A MODERNIZAÇÃO DE SANTOS NO FINAL DO SÉCULO XIX

Gisele Homem de Mello*

Resumo: O crescimento de Santos, assim como o de outras cidades brasileiras no final do século XIX, esteve 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 europeizados. 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 analisar, a partir das transformações em curso, 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.

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. 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.

---

* Mestre em Sociologia pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Membro do grupo de pesquisas do CERU (Centro de Estudos Rurais e Urbanos da USP) na linha de Sociologia Urbana. E-mail: giselehm@usp.br e giselemk@uol.com.br.

Introdução

As transformações que se verificaram no continente europeu no decorrer do século XVIII, especialmente na sua segunda metade, por efeito do processo de industrialização que se iniciava e a que se rotulou de Revolução Industrial, repercutiram fortemente nas estruturas econômicas das demais partes do Globo e, no Brasil, não deixaram de influir, também, no território paulista (Petrone, 1965, p. 95). As nascentes cidades industriais anunciavam o novo caráter da cidade e as novas relações entre campo e cidade; na Europa, o adensamento das cidades, caracterizadas por uma aglomeração, uma heterogeneidade e uma variedade novas, era um acontecimento sem precedentes (William, 1989, pp. 213-215). O incremento das atividades industriais e o considerável crescimento da população européia no final do século XVIII implicaram um vertiginoso aumento das demandas por produtos voltados às suas necessidades de consumo e de matérias-primas que pudessem ser transformadas e contribuíram para a valorização dos recursos das áreas coloniais, em especial do mundo tropical.

A formação de novos mercados estimulou nessas áreas a produção agrícola, ampliando-se sua participação no comércio mundial e valorizando-se as áreas litorâneas. Santos se favoreceu de sua condição geográfica privilegiada tanto em relação ao mar quanto em relação à serra no escoamento da produção canavieira, e em seguida, da cafeeira, que se tornou a maior riqueza planaltina a partir de meados do século XIX: "O desenvolvimento econômico da parte central da capitania, na base da implantação de uma lavoura canavieira comercial, repercutiu, como não poderia deixar de ser, tanto na vida do porto de Santos quanto, e paralelamente, na circulação pelo antigo caminho do mar. Este passou a ser caracterizado pela circulação do açúcar" (Petrone, id., pp. 97-8), e, posteriormente, do café, cuja produção em larga escala resultaria na implantação das ferrovias.

A construção das ferrovias dinamizou a comercialização do café, incrementando as relações com o planalto; a era ferroviária representou o primeiro passo para despir a cidade das antigas roupagens coloniais. A implantação da estação ferroviária no último quarto do século XIX e as obras de extensão e reforma do porto reafirmaram para Santos suas funções comercial e portuária, ou seja, sua condição de "porta de entrada do mar e do sertão", como definiu Petrone (Ibid.). Santos permaneceu como cidade portuária e comercial, mas esse foi um momento de estabelecimento de uma nova fase, mais dinâmica e moderna, que implicou um novo modo de

vida, com novas formas de sociabilidade urbana[1]. Condições fundamentais que a permitiram e viabilizaram foram, principalmente, a intensificação da vida urbana, a ruptura com o passado colonial e 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.

Pretende-se analisar neste artigo como então se formou aquela que pode ser vista como a cidade de Santos moderna, constituída nos marcos do desenvolvimento da sociedade burguesa e capitalista, cujos valores e modos de vida viriam a orientar a evolução urbana ao longo do século XX. Com esse intuito, três dimensões são abordadas: primeiramente procura-se resgatar a dimensão do significado histórico da modernização, através da análise dos aspectos que marcaram a reconstrução do Centro de Santos, no âmbito de um planejamento e de um urbanismo modernos. O segundo momento refere-se à dimensão sócio-espacial e se busca relacionar a transformação das formas de sociabilidade no Centro Velho às modificações espaciais dessa área decorrentes do desenvolvimento da cidade no último quarto do século XIX. Em terceiro lugar, a discussão aborda as políticas de intervenção urbana na modernização do núcleo colonial dinamizado pelo açúcar e pelo café, procurando analisar seus mecanismos de controle do processo e suas formas de reordenação dos espaços. O período estudado pode ser visto como o da formação de uma cidade e da vida urbana no capitalismo moderno, tal como a entendemos e vivenciamos hoje; as mudanças que vieram em seguida consolidaram os rumos então delineados.

Santos no século XIX: de vila a cidade

Santos recebeu o foro de Vila em 1546, após o porto ser transferido da Ponta da Praia para o Lagamar do Enguaguaçu, consolidando-se o Novo Povoado. A vila se constituiu em torno desse lagamar onde os barcos atracavam, junto ao limite atual entre os bairros do Centro e o Paquetá, devido, sobretudo às condições geográficas privilegiadas tanto em relação ao mar

---

[1] 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, articulando de modo original pontos de vista de Georg Simmel, Max Weber e Robert Park, 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, *in* Amaral, 1992, p. 29).

quanto a serra, que nessa região separa o litoral do interior[2]. O ponto inicial da vila tinha como marcos o Outeiro de Santa Catarina, o hospital, a Câmara Municipal e os quartéis. A maioria da população que ali vivia era mestiça, suas casas ocupavam as áreas ao longo do porto, mais para o lado do Ribeirão de São Jerônimo, 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 as águas do Lagamar de Enguaguaçu.

A relação com São Paulo resultou, no século XVI, num deslocamento da cidade para os terrenos mais para oeste, mais próximos à Cubatão, facilitando as intermediações com o planalto. A partir de 1570, novas casas comerciais se estabeleceram nessa região, situada no atual bairro do Valongo, fazendo desse local o mais movimentado da Vila. Até o advento da ferrovia essa área era um entreposto necessário para o acesso ao planalto. A Santos de fins do século XVIII pouco se desenvolveu desde a sua fundação como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais. Vários fatores contribuíram para seu pouco desenvolvimento nesse período: além dos fatores de ordem física – era um sítio acanhado, quase todo em planície encharcada, que abrigava três ribeirões que a 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[3] e a emigração de parcelas significativas da população santista em busca de ouro, na caça aos índios e em expedições pelos sertões. Por essas razões, a Santos colonial foi área de pouca gente e nenhuma riqueza, como indicam muitos registros da 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

---

[2] Não se sabe ao certo quando Brás Cubas deu foro de vila ao povoado de Enguaguaçu; presume-se por documentos e escrituras daquela época ter sido em fins de 1546, provavelmente em 1° de novembro, por ser o dia de Todos os Santos, reservado a grandes ocasiões, segundo os usos da época.

[3] O insucesso na tentativa de se criar uma economia voltada para o exterior na marinha, conforme assinala Petrone (id., p. 70), contribuiu para o isaolamento da população de São Paulo que, 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, o que limitou durante todo esse período as possibilidades de intermediação do porto de Santos com o planalto.

> 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, transcrito em Araújo Filho, id., p. 26).

De 1822 em diante a área urbana avançou um pouco em direção aos morros, ganhando mais uma faixa de quadras e ruas, agora, dentro do plano em tabuleiro de xadrez[4]. Em 1827 a região de Cubatão foi aterrada. A ligação terrestre entre Cubatão e Santos agilizou a comercialização do açúcar, que era feita por tropas de muares. Em 1838 a vila foi elevada à categoria de cidade, mesmo sem apresentar um crescimento expressivo, circunscrevendo-se ainda em parte do atual Centro. Ainda no decênio de 1860, Santos conservava todo o seu antigo aspecto colonial, que incluía um modesto porto, trapiches de madeira e caminhos simples ocupando o território; também não apresentava no seu conjunto, o esplendor de outras cidades coloniais brasileiras; a maioria de suas edificações eram sóbrias e sem nenhum tipo de luxo. Nessa época, o único melhoramento efetivo que a cidade teve foi a instalação de 60 lampiões de azeite e o início do serviço de água canalizada. Assim, embora promovida a cidade no fim do período Regencial, Santos em meados do século XIX não tivera ainda as condições necessárias para exercer a função de porto e, por isso, também não desenvolvera um verdadeiro centro urbano; a vocação urbana de Santos se desenvolveria, conforme ressaltou Petrone, à medida que sua função portuária tivesse os requisitos necessários para se desenvolver.

Esses requisitos somente começaram a aparecer na segunda metade do século XIX, quando o café suplantou o açúcar como principal riqueza de exportação, de tal forma que o porto de Santos, anteriormente modesto exportador de açúcar, acabou se definindo como o porto do café, e o caminho do mar como o caminho do café; foi gradativa a valorização pela lavoura cafeeira de

---

[4] Somente a partir do século XIX é que se aplicou a conceituação romana de urbanismo, o "plano xadrez", para os espaços públicos que compreendiam os grandes largos em frente aos edifícios principais, as fontes monumentalizadas e ruas perpendiculares, criando espaços dentro de um plano de urbanização para organizar a circulação, a vida e a convivência. As primeiras ocupações do território brasileiro pelos portugueses eram apenas uma conseqüência de suas atividades exploradoras e como efeito disso a ocupação do território santista se iniciou sem nenhum planejamento, com ruas sendo abertas sobre antigas trilhas indígenas que acompanhavam a topografia do território, fato que pode ser observado no traçado irregular de algumas ruas do Centro histórico de Santos. A Rua XV de Novembro, por exemplo, sofreu um desvio devido à existência de uma área de mangue ao longo da Rua do Comércio, conforme registros sobre a formação territorial santista.

áreas articuladas com o caminho do mar, na mesma proporção em que diminuíam de importância as áreas articuladas com o porto do Rio de Janeiro. A partir de 1854, o início do ciclo econômico do café provocou uma era de prosperidade e de crescimento, gerando riqueza e desenvolvimento urbano, quando a produção de café aumentou praticamente seis vezes em apenas 18 anos (Milliet, 1941, p. 19). A definição de São Paulo como uma das mais significativas áreas cafeeiras do globo em fins do século XIX repercutiu diretamente em equipar São Paulo com um sistema de circulação que fosse satisfatório e isso influiu nas formas de utilização do velho eixo de comunicação entre Santos e São Paulo (Petrone, id; pp. 125-6). Iniciaram-se, pois, entre 1856 e 1859, os primeiros estudos para a ligação ferroviária de Santos com o planalto, em demanda da zona cafeeira, passando por São Paulo (Mattos, 1954). Em 1859, um grupo inglês liderado pela Casa Bancária Rostchild, após negociações com o Barão de Mauá, iniciou a construção da *São Paulo Railway*, com adoção do sistema funicular no trecho da Serra. Terminada oito anos depois, a ferrovia que ligou Santos a Jundiaí passando por São Paulo, foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867.

A expansão da cidade pós-colonial

A *Santos-Jundiaí* representou uma nova era para o porto de Santos e para a expansão da lavoura cafeeira paulista, já a mais importante riqueza paulista. Esse foi o momento de reafirmação do verdadeiro "binômio São Paulo-Santos", conforme ressaltou Petrone (ibid.). O crescimento das áreas de cultivo definindo uma vasta região submetida a São Paulo e seu porto em Santos – associado às possibilidades de exportação –, fortaleceu o poder político dos grupos ligados à produção do café, cujos interesses se voltaram para o desenvolvimento das estradas de ferro. Daí por diante, outras ferrovias foram também construídas, partindo ou de Jundiaí ou de Campinas, todas conhecidas como estradas de ferro do café (Ituana, Companhia Paulista, Companhia Mogiana) e entrosadas com a já então "São Paulo Railway", que se achava estrategicamente localizada, um verdadeiro funil que monopolizava todo o transporte das áreas produtoras paulistas para o porto de Santos e vice-versa (Araújo Filho, id., p. 29).

Embora sem um plano sistemático, o desenvolvimento das estradas de ferro foi conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café, de forma que a marcha pioneira e todos os problemas nela envolvidas "foram tratados e considerados em virtude dos interesses dos fazendeiros e apresentados como de interesse coletivo", como destacou

Monbeig em 1958. A crescente produção advinda da expansão para o interior convergia toda para o caminho do mar, onde existia apenas uma única linha ferroviária, a dos ingleses[5]. Mesmo com as contínuas denúncias sobre o estrangulamento dos transportes, esse quadro não se alterou. Tais fatos refletiram o componente material de uma rede político-econômica que influiu na hierarquização dos eixos de circulação da cidade, contribuindo para a definição de "linhas de força" da paisagem já naquela época.

A articulação entre o planalto e o porto e a influência da cidade de São Paulo sobre uma vasta região no século XIX foram essenciais para a expansão da malha urbana em Santos e reafirmaram sua função portuária e comercial, sem grandes desenvolvimentos agrícolas (Mello & Saes, 1985, p. 307-37, citados em Lanna, 1995, p. 40)[6]. A inauguração da era ferroviária representou o primeiro passo para a remodelação urbana que se estabeleceria no Centro Velho. Ao redor da estação apareceram novos lugares de convivência: os quiosques ali instalados eram ponto de encontro da população; criou-se novas possibilidades de emprego para a própria população, atraindo mão-de-obra de fora da cidade.

A partir de então se estabeleceu o vínculo entre o desenvolvimento da produção do café, a implantação da ferrovia Santos-Jundiaí, a ampliação do porto e a expansão populacional (Saes, 1981): na última década do século XIX, a população chegou a crescer 8,8% ao ano, apesar das ondas sucessivas de epidemias que assolavam a cidade na época dizimarem parcelas significativas – com 13.012 habitantes em 1890, Santos veio a ter 50.389 habitantes em 1900[7]. Nessa época, Santos se tornou um centro cosmopolita, tendo a presença de consulados estrangeiros que se estabeleceram devido ao grande número de imigrantes em trânsito pela cidade e para atender as tripulações dos navios de todas as bandeiras que atracavam no porto. A maioria dos imigrantes vinha por conta própria a partir das "cartas de chamada" de parentes ou amigos que se responsabilizavam pela chegada e instalação de seus patrícios para trabalharem

---

[5] A linha férrea *São Paulo Railway* se tornou, segundo J. F. Rippy, a empresa ferroviária de capital inglês mais rentável no Brasil e mesmo na América Latina: 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% (Soares, 1984: 37).

[6] As relações com São Paulo sempre foram importantes para explicar as formas e as fases de crescimento ou de estagnação de Santos. Por outro lado, o porto também era o meio de garantir a expansão econômica do território planaltino. Dada essa característica singular de fusão das funções de porto com a de centro distribuidor, que constituiu fenômeno único na malha urbana brasileira, Caio Prado Jr. denominou a relação dessas duas cidades como a de "cidades casadas"; Petrone ressalta que a realidade urbana destes dois lugares só pode ser compreendida nas suas inter-relações (ibid.).

[7] Em 1900 a população regional era de 54.393 habitantes. Só a cidade de Santos possuía 50.393 habitantes, representando 92,6% da Região, que era composta nessa época apenas por Santos e São Vicente (dados da Assecob obtidos em Soares, 1984, p. 99).

principalmente na reforma e ampliação do porto, iniciada na última década do século XIX. Os imigrantes representavam quase metade do total demográfico da cidade. Ao lado dos imigrantes estavam os migrantes que vinham para Santos em busca de melhores condições de vida. Muitos vinham por conta própria, outros eram arregimentados por contratadores de trabalho em suas regiões de origem: Alagoas, Sergipe, Bahia, etc. (Barbosa, 2000: p. 36).

A associação da ferrovia com o porto definiu essa área como essencialmente comercial e de moradia de trabalhadores, alterando o tecido urbano. Havia na cidade nessa época uma superposição de funções e a coexistência nos mesmos espaços de grupos sociais distintos, algo incompatível com a concepção burguesa de vida na cidade. A associação desses fatores fez com que as classes mais abastadas viessem a ocupar os bairros adjacentes ao centro, como Vila Nova e Paquetá e daí se dirigindo diretamente para a região das praias, num movimento caracterizado como fuga do grande centro. O deslocamento das elites a partir do centro de Santos em direção às praias reorientou o sentido da expansão da cidade que crescia em direção ao planalto e constituiu o primeiro vetor de crescimento para além dos limites da área central e dos bairros contíguos a ela, ou seja, radialmente para fora, como ocorre em processos típicos de expansão das cidades analisados por Ernest Burgess em 1925 e descritos em sua proposição teórica de um crescimento das cidades como uma tendência de expansão radial para a periferia a partir do centro, ilustrado através de uma série de círculos concêntricos; houve processos anteriores de expansão urbana, porém não em tal proporção como a ocorrida durante o ciclo do café. Assim, a cidade de Santos, que até princípios do século XX era limitada na sua porção sul pelo atual Canal Um, apresentando até então uma expansão acanhada, passou, a partir daí a ocupar as vastas áreas de planície que se estendiam dos morros até as praias.

A construção, ainda no final do século XIX, de grandes hotéis na via costeira e de inúmeros estabelecimentos voltados ao lazer para aqueles que o podiam consumir, acabou por romper com a antiga lógica de centralidade e de desenho da cidade, trazendo um novo elemento na estrutura urbana de Santos: a nova configuração da cidade seguiu, assim, uma lógica de evolução urbana caracterizada por grandes vias, iniciadas pelas avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, ligando o centro comercial às praias. A construção dessas avenidas foi essencial para que a cidade rompesse já no final do XIX com os limites a que se encontrava restrita desde os tempos de colônia.

Daí em diante, outras avenidas largas surgiram, ligadas por um complexo viário, no centro da cidade, seguindo pelo eixo da Avenida Ana Costa, com saídas para a praia do Gonzaga, bairro residencial nobre e de freqüência de turistas de mais alta renda, ou pela Conselheiro Nébias, com saídas para a praia do Boqueirão. No entanto, conforme observa Araújo Filho (id., p. 34), essa expansão em direção às praias "naturalmente" não se deu de forma contínua: "enquanto se fazia o crescimento dos bairros praianos, à custa da população da classe média e da classe proletária, os mais abastados foram diretamente para a orla praiana, onde, por volta de 1910, quase só havia chácaras de veraneio". Tais fatos marcaram a definição de uma rede geográfico-social de produção e apropriação do espaço, caracterizada por populações de alto padrão.

Assim, a área à beira-mar passou a ser ocupada pelas camadas de mais alta renda, onde moravam ou passavam temporadas em chácaras de veraneio e também por hotéis e espaços destinados ao lazer[8]; ao mesmo tempo, o Centro histórico foi se estabelecendo como área comercial e de moradia da população de mais baixa renda; as atividades terciárias tiveram grande impulso e se diversificaram, surgiram as redes de supermercados, o comércio e os serviços se descentralizaram da zona central histórica e novos eixos comerciais se formaram, localizados principalmente a caminho das praias, em atendimento às necessidades de consumo das elites que lá se estabeleceram e dos que visitavam a cidade. Esse quadro demonstrou como "na consideração do crescimento de uma cidade, o movimento da área de altas rendas é, num certo sentido, o mais importante, porque tende a arrastar consigo o crescimento da cidade inteira na mesma direção" (Hoyt, (1939) 1959, p. 501, in: Eufrásio, 1999, p. 209). Tais mudanças reformularam os espaços da cidade; transformações posteriores consolidaram esses novos elementos da estrutura urbana.

Uma nova área emergiu então, associada a uma nova função na cidade, a turística, que se tornou uma das principais atividades econômicas a partir de meados do século XX. As facilidades do pós-guerra quanto à importação de veículos; a disponibilidade de combustível; e também a abertura da Via Anchieta, que facilitou enormemente o acesso à Baixada, estimularam o fluxo turístico proveniente de segmentos da alta e média renda, da capital e do interior, para a Baixada, nos meses de férias e também nos fins de semana. Com as vantagens desse moderno sistema rodoviário, segmentos de alta e média renda, da área metropolitana e do interior do estado

---

[8] Como os trechos do Gonzaga (fim da Avenida Ana Costa), do Boqueirão (fim da Avenida Conselheiro Nébias), e do José Menino, que apresentavam aspectos diferentes das demais áreas residenciais, pois nestes se construíram os chamados Grandes Hotéis da praia ou, então, cassinos, cinemas, clubes, etc.

começaram a adquirir apartamentos de temporada na faixa litorânea de Santos e demais cidades da Baixada Santista, impulsionando o ramo da construção civil na região.

A partir desse período houve uma rápida substituição dos antigos palacetes pelos edifícios de apartamentos, transformando a paisagem praiana santista, que assumiu as características da cidade que hoje conhecemos. Segundo Flávio Villaça (1998), o que há de peculiar nas áreas de influência direta da orla marítima é que a urbanização decorre de decisões que atendem a interesses dos residentes desse espaço intra-urbano, fator indicativo de como suas diretrizes[9] fazem mover a cidade, influenciando no processo de formação dos espaços urbanos.

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. As obras de ampliação e reforma do porto foram atribuídas à Companhia Docas, que concluiu em 1892 os primeiros 260 metros do cais; com eles iniciou-se também uma política de saneamento e de desobstrução dos espaços. Essas obras constituíam uma interferência direta no espaço da cidade, acarretando a alteração do sistema de transportes e da rede de serviços a ele associado, da rede de moradias e do tecido urbano e se esperava também que, com a construção do cais, melhorassem as condições sanitárias da cidade.

A Companhia Docas teve papel decisivo na reconfiguração da cidade, pois ao se apropriar da faixa da marinha, não só aterrou, como demoliu e reconstruiu trechos inteiros da área urbana, extrapolando os limites de sua função. Em virtude dessas ações, vários são os exemplos de freqüentes tensões entre a Companhia Docas e os interesses locais, representados pela Associação Comercial[10]. Sistematicamente acusada de extrapolar o propósito a qual havia sido constituída, a Companhia teve ainda ampliados seus poderes pelo governo estadual, que lhe concedeu o monopólio da Alfândega; a municipalidade protestou contra o que considerou perda de autonomia e submissão aos poderes estatais que estariam desrespeitando as tradições da população local. No entanto, a articulação entre, de um lado, os interesses paulistas, que

---

[9] As diretrizes originam-se de diferentes modos, seja por determinação política, seja em função da iniciativa espontânea de grupos pioneiros, em busca de uma situação propícia a seus objetivos, ou ainda, como decorrência da fixação de grupos que, ao longo de um período significativo, utilizaram habitualmente determinados pontos territoriais e as mesmas rotas de deslocamento ou os mesmos percursos (Moraes Neto, 1999).

[10] Criada em 1870, a Associação Comercial representava principalmente os interesses dos grupos ligados ao comércio do café e tinha grande importância política no município, com grande influencia nas questões locais.

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, que incluíram políticas de saneamento e de ampliação dos espaços: largas e retas avenidas e lugares para a circulação foram construídos.

Assim a modernização chegou 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 planejamento – pois se pretendia edificar cidades habilitadas à nova organização do trabalho que o desenvolvimento do novo capital impunha; tratava-se de implantar novos modos de morar, de trabalhar e de fruir a cidade, compatíveis com o desenvolvimento moderno.

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

As demolições se iniciaram já 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 devido a 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 as referências da cidade colonial, ou seja, os pontos religiosos (Andrade, 1989, p. 125-149). Das onze igrejas que existiam, seis foram demolidas no antigo centro.

Desde o início do processo de demolições, a Igreja sofria golpes por causa dos interesses comerciais aliados à tendência anti-clerical do século XIX. Além disso, a elite não promoveu

mais 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, com as justificativas as mais diversas: desde uma suposta necessidade de tráfego, até a alegação de que a centenária Matriz estaria condenada pelo ataque de cupins; a demolição dessa igreja, estreitamente vinculada com o passado colonial, foi decidida e executada em menos de cinco meses.

A essas demolições e reformas de espaços e edifícios públicos se associou 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. 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. Construíram-se novos símbolos que substituíam os antigos monumentos que lembravam o passado colonial:

> 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, transcrito em Lanna, 1995, p. 93).

Dos edifícios sacros, antes numerosos e espalhados por todo o Centro, poucos restaram. Os novos espaços que os substituíram 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. Substituíram-se as antigas vielas tortuosas, não alinhadas, coloniais, por largas praças, avenidas, lugares para a circulação. Assim o antigo centro colonial foi quase todo reconstruído entre o final do século XIX e o princípio do XX; as práticas sanitaristas tiveram um papel precursor na criação dos novos espaços públicos e privados. O saneamento de Santos determinou o traçado das grandes avenidas da cidade e, com isso, de que forma ela se desenvolveria a partir daí. Na verdade, naquela época, o "saneamento" corresponderia ao que hoje chamamos de "urbanismo", um termo que ainda não existia.

As práticas sanitaristas aplicadas em Santos e demais cidades em crescimento e a seus habitantes seguiam os mesmos padrões burgueses adotados na Europa para a redefinição de seus

espaços, se legitimavam em nome do progresso e da modernização, através do estabelecimento de um planejamento racional e "neutro" e transformavam qualquer crítica direcionada a elas em manifestações de atraso, da negação do progresso. Através da atuação da Comissão Sanitária e da de Saneamento, em Santos foi implantada de forma pioneira a "noção de urbanismo como gestão do presente para o futuro, fundada na percepção da *totalidade*"; porém, nesse processo, a autonomia da municipalidade "foi sistematicamente desrespeitada em nome da urgência e eficiência necessárias para essas transformações". Alegando que interesses locais não podiam prejudicar a rápida e eficiente execução dos serviços, as "(im)posições" da Comissão Sanitária acabavam sempre por prevalecer (cf. Gambeta, 1991, p. 22).

As demolições, legitimadas em nome do desenvolvimento moderno e do progresso, revelavam em seu bojo a cidade e os homens que se buscava construir: demolia-se as construções que lembrassem o passado escravista e a memória daqueles lugares e das formas de vida a eles associadas foi sendo abolida:

> As demolições e reconstruções vão instituindo novas memórias e marcos de referência, elegendo heróis e instaurando formas de viver (...) Apagava-se assim parte da memória vinculada ao período colonial e à escravidão. Colocavam-se no seu lugar datas e heróis assumidos pela república, referências da história que se pretendia construir. Os novos prédios da administração pública, símbolos da nação, envolviam e subjugavam as edificações coloniais (Lanna, 1995, 89).

Esse amplo processo de reformulação, como assinala essa autora (id., p. 86), fazia parte da negação do passado colonial e da emergência da cidade moderna que se buscava, e resultou "na adoção de padrões técnico-científicos de intervenção que enquadravam os lugares e moradores a partir de planos abstratos e normativos buscando instaurar um novo modo de vida" (id., p. 86). Identificada com os padrões burgueses europeus do viver urbano, a modernidade almejada materializou-se em construções europeizadas, como o bulevar, ou em praças e jardins recém construídos que abrigavam estátuas ou monumentos que homenageavam figuras da República, representações culturais de uma classe social projetadas no espaço urbano; essas reformas que visavam a instituição da sociedade burguesa européia (cf. Schorske, 1988) reproduziu-se em Santos.

Na expansão da cidade em direção às praias, foi aparecendo ainda no fim do século XIX uma variedade de atividades de lazer – como cinemas, cassinos, rinques de patinação, salas de jogos e danças e a descoberta do *footing* à beira-mar –, à medida que a cidade também crescia em termos econômicos, em decorrência dos prósperos negócios com o ciclo do café, que inseriu a cidade numa época de riqueza. Surgem então o novo prédio da Alfândega (1880), o Theatro Guarany (1881), o Hotel Internacional (1895) que projeta Santos no exterior, o Miramar (1896), o Real Centro Português (1900), os Monumentos a Brás Cubas e a Cândido Gafrée e Guinle (1908), o Palace Hotel (1910), o Corpo de Bombeiros (1909), o Parque Balneário Hotel (1914), o Monumento a Bartolomeu de Gusmão (1922), o Monumento à Independência (1922), a atual sede dos Correios e Telegraphos (1924) e o exuberante Theatro Colyseu (1924). No Cassino do Miramar, construído na Zona Praiana do Boqueirão ainda no final do XIX, Araújo Filho (ibid., p. 40) destaca que também funcionava um conjunto de diversões voltado aos santistas e aos turistas, como cinema, rinques de patinação, salas de jogo, danças, etc. Ao lado dos suntuosos novos edifícios públicos e privados, construíam-se grandes monumentos e praças.

Esse refinamento dos gostos pode ser considerado como mais uma importação de um estilo de vida e cultura da burguesia européia, que se revelava nas atividades de lazer (Queiroz, 1973, pp. 200-218); esse processo pode ser visto como a consolidação dos valores burgueses de uso do tempo livre. A construção desses inúmeros estabelecimentos voltados ao lazer reformulou os espaços da cidade. O predomínio da esfera da vida privada avançava à medida em que diversos estabelecimentos comerciais das mais variadas ordens eram inaugurados; alterou os padrões do consumo da população e introduziu novos costumes; esse processo, que parecia ser para todos, já indicava as distinções sociais que recortavam a sociedade santista. Transformações posteriores consolidaram esses novos elementos que se materializaram na cultura urbana e confirmaram em vários pontos, as teses de Sennett (1989), que aponta na atual fase do capitalismo, caracterizada por uma crescente estetização da vida urbana – fenômeno da chamada condição pós-moderna – o narcisismo reinante, cujas bases se encontram nas novas classes emergentes (o sucesso dos atuais padrões difundidos por revistas comerciais como *Caras, Chiques e Famosos* e *Estilo de Vida* não deixam muita margem a dúvidas).

No processo de desobstrução dos espaços urbanos nessa época, os grandes espaços públicos dos largos foram substituídos por bulevares e praças, circundados por calçadas que separavam o tráfego da rua e o das pessoas e serviam para viabilizar as novas atividades e encontros da

população, nos moldes de uma cidade que se modernizava, fazendo desaparecer antigos lugares e usos. Os largos em frente às igrejas tinham a função de oferecer espaços públicos; o maior deles ficava ao lado da Igreja da Misericórdia, que deu origem à atual Praça Mauá. Outro grande espaço público era o Largo da Matriz, que ocupava a atual área da Praça da República. A Igreja do Rosário, cuja construção se iniciou em 1765, possuía o Pátio do Rosário, o espaço que mais sofreu transformações no centro da cidade até a formação da atual Praça Rui Barbosa.

Indicando as mudanças 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 e tomar contato com as novidades do comércio sofisticado que surgia para atender às suas novas demandas. O espaço da rua e das praças tornou-se mais agitado, com maior trânsito de pessoas, veículos, lojas, etc., mas era cada vez menos 'na' rua que estava a vida da cidade. O divertimento cada vez mais veio a se associar ao recebimento de uma renda ou 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 participar, o que implicava uma seleção da convivência. 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:

> [Pelo menos desde os anos 1870, existia uma preocupação em fazer da cidade um] "local aprazível". (...) Isso significava, por exemplo, a construção de teatros, praças e jardins, símbolos da nova concepção de divertimento e lazer tidos como civilizados. Espaços que deveriam abrigar espetáculos (vistos por todos que pudessem pagar) que contribuíssem para o desenvolvimento de uma certa elegância de costumes e gostos (Lanna, 1985, p. 142).

A rua não era mais o lugar principal da vida na cidade; antes do aparecimento dos inúmeros locais como os anteriormente citados, era nas ruas e portas das casas que se organizavam as festas, as reuniões e também as brigas. 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 plangentes. A rua é tudo e a rua se forma assim. Assim se forma a cidade (Moura, 1980, p. 22).

A casa e a rua eram espaços difíceis de distinguir antes do início do processo de remodelação do Centro Velho: as pessoas entravam e saíam das casas, de forma que ficava difícil saber quem morava onde. O "esvaziamento" da rua, nesse sentido, correspondia a um "desadensamento" das casas. O avanço da privacidade tornou-se perceptível através do novo padrão de construção das casas, com seu afastamento tanto em relação à rua, com o aparecimento de jardins e varandas, como com a introdução do recuo lateral dos lotes em fins do século XIX (Matta, 1985). Com a redefinição de suas funções e a redistribuição de sua porção interna para a livre circulação de pessoas e mercadorias, as ruas deixaram de ser a continuidade das casas e o lugar do convívio. As festividades já não mais se passavam nas ruas e quando ainda aconteciam, era sob uma nova forma, a do anonimato e a do espetáculo (Áries, 1991, pp. 10-19). Essas mudanças transformaram o espaço da rua em local de espetáculo, de fruição pelo olhar; de local de trânsito disciplinado de mercadorias e pessoas, afirmando a concepção burguesa do viver em cidades.

O surgimento de inúmeros hotéis, cafés, bares, e restaurantes, cada vez mais confortáveis, em edificações construídas de forma alinhada, contígua, com paredes decoradas, fez se redefinirem os espaços públicos e privados e ao mesmo tempo transformou o espaço da rua em uma sala (Holston, 1993, pp. 110-112). Esses estabelecimentos comerciais tornaram-se um novo meio de publicização da vida privada; ou seja, as salas de "convívio tradicional", de jantar e estar saíram do ambiente familiar e foram para a vivência pública. O que se realizava dentro de casa, passou a acontecer agora em lugares "públicos" – locais privados no sentido da propriedade, mas acessíveis ao público em geral, para quem tinha os meios para consumir. Nessa passagem, como afirma Sennett, "[é] a casa um refúgio que, ao final, acaba expandindo seus cânones de

convivência para a sociedade" (Sennett, ibid.). 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. Nesse quadro, como afirma o autor, é certo que os tradicionais biombos de separação entre o público e o privado só poderiam cair por terra.

A consolidação da cidade na economia capitalista

Mais do que a situação mesma de Santos, tratava-se da necessidade de garantir a expansão econômica do Estado. A expansão do porto, as políticas sanitaristas de intervenção urbana, a construção da ferrovia que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e a instauração de uma rede de serviços públicos se constituíram em elementos fundamentais nas modificações do espaço urbano santista e da sociabilidade urbana no Centro Velho, no último quarto do século XIX. O conjunto de obras e melhorias urbanas implantadas nesse período significou a integração da cidade portuária às transformações que estavam ocorrendo em âmbito nacional no final do século XIX – e que incluíam uma política de desobstrução dos espaços urbanos. A remodelação urbana era parte essencial nessa tarefa e modernizar o porto e as ruas para permitir livre acesso das mercadorias era problema fundamental que o desenvolvimento do novo capital requeria.

Essas transformações criaram novas formas desejáveis de viver na cidade; na casa ou na rua, esse foi 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 modernidade foi identificada com a instauração de padrões e valores da nova classe burguesa e materializada em espaços públicos e privados, em monumentos, tais como o bulevar e as estátuas em fontes e jardins: para Schorske, as cidades podem ser entendidas como expressão dos padrões de uma classe que se projetam em seus espaços físicos – é com essa busca de afirmação de valores e do modo de vida da burguesia em ascensão que nos defrontamos tanto no Brasil como na Europa, apesar de imersas em circunstâncias distintas.

Por outro lado, as oportunidades de emprego produzidas pelo crescimento do porto de Santos no final do século XIX atraíram um grande número de trabalhadores pobres, que condensaram a cidade: "O mesmo processo que gerava a riqueza gerava também a pobreza" – eis como Raymond William viu a relação de dependência entre elementos de um mesmo processo;

em *O Campo e a Cidade,* afirma que a classe dominante "queria desfrutar as vantagens de um processo de transformação que ela própria estava promovendo e, ao mesmo tempo, controlar ou suprimir suas conseqüências indesejáveis, porém inevitáveis" (William, 1989, p. 204), já que eram necessárias para a continuidade do processo de reprodução do capital. No Brasil, as formas de procurar lidar e compreender essa "nova ordem social" caracterizada pelo aparecimento dos cortiços, que implicava o compartilhamento do mesmo espaço por pessoas que pertenciam a distintas classes sociais, traduziram-se em intervenções urbanas assimiladas de moldes das cidades burguesas européias, que acabariam por definir as cidades como espaços que dividiriam as funções de moradia, de trabalho e de lazer:

> Se a expansão da cidade e a concentração de trabalhadores ocasionou inúmeros problemas, a segregação social impedia que os diferentes estratos sociais sofressem da mesma maneira os efeitos da crise urbana, garantindo à elite áreas de uso exclusivo, livres da deterioração, além de uma apropriação diferenciada dos investimentos públicos. (Bonduki, 1998, p. 20).

Os espaços em Santos vieram, pois, a ser claramente separados: as praias para o lazer, o Centro para o comércio, o estuário para o embarque do café e as áreas próximas à serra para as indústrias. A reordenação dos espaços promoveu uma intensa segregação sócio-espacial: "fora do arruamento ficaram os indesejáveis – hospitais de doenças contagiosas, o cemitério, o matadouro, a hospedaria de imigrantes, o mercado, o depósito de lixo, as cocheiras e os barracos de madeira" (Gambeta, 1991, p. 26).[11] À medida que as elites gradativamente abandonavam o Centro e as áreas contíguas a ele, se deslocando para a região das praias, aumentava o número de cortiços naquela região toda. Originados do reaproveitamento desse espaço construído anteriormente, os antigos casarões que antes eram moradia de apenas uma família passaram a ser habitações coletivas de dezenas de pessoas:

> Cada vez mais pode-se perceber a invasão dessa antiga área residencial pelas casas de comércio ou pequenas indústrias e, hoje [meados da década de 1960], salvo trechos da Vila Nova, o que resta de residências na área é constituída de cortiços e casas de cômodos, numa

---

[11] A segregação é uma determinada "geografia" produzida pela classe dominante e através da qual essa classe "cerceia" as demais, assinala Villaça (1999, p. 229); seria um caso de efeito do espacial sobre o social, e não o contrário, como ocorreria tradicionalmente nas interpretações do espaço.

> promiscuidade maior do que nas moradias dos morros e dos mais recentes bairros da porção ocidental da ilha. (Araújo Filho, 1965, p. 62).

A área à beira-mar passou a ser ocupada pelas famílias de posses da região, onde moravam ou passavam temporadas de veraneio em chácaras e onde foram sendo construídos hotéis e espaços destinados ao lazer. Essa área contrastava com a zona central, onde se concentrava a área comercial, de funcionamento do porto, de habitação de trabalhadores ligados ao porto, à ferrovia, aos diversos armazéns e depósitos ali instalados e também onde havia o maior número de cortiços surgidos devido ao grande número de trabalhadores que vieram para Santos. O surgimento de cortiços, por outro lado, praticamente não ocorreu nos demais municípios da Baixada, pois nesses não houve, com a mesma intensidade, o processo de adensamento e, posteriormente, de substituição da população de classe média e alta residente nos bairros próximos ao centro por populações de baixa renda:

> Se os cortiços eram a forma característica de habitação popular nas grandes cidades brasileiras no período, em Santos eles primavam pela abundância e precariedade constituindo a fortuna de alguns, os precários meios de sobrevivência de outros e a causa das péssimas condições de vida da imensa maioria da classe trabalhadora (Lanna, 1995, p. 118).

Assim, por um lado, se ampliava a importância da cidade no processo de expansão radial para fora dos limites a que se achava restrita até o último quarto do século XIX, quando se definiu como um dos principais centros urbanos nacionais, e por outro, aumentava o número de habitações precárias e de vários trechos deteriorados no Centro histórico.[12] No processo de distanciamento entre o núcleo original, no centro histórico, e a orla praiana, Santos foi assumindo um caráter dual que permanece até os dias de hoje: "uma mais moderna, turística, mais rica; outra, [concentrando] as atividades comerciais, de abastecimento, a zona cerealista, atacadista, os cortiços, a população mais pobre" (Lanna, id., p. 98). Essa dualidade refletiu a mais marcante das características da urbanização santista: a polarização espacial e social, que definiu formas de ocupação típicas, produziu territórios distintos e uma setorização espacial – aspectos de um

---

[12] O quadro caracterizado pela degradação a que trechos da área antiga residencial do Centro Comercial de Santos foram submetidos ao longo do século XX, a exemplo desse mesmo tipo de áreas nas demais regiões metropolitanas brasileiras, é objeto de muitos estudos das realidades urbanas; esse fenômeno de deterioração é abordado numa perspectiva que o considera como uma das contradições geradas a partir da reprodução do espaço urbano no contexto do sistema capitalista.

processo de segregação que acabou por separar, de forma determinante, as funções e as classes sociais no espaço santista[13].

Além da questão da segregação, a administração pública não se fazia presente em todos os bairros da cidade de forma igualitária:

> O delineamento classista dos bairros era claro já no início do século [XX], talvez até mais evidente do que em nossos dias, quando tais limites muitas vezes parecem borrados. Distinção geográfica que não transparecia somente nas fachadas das casas. Era igualmente denunciada pela diferente topografia e saneamento do solo, pela distribuição desigual dos serviços urbanos (iluminação, calçamento, água, esgoto, gás, coleta de lixo, bonde, telefone, ajardinamento e correios) e pelas distâncias guardadas em relação a indústrias e ferrovias (Gambeta, 1991, p. 25).

Desde o início do novo século se acentuou o incessante deslocamento involuntário da população nas áreas urbanas, fixando os traços originais da futura constituição da cidade, com a formação de redes sociais de apropriação diferenciada do espaço. Essa linha de evolução acarretou um movimento paradoxal: o espaço que une é o mesmo que separa os seres humanos.

BIBLIOGRAFIA

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 Espansão Urbana de Santos". Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo: Edusp, 1965.

[13] O entendimento da segregação espacial como fator de exclusão situa-se no âmbito das análises marxistas sobre os fenômenos urbanos: "O aspecto da segregação espacial, da *espacialidade* do urbano, da interação entre os processos sociais e as formas espaciais e a possibilidade de uma dialética sócio-espacial urbana, são questões fundamentais nos estudos urbanos marxistas contemporâneos". (Soja, 1993, p. 70). Caiado (2001, p. 7) lembra que para Lojkine (1981) e Castells (1983) a segregação espacial é vista como "resultado de um processo excludente dos conflitos de classe da produção capitalista".

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

BONDUKI, N. *Origens da habitação social no Brasil.* São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BURGESS, E. W. "O Crescimento da Cidade: Introdução a um Projeto de Pesquisa" - Cap. 22 (pp. 353-368) de: Pierson, Donald (Org.) *Estudos de Ecologia Humana*. Martins, São Paulo, (2.a ed.) 1970. (Publicado originalmente em 1925)

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

GAMBETA, W. "Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século". *Revista Brasileira de História*, vol. 10, 1991.

HOYT, H. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington. Federal Housing Administration, 1939; in: EUFRASIO, M. A. *Estrutura Urbana e Ecologia Humana,* Editora 34, 1999.

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, 1995.

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, 1995, 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.

MONBEIG, P. "Aspectos geográficos do crescimento de São Paulo". Em: *Ensaios Paulistas*. São Paulo: Anhembi, 1958, pp. 180-97.

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

PARK, R. E. A "A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Ambiente Urbano". *In*: VELHO, O. G. (org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. Publicado originalmente em: *The American Journal of Sociology*. Vol. XX, 1915, pp. 577-612.

PETRONE, P. “Povoamento e Caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX”. Cap. 6 (pp. 75-138) de: *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*, 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.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo:1870-1940.* São Paulo: Hucitec/MEC, 1981.

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.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. Nobel, São Paulo, 1998.

WILLIAM, R. *O campo e a cidade.* São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

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

-/-