MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SANTOS (SP) NO SÉCULO XIX MUDANÇAS ESPACIAIS E DA SOCIABILIDADE URBANA NO CENTRO VELHO

Gisele Homem de Mello

Resumo

O crescimento de Santos, assim como o de outras cidades brasileiras no final do século XIX, estava associado às transformações do país, que buscava se inserir nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo, tanto em relação ao modelo econômico quanto pela assimilação de valores, padrões e modos de vida. A fixação das elites em centros urbanos concorreu para a montagem de uma rede de serviços e melhoramentos urbanos que foram, em larga medida, financiados pelo capital estrangeiro. Pretendemos mostrar, a partir das transformações em curso, tanto do ponto de vista do espaço urbano quanto da sociabilidade, como se formava naquele momento aquela que pode ser vista como a Santos moderna, constituída nos marcos do desenvolvimento da sociedade burguesa e capitalista, cujos valores e modos de vida viriam a orientar as intervenções urbanísticas ao longo do século XX.

Palavras-chave

modernização, intervenção urbana, mudança espacial, sociabilidade urbana.

Summary

Santos' growth, as occurred on other Brazilian cities at the end of the 19th century, was associated with transformations experimented throughout the country. These transformations sought to place a landmark on capitalism development on Brazil, through the economic model and through the assimilation of values, patterns and ways of life. The elite's fixation on urban centers collaborated to the development of services' network and urban enhancements. In a larger proportion, it was financed by foreign capital. Aiming to show, starting from the current transformations, how it formed the modern Santos city, considering the urban space and the sociability issues. Santos was built on the shades of the bourgeois and capitalist society, whose values and ways of life would lead to urban interventions throughout the 20th century.

Keywords

modernization, urban intervention, spatial changes, urban sociability.

MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SANTOS (SP) NO SÉCULO XIX MUDANÇAS ESPACIAIS E DA SOCIABILIDADE URBANA NO CENTRO VELHO

Gisele Homem de Mello

> *Cada pessoa, mergulhada em si mesma, comporta-se como se fora estranha ao destino de todas as demais. Seus filhos e seus amigos constituem para ela a totalidade da espécie humana. Em suas transações com seus concidadãos, pode misturar-se a eles, sem no entanto vê-los; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si mesma e para si mesma. E, se, nestas condições, um certo sentido de família ainda permanecer em sua mente, já não lhe resta sentido de sociedade.*
>
> *Tocqueville*

1 Apresentação

O crescimento de Santos no final do século XIX vinculou-se à estreita relação entre o desenvolvimento da produção do café, da implantação da ferrovia, das obras de ampliação do porto e do vertiginoso crescimento populacional, impulsionado pelas demandas de trabalho no porto e na ferrovia. A construção da ferrovia dinamizou a comercialização do café, que era até então transportado por tropas de muares, incrementando as relações com o planalto. A implantação da estação ferroviária e as obras de extensão e reforma do porto reafirmaram para Santos sua função comercial e portuária, ou seja, sua condição de "porta de entrada do mar e do sertão" (Petrone, 1965, *B.S.*, vol. 2). Essas obras e a instauração de uma rede de serviços públicos viabilizaram a transformação de suas vocações portuária e comercial, tornando a cidade uma das mais importantes do país e consolidaram a presença do grande capital nacional e estrangeiro, que financiaram as obras e os melhoramentos urbanos.

As reformas do porto, a construção da ferrovia e os melhoramentos urbanos significaram, pois, a inserção da cidade portuária nas transformações que estavam em curso

no país na época, que incluíam uma política de desobstrução e de ampliação de espaços. A remodelação urbana era parte essencial nessa tarefa. Nada de vielas tortuosas, não alinhadas, coloniais. Modernizar o porto e as ruas para permitir livre acesso das mercadorias era problema fundamental que o desenvolvimento do capital requeria. O esforço do governo na execução dessas transformações era orientado no sentido de garantir ao país o papel de parceiro confiável das nações desenvolvidas.

No processo de desobstrução dos espaços urbanos, os grandes espaços públicos dos largos definidos pelas igrejas e pelas formas de sociabilidade por elas promovidas vão desaparecendo até fins do século XIX, sendo substituídos por bulevares e praças, que abrigavam fontes e estátuas de heróis locais, circundadas por calçadas, que separavam o tráfego da rua e o dos pedestres e que deveriam servir para viabilizar as novas atividades e encontros desta população. Ao mesmo tempo, surgiam inúmeros estabelecimentos comerciais, cafés, restaurantes e lojas com vitrines, marcando o aparecimento de novos espaços de convivência, decorrentes do crescimento da cidade portuária. As praças, devido ao caráter voluntário e a heterogeneidade que ganharam, distinguiam-se da atividade social que se produzia nas salas de visita dentro das casas. O surgimento desses novos lugares e de novas formas de sociabilidade por eles promovidos coincidia com o incipiente aparecimento de noções de liberdade e civilidade[1].

Assim, por um lado, era certo que, do ponto de vista estrito das funções, Santos permanecia como cidade portuária e comercial, mas, por outro lado, este era um momento de estabelecimento de uma nova fase, mais dinâmica e moderna, que implicou um novo modo do

[1] Conforme assinala Richard Sennett, "cidade" e "civilidade" têm uma raiz etimológica comum. "Civilidade é tratar os outros como se fossem estranhos que forjam um laço social sobre essa distância social. A cidade é aquele estabelecimento humano no qual os estranhos devem provavelmente se encontrar. A geografia pública de uma cidade é a institucioinalização da civilidade" (1989, p. 323-4).

viver urbano[2]. Condições fundamentais na análise dessa passagem foram, principalmente, a intensificação da vida urbana; a ruptura com o passado colonial; a preocupação do Estado quanto à 'questão urbana', pois passou a formular políticas específicas de intervenção, marcando a emergência de um urbanismo ligado ao sanitarismo e à engenharia.

Os movimentos aqui estudados podem ser caracterizados como o de constituição de uma cidade e de inserção de uma vida urbana no capitalismo moderno, tal como a entendemos e vivenciamos hoje[3]. Três dimensões são abordadas no desenvolvimento do presente artigo: primeiramente procura-se resgatar a dimensão do significado histórico de modernização, através da análise dos aspectos que marcaram a reconstrução do Centro de Santos, dentro de uma idéia de plano e de um urbanismo moderno. O segundo momento refere-se à dimensão sócio-espacial. Busca-se relacionar a transformação das formas de sociabilidade no Centro Velho às modificações espaciais desse antigo núcleo colonial, decorrentes do processo de desenvolvimento moderno da cidade no último quarto do século XIX. Em terceiro lugar, a discussão situa-se em torno das políticas de intervenção urbana no processo de modernização do antigo núcleo colonial. Procura-se analisar seus mecanismos de controle do processo de modernização na cidade e suas formas de reordenação dos espaços.

[2] A materialização de um novo modo de vida que nasceu com o estabelecimento de grandes cidades se tornou objeto de inúmeros estudos. Louis Wirth, por exemplo, partia da premissa de que "o estabelecimento de cidades implicava o surgimento de uma nova forma de cultura, caracterizada por papéis altamente fragmentados, predominância de contatos secundários sobre os primários, isolamento, superficialidade, anonimato, relações sociais transitórias e com fins instrumentais, inexistência de um controle social direto, diversidade e fugacidade dos envolvimentos sociais, afrouxamento nos laços de família e competição individualista" (Wirth, 1967, *citado em* AMARAL, 1992, p. 29).

[3] Para Max Weber, as cidades, na sua forma típico ideal, caracterizam-se por constituir-se como mercado e por possuir autonomia política. Em "Conceito e categoria de cidade", Weber (1967, p. 87-96) procura explicitar a origem e o desenvolvimento do capitalismo moderno e da racionalidade, destacando o papel que a cidade desempenha na emergência desses processos.

2 Santos no século XIX: a formação da Vila e o desenvolvimento da cidade pós-colonial

A Vila de Santos, fundada pelo nobre português Braz Cubas, em 1543, se constituiu junto ao seu modesto porto, nas cercanias do lagamar junto ao limite atual entre os bairros do Centro e o do Paquetá, devido, sobretudo, às condições geográficas privilegiadas tanto em relação ao mar quanto em relação à serra, que separa nessa região, o litoral do interior. O ponto inicial da Vila, denominado de Quartéis, tinha como marcos o Outeiro de Santa Catarina, o hospital, a Câmara Municipal e os quartéis. A maioria da população era mestiça, suas casas ocupavam as áreas ao longo do porto, por onde chegavam as canoas de mercadores do planalto. Para dificultar ataques e invasões, a Vila era cercada por muros a leste e ao oeste, ao sul pela barreira representada pelo Monte Serrat, e ao norte pelo Forte da Vila e pelas águas do Lagamar de Enguaguaçu. Havia uma única rua, que até o século XIX permaneceu como a mais importante da povoação, denominada Rua Direita, que ligava os Quartéis ao núcleo do Valongo, localizado próximo à Cubatão, facilitando a saída para São Paulo.

A Santos colonial de fins do século XVIII pouco se desenvolveu desde a sua constituição como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais. Vários fatores contribuíram para o pouco desenvolvimento de Santos nesse período: além dos fatores de ordem física – era um sítio acanhado, quase todo em planície encharcada, que abrigava três ribeirões que o cortavam no sentido Norte-Sul, dificultando ainda mais o aproveitamento do solo disponível –, há os fatores históricos, como a dissociação de interesses com a Metrópole, dado o isolamento seiscentista das populações planaltinas, que praticavam uma agricultura de subsistência e a emigração de parcelas significativas da população em busca de ouro, na caça ao índio e nas

expedições pelos sertões. Por essas razões, a Santos colonial foi área de pouca gente e de nenhuma riqueza, como indicam muitos registros sobre Santos dessa época:

> Sem terras próprias para o cultivo da cana, [estando a produção do açúcar em larga escala no nordeste], longe dos distritos da mineração, abandonada pela própria população local, Santos caiu em marasmo, que durou até o século XIX. Desapareceu a moeda corrente, passando as trocas a serem feitas somente em espécie; fugiram das águas tranqüilas do estuário os cinco ou seis navios que anualmente o procuravam, interrompendo-se mesmo a ligação direta com Portugal e Angola; o porto de Santos passou a ser tributário do Rio de Janeiro, por intermédio do qual podia fazer comércio exterior, conservando somente o comércio direto com os outros portos brasileiros (CARVALHO, 1944, p. 184, *grifos nossos*).

O insucesso das tentativas de se criar uma economia voltada para o exterior na marinha contribuiu para o isolamento seiscentista do planalto paulistano. A população de São Paulo, na falta de recursos que pudessem permitir um intercâmbio econômico com o exterior, tornou-se praticamente auto-suficiente, vivendo em função de um sistema de economia fechada, reduzindo para o porto de Santos, durante todo esse período, as possibilidades de intermediação com o planalto, necessárias para desenvolver a cidade portuária.

As relações com São Paulo sempre foram importantes para explicar as formas e as fases de crescimento ou de estagnação de Santos. Da mesma forma, o porto também era o meio de garantir a expansão econômica do estado. Os vínculos com o planalto foram essenciais para a criação de uma malha urbana em Santos. Pasquale Petrone (1965, *B.S.*, vol. 2) ressalta que a realidade urbana destes dois lugares só pode ser compreendida nas suas inter-relações. Em virtude dessa característica singular de fusão das funções de porto com a de centro distribuidor, que se constituiu em fenômeno único na malha urbana brasileira, Caio Prado Jr. (1989) denominou a relação dessas duas cidades como a de “cidades casadas”.

Embora elevada à categoria de cidade no fim do período Regencial, Santos de meados do século XIX não tivera ainda as condições necessárias para exercer a função histórica de porto e, em função disso, também não desenvolvera um verdadeiro centro urbano. Aquela, que poderia ser definida, como a 'vocação urbana' de Santos, nas palavras de Pasquale Petrone (1965), seria dada à medida que sua função portuária tivesse os requisitos necessários para se desenvolver. Esses requisitos somente principiaram a aparecer na segunda metade do século XIX, quando o café suplantou o açúcar como principal riqueza de exportação.

A definição de São Paulo como uma das mais expressivas áreas cafeeiras do Globo, em fins do século XIX, repercutiu diretamente nas formas de utilização do velho eixo de comunicação entre Santos e São Paulo. Até então os transportes de mercadorias entre o interior e o litoral sudeste eram realizados através das tropas de muares, que trafegavam pelos velhos caminhos coloniais ligando os portos principais e os secundários às áreas de produção. Nesse período, conforme registra Milliet (1941, p. 19), a produção de café, que era de 590.066 arrobas em 1836, passou para 3.534.256 arrobas em 1854, praticamente aumentando seis vezes em apenas 18 anos.

Como efeito desse crescimento, houve a necessidade de se repensar o sistema de circulação entre o eixo São Paulo-Santos. Somente um novo tipo de transporte, que aproximasse cada vez mais as áreas interioranas dos portos marítimos, poderia concorrer para um maior afastamento das áreas de produção em relação a estes. Em 1860, afirmava Afonso d'E Taunay na *Pequena História do Café no Brasil:* "É axiomático que plantar café além de Rio Claro, a cerca de 40 léguas de Santos, constitui verdadeiro absurdo. O frete tudo consome, por melhor que seja a produção" (*citado em* SOARES, 1984, p. 37). Em demanda da zona cafeeira, um grupo inglês liderado pela Casa Bancária Rostchild, após negociações

com o Barão de Mauá, inicia a construção da São Paulo Railway[4], com adoção do sistema funicular no trecho da Serra (MATTOS, 1954).

A São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiaí, passando por São Paulo foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867. A *Santos-Jundiaí* representou o primeiro passo para transformar a cidade de Santos numa das mais importantes do país. A associação da estação ferroviária com o porto permitiu uma maior agilização na comercialização do café, já a mais importante riqueza planaltina, incrementando as relações com o centro distribuidor paulista.

Nesse período, as atividades ligadas ao café envolviam a quase todos na cidade. A expansão de bancos, agências de navegação, comissárias de despachos, escritórios de exportação e importação, armazéns, casas de torrefação e moagem de café, era nítida. Ao redor da estação ferroviária apareciam novos lugares de convivência. Os quiosques ali instalados transformaram-se em ponto de encontro da população. Criou-se novas possibilidades de emprego para os próprios habitantes e atraiu-se mão-de-obra de fora da cidade. Estabeleceu-se uma estreita relação entre o desenvolvimento da produção do café, o desenvolvimento portuário, as ferrovias e o crescimento da população, que permitiram a consolidação e transformação de suas funções portuária e comercial.

3 A reconstrução modernizadora da cidade

A implantação da ferrovia nas proximidades do porto significou o primeiro passo para despir das antigas roupagens coloniais o Centro Velho. Com o início das obras de ampliação e

[4] A linha férrea São Paulo Railway se tornou, segundo J. F. Rippy em *A century and a quarter of British Investment in Brazil*, na empresa ferroviária de capital inglês mais rentável no Brasil e mesmo na América Latina, pois por um período de 55 anos, de 1876 a 1930, a taxa de dividendo médio anual sobre o valor de suas ações ordinárias, foi de 10,6% (*citado em* Soares, 1984, p. 37), pois detinha o monopólio de toda a produção do interior do estado de São Paulo e das demais áreas vinculadas ao porto de Santos.

reforma do porto, no final do século XIX, iniciou-se também uma política de saneamento e de desobstrução dos espaços. As obras de ampliação do porto significavam uma interferência direta no espaço da cidade. Reformar o porto acarretava na alteração do sistema de transportes e da rede de serviços a ele associado, da rede de moradias e do tecido urbano. Mas esperava-se que as obras de construção do cais também melhorassem as condições sanitárias da cidade.

Com essa finalidade foi constituída a Companhia Docas, Sociedade Anônima de capital aberto, que concluía em 1892 os primeiros 260 m do cais. A Companhia Docas teve papel decisivo na reconfiguração da cidade, pois, ao apropriar-se da faixa da marinha, não só aterrou, como demoliu e reconstruiu, extrapolando os limites de sua função, que era a construção do porto.

A construção da ferrovia e do porto e a instauração de uma rede de serviços públicos, como o abastecimento de água a partir de 1870, indicavam a consolidação da presença do grande capital nacional e estrangeiro. A articulação entre, de um lado, os interesses paulistas, que representavam a hegemonia política dos cafeicultores e de outro, o capital internacional, mais especificamente o inglês, que financiou a construção das ferrovias para o escoamento da produção do café, orientou as transformações da cidade portuária. Essas transformações incluíram políticas de saneamento e de ampliação dos espaços: largas e retas avenidas e lugares para a circulação foram construídos. Eliminou-se as vielas estreitas, tortuosas e coloniais.

Era a modernização que chegava à cidade, inspirada no velho continente, materializada através das políticas de intervenção urbana, caracterizadas pela emergência de um urbanismo associado ao sanitarismo e à engenharia. Modernizar o porto e as ruas da cidade para permitir livre acesso das mercadorias era um problema fundamental. Iniciou-se uma nova fase,

marcada pela emergência de instrumentos de intervenções urbanas associados à idéia de plano e de um urbanismo moderno. Pretendia-se edificar cidades habilitadas à nova ética do trabalho que o desenvolvimento do capital impunha.

A cidade, que, até fins do século XIX não havia ultrapassado os limites da área central, foi quase que completamente reconstruída pelas obras de saneamento da cidade, promovidas pelo Governo do Estado. A Comissão Sanitária, ligada à Secretaria dos Negócios do Interior, exerceria o poder de polícia sanitária: vistoriar habitações, promover desinfecções, fiscalizar a limpeza de quintais e de terrenos baldios. A Comissão de Saneamento, ligada à Secretaria de Agricultura, seria responsável pelas obras de canalização de água e construção de rede de esgotos, tendo seus trabalhos entrosados com os da Companhia Docas, que continuava a expansão do cais.

As demolições iniciaram-se em 1869, começando pelo local de fundação da cidade: O Outeiro de Santa Catarina. A justificativa era a transformação do Beco Santa Catarina em rua, ligando-o com a Rua da Constituição por causa de uma suposta necessidade de tráfego, mas esse não era e nem se transformou em lugar de tráfego intenso. Da mesma forma, também seriam demarcadas ruas e quadras dentro do plano em tabuleiro xadrez desde os quartéis até o Paquetá, bairro contíguo ao Centro.

As demolições continuaram acontecendo nos pontos que marcavam os limites e referências da cidade colonial, ou seja, os pontos religiosos, como indica Andrade (1989, p. 125-149): o convento do Valongo teve parte de sua área alterada para dar lugar à ferrovia; a Capela N. Senhora da Graça e os armazéns de sal foram demolidos para alargar a Rua José Ricardo em 1883; a Capela de Jesus, Maria e José, demolida em 1902, teve seus terrenos vendidos para exportadores de café Zerrener, Bullow e Cia. Em 1904, no local onde era a

matriz e o convento dos jesuítas, foram construídos o novo prédio da Alfândega e a Praça da República em 1907; a igreja do Rosário não foi demolida, mas teve sua fachada alterada e recuou dois metros em relação à praça, perdendo para o prédio dos correios a função de marco da praça.

Desde o início do processo de demolições no Centro, a Igreja sofria golpes por causa dos interesses comerciais aliados à tendência anti-clerical do século XIX. Além disso, a elite já não promoveu a construção de capelas, face à promulgação da Lei proibindo os sepultamentos em igrejas. No lugar onde existiam igrejas e conventos, marcos da história local, foi construído em estilo neoclássico, o novo prédio da Alfândega. Ao todo, seis igrejas são demolidas no antigo centro. As justificativas são as mais diversas: Uma suposta necessidade de tráfego – a maioria desses lugares não era e nem virou um local de trânsito intenso –, até a alegação de que a centenária Matriz estaria condenada devido ao ataque de cupins. A demolição dessa Igreja, estreitamente vinculada com o passado colonial, foi decidida e executada em menos de cinco meses. Essa ação demonstrou como romper com os marcos da cidade colonial era "imperiosidade do progresso", como recorda Marques Junior, *transcrito em* Lanna (1996, p. 93):

> Inúmeros imóveis quinhentistas, seiscentistas e setecentistas são demolidos, (...) por toda a cidade velha [atual centro histórico] (...). Esses elementos fazem parte de um único movimento que, a um tempo, destrói o passado material e constrói em seu lugar um passado simbólico, elaborado segundo os interesses das elites (MARQUES JUNIOR, 1993).

A essa ação de reformas e demolições de espaços e edifícios públicos, que fizeram desaparecer antigos lugares e usos, associou-se uma intensa reformulação das edificações particulares. A Comissão Sanitária decretou várias ações de despejo com a intenção de

reformular os prédios e adaptá-los às novas exigências de salubridade e de circulação, condizentes com a nova organização do trabalho que o desenvolvimento do novo capital impunha. Daí em diante, os edifícios do centro e bairros contíguos passaram a ser ocupados por uma rede de atividades comerciais e de serviços, em grande parte associados à atividade portuária e bancária.

4 A transformação das formas de sociabilidade no Centro Velho

As cidades portuárias brasileiras, ligadas ao sistema exportador de café, tal como a Santos do último quarto do século XIX, cresciam. O processo de crescimento e desenvolvimento de Santos, propugnado pela estreita relação entre o porto, o desenvolvimento da produção do café e a ferrovia, fez surgir inúmeros bancos, agências de navegação, estabelecimentos ligados ao comércio do café, armazéns, etc., alterando o tecido urbano e definindo essa área como essencialmente comercial.

As novas construções, edificadas de forma alinhada, assim como as praças, foram circundadas por calçadas, que separavam o tráfego da rua e o das pessoas e que deveriam servir para as atividades e encontros nessa cidade moderna, cujo cenário era composto ainda pela Estação Ferroviária, circundada por quiosques, que serviam de ponto de encontro da população, por novas construções em estilo neoclássico, jardins e praças com estátuas e monumentos.

Para indicar as mudanças na vida urbana de Santos na época, diversos memorialistas destacaram o surgimento de uma vida urbana movimentada, de teatros, cassinos, lojas com vitrines, que exibiam uma diversidade de produtos, bares, restaurantes, clubes e hotéis. As ruas, agora com calçadas, permitiam à população passear, enquanto tomava contato com as

novidades do comércio sofisticado, que surgia para atender às demandas da cidade que se modernizava.

Paradoxalmente, o espaço da rua e das praças estava mais agitado, com maior trânsito de pessoas, veículos, lojas, etc., mas era cada vez menos 'na' rua que estava a vida da cidade. A redistribuição dos espaços no Centro Velho, em decorrência da chegada desses inúmeros estabelecimentos comerciais, representou, em larga medida, a descaracterização das ruas e das praças como lugares onde a vida da cidade acontecia:

> Ao mesmo tempo que símbolo de modernidade, a rua é também espaço de sociabilidade esvaziado. As ruas tal como estavam sendo estruturadas eram, para os padrões que se pretendia instaurar, um âmbito misturado e confuso, abrangendo comércio, residência e trabalho. As praças, devido à heterogeneidade e ao caráter voluntário dos encontros, distinguiam-se da atividade social da sala de visitas que se produzia dentro das casas (LANNA, 1996: 105).

O período, referente ao último quarto do século XIX em Santos, foi marcado por um expressivo aumento de agitação, de gente, de atividades nas ruas. Por outro lado, esse foi também um período de recuo da vida pública, que transformou a rua em lugar de passagem, não mais de encontro. Tal como passou a ser estruturada, a rua, que vinha sendo alvo de constantes intervenções urbanas, passou a ser um âmbito de uso misturado, abrangendo comércio, residência e trabalho. Essa transformação pode ser observada abaixo, comparando-se os dois momentos da antiga Rua Direita, a mais importante da cidade até o final do século XIX, em 1865 e em 1910. Na segunda foto, a Rua Direita já havia mudado de nome para Rua XV de Novembro. Assim como essa mudança, foi intensa a substituição de nomes que evocavam o uso do lugar para o de figuras ilustres do início da República, proclamada em 15 de novembro de 1889.

Rua Direita em 1865, eixo principal de Santos – que ligava os dois primeiros núcleos de ocupação: Valongo e Quartéis –, com inúmeras casas e sobrados para moradia. Foto de Militão

Rua XV de Novembro na última década do século XIX (antiga Rua Direita): A principal via da cidade passa a ter um caráter comercial. À direita, a Associação Comercial em sua primeira sede.
Foto Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Santos

Na primeira foto, observa-se a Rua Direita, que ligava o primeiro núcleo de ocupação urbana, o dos Quartéis ao do Valongo, que ficava mais próximo à Cubatão, facilitando à saída para São Paulo. Até o último quarto do século XIX, Santos praticamente se resumia a esses dois núcleos, localizados entre os espaços definidos por dois edifícios religiosos: O Outeiro de Santa Catarina, nos Quartéis e o Convento do Valongo. O núcleo mais antigo tinha predomínio das funções militares e administrativas e no segundo predominavam as atividades comerciais. Onze igrejas e diversos largos espalhavam-se por todo o povoado de claros contornos religiosos, como a maioria das cidades brasileiras do período colonial.

Na segunda foto, esta rua já se transformara num elegante bulevar, que, embora estreita para os padrões do século XX, abrigava bancos, lojas com vitrines, prédios e estabelecimentos comerciais e também a famosa Associação Comercial. Criada em 1870, a Associação representava principalmente os interesses dos grupos ligados ao comércio do café e tinha grande importância política no município, com grande poder de decisão nas questões locais. As modificações por que passou esta rua sinalizavam as fortes transformações por que passava a cidade. Esta rua passou a adquirir, obviamente, um caráter comercial.

Nesse processo de transformação dos espaços, vão desaparecendo do Centro Velho os grandes espaços públicos dos largos, definidos pelas igrejas e pelas formas de *sociabilidade*, que elas promoviam, quando são substituídos até fins do século XIX, por bulevares e praças com estátuas de heróis republicanos. Esses novos espaços que surgiram foram circundados por ruas e calçadas e organizados para servir às atividades e encontros de seus moradores, nos padrões de uma cidade que se modernizava, fazendo desaparecer antigos lugares e usos. Tratava-se de implantar novos modos de morar, trabalhar, fruir a cidade, compatíveis com o desenvolvimento moderno, que o novo capital requeria.

O divertimento cada vez mais se associava ao recebimento do salário, principalmente a partir da última década do século XIX. As festas aconteciam cada vez menos nas ruas e cada vez mais em clubes, onde se pressupunha a condição de sócio ou de convidado para se participar, o que implicava numa seleção da convivência. Nessa passagem, como retrata Lanna:

> Esvaziaram-se as ruas, consolidavam-se as casas como lares e domicílios e constituíam-se lugares de encontro e lazer que expressavam um tempo que, como todas as outras mercadorias, devia ser consumido (LANNA, 1996, p. 20).

O surgimento de inúmeros hotéis, cafés, bares, e restaurantes, cada vez mais confortáveis, aonde as edificações iam se construindo de forma alinhada, contígua, com suas paredes decoradas, iam definindo os espaços públicos e privados, mas ao mesmo tempo transformavam o espaço da rua em uma sala (HOLSTON, 1993, p.110-112). Esses estabelecimentos comerciais tornaram-se um novo meio de publicização da vida privada[5]. Assim, as salas de "convívio tradicional", de jantar e estar, saíram do ambiente familiar e foram para a vida pública. O que se realizava dentro de casa, passou a acontecer agora em lugares "públicos". Na verdade, esses locais são privados no sentido da propriedade, mas acessíveis ao público em geral, desde que tenham os meios para consumir. Segundo Richard Sennett, os termos urbano e civilizado conotam agora experiências rarefeitas de uma pequena classe e estão marcados pela pecha no esnobismo.

A partir daí, as ruas deixaram de ser a continuidade das casas para se tornar cada vez mais um local de tráfego disciplinado de produtos e pessoas. A casa e a rua eram espaços difíceis de distinguir antes do início do processo de remodelação do Centro. As pessoas

[5] Sobre a discussão das relações entre o público e o privado, ver Richard Sennett, *O Declínio do Homem Público.* São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

entravam e saíam das casas, de forma que ficava difícil saber quem morava onde. Eram também nas ruas e portas das casas que se organizavam as festas, as reuniões e as brigas. Agora, quando as festividades aconteciam nas ruas faziam-se sob uma nova forma, a do anonimato e a do espetáculo (ARIÈS, 1991, vol. 3, p. 10-19) [6]. Paulo Cursino de Moura, um memorialista da cidade de São Paulo, retrata como era estar nas ruas nas décadas finais do século XIX:

> A rua é como uma dependência da casa ou do quintal da casa. É jardim, é curral, é lavábulo, é enxurro de necessidades. Ali, aos 3 e aos 4, formam-se grupos onde a tagarelice transborda afiada, venenosa. Nas calçadas de tijolos ou de pedras largas e toscas, enfileiram-se as cadeiras, assim como uma arquibancada para os espetáculos de todos os dias. No meio, de canto a canto, o jogo da amarelinha para as crianças, o de malha para os moleques ou a correria em animais fogosos, sobre lombilhos prateados com que a mocidade risonha e fresca prepara os galanteios e se entontece nos namoricos sentimentais. À noite, ao luar, a guitarra, a viola, e os melosos queixumes das serenatas planjentes. A rua é tudo e a rua se forma assim. Assim se forma a cidade (MOURA, 1980, p.22).

Essa rua, onde tudo se passava, desaparece no processo de remodelação do Centro em nome do progresso e do desenvolvimento moderno, transformando-se de lugar onde a vida da cidade acontecia para lugar de espetáculo, lugar de fruição pelo olhar. Concomitante a esse processo de esvaziamento da vida pública, o avanço da privacidade era perceptível através do afastamento das novas construções, tanto em relação à rua, com o aparecimento de jardins e varandas, como com o aparecimento do recuo lateral dos lotes em fins do século XIX (MATTA, 1985).

Nessa passagem, como assinala Sennett (1989), "É a casa um refúgio que, ao final, acaba expandindo seus cânones de convivência para a sociedade". As formas de sociabilidade, que se originaram da construção das novas formas do viver urbano, confirmam,

[6] Neste volume, o autor discute a passagem da sociabilidade anônima para a sociedade do anonimato.

em vários pontos, as teses de Sennett (1989), que reconhece o narcisismo reinante na atual fase do capitalismo, cujas bases encontram-se nas novas classes emergentes. O sucesso dos padrões difundidos por revistas comerciais como *Caras e Estilo de Vida* não deixam muita margem às dúvidas. O homem público, conceito que justamente implicava a existência de uma esfera de vida privada resguardada, é agora cada vez mais julgado não pela sua atuação pública, mas pelos seus gostos pessoais, sua personalidade, sua vida particular, etc. Em decorrência desse quadro, é certo que, como afirma Senett, os tradicionais biombos de separação entre o público e o privado só podem então cair por terra.

6 A consolidação da cidade na economia capitalista

O período aqui estudado pode ser visto como o de formação de uma cidade e da vida urbana no capitalismo moderno, tal como a entendemos e vivenciamos hoje. As mudanças seguintes consolidaram os rumos delineados neste momento. A expansão do porto; as políticas sanitaristas de intervenção urbana realizadas pela Comissão Sanitária, nomeada pelo Governo do Estado; à construção da ferrovia, financiada pelo capital inglês, que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e à instauração de uma rede de serviços públicos se constituíram elementos fundamentais na análise das modificações do espaço urbano santista e suas manifestações sócio-espaciais, no último quarto do século XIX.

Não se pode desvincular as reivindicadas reformas do porto de Santos da situação do estado de São Paulo. Estava em jogo a condição estratégica santista de porta de entrada do mar e do sertão no escoamento da produção cafeeira, maior riqueza nacional na época. Mais do que a situação mesma da cidade de Santos, tratava-se da necessidade de garantir a expansão econômica do estado. Todas essas implementações e melhoramento urbanos

consolidaram, em larga medida, a presença do grande capital nacional e estrangeiro na cidade portuária.

As reformas do porto, a construção da ferrovia e os melhoramentos públicos significaram a integração da cidade portuária nas transformações que estavam ocorrendo em âmbito nacional e que eram propugnadas pela busca no país por se inserir nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo. Transformações que incluíam uma política de saneamento da cidade e de desobstrução e ampliação dos espaços, ou seja, no lugar das vielas tortuosas, coloniais e não alinhadas, foram construídas largas avenidas, praças e lugares para circulação, condizentes com a ética do trabalho, que o desenvolvimento do novo capital impunha.

Essas transformações criaram novas formas desejáveis de viver na cidade. Na casa ou na rua, este era um momento de inserção e de consolidação de novos valores. A materialização de visões de progresso e de um desenvolvimento moderno eram os recursos legitimadores das intervenções urbanas. A eficiente circulação de pessoas e mercadorias era parte dos objetivos a serem alcançados. A utilização de preceitos urbanísticos associados ao sanitarismo e à engenharia, orientados dentro de uma visão técnica e 'neutra', foram os recursos utilizados. As intervenções urbanas revelaram a ruptura com o passado colonial e a cidade moderna almejada. A modernidade foi identificada com a instauração de padrões e valores de uma classe, a burguesa, e materializada em espaços públicos e privados, em monumentos, tais como, o bulevar e as estátuas em fontes e jardins[7]. Apesar de imersas em circunstâncias distintas, tanto no Brasil como na Europa nos defrontamos, pois, com a busca de afirmação dos valores e modo de vida burguês.

[7] Tal como analisou Schorske (1988), as cidades podem ser entendidas como expressão dos padrões de uma classe que se projetam em seus espaços físicos.

A remodelação do Centro Velho, que transformou a rua de lugar onde tudo acontecia, em local de trânsito disciplinado de mercadorias e pessoas, afirmando a proposta burguesa do viver em cidades, implicou, como se buscou aqui retratar, o esvaziamento da vida pública. A erosão da vida pública significou o desaparecimento das máscaras rituais da sociabilidade. Nesse processo de evanescimento da *res pública*, as pessoas, como indica Sennett (1989, p. 382), se tornaram atores sem uma arte: "A sociedade e as relações sociais podem continuar a ser abstratamente imaginadas em termos dramáticos, mas os homens mesmos deixaram de representar".

7 Referências

AMARAL, R. *Povo-de-santo, povo de festa: Estudo antropológico do estilo de vida dos adeptos do candomblé paulista.* Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Antropologia da Universidade de São Paulo. USP. São Paulo, 1992.

ANDRADE, W. T. F. de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930.* Tese de doutorado, FFLCH, USP, São Paulo, 1989, pp. 125-49.

ARAUJO FILHO, J. R. *A Baixada Santista: aspectos geográficos* – vol. 3. São Paulo: Edusp, 1965.

ARIÈS, P. *Por uma história da vida privada.* In: ARIÈS, P. e CHARTIER, G. (org.), *História da vida privada.* São Paulo: Companhia das letras, 1991, vol. 3.

CARVALHO, M. C. *Santos e Geografia Humana do Litoral Paulista.* Tese de Doutorado, 1944, p. 184.

HOLSTON, J. *A cidade modernista.* São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

LANNA, A. L. D. *Uma cidade na transição: 1870-1913.* São Paulo-Santos: Hucitec-Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

MARQUES JUNIOR, A. F. *Texto introdutório à Exposição Permanente Outeiro de Santa Catarina – Casa João Éboli.* Santos, 31 de março de 1993, *transcrito em Lanna*, p. 93.

MATTA, R. da. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

MATTOS, O. *O desenvolvimento da rede Ferroviária e a expansão da cultura cafeeira em São Paulo*. São Paulo: Edição Especial dos "Diários Associados", dedicada ao café, 15 de julho de 1954.

MILLIET, S. *Roteiro do Café e outros ensaios.* São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Coleção Departamento de Cultura, Vol. 25, 3ª edição. 1941.

MOURA, P. C. de. *São Paulo de outrora.* São Paulo: Edusp, 1980.

PETRONE, P. *A Baixada Santista: aspectos geográficos* – vol. 2. São Paulo: Edusp, 1965.

PRADO JUNIOR, C. *A cidade de São Paulo: geografia e história.* São Paulo: Brasiliense, 1989.

RIPPY, J. F. "A century and a quarter of British investment in Brazil". *Inter-American Economic Affairs*, Estados Unidos – vol. 6, n.1, p.83-92, Summer, 1952, *citado em* SOARES, M. B. *Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista.* Santos (SP): ASSECOB, 1984.

SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.* São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

SCHORSKE, C. E. *Viena fin-de-siècle.* São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOARES, M. B. *Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista.* Santos (SP): ASSECOB, 1984.

TAUNAY, A. d'Escragnole, *Historia do Café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939.

TOCQUEVILLE, A. de, *A Democracia na América* - vol. 2. São Paulo: EDUSP, 1977, *citado em* SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.* São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

WEBER, M. *Conceito e categoria de cidade*. *In:* VELHO , O. G. (org.), *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro: Zahar, 1967, pp. 73-96.

WIRTH, L. *O Urbanismo como Modo de Vida*. *In*: VELHO, O. G. (org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.