

O DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE SANTOS O local, o regional e o nacional em 400 anos de história

URBAN DEVELOPMENT OF THE CITY OF SANTOS Local, regional, and national in 400 years of history

Hilmar Diniz Paiva Filho & Roberto Righi

PPGAU, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Universidade Presbiteriana Mackenzie, Brasil

hd.paiva@terra.com.br

roberto.righi@mackenzie.br

RESUMO

A cidade de Santos sintetiza, em escala local, as principais transformações que o Brasil atravessou durante o seu processo de desenvolvimento. Este artigo, relaciona a história sociopolítica-econômica paulista e brasileira com a formação e expansão da cidade de Santos. Para tanto, considera-se três momentos. O primeiro, correspondendo ao período colonial até a vinda da família real portuguesa ao Brasil, destaca o papel paulista na expansão geográfica e conquista territorial brasileira. O segundo, ocasião da formação do Estado brasileiro e da consolidação do café como principal produto de suas exportações. E, finalmente o terceiro, da segunda metade do século XIX ao início do XX, onde a articulação do território ganha força e ocorre, de maneira mais eficiente, a integração nacional ao capitalismo internacional. Em comum, estes 400 anos tiveram como pano de fundo a passagem da modernidade para a contemporaneidade, marcada pela consolidação do capitalismo, da técnica e da revolução industrial.

Palavras-chave: Santos, formação e organização do território, evolução urbana, urbanismo.

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto **Tópico:** História urbana e história do urbanismo

ABSTRACT

The city of Santos synthesizes, on a local scale, the main changes that occurred in Brazil during its development process. This article relates the socio-political-economic history of São Paulo and Brazil to the constitution and expansion of the city of Santos. To do that, three different moments have been taken into consideration. The first one, which comprehends the entire colonial period until the arrival of the Portuguese royal family in Brazil, highlights the estate of São Paulo's role for Brazil's geographic expansion and territorial consolidation. The second instant coincides with the constitution of Brazil as a Nation, as well as with the consolidation of coffee as Brazilian main product of its exports. And finally, the third moment, takes places from the second half of the 19th century to the beginning of the 1900s, when territory articulation gains

strength and national integration becomes more efficiently incorporated to international capitalism. In common, these 400 years has, as a backdrop, the transition from modernity to contemporary times, characterized by the consolidation of capitalism, technique, and the industrial revolution.

Keywords: Santos, formation and organization of the territory, urban evolution, urbanism.

Thematic clusters: 1. City and project **Topic:** Urban history and history of urbanism

Introdução

Para decifrar a cidade, compreender quais processos estabeleceram a sua complexidade e explicam a dimensão da urbanização, exige-se um olhar para trás. Dessa maneira, podemos entender que o espaço é história e, nesta perspectiva, a cidade de Santos é uma síntese das transformações sociopolíticas-econômicas ocorridas através dos tempos.

Este artigo parte do pressuposto que a cidade portuária de Santos está intrinsecamente relacionada aos processos regionais, nacionais e internacionais e, em razão desta interconexão, nota-se sua ressonância em seu desenho urbano. Seu objetivo principal é identificar e demonstrar através da história e da iconografia como um período de 400 anos, na passagem da modernidade à contemporaneidade, período marcado pela consolidação do capitalismo, da técnica e da revolução industrial, estão refletidos na formação, expansão e desenvolvimento da estrutura urbana da cidade de Santos. Para tanto, relaciona a história sociopolítica paulista e nacional com a santista considerando-se três períodos: de 1532 a 1808, correspondendo essencialmente ao período colonial até a chegada da família real portuguesa ao Brasil; de 1808 a 1867, período onde houve a formação do Estado brasileiro, a cultura do café dá os primeiros passos e inaugura-se a estrada de ferro São Paulo *Railway Company* (SPR); e de 1867 a 1930, auge do ciclo cafeeiro paulista, o então motor da economia brasileira, que abalou-se com a crise de 1929 e, por meio de uma revolução realizada um ano mais tarde, decretou o fim da Primeira República.

1. A Revolução Capitalista

Luís Carlos Bresser-Pereira (2016) afirma que só existem duas fases da história humana: a pré-capitalista e a capitalista. Porém, entre essas duas fases identifica um período longo, de grandes transformações, que começa no norte da Itália, a partir do século XIV, e pela primeira vez, se completa na Inglaterra com a formação do Estado-nação e a Revolução Industrial no final do século XVIII, a chamada Revolução Capitalista. Para isso, considera os quatro ciclos sistêmicos de acumulação que Giovanni Arrighi¹ identifica na história do capitalismo: o ciclo genovês, do século XV ao início do século XVI; o ciclo holandês, do fim do século XVI até meados do século XVIII; o ciclo inglês, da última metade do século XVIII até o início do século XX; o ciclo americano, durante o século XX.

Ainda segundo o autor, a revolução capitalista é o segundo momento de transformação na história humana. O primeiro é o surgimento da agricultura que permitiu a passagem das sociedades nômades para as sedentárias, fato que originou as primeiras civilizações e impérios. A revolução capitalista alterou profundamente as bases sociopolíticas-econômicas. No plano social, deu origem as duas novas classes sociais: a burguesia e a classe trabalhadora. No político, deu origem às nações e ao Estado moderno, e, a eles, um território: o Estado-nação. No econômico, deu origem ao capital e às demais instituições econômicas fundamentais do sistema: o mercado, o trabalho assalariado, os lucros, e o desenvolvimento econômico. E no plano científico e tecnológico, transformou uma sociedade agrícola em uma sociedade

¹ Giovanni Arrighi foi um sociólogo italiano marxista, profundamente influente no estudo das origens e transformações do sistema capitalista global. Realizou pesquisas nas áreas de mercado e desenvolvimento econômico na África e na Europa. Atuou como professor do Departamento de Sociologia da Universidade Johns Hopkins, em Baltimore, Estados Unidos.

industrial. Contudo, pode se distinguir na revolução capitalista, a revolução comercial da industrial. A primeira ocorre em um longo período que vai do surgimento da burguesia no século XIII até as grandes navegações e a formação do chamado *sistema-mundo*². A segunda, em um período mais curto, abrangendo a transformação da sociedade agrária europeia em uma industrial, graças ao avanço tecnológico aplicado ao campo. Este fato, alguns séculos mais tarde, fariam com que as cidades-Estado se tornassem Estado-nação, forma própria de organização político territorial do capitalismo. As cidades-Estado foram um fenômeno intermediário entre os impérios antigos e os Estado-nação. Na antiguidade, era através dos impérios que se dava a organização política territorial. Já nos tempos modernos e capitalistas, isso ocorrerá por intermédio dos Estados-nação.

Ernest Gellner³, em seus estudos, observa que o poder imperial se limitava a cobrança de impostos, deixando intactas sua organização econômica e sua cultura. Podemos observar isso na expansão romana. No entanto, os Estados-nação fazem o oposto. Por estarem envolvidos em uma competição internacional, sempre em busca de hegemonia e maiores taxas de crescimento utilizam a homogeneização como uma ferramenta eficaz para alcançar tais objetivos. Um mesmo grupo com a mesma cultura, língua e história permite que através da educação pública, se possa garantir que padrões crescentes de produtividade sejam alcançados e compartilhados por toda a população. Desta forma, os governos passam a ser os condutores do processo de desenvolvimento econômico favorecendo as empresas nacionais na concorrência internacional. A sociedade politicamente orientada que compartilha um destino comum, ao se dotar de um Estado e de um território, forma o Estado-nação.

Celso Furtado (2009), baseando-se nos conceitos de Marx e Weber, propõe que o desenvolvimento econômico se constituiu em dois momentos históricos. No primeiro, na revolução comercial, e no segundo, na revolução industrial. Entretanto, Bresser-Pereira, alerta que nessa análise histórica faltava uma terceira transformação fundamental que ocorreu entre as duas citadas ou conjuntamente com a última: a formação dos Estados nacionais. É somente quando as nações se dotam de Estados e formam os Estados-nação que o desenvolvimento se viabiliza. Contudo, é importante salientar, que o desenvolvimento econômico não pode ser confundido com progresso ou desenvolvimento sem adjetivos. Para Bresser-Pereira, o desenvolvimento econômico é um processo autossustentado, através do avanço técnico, de elevação dos padrões de vida ou de aumento do bem-estar material, não necessariamente igualitário, nem autossustentável do ponto de vista ambiental. Já o desenvolvimento sem adjetivos ou o progresso não é autossustentado, embora o homem também seja o agente. E, somente quando o desenvolvimento econômico se torna autossustentado se pode dizer que a revolução capitalista se completa, porque o Estado já não tem o controle direto de todo o processo.

Desta maneira, a visão apresentada por Bresser-Pereira de duas grandes fases intermediadas pela revolução capitalista responde o porquê na fase pré-capitalista não se pode falar em progresso ou desenvolvimento, enquanto na fase capitalista os objetivos políticos maiores das sociedades contemporâneas passam a ser

²O conceito sistema-mundo se baseia no conceito de economia-mundo, inventado por Fernand Braudel. Foi desenvolvido por Immanuel Wallerstein, Giovanni Arrighi e Samir Amin. Baseia-se na divisão inter-regional e transacional do trabalho e resulta na divisão do mundo em países centrais, semiperiféricos e periféricos.

³ Ernest Gellner foi um filósofo e antropólogo social. Desenvolveu importantes teorias sobre a sociedade moderna e das diferenças que a distinguem das sociedades precursoras.

Assim, a rede hidrográfica, os caminhos preexistentes e a importância estratégica da região, fizeram da capitania de São Vicente um dos primeiros centros de penetração do território brasileiro, tendo as vilas de São Vicente e São Paulo como focos iniciais de irradiação (DE ABREU, 2011).

Nesse início de colonização, após a fundação da vila de São Vicente, a comitiva de Martim Afonso de Souza alcançou a região do Enguaguaçu, porção mais ao norte da ilha de São Vicente. Em 1536, um de seus membros, Braz Cubas, após receber terras e adquirir mais algumas, iniciou o plantio de cana-de-açúcar e montou um engenho. Rapidamente transformou-se em figura política proeminente e maior proprietário de terras da baixada santista, e nesta condição, em 1543, conseguiu a transferência do porto da vila de São Vicente para as águas mais protegidas e próximas ao povoado do Enguaguaçu. Desta iniciativa, tem-se a gênese do centro histórico da cidade de Santos. Braz Cubas também fundou a Irmandade para edificação do Hospital de Santa Casa de Misericórdia de Todos Santos e, por esse motivo, o povoado começou a ser denominado Porto de Santos. Em 1545, Braz Cubas tornou-se Capitão-mor da Capitania de São Vicente e, em data desconhecida, desligou o povoado da Vila de São Vicente e o elevou à condição de vila, a Vila do Porto de Santos (Figura 3).

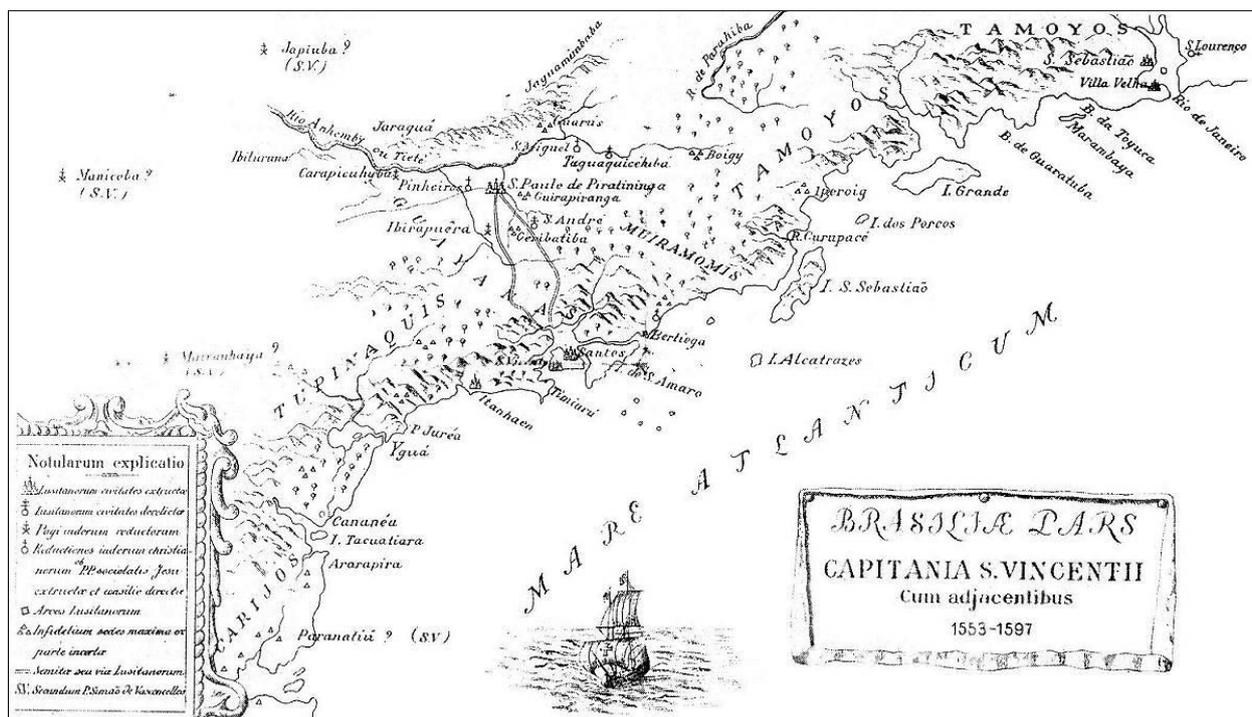


Fig. 2: Brasília Pars. Capitania de S. Vicentii cum adjacentibus, 1597. Fonte: Novo Milênio.

A história da Capitania de "São Vicente-São Paulo" no período colonial não se prendeu apenas à expansão geográfica e conquista territorial. O descobrimento do ouro foi responsável pelo que se pode denominar de "segundo processo de colonização e povoamento" da colônia, pelo deslocamento do eixo econômico do Nordeste-Bahia para o sul e por tudo do que disso resultou. No campo político-administrativo do Brasil, a iniciativa particular cedeu terreno à crescente intervenção do Estado na vida colonial. Em 1709, a Coroa

reverteu as terras de Pero Lopes de Sousa, a Capitania de Santo Amaro, e de sua união com a Capitania de São Vicente, criou a Capitania de São Paulo e Minas de Ouro. Neste momento a capitania alcançou sua maior extensão territorial em virtude das entradas bandeirantes. Todavia, a partir de 1720, a recém criada capitania começou a ser desligada gradativamente das regiões das Minas Gerais (1720), do Rio Grande de São Pedro (1738), de Goiás (1744) e de Mato Grosso (1748), dando origem a novas capitanias (Figura 4). Este processo reforçou e garantiu a reivindicação do *uti possidetis* em 1750. Ainda durante o Século do Ouro surgiu a classe mercantil do Brasil colonial, prolongamento da lusitana, que mais tarde desempenharia importante papel no rompimento político definitivo com Portugal (ELLIS, 1972).



Fig. 3: Sam Vicete. In: Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, Alturas, e derrotas que ha na Costa do Brasil: desde cabo de São Agostinho ate o estreito de Fernão de Magalhães, Ca. 1585-1590. Fonte: Biblioteca da Ajuda.

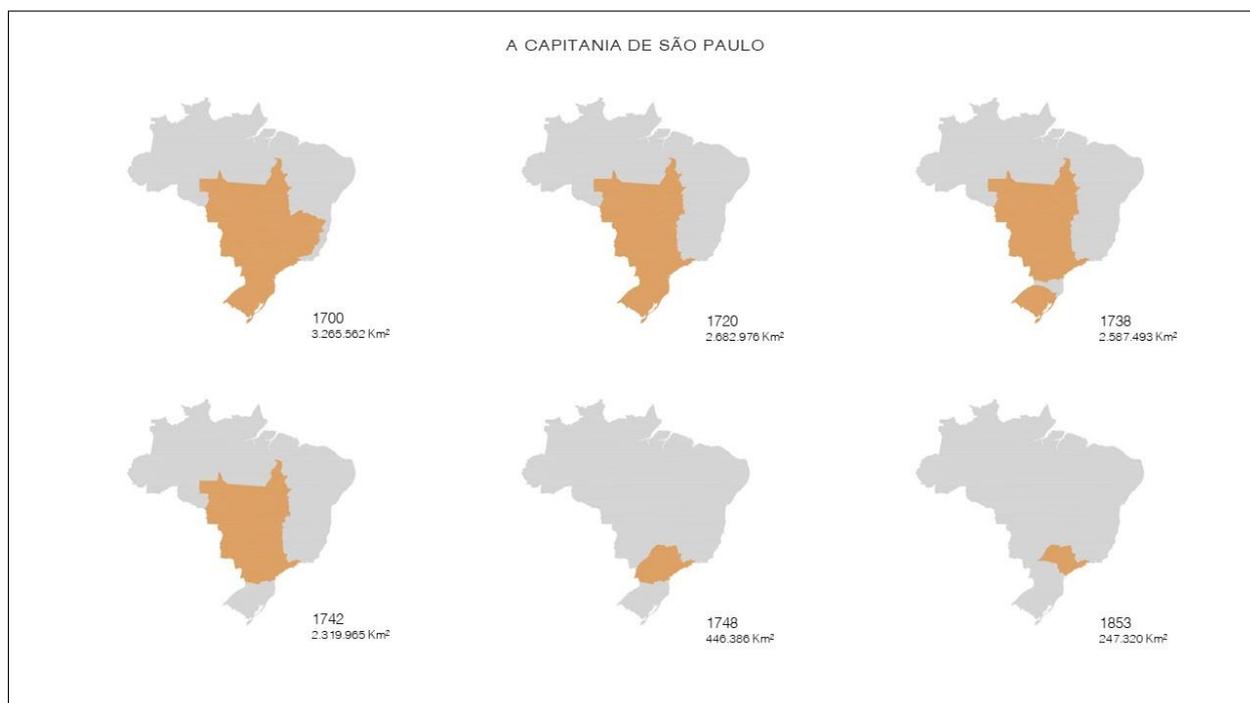


Fig.4: O território da Capitania de São Paulo | 1700 – 1853. Fonte: Elaborada pelo autor.

A "Capitania de São Vicente-São Paulo", durante todo esse tempo, teria desempenhado a função de fronteira, de fortaleza contra as pretensões castelhanas, função, que, aliás, lhe coube durante boa parte do período colonial (ELLIS, 1972). Entre 1748 e 1765, a capitania de São Paulo perdeu autonomia e subordinou-se à capitania do Rio de Janeiro. Sua restauração ocorreu em 1765, através de duas Cartas Instrutivas do Marquês de Pombal. Restaurada a Capitania de São Paulo, serviu, sob a administração do Morgado de Mateus, que também cuidou de reerguê-la economicamente, aos planos militares do governo lusitano. Parte daí o incremento à lavoura da cana de açúcar na região, abordada por Afonso de E. Taunay (1939) e Maria Theresa Schorer Petrone (1968).

A vila de Santos, por sua vez, passou a ter enorme importância, pois desempenhava o papel de porta de entrada das minas. Porém, este protagonismo fez com que o governo português, preocupado que por ali se desencaminhassem os tesouros do Sertão, impusesse, nos primórdios do século XVIII, que esta fizesse parte da jurisdição do Rio de Janeiro, fato que Afonso de E. Taunay (1950) denominou de a "extraterritorialidade de Santos".

Foi ainda no século XVIII que ocorreram as investidas francesas ao Rio de Janeiro. Elas acarretaram o envio ao Brasil do francês João Massé, oficial de infantaria a serviço da Coroa portuguesa, para elaborar planos para fortificações e defesa para as cidades do Rio de Janeiro, Salvador e, pela importância de seu porto, da vila de Santos. Do plano elaborado por Massé para Santos, em 1714, apenas uma pequena parte foi executada; contudo, é um importante documento para constatar o estágio da vila de Santos no início do século XVIII. Em comparação aos imprecisos registros realizados anteriormente, percebe-se o seu crescimento. Identifica-se três blocos que são interrompidos por cursos d'água. O bloco mais à esquerda,

corresponde ao início da ocupação e tem como característica ser o mais irregular. Na parte central, observa-se um trecho urbanizado de forma mais regular, e na parte mais à direita, um novo setor já consolidado, com traçado igualmente regular. Esse era o sentido em que a vila se expandia, rumo ao caminho de São Vicente e ao planalto, desenvolvendo-se em praticamente um único eixo, paralelo ao canal, com um traçado tortuoso de início e que vai tomando formas mais regulares, ainda que contivesse algumas bifurcações, pequenas transversais e becos. As construções que davam fundos para o canal eram geralmente os trapiches, onde eram recolhidas as mercadorias, para embarque e desembarque e se instalavam pontões para acesso as embarcações (Figura 5).

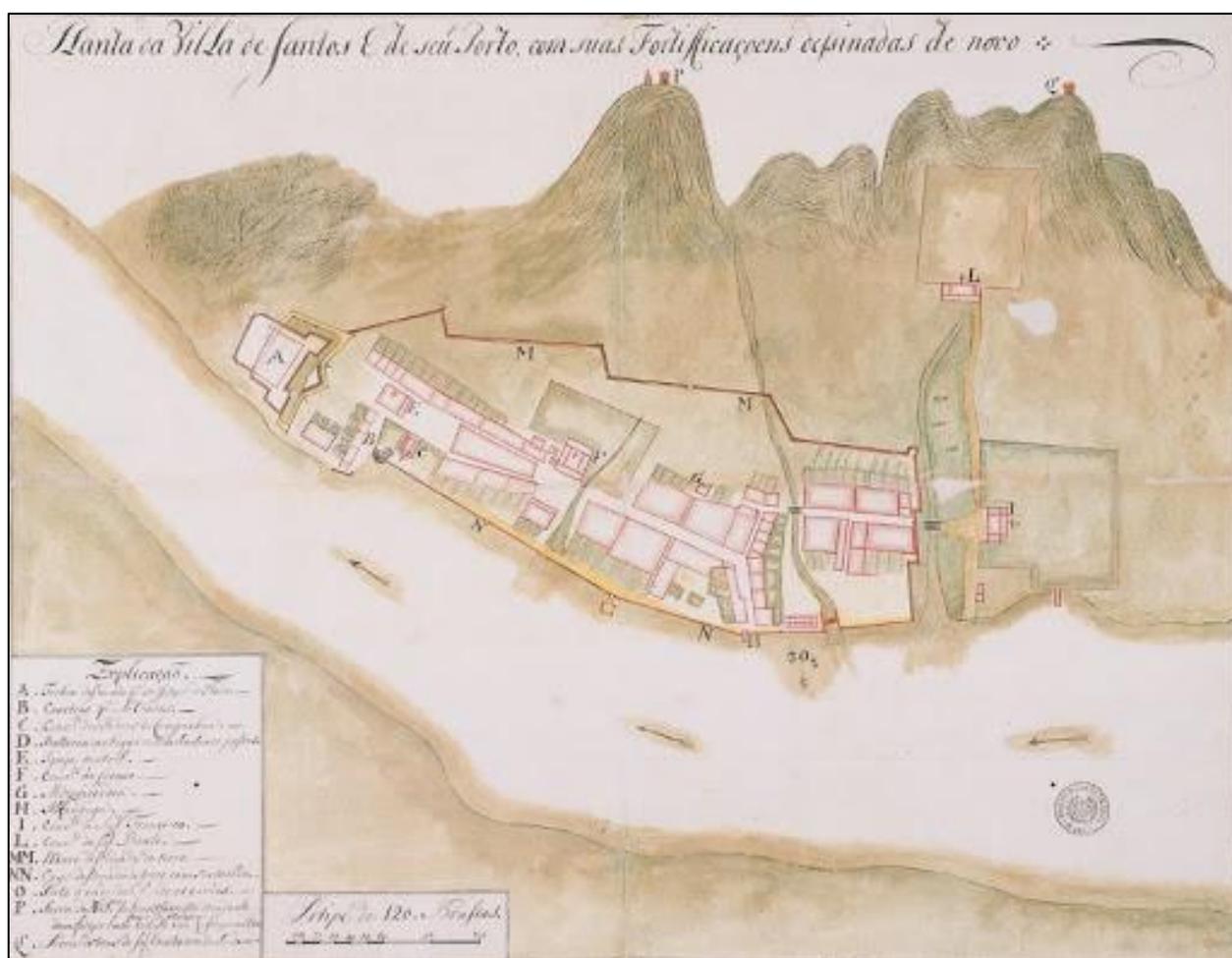


Fig. 5: Planta da Villa de Santos e de seu Porto, com suas Fortificações desenhadas de novo, Ca. 1714. Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino.

O ciclo do ouro no Brasil perdurou até o final do século XVIII, com o esgotamento das minas, fato ocorrido aproximadamente em 1785, já em pleno desenrolar da Revolução Industrial. Apesar disso, um novo ciclo se descortinava na capitania de São Paulo: o do açúcar. O governo paulista passou a desenvolver um plano de fixação de suas populações em áreas exploradas da capitania, fornecendo incentivos à lavoura e à indústria.

Em 1792, com a abertura da Calçada do Lorena, primeiro caminho pavimentado que ligou São Paulo a Santos e uma das mais importantes obras de engenharia do período colonial, a capitania de São Paulo passou a ter condições mais adequadas para o transporte de açúcar e de outros gêneros alimentícios produzidos no interior para o seu principal porto, o de Santos (Figura 6). Desta maneira, a Vila de Santos adentrou o século XIX, impactada pelo ciclo do ouro que se desenrolou durante todo o século XVIII e já integrada ao novo ciclo paulista, o da lavoura da cana de açúcar. Lavoura esta, conforme observou Myriam Ellis (1972), que antecedeu, promoveu aberturas e marcou rumos para a cultura do café, fator do enriquecimento para a futura Província de São Paulo, de progresso do país e de fundamental importância para a cidade de Santos.



Fig. 6: Caminho do mar - Calçada de Lorena, 1825. Fonte: Museu Paulista da USP.

3. Santos e a ideia de um Brasil | 1808 - 1867

Historicamente, o Brasil torna-se independente de Portugal com a chegada da família real portuguesa. Em 1808, sob a ameaça de Napoleão, a família real portuguesa deixou seu país. Este evento modificou radicalmente a situação brasileira, país que de colônia torna-se metrópole. A política tornou-se complexa e centrada no Rio de Janeiro, muito mais próximo de Santos do que a antiga capital da colônia localizada em Salvador, cidade desprezada pela coroa portuguesa. A realeza em território brasileiro, representada por Dom João VI, decidiu pela abertura dos portos para as “nações amigas”. A aceleração das mudanças no Brasil resultantes da vinda da corte e o crescimento de um espírito nacionalista levaram a independência em 1822, com o estabelecimento imperial de D. Pedro I, filho de D. João VI.

Foi nesse período de ebulição, que a incipiente cultura do café, iniciada no Rio de Janeiro deslocou-se para São Paulo, dinamizando a economia da região sudeste brasileira. Em 1817, é fundada a primeira fazenda de café de São Paulo, no vale do rio Paraíba do Sul, e após a Independência do Brasil, o cultivo de café ganhou ainda mais força nas terras da região do Vale do Paraíba, enriquecendo rapidamente as cidades da região e gerando uma oligarquia rural. Entretanto, a exaustão dos solos do Vale do Paraíba e as crescentes dificuldades impostas ao regime escravocrata levaram à uma decadência no cultivo do café a partir de 1860, e o Vale vai esvaziando economicamente, enquanto o cultivo do café migra em direção ao oeste paulista, substituindo o plantio da cana-de-açúcar e se utilizando de sua infraestrutura.

A vila de Santos, na ocasião, era o destino da produção paulista antes de se destagnarhar o mundo, isto graças ao seu porto. Consequentemente, Santos teve reforçada a sua importância e o seu papel estratégico, refletindo isto em seu desenho urbano. A comunicação com o interior continuou norteando a sua expansão, como uma tentativa de antecipar o encontro da cidade com as tropas e suas mercadorias oriundas do planalto, desta maneira, reforçando o eixo paralelo ao canal e postergando a ocupação do interior da ilha (Figuras 7 e 8).



Fig. 7: Planta do Porto de Santos, 1825. Fonte: Academia de Ciências de São Petersburgo.

Em 26 de janeiro de 1839, a então Assembleia Provincial, aprovou uma lei que elevou a vila de Santos à condição de cidade. Este fato afirmou a importância que seu porto começou a exercer neste novo cenário,

reforçado pelo papel que o santista José Bonifácio desempenhou na Independência do Brasil. Porém, na condição de cidade, Santos ainda não tinha se desvinculado de seus traços coloniais, panorama este que se alterou com a expansão do café pelo Oeste Paulista e a chegada da ferrovia.

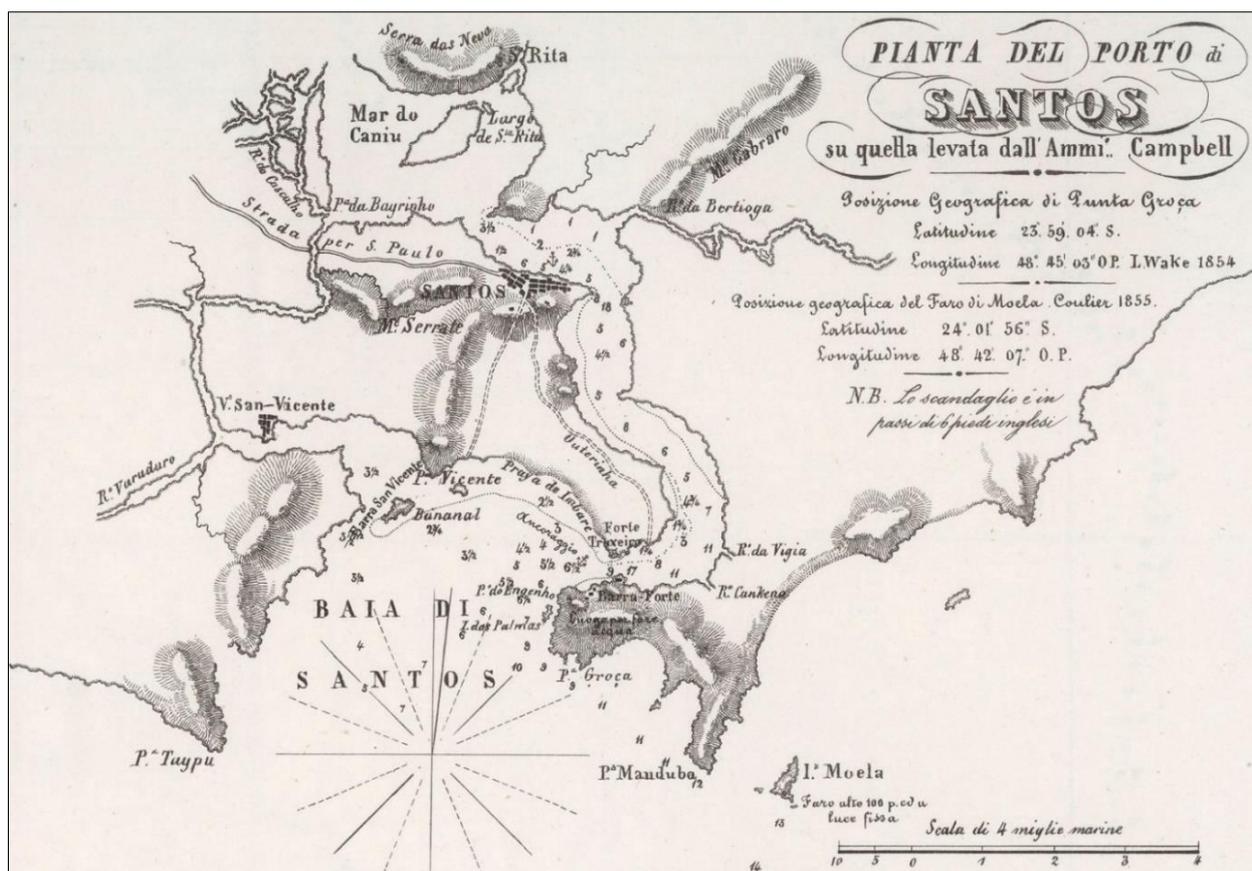


Fig. 8: Piantadel Porto di Santos, 1832. Fonte: David Rumsey Map Collection.

A São Paulo Railway Company (SPR), financiada com capital inglês, foi a primeira ferrovia construída em São Paulo e a segunda no Brasil. Sua construção iniciou em 1860 e sua inauguração aconteceu em 1867, ligando a cidade de Santos à de Jundiaí, passando pela cidade de São Paulo, alterando a paisagem urbana da província à medida que percorria os seus 159 Km. Neste momento, a centralidade da cidade de São Paulo foi fortalecida propiciando o surgimento das primeiras fábricas e indústrias.

A economia paulista experimentava um desenvolvimento nunca visto. O café, em sua expansão para o oeste, transpôs a cidade de Campinas e nesse contexto de efervescência econômica, a estrutura dos meios de transportes se redefiniu: em 1867, a São Paulo Railway ligou Santos à Jundiaí; em 1872, a Companhia Paulista comunicou Jundiaí a Campinas; no mesmo ano, a Mogiana ligou São Paulo ao nordeste paulista; um ano depois, a Companhia Ituana ligou por meio de trilhos Jundiaí e Itu; e a Sorocabana, em 1875, articulou a cidade de São Paulo à região de Sorocaba e ao antigo caminho para o Sul.

O desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro. Elas encurtaram as distâncias. Se a expansão da cafeicultura impulsionou a criação das ferrovias paulistas, o desenvolvimento das estradas de ferro contribuiu para a expansão da economia cafeeira, de seu capital e para a formação de sua burguesia. A rede formada pelas estradas de ferro, ainda seria o caminho percorrido pela imigração na substituição da mão de obra escrava.

4. Santos e a organização do território brasileiro | 1867 a 1930

A organização do território, como estratégia de conectar de maneira mais eficiente o Brasil ao mundo, teve seu início ainda no período colonial, mecanizado no monárquico e intensificado, a partir de 1889, com a proclamação da República. Entretanto, foi somente a partir de 1892, que as reformas institucionais realizadas pelo governo central começaram efetivamente a pautar as ações dos governos estaduais em direção às intervenções urbanas. O saneamento e o melhoramento das cidades se tornaram prioridade; o combate às epidemias possibilitaria o fluxo de investimentos.

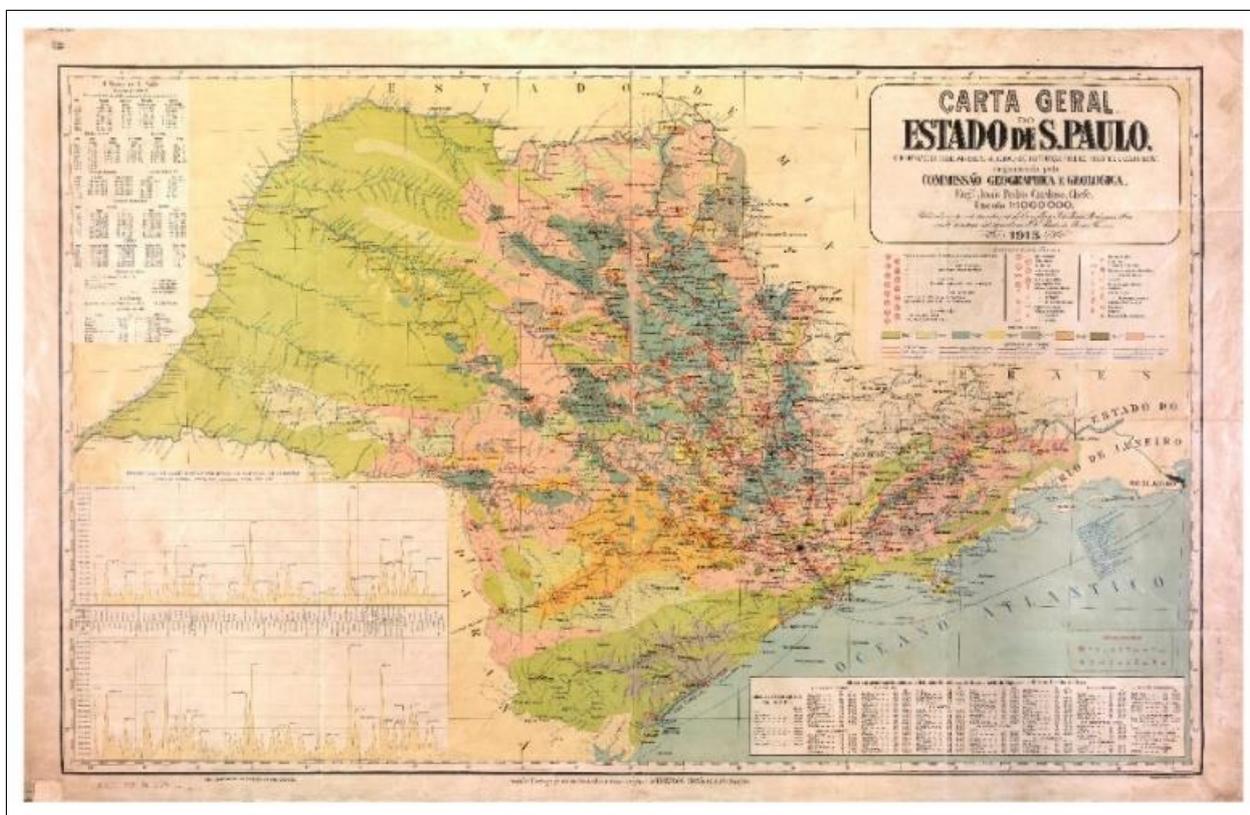


Fig. 9: Carta geral do Estado de S. Paulo, 1915. Fonte: Biblioteca Nacional.

No caso do Estado de São Paulo, a estruturação regional decorreu da formação de um eixo de transporte e suas derivações que acompanharam a expansão cafeeira, estabelecendo uma rede básica de cidades: Santos (porto) - São Paulo (centro administrativo) – Campinas (região produtora) (Figura 9). Por isso, foram estas cidades priorizadas pela política do governo estadual paulista. Os melhoramentos empreendidos na cidade de São Paulo foram obras de infraestrutura para a urbanização de áreas já consolidadas. Em Santos, palco de disputas políticas, isso se deu de maneira inversa: a cidade moderna e salubre foi pensada e debatida antes da sua infraestrutura, permitindo uma forma urbana planejada.

Nesse início de república, a modernidade era almejada por políticos e intelectuais e o progresso significava adequar-se ao ritmo da economia e aos padrões culturais dos países da Europa. No urbanismo, isso não foi diferente. As experiências europeias, como as reformas urbanístico-sanitárias de Georges Eugène Haussmann em Paris, serviram de modelo para importantes cidades brasileiras, como no caso do Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus, Belém, Porto Alegre e Recife. Porém, este fenômeno, o programa de melhoria e reforma urbana, se estendeu para todos os pequenos núcleos urbanos do Brasil que dispunham de capitais para realizá-lo, conforme observou Nestor Goulart Reis (1968). Desta maneira, a cidade de Santos, considerada como extensão da capital do estado, São Paulo, em função da importância que alcançou com a chegada da ferrovia, também foi local prioritário para o estabelecimento das reformas urbanas.

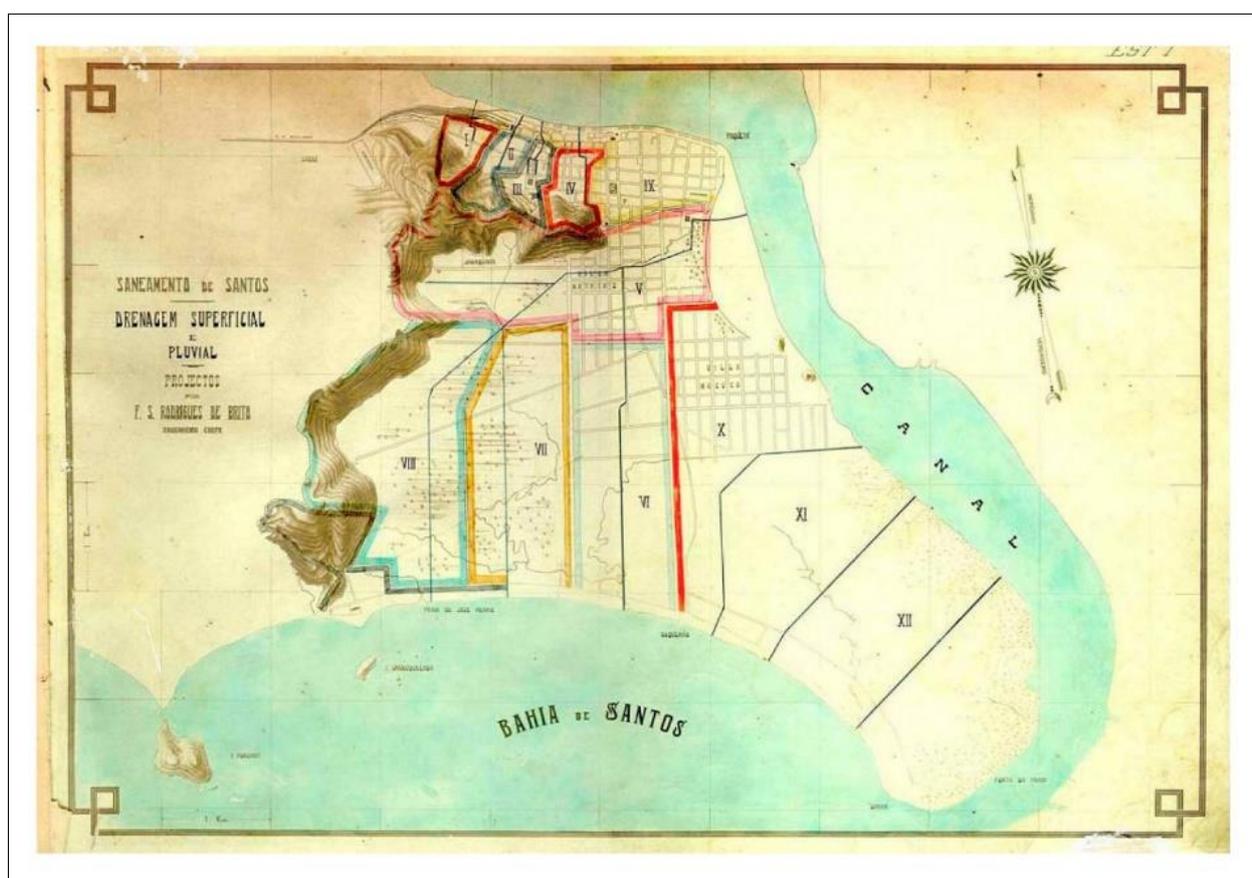


Fig. 10: Saneamento de Santos: drenagem superficial e pluvial, 1905. Fonte: Novo milênio.

O Plano de Saneamento de Santos, elaborado pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito, é ao mesmo tempo a obra de maior significado para a engenharia sanitária e para o pensamento urbanístico brasileiro. Santos, na virada do século XIX, enfrentava problemas de epidemias e a pressão exercida pelo crescimento urbano. Como resposta a estas questões, Saturnino de Brito atuou em duas frentes. Na primeira, respondeu às questões sanitárias, de inundação e de drenagem das áreas pantanosas entre a

cidade histórica e a baía. Adotou o sistema separador completo ou absoluto, já indicado por Estevan Fuertes em seu plano de 1895, onde os esgotos sanitários e as águas pluviais são transportados em redes próprias, não conectadas entre si. Com essa escolha foi possível conceber canais de drenagem abertos, em oposição às soluções adotadas nas cidades europeias, e a eles associar parques lineares com funções estéticas, ambientais e de recreação (Figura 10). No segundo, dedicou-se ao projeto urbanístico elaborado em 1910. Percebe-se nesta proposta, a ressonância do ideário de Camillo Sitte, em contraponto ao de Haussmann. O plano de Saturnino de Brito, contemplava as características topográficas, tramas e traçados. Nos terrenos de elevada declividade, ao invés de sua ocupação, como em 1896 propôs o plano não executado da Câmara Municipal, implantou parques e uma via de contorno. Como a maior parte da área de expansão da cidade situava-se em terrenos planos, Brito propôs uma trama urbana regular sem cair na rigidez de uma malha uniforme e contínua, justificada pela facilidade à implantação das redes de água e esgotamento sanitário e pluvial. Entretanto, o traçado regular domina apenas as áreas não ocupadas, respeitando, em diferentes partes do plano, os traçados preexistentes (Figura 11).



Fig. 11: Santos (Estado de S. Paulo, Brasil): planta e projectos, 1910. Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo.

5. Considerações finais

São inegáveis as transformações ocorridas no mundo após o surgimento do capitalismo na modernidade e da sua consolidação na contemporaneidade. O desenvolvimento capitalista se deu a partir da intensificação do processo de internacionalização da economia e do resultado da complexa articulação entre escalas, originando o chamado sistema-mundo. Nesta nova ordem mundial de forte concorrência internacional, o Estado reestruturou-se e deu origem ao Estado-nação. Porém, para os países que realizaram a Revolução Capitalista, o desenvolvimento econômico sustentado foi alcançado. Nessa perspectiva, o agente histórico por excelência passa a ser a Nação, resultado da atuação política de sua elite, do controle do território pela sua sociedade e, como principal instrumento de ação coletiva, o Estado. Nesse processo, destaca-se também, o papel desempenhado pela cidade, como o local que apresentava a concentração e densidade necessárias para o capital desenvolver-se. Por consequência, o processo de urbanização tornou-se mais expressivo e de extensão global.

No Brasil, dada a sua condição periférica no quadro do desenvolvimento capitalista mundial, a formação do capitalismo não teve apenas determinantes de natureza interna e apresentou três fases principais: a portuguesa, a inglesa e a norte-americana. A primeira, corresponde basicamente à economia colonial. A segunda, até o fim do século XIX, pelo momento onde as relações da economia agrário-exportadora foram exercidas pelas classes dominantes locais e o sistema hegemônico. E, por fim, a terceira, já no século XX, quando ocorreu a transição da hegemonia econômica para os Estados Unidos, houve o processo de industrialização brasileira e deram-se novas formas de relacionamento com a economia mundial.

São Paulo, durante todo este processo, foi um importante palco, senão o mais, à medida que o eixo econômico brasileiro se deslocava para o sul do país. Em um primeiro momento, teve papel preponderante na expansão geográfica e na conquista territorial brasileira, isso graças à sua rede hidrográfica e aos primitivos caminhos que adentravam o Sertão. No entanto, com o passar dos séculos, os caminhos de terra passaram a ser de pedras e posteriormente substituídos por trilhos, consolidando uma infraestrutura capaz de sustentar os consecutivos ciclos pelos quais a região atravessou.

Santos, por sua vez, em função de sua condição portuária e ponto de partida destes caminhos, foi a porta de entrada desse vasto Sertão e, ao passo que o território nacional era ampliado, as riquezas descobertas e geradas, transformou-se em sua principal saída. Isto fez de seu porto não apenas o elo paulista com o mundo, e sim o de quase metade do território brasileiro. Entretanto, Santos tornou-se mundial antes mesmo de ser nacional, resultado da dupla função que exercia já no período colonial. Assim como outras vilas e cidades brasileiras foi, simultaneamente, o espaço de poder e controle sobre o território e ponto de articulação econômica com a metrópole.

Nos três períodos abordados neste artigo, constata-se ainda, que as histórias paulista e nacional deixaram marcas na formação e evolução urbana de Santos. De um tímido povoado, em sua gênese no século XVI, tornou-se uma vila estratégica 200 anos mais tarde, no denominado Século do Ouro. No entanto, com o esgotamento das minas, a capitania de São Paulo experimentou um período de grande decadência e viu na cana de açúcar a grande oportunidade para erguer-se. Neste momento, o eixo Santos-São Paulo-

Campinas vai se esboçando e, à medida que a cultura do café vai substituindo a lavoura canavieira pelo planalto, se consolida. Este processo completou-se com a inauguração da estrada de ferro que ligava Santos a Jundiaí em 1867, formando uma importante rede de cidades de âmbito regional e nacional. Santos, por consequência, tornou-se a principal porta de saída para as exportações brasileiras que estavam então apoiadas no tripé: expansão da economia cafeeira, construção de ferrovias e modernização urbana. Neste sentido, as autoridades atuaram na cidade de Santos em duas frentes: na ampliação e modernização das instalações portuárias, criando uma estrutura capaz de escoar a produção em maior escala e rapidez, e no enfrentamento das questões de higiene e salubridade, motivo de doenças de caráter epidêmico. Isso ocorreu no alvorecer da República, no fim do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, representando uma fase de grande importância na organização urbana da cidade, aproximando as instalações portuárias e o tecido urbano em expansão e explicando uma nova relação cidade-porto pelo viés da urbanização. Estes eventos construíram o espaço da cidade industrial, que viria acompanhar a mudança do perfil da economia nacional, antes ancorada na produção agrário-exportadora.

6. Bibliografia

- BRESSER-PEREIRA, L. C. (2011). As duas fases da história e as fases do capitalismo. Textos para Discussão da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, Texto para Discussão 278, maio.
- DE ABREU, C. (2011). Caminhos antigos e povoamento do Brasil. São Paulo: Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- DE BRITO, F. S. R. (1944). A planta de Santos. Obras completas de Saturnino de Brito. v XXI. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- DONATO, H. (1997). Sumé e Peabiru: mistérios maiores do século da descoberta. São Paulo: Edições GRD.
- ELLIS, M. (1972). São Paulo, de Capitania a Província: pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo. Primeiro Congresso de História de São Paulo, Campinas., julho.
- FARIA, L. H. P. e PEREIRA, M. A. F. (Org.) (2019). Santos na modernidade capitalista (1870-1930): novas abordagens e releituras de velhas fontes. São Paulo: e-Manuscrito.
- FURTADO, C. (2009). Desenvolvimento e subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Contraponto.
- KEATING, V. e MARANHÃO, R. (2008). Caminhos da conquista: a formação do espaço brasileiro. São Paulo: Editora Terceiro nome.
- PAIVA FILHO, H. D. e RIGHI, R. (2020). A evolução urbana da cidade de Santos e o processo de desenvolvimento brasileiro de 1532 a 1930. Em MIGLIORINI, J. M. (Org), Arquitetura e urbanismo: abordagem abrangente e polivalente 2 (129-144). Ponta Grossa: Atena Editora.
- PETRONE, M. T.S. (1968). A lavoura canavieira em São Paulo. São Paulo: Difusão Européia do Livro.
- REIS FILHO, N. G. (1968). Evolução urbana do Brasil. São Paulo: Livraria Pioneira Editora: Editora da Universidade de São Paulo.

TAUNAY, A. E. (1939). História do café no Brasil. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café.

TAUNAY, A. E. (1950). História geral das bandeiras paulistas. São Paulo: Museu paulista.