

Avenida Conselheiro Nébias: prenúncio de modernidade em Santos.

Maziviero, Maria Carolina

Doutoranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo pela FAUUSP

Endereço residencial: Rua Herculano de Freitas, n. 359, apt. 103, Bela Vista, CEP 01308-020,

São Paulo/SP; telefone: (11) 2894-5827; c_maziviero@yahoo.com

Avenida Conselheiro Nébias: prenúncio de modernidade em Santos.

Resumo

Este artigo tem como objetivo a análise das condições contemporâneas de preservação de áreas com importância histórico-cultural, inserida nas tendências atuais de renovação urbana pela atuação do mercado e/ou do Estado. Um segmento da Avenida Conselheiro Nébias, em Santos, cujos quarteirões apresentam algumas edificações remanescentes da passagem do século XIX para o XX, período em que Santos se firmou como maior porto de exportação brasileiro, encontra-se em iminente ameaça e é objeto de estudo representativo desta problemática. A “segunda fundação de Santos” ocorre a partir de 1867, com a chegada da linha férrea da São Paulo Railway e, posteriormente, com a reestruturação do porto, quando a cidade deixa suas características coloniais e parte rumo a uma estrutura e imagem físico-social modernas. A Avenida Conselheiro Nébias, longa, larga e reta, cortando Santos no sentido norte-sul, funcionou como a espinha dorsal dessa expansão e se tornou o símbolo dos novos padrões burgueses. Muito embora a concretização da arquitetura moderna em Santos seja datada da metade do século XX, quando se tem uma nova alteração na cidade com a verticalização da orla proporcionada pela parceria público-privada, as transformações da cidade na virada do século XIX para o XX podem ser consideradas anunciadoras da modernidade santista. Em meados do século XX, o trecho mais central da avenida sofreu grande desvalorização após a migração das camadas abastadas para a orla, passando a ser ocupado por uma população de baixa renda. As disposições do Plano Diretor de 1998 parecem conduzir para verticalização da área, o que pode resultar na expulsão da sua atual população, como também podem apagar vestígios capazes de reavivar a memória pública sobre uma região tão importante para a história santista, paulista e brasileira. O trabalho defende sua preservação diante do valor cultural e histórico materializado nas suas construções, ao mesmo tempo em que alerta sobre as ameaças das atuais estratégias de gestão urbana.

Palavras-chave: história urbana, prenúncio moderna, preservação

Avenida Conselheiro Nébias: prenúncio de modernidade em Santos.

Panorama santista na virada do século.

A partir da segunda metade do século XIX, transformações significativas tanto na porção físico-territorial, como na estrutura social, passaram a acontecer na cidade de Santos. Essas mudanças vividas não só por Santos, como por outras tantas cidades, revelavam a formação de uma nova sociedade urbana, o que implicava em novos métodos de intervir na cidade.

Na Europa depois de 1850, a urbanização cresceu rapidamente em decorrência da industrialização, o que levou a um aumento do número de habitantes nas cidades em função destas se tornarem o centro da produção econômica. Floresce o mundo burguês contrapondo-se a concentração de pobres na cidade, acarretando medidas sanitárias e de embelezamento no planejamento urbano (HOBBSAWM, 1996).

Em Santos, a expansão da cidade e a ocupação efetiva de todo o território santista se deu um pouco mais tarde, trazida pelo crescimento populacional vertiginoso na virada do século e permitida por reformas sanitaristas, cuja necessidade se fazia sentir para continuidade das exportações. A população da cidade, que não passava de 13.012 habitantes em 1890, salta para 50.389 pessoas na virada do século, um crescimento de 287% (GONÇALVES, 1995). Até então a população se concentrava no que hoje denominamos centro, uma faixa de terra espremida entre a praia do porto e os morros de São Bento e de São Jeronymo depois chamado de Monte Serrat. Como descreve Guilherme Álvaro, a cidade estava restrita por barreiras naturais:

“Até 1850, Santos continuava a se desenvolver sensivelmente para os lados dos ‘quartéis’. As edificações na praia estenderam-se bem para além da rua da Palha, abrindo-se para a rua Nova, depois General Câmara, transpondo o largo da Coroação, hoje Praça Mauá, o melhor daquella tempo, em que era o ‘rocio’ da cidade. A rua das Flores, depois Amador Bueno, que saía de São Jeronymo, fronteiro à Santa Casa, atingia o largo chamado depois Mauá e em seguida José Bonifácio, e começava a transpô-lo em direção ao Paquetá, onde mais tarde foi feito o Cemitério. As ruas saídas da praça da Matriz buscavam as fontes do Itororó e Das Duas Pedras, aonde a cidade acabava.” (ÁLVARO, apud BLUME, 1998, p. 41)

Com o adensamento populacional, inúmeras doenças se alastravam como, por exemplo, a epidemia de febre amarela em 1889 que durou de março a março dizimando 750 pessoas, ou seja, quatro por cento da população que permaneceu na cidade (ANDRADE, 1989; GITAHY, 1992; LANNA, 1996). Acredita-se que o estopim da epidemia de “peste negra” (febre amarela) tenha sido o revolvimento do lodo putrefato acumulado na região do “porto do Bispo” ou “praia do Consulado”, onde eram despejados os resíduos da cidade. Isso aconteceu em virtude da derrubada de um estaleiro da marinha para dar início às obras de construção do cais.

CUNHA e AZEVEDO NETTO (apud ANDRADE, 1991, p. 63) apresentam os dados sobre o número de vítimas da febre amarela: em 1873 – 140 vítimas; em 1889 – 750 vítimas; em 1891 – 1.000 vítimas; em 1892 – 1.742 vítimas; em 1893 – 1.642 vítimas e em 1895 – 1.085 vítimas. Segundo LANNA (1996, p. 69), a primeira epidemia de febre amarela ocorreu em 1844, ou seja,

antes do surto imigratório do final do século. A autora revela ainda que entre os anos de 1890 e 1900 em torno de metade da população morreu vítima das epidemias, ou seja, 22.588 pessoas. O ápice dos óbitos de todas as doenças, 4.173 mortes, ocorreu no ano de 1892 causados principalmente pela febre amarela, como demonstra GITAHY (1992, p. 35).

As epidemias, que já haviam se tornado freqüentes em Santos desde os anos 50 daquele século, colocavam em risco não só a entrada de imigrantes como também comprometiam o bom funcionamento do porto. Nesse período, o porto de Santos teve prejuízos consideráveis, já que muitos navios se recusavam a atracar no chamado “porto da morte”, local onde tripulações inteiras foram perdidas devido às epidemias que assolavam a cidade.

Entre os anos de 1894 e 1895, a linha do horizonte no mar acumulou um grande número de navios que, devido às obras do cais, aguardavam durante meses para atracar. Segundo GAMBETA, foi essa população embarcada a mais atingida pela febre amarela.

“Examinando o estado sanitário de Santos em 1895, a mando do governo francês, Voillot relatou ter pessoalmente contado mais de uma centena de barcos na enseada, à espera de novas tripulações que viessem substituir as sucumbidas.” (GAMBETA, 1984, p. 18)

ANDRADE (1991) acredita que as reformas urbanas realizadas em Santos, ainda em fins do século XIX, ocorreram mais pelo fato da cidade ter se transformado em um foco irradiador de doenças para o interior do estado do que a uma importância estética buscada pela cidade em decorrência do seu crescimento econômico.

É nesse momento de transformação do espaço urbano santista que a Avenida Conselheiro Nébias é efetivamente ocupada. Desde sua abertura oficial em 1867, por iniciativa do engenheiro de ferrovias Ignácio Wallace da Gama Cochrane¹, a avenida funcionava como ligação entre o centro e as chácaras de veraneio concentradas, inicialmente, na atual praia do Boqueirão. O percurso de 6 quilômetros entre o cais e a Barra era feito através de uma linha de bondes inaugurada em outubro de 1872, ainda puxados por muares, substituídos por bondes elétricos apenas em 1909. Segundo ANDRADE (1989), na zona intermediária entre o atual centro e a Barra havia um enorme espaço vazio, alagadiço, revestido apenas com vegetação baixa.

A Avenida Conselheiro Nébias, no entanto, foi a precursora da concretização desse ideal em Santos, funcionando como referência tanto para a Avenida Ana Costa, outro eixo importante construído cerca de 20 anos mais tarde, quanto para o plano de Saturnino de Brito para Santos. Todavia, essas transformações na estrutura da cidade foram proporcionadas pelo desenvolvimento da economia cafeeira do Oeste Paulista que culminou com a construção da ferrovia São Paulo Railway, inaugurada em 1867, ligando as zonas produtoras de café e a capital paulista ao litoral.

¹ Segundo ANDRADE (1989), Ignácio Wallace da Gama Cochrane teve várias vinculações com Santos: comissário de café, membro da Associação Comercial de Santos e presidente da Câmara Municipal.

A expansão para a Barra e a Avenida Conselheiro Nébias.

Antes da construção da avenida, o trajeto até a Barra era feito por um caminho sinuoso que ia desde o Largo da Matriz, atual praça da República, até a praia num ponto chamado de Boqueirão. Com a abertura da Avenida Conselheiro Nébias, que fazia esse percurso em linha reta, o antigo caminho passa a ser conhecido como Caminho Velho da Barra. Esse caminho existe ainda hoje constituído pelas ruas Brás Cubas, avenida Washington Luiz (o canal 3), rua Luís de Camões, atingindo a praia do Boqueirão pela rua Oswaldo Cruz.² No ponto onde o Caminho Velho da Barra cruza com a avenida Conselheiro Nébias, que passa a ser conhecida na época como Caminho Novo da Barra, nasceu o bairro chamado de Encruzilhada.

A instalação dos serviços de bonde na avenida, construída em 1867, inicia o processo de ocupação efetiva da Barra uma vez que a região das praias era até então ocupada apenas por chácaras onde as famílias tradicionais e de posse passavam alguns períodos do ano. Poucas eram as famílias que realmente moravam nessa região antes da instalação das linhas de bonde, em 1872, já que a praia era desvinculada da cidade devido à dificuldade de acesso.

Também se acrescenta a isso o fato de que a ocupação da região beira-mar é estimulada logo que práticas como banhos de mar ou exercícios na orla passam a ser associados à saúde, ao contrário do que se pensava anteriormente (CORBIN, 1989). A idéia de que a apropriação do mar e sua região limítrofe é benéfica consolida seu valor positivo na Europa somente a partir do primeiro quartel do século XIX, mas a falta de saneamento em Santos, assim como a lenta modernização dos costumes nos leva a pensar que ali, como em outras partes do Brasil, o “culto ao mar” tenha se atrasado alguns anos. Portanto, a Avenida Conselheiro Nébias aparece como um veio estrutural que canalizou efetivamente a expansão e a ocupação para a Barra, mesmo que a zona intermediária entre essas duas extremidades tenha sido ocupada posteriormente com os serviços de drenagem comandados inicialmente pelo engenheiro Fuertes e concluídos com os canais de Saturnino, que sanearam a região intermediária entre a praia e o centro velho.

“Em Santos, ao mesmo tempo que a cidade e o porto se distanciavam, as ações de saneamento iam definindo um novo espaço urbano privilegiado: a beira-mar. Entre ela e a velha cidade alguns quilômetros de terras livres, e após 1913, saudáveis para serem devidamente incorporadas pela especulação imobiliária”. (LANNA, 1996, p. 107)

Em 1907, entrava em vigor a Lei 265 de 05 de junho que tinha por objetivo intensificar as construções e o povoamento das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, construída posteriormente. Para isso, a proposta do governo era de isentar de impostos por um ano os prédios que fossem construídos ao longo dessas avenidas.

² O canal 3 foi construído respeitando o caminho existente, assim como aconteceu em outros exemplos na cidade. Isso demonstra a aproximação de Saturnino às idéias de Camilo Sitte nos seus projetos de saneamento, como demonstram os trabalhos de ANDRADE (1992).

As construções deveriam demonstrar o ideal de beleza associado à salubridade que se buscava. Nesse sentido, em 03 de janeiro de 1912 foi promulgada a Lei 489, o primeiro esboço do Código de Obras separado do Código de Posturas, que trazia os recuos obrigatórios para as construções nessas avenidas, assim como áreas mínimas de compartimentos, iluminação e ventilação. Além disso, estipulava regras de altura mínima para a construção de porões (NUNES, 2001).

Enquanto a população pobre era empurrada para os arrabaldes da cidade, onde eram tolerados e conseguiam escapar das visitas domiciliares dos inspetores sanitários e, ao mesmo tempo, do fisco municipal, a cidade moderna era constituída por bulevares e jardins, com rede de esgoto e fornecimento de água e luz.

Com a transformação da imagem da cidade vieram também novos hábitos e costumes incorporados pela elite que ocupava a orla, demonstrando a consolidação dos valores burgueses. LANNA (1996) cita como exemplos o aparecimento de esportes, cinema, *footing* à beira-mar e bailes. Foi ao longo dos 3.864 metros de comprimento da Avenida Conselheiro Nébias, longa, larga e reta, que se desenvolveu a prática do ciclismo pela elite da cidade; *“não era considerado elegante o rapaz de boa sociedade que não tivesse uma bicicleta”*, acrescenta LANNA (1996, p. 147).

No entanto, após a consolidação da elite na orla, os antigos bairros centrais e o trecho inicial da avenida, onde se instalou essa população num primeiro momento, passaram a ser ocupados por trabalhadores e pequenos comerciantes, sendo os antigos casarões transformados em cortiços ou tendo alguns dos cômodos alugados a estranhos pelas famílias que passaram a ocupá-los, como foi o caso do bairro Paquetá.

“O prolongamento do cais do porto, construído pela Cia. Docas de Santos, até o Paquetá, transformou, para pior, o bairro que era a área residencial mais aprazível da cidade. Contribuiu também para a desvalorização dele a construção do cemitério do Paquetá”.
(ANDRADE, 1989, p. 169)

O mesmo aconteceu com a Vila Nova, também ocupada por segmentos sociais de baixa renda³ e que, ao longo do tempo, consolidou seu caráter de bairro comercial e de pequenas indústrias, deixando de ser exclusivamente residencial. Outro fator que contribuiu para seu esvaziamento populacional foi a explosão de um dos cinco reservatórios do gasômetro⁴ por desgaste de instalações, destruindo dezenas de prédios da redondeza.

Atualmente, no percurso desde o Porto até a praia, a avenida atravessa o bairro do Paquetá, Vila Nova e Vila Mathias, delimita à direita o bairro da Encruzilhada e à esquerda o bairro do Macuco e, avançando pelo bairro do Boqueirão, alcança a praia de mesmo nome. É aproximadamente na metade da sua extensão que a avenida é cortada perpendicularmente pela linha do trem, fazendo

³ O número de habitantes regrediu em função da construção do mercado municipal, em 1950.

⁴ Depósito da Cidade de Santos - Serviços de Eletricidade e Gás S/A, ficava na Rua Marechal Pego Júnior, nº. 144 (MONDIN, 2006)

com que seja dividida em duas partes com características bem diferentes quanto à população moradora e à valorização urbana.

O que vemos surgir são dois vetores distintos que coordenavam o crescimento urbano no período: de um lado o vetor da exclusão ao qual pertenciam os trabalhadores, os imigrantes e os escravos que passaram a ocupar a região central da cidade, as encostas dos morros e os arrabaldes mais próximos ao perímetro urbano. O vetor da exclusão compreende as zonas norte e noroeste de Santos e um pouco da zona central, que se torna quase que exclusivamente comercial. De outro lado, o vetor da valorização fundiária seguia os investimentos imobiliários ao longo da Avenida Conselheiro Nébias seguindo em direção à praia da Barra, onde surgiam os primeiros casarões e palacetes da elite, além dos hotéis e dos clubes de luxo que transformavam a orla em um núcleo de lazer da nova cidade “modernizada”. Esse vetor abarcava a zona sul santista.

Portanto, a expansão urbana de Santos foi marcada pela cisão da cidade em dois núcleos sociais pelas Reformas Urbanas, pois na medida em que estas empurravam a população pobre para a periferia também criavam condições de ocupação e valorização da orla. Essas transformações que ocorreram na cidade foram comandadas pelo Estado e patrocinadas pelo capital oriundo do apogeu da economia cafeeira.

A formação de uma nova sociedade.

Desde a metade do século XIX, com o desenvolvimento da economia cafeeira, Santos havia se tornado a sede do porto que monopolizava quase toda a atividade do planalto. Essa vitalidade do porto somada à construção da ferrovia permitiu consolidações e transformações nas funções portuária e comercial. As redondezas da estação se caracterizavam, pouco a pouco, como áreas comerciais, já que ela se tornara ponto de encontro da população (LANNA, 1996). Ao mesmo tempo, as elites locais passaram a abandonar a parte mais rica e nobre da cidade, o bairro do Valongo, e começaram a se transferir para novas áreas que vão surgindo gradativamente.

Nas redondezas da Avenida Conselheiro Nébias surgem bairros que aos poucos vão validando seu caráter nobre, propícios para acolher as elites que fugiam do tumultuoso núcleo urbano central. O bairro do Paquetá foi o primeiro a ser formado para fora dos perímetros do centro e ocupado pelas famílias tradicionais da cidade. Esse momento é descrito por Andrade como marco inicial da expansão urbana que se deu “*com a saída dos mais abastados para as residências que passaram a ser construídas no Paquetá, ou para as chácaras da Barra, onde se tornaram predominantes, até pelo menos 1910*” (ANDRADE, 1989, p. 161).

Outro refúgio da elite foi o bairro Vila Nova, que também surgiu beirando a Avenida Conselheiro Nébias. Para lá se mudaram a elite ligada ao café, advogados de renome, comerciantes ricos e, aos poucos, os palacetes foram se multiplicando. Moravam no bairro: João Otávio dos Santos,

idealizador da escola técnica Escolástica Rosa; João Freire, famoso advogado da Companhia Docas; Delfim Novo, cônsul português, e a tradicional família Pacheco.

A Avenida Conselheiro Nébias, onde também se instalou parte dessa elite, era o local em que se concentravam as atividades de lazer e o cenário bucólico onde se via surgirem hábitos e costumes dessa nova sociedade, como o *footing*, por exemplo.



Figura 1: Avenida Conselheiro Nébias na altura do bairro Vila Nova, em 1910. Foto: coleção do cartofilista e despachante aduaneiro Laire José Giraud.
(Fonte: site *Novo Milênio* – disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos>. Acesso em: janeiro de 2006)

Entretanto, a facilidade de locomoção entre Santos e São Paulo permitiu que uma parcela da elite preferisse se afastar dos riscos de morte por epidemias que afligiam a cidade, passando a residir na capital. Os comissários pegavam o trem que partia de São Paulo às 10h30 e retornavam de Santos no trem das 16h00, ou seja, Santos havia se tornado lugar de se fazer negócios, mas não um espaço onde fosse possível viver. Era “*lugar de ganhar a vida, de estar de passagem*”, conforme explicita LANNA (1996, p. 56).

As reformas urbanas em Santos.

Na virada do século XIX para o XX, São Paulo e Santos viveram mudanças significativas nas suas estruturas urbanas, fruto da reordenação sócio-econômica consolidada nesse período. Nesse sentido, Bernardini (2006) afirma que as intervenções nas duas cidades explicam-se mais pelo papel desempenhado na economia paulista frente ao capitalismo mundial e por suas particularidades históricas e geográficas do que por um modelo de cidade pré-determinado.

No caso de Santos, os problemas sanitários que dizimavam centenas de pessoas no final do século XIX, influenciavam diretamente a economia do estado. Ao mesmo tempo em que o café se expandia necessitando de mais mão-de-obra, as epidemias em Santos eram agravadas com o aumento de imigrantes que permaneciam na cidade por alguns dias antes de se dirigirem às

fazendas de destino. Além disso, havia outro montante de trabalhadores que vinham a Santos em busca de oportunidades de emprego e viam-se condicionados a se instalar em cômodos ou cortiços, uma vez que as moradias existentes não eram suficientes para abrigar toda a massa imigrante e, além do mais, as casas disponíveis tinham preços inacessíveis. Soma-se a eles, o segmento dos recém-libertos que foram expulsos das terras dos antigos quilombos, após serem valorizadas pelo progresso urbano da cidade.

Portanto, a organização do porto interferiu diretamente na adoção de medidas sanitárias que deveriam dotar a cidade de espaços amplos e desobstruídos por onde pudessem circular o transporte feito por carroças e os bondes puxados por muares. Nada de vielas e estruturas coloniais, a construção de largas avenidas, praças e passeios denotavam uma nova dinâmica social.

A adoção de medidas sanitárias era uma necessidade urgente. A Cia Docas havia se comprometido em colaborar com o saneamento da cidade, até porque, como se viu, a construção do porto e o saneamento de Santos eram obras interligadas. Às Docas coube a dragagem do lodo negro que circundava a cidade e o aterro de uma grande extensão à beira-mar, onde estavam inclusas algumas ruelas, além da canalização de riachos existentes nessa região.

Igualmente, o governo do estado passou a intervir nas políticas de saneamento de Santos sob a forma de comissões. A Comissão de Saneamento do Estado, criada em abril de 1892, estava ligada à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas e visava sanear as cidades através de obras de canalização de água e construção da rede de esgotos. Era também responsável pela construção do Hospital de Isolamento e da Hospedaria dos Imigrantes. Já a Comissão Sanitária, vinculada à Secretaria dos Negócios do Interior, exercia o poder de polícia sanitária, ou seja, era responsável por vistoriar as habitações, fiscalizar a limpeza dos quintais e terrenos baldios, além de promover desinfecções e a vacinação (BERNARDINI, 2006; GITAHY, 1992; LANNA, 1996).

Os serviços de abastecimento de água em Santos foram iniciados a partir da instalação de um sistema de encanamentos no centro da cidade, que se utilizava de rios próximos e nascentes nos morros. A primeira a fornecer o serviço de canalização de água e iluminação pública a gás foi a Companhia Melhoramentos de Santos, substituída posteriormente pela Companhia City of Santos Improvemens Co. Ltd..

Em 1870, Domingos Moutinho adquiriu concessão por 50 anos para explorar os serviços de transporte por bondes a tração animal, fundando a Companhia Melhoramentos de Santos. Em 1871, se juntaram ao fundador da companhia mais três capitalistas: major J. Frederico Russel, Thomas Cochrane e o engenheiro Everett Benest. Em 1881, a companhia foi comprada pela Cia City, formada por capital inglês, que passou a prestar os serviços de água, iluminação a gás e transporte. Assim, a concessão do abastecimento de água foi um dos primeiros passos para a modernização de Santos, uma vez que, até então, a cidade não possuía um sistema de distribuição de água, tendo que se submeter a comprá-la de vendedores ambulantes que a

buscavam em algumas fontes e bicas distantes e a transportavam em pipas sobre carros de boi (BERNARDINI, 2006).

Além dessas medidas, o governo estadual convidou o Engenheiro Estevan Antonio Fuertes para realizar o plano de saneamento de Santos. Fuertes promoveu uma série de levantamentos com a colaboração da Comissão de Saneamento, então chefiada pelo engenheiro João Pereira Ferraz. Os relatórios parciais de Fuertes traziam recomendações a serem adotadas através de medidas localizadas que visavam evitar que as condições sanitárias de Santos piorassem. Os relatórios recomendavam a proibição de depósitos de lixo na área da cidade e a construção de um novo cemitério, o “Cemitério da Conceiçãozinha”, cujas obras não tiveram continuidade. A Comissão, sob a tutela de Fuertes, também estava envolvida com as obras de drenagem na Avenida Conselheiro Nébias, cuja zona intermediária entre a Barra e a região central era constituída de alagadiços.

Percebe-se a intenção do governo estadual de participar nas decisões da municipalidade, o que, na grande maioria das vezes, resultou em embates e crises entre os dois governos, municipal e estadual. A atitude da chefia do estado deve ser entendida no contexto do projeto republicano paulista que visava desenvolver e expandir os investimentos através da autonomia estatal mantendo o domínio dos representantes do grande capital cafeeiro sobre a lavoura:

“Hinterland’ é entendido como território cuja unidade é mais sócio-política do que natural, pois é dada pela mobilização e drenagem de seus recursos por um núcleo urbano polarizador, através de iniciativas e controles adotados por uma classe dominante local e sua elite dirigente, atuando através do Estado.” (SZMRECSANYI, 1993, p. 206)

Contudo, as reformas não aconteceram apenas em função de uma imagem modernizadora ou de prover melhores condições de salubridade aos habitantes da cidade. O crescimento populacional provocava não só o aumento da mortalidade causado pelas péssimas condições de moradia e pelo avanço das epidemias, mas também colocava frente a frente segmentos sociais distintos. Nesse sentido, o sanitarismo funcionava para além das suas atribuições iniciais, pois representava uma forma de controle social.

Em Santos, embora o plano de Fuertes não tenha sido realizado integralmente⁵, outras duas comissões foram eleitas depois dele com o mesmo propósito de organizar a cidade: a de Thomas Cochrane em 1896 e a de Alfredo Lisboa em 1897, que tentaram em vão solucionar o problema dos esgotos. Em 1897, também foi estabelecido o Código de Posturas Santista vinculado ao Código Sanitário do Estado, reforçando o poder de polícia instituído à Comissão Sanitária (ANDRADE, 1991; BERNARDINI, 2006).

Em 1905, o engenheiro Saturnino de Brito assume a Comissão de Saneamento e dá início às obras do sistema de esgoto proposto por Fuertes que estava baseado na separação absoluta entre águas cloacais e águas pluviais. A esse sistema foram incorporadas algumas modificações

⁵ O resultado dos estudos de Fuertes foi publicado em 1894 e 1895 e suas propostas serviram de base para sugestões posteriores acerca do saneamento de Santos.

propostas por Saturnino, como as estações elevatórias distritais. Enfim, entre 1905 e 1914 foram executados os 80 km de rede de esgoto e mais 17 km de canais de superfície para águas pluviais, além da inauguração, em 1906, das obras do emissário de esgotos, com 12 km.

O plano apresentado por Saturnino à Câmara em 1910 foi parcialmente executado e se apoiava nas idéias de Camilo Sitte, incorporando ao plano as ruas já existentes e considerando a cidade como totalidade. Além disso, essa proposta pretendia responder ao problema do crescimento urbano a médio e longo prazo, incorporando a isso a questão social para que toda a população pudesse ser beneficiada pelos melhoramentos (LANNA, 1996).

“Sem dúvida, com o plano de saneamento, melhoramentos e extensão que Saturnino de Brito elabora e implanta em Santos, mesmo não tendo sido realizado em todos os seus aspectos, não apenas temos a construção de uma cidade moderna, mas também a aplicação de princípios urbanísticos revolucionários para a época, onde o passado colonial da cidade desaparece em nome de um futuro marcado pela higiene e progresso, que influenciará decisivamente o desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil.” (ANDRADE, 1991, p. 63)

O ideal de embelezamento aparece vinculado às intervenções higienistas nesse período. A imagem da cidade de traços coloniais dá lugar a novas formas urbanas subordinadas a uma ordem que demonstra o domínio da natureza pelo homem. A partir das orientações de Saturnino, o lote estabelece uma nova relação com o edifício, isolando a moradia para promover a ventilação e insolação. Com a mesma finalidade higienista, houve o alargamento das avenidas e ruas para a condução e renovação de oxigênio. A nova estrutura urbana se diferenciava radicalmente da colonial, imprimindo novos padrões estéticos sem perder a harmonia do conjunto, ou seja, buscava-se *“o contato poético com uma paisagem sob controle – natureza submissa – mas que não perde a beleza dos organismos em harmonia”* (ANDRADE, 1991, p. 61).

Na verdade, o ideal de embelezamento já era pauta corrente em Santos desde as primeiras décadas do século XIX, como se poder ver com a implementação, em 1839, do primeiro Código de Posturas proposto pela Câmara e aprovado pela Assembléia Legislativa Provincial em 07 de março de 1847. O código já estabelecia nessa época exigências quanto à largura das vias, ao alinhamento e à configuração das fachadas – estabelecendo inclusive regras de proporção e simetria entre portas e janelas, tamanho de beiral e estilo arquitetônico, como se vê no trecho do artigo 3º., transcrito a seguir. Além disso, o código instituía a figura do “Arruador”, a quem competia aplicar as normativas do código quando fosse determinado pela Câmara (NUNES, 2001).

No final do século, entretanto, essa perspectiva de embelezamento vinha acompanhada por uma política repressora e destruidora de outras formas de vida que não condiziam com o ideal almejado. A Comissão Sanitária, através do poder de polícia instituído pelo Estado, agia sobre a cidade e seus habitantes, exterminando os cortiços pela demolição a força e desalojando centenas de moradores numa batalha desigual, na qual a população local era culpada pelas mazelas e vícios da cidade. Essas ações foram fortalecidas pela instituição do Código Sanitário e

pelo novo Código de Posturas Santista de 1897, instrumentos que permitiam a violação domiciliar em prol da saúde coletiva (LANNA, 1996; GAMBETA, 1984).

Os estudos de Fuertes demonstravam que, em 1893, Santos já teria cerca de 30.000 habitantes alojados em 3.234 casas, casebres e cortiços (GITAHY, 1992). Em 1894, os cortiços foram regulamentados através da Lei nº. 46 de 17 de outubro, proibindo sua construção e obrigando os proprietários a torná-los higiênicos. Já a Lei 58 de 03 de novembro de 1894 autorizava a construção de vilas operárias em Santos (NUNES, 2001). A população desalojada acabava atirada à rua, procurando novas acomodações e novos lugares dentro da cidade. Gambeta (1984) afirma que as vilas operárias e os familistérios prometidos desde o surto de 1889 nunca chegaram a ser construídos nem pelo Estado, nem pela municipalidade.

A partir de 1896, o processo de extermínio dos cortiços foi intensificado e a população passou a construir seus barracos nos arrabaldes da cidade, ocupando morros como o do Fontana – local do antigo quilombo do Jabaquara, e bairros ainda não urbanizados como a Vila Mathias e o Macuco. Por “coincidência”, nesse mesmo ano, em 12 de agosto, foi instituída a Lei 82, que estabelecia novos parâmetros de ordem estética e higiênica a serem seguidos, para que ao longo das avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias – que ligavam o centro à praia, surgisse uma nova e moderna cidade (NUNES, 2001).

A população tentou reagir a esse processo como pôde, resistindo a todo tipo de intervenção sobre seus modos de viver, o que não resultou em sucesso. Foram empurrados para os morros e a periferia definindo, assim, seu lugar segregado da cidade que se formava. Como afirma Gambeta (2001, p. 25), *“o mesmo processo que introduzia melhoramentos públicos, elegia os excluídos desses benefícios”*.

Avenida Conselheiro Nébias no século XXI.

Como discutido anteriormente, a oficialização da Avenida Conselheiro Nébias, assim como a abertura de outras avenidas largas em Santos, está ligada à idéia de modernidade buscada pelas famílias que vêem aumentar seu poder aquisitivo como consequência do surto cafeeiro do estado de São Paulo⁶.

⁶ Nome dado em homenagem ao santista Dr. Joaquim Octávio Nébias que, segundo RODRIGUES (1971), foi um político importante no cenário santista tornando-se figura de grande influência no Brasil Império. Em 1852, foi nomeado Presidente da Província do Rio Grande do Sul e, no mesmo ano, Presidente da Província de São Paulo. Ocupou ainda os cargos de Senador, presidente da Assembléia da Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, Ministro da Justiça, Juiz dos Feitos da Fazenda e Conselheiro Imperial de D. Pedro II.



Figura 2: Na foto aérea de Santos está destacada a Avenida Conselheiro Nébias em vermelho e o trecho estudado em branco.

(Fonte: foto aérea disponível no site *Santos Digital*)

Entretanto, após a ocupação efetiva da orla, que definiu desde os áureos tempos do café a orla como sua área mais valorizada, permitiu a ocupação da porção central, de menor valor, pela mesma população pobre que inicialmente fora excluída das melhorias trazidas pelas reformas: portuários e operários, ex-escravos e imigrantes, encortiçados nas antigas casas ou casarões burgueses. O espaço foi sendo por eles adaptado às suas necessidades e algumas edificações foram demolidas, outras construídas, porém dentro do perfil socioeconômico e morfológico da área. Assim, ao longo dos anos a identidade dessa população foi impressa nas edificações e as práticas sociais vinculadas a essa área passaram a espelhar a cultura desses moradores e seus descendentes.

A partir do plano diretor de 1998, a proposta municipal para a área é a de que ela receba investimentos da iniciativa privada e seja verticalizada, ou melhor, que ela seja “revitalizada”. Em nenhum momento, a proposta municipal menciona meios para manutenção de sua atual população na avenida que se pretende reconstruir. Pode-se, então, entender o termo revitalização em duplo sentido, já que se pretende valorizar espacial e economicamente os terrenos da área, o que pode resultar também em sua transferência para outros segmentos sociais.

Desse modo, configura-se a ameaça de ali ocorrer o processo conhecido por *gentrification*, com a reapropriação da região por camadas sociais mais aquinhoadas economicamente do que as que hoje a habitam. Se isto se der, o ‘progresso’ da cidade implicará na demolição de remanescentes

de um passado notável e no afastamento da população pobre do local. Esta dissertação alerta para que esses encaminhamentos que considera errôneos sejam repensados, replanejados e não venham a acontecer.

Entendo que o “progresso” de Santos, defendido ideologicamente pelo capital privado e corroborado pelo Poder Público, ocorrerá à custa do afastamento da população pobre da avenida mais uma vez, já que, em nenhum momento, a proposta municipal menciona a inclusão dessa população na área que se pretende renovar, assim como não há preocupação com seu destino. Este mesmo fato pôde ser observado no episódio da expansão para a praia da Barra, quase um século atrás na mesma porção da Avenida.

A partir da aprovação em 1998 do Plano Diretor do município de Santos, as memórias públicas e privadas sedimentadas nessa porção histórica da avenida passam a correr o risco de serem apagadas, pois o sentido da sua programação atual é ter sua identidade substituída, forjando-se uma nova área comercial e de classe média a partir do incentivo a investimentos imobiliários.

Assim, em Santos, a desvalorização do patrimônio edificado, que há décadas vem ocorrendo para responder aos interesses do mercado imobiliário, está sendo acelerada pelas determinações do planejamento urbano, uma vez que as políticas de favorecimento das estratégias de lucro elegeram apenas o centro, ou o bairro central, como único espaço detentor de memória e história da cidade.

No patrimônio, o reconhecimento de uma única área como detentora de memória pública pode funcionar como um instrumento que acentua e evidencia relações de exclusão e dominação cultural, já que quando se protege um bem também está sendo protegida a cultura e as práticas sociais por ele representadas. Dentro do atual planejamento urbano, esse processo de escolha omite as estratégias de marketing para atrair investidores, alegando a preservação da história pública.

Pudemos perceber no estudo da Avenida Conselheiro Nébias que, se por um lado o poder público direciona a configuração espacial amparado por um discurso imbuído da idéia de desenvolvimento de Santos, por outro lado isso significa não só a expulsão como perda material, mas a própria transgressão dos direitos humanos, no âmbito cultural. O direito à cultura, uma vez reconhecido como direito universal a ser garantido pelo Estado, deve ser considerado nas atuações dos órgãos de preservação e de planejamento urbano, com a finalidade de combater a amnésia social, fruto da sociedade de consumo, que impede o envelhecimento das coisas através da obsolescência e das substituições aceleradas.

Preservar as identidades urbanas da cidade a partir do seu valor cultural é uma forma de resistência as forças econômicas do mercado. Essa reapropriação da cidade permite que a democracia deixe seu caráter “ficcional pós-moderno” e devolva a cidade aos cidadãos.

Referência Bibliográfica.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. *A peste e o plano: o urbanismo sanitaria do engenheiro Saturnino de Brito*. 1992. Dissertação (mestrado) – FAU USP, São Paulo.

_____. *O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil*. In: *Espaço e Debates*, São Paulo: NERU, n. 34, p. 55-63, 1991.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos, 1870-1930*. 1989. Tese (doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo.

BERNARDINI, Sidney. *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos - de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. São Carlos: ed. RIMA / FAPESP, 2006.

BLUME, Luis Henrique dos Santos. *A moradia da população pobre e a reforma urbana em Santos no final do século XIX*. 1998. Dissertação (mestrado) – Faculdade de História da PUC-SP, São Paulo.

CORBIN, Alain. *O território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: ed. Companhia das Letras, 1989.

GAMBETA, Wilson Roberto. *Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século*. In: *Espaço e Debates*, São Paulo: NERU, n. 11, p. 17-27, 1984.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: ed. UNESP, 1992.

GONÇALVES, Alcindo. *Lutas e Sonhos: Cultura política e hegemonia progressista em Santos, 1945 - 1962*. São Paulo: UNESP, 1995.

HOBBSAWM, Eric. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1996.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913*. São Paulo/Santos: ed. Hucitec e Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

MONDIN, Leda. *Vila Nova e a ironia dos contrastes*. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0100b13.htm> acesso em dezembro de 2006.

NUNES, Luiz Antonio de Paula. *Saber técnico e legislação: a formação do urbanismo em Santos – 1894 a 1951*. 2001. Dissertação (mestrado) – FAU USP, São Paulo.

RODRIGUES, Oloa. *Almanaque de Santos*. Santos: ed. Ariel Editora e Publicidade, 1971.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Queiroz Ferreira. *Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista (1800 -1930)*. In: *Sinopses*, São Paulo: FAU USP, n. 5, 1984.

_____. *Rio e São Paulo: raízes da substituição da metrópole nacional*. In: *Revista USP*, São Paulo: USP, n. 17: Dossiê Liberalismo/ Neoliberalismo, março-maio, 1993.

Sites consultados:

Alegria Centro – <http://www.alegracentro.com.br/>

Condepasa – <http://www.santos.sp.gov.br/cultura/condepasa/condepasa.html>

Jornal Eletrônico Novo Milênio – <http://www.novomilenio.inf.br/>

Prefeitura Municipal de Santos/SEPLAN – <http://www.santos.sp.gov.br/frames.php?pag=/planejamento/planejamento.php>

Viva Santos – <http://www.vivasantos.com.br/>