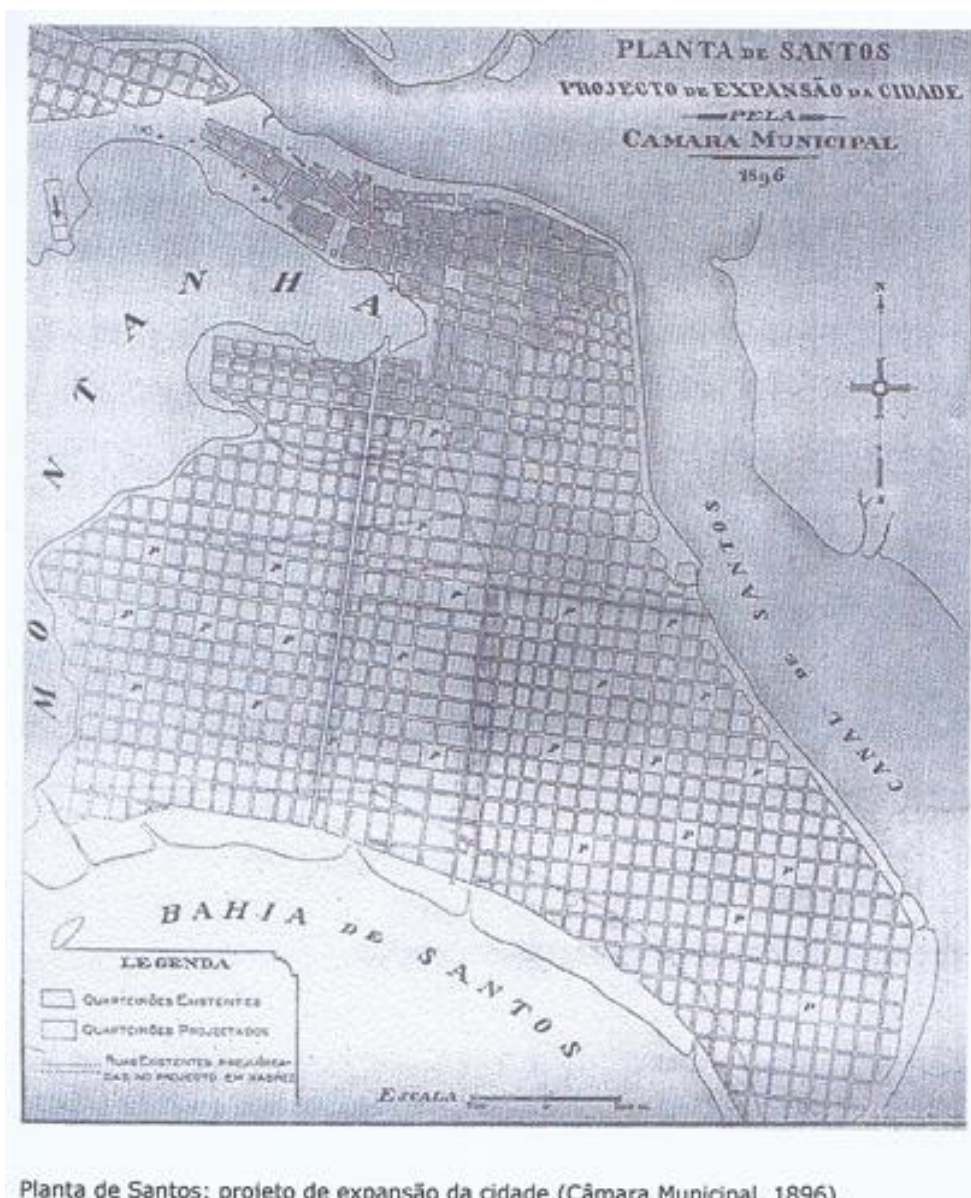
Anexo 6

Benedito Calixto "Panorama de Santos em 1822", óleo sobre tela, 1922, 136 x 300 cm.
Acervo Museu Paulista da USP.

Anexo 7

Benedito Calixto "Marinha: Praia do José Menino", óleo sobre tela, 1919, 45 x 91 cm.
Acervo do Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand.

Anexo 8



Planta de Santos: projeto de expansão da cidade (Câmara Municipal, 1896).

Anexo 9

