Nota Explicativa

Esta tese foi digitalizada a partir dos exemplares disponíveis na Biblioteca Florestan Fernandes e no Centro de Apoio à Pesquisa em História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Nenhum dos exemplares possui as imagens mencionadas nas páginas abaixo:

Foto 1	=>	pág 2
Foto 2	=>	pág 2
Foto 80	=>	pág 118A
Foto 81	=>	pág 120A
Foto 85	=>	pág 125A
Foto 102	=>	não existe
Foto 103	=>	não existe
Foto 106	=>	pág 165A
Foto 115	=>	pág 180A

Maria Conceição Vicente de Carvalho

Santos e geografia humana do litoral paulista

São Paulo - 1944

M. Carvalho

INTRODUÇÃO

Cl. Cavalcanti

INTRODUÇÃO

A costa, zona de contacto entre duas regiões diferentes, o mar e a terra, é uma das que mais interesse ao geógrafo pela variedade de aspectos que apresenta. Costas altas ou baixas, retas ou recortadas, podem multiplicar ao infinito as formas, oferecendo condições extremamente diversas pelo homem que nela vive.

Fixado nela, o homem desde logo soube tirar partido do mar, seja para obter alimento, vestuário, utensílios para seu uso, que a fauna marinha fornece, seja para a circulação. Para isso, teve êle de adaptar-se à costa, quando é primitivo; quando mais civilizado, dispondo de mais recursos, foi, ao contrário, ajustando-se às suas necessidades, corrigindo as falhas que se poderiam opôr ao seu aproveitamento.

Nem todas as costas se prestam igualmente à fixação do homem (1). De algumas ele se afasta ou antes, ser terrestre, como é, não se aproxima. Repelem-nos as costas retilíneas que, por grande extensão não apresentam senão a mesma linha contínua, alta nas regiões de falésias, baixas nas costas de restingas e de dunas; as costas desérticas, nos desertos clássicos como o Saara ou da Austrália, ou desertos frios do Oceano Glacial Ártico, as costas baixas de mangues, (2) insalubres, as costas cobertas de florestas espessas e impenetráveis

(1) Vallaux, C. - La Mer. Géographie Sociale p.26.
(2) Ratzel, F. - Géografia dell'Uomo, trad. de Ugo Cavallero, p.287.

As generalizações são perigosas por estarem sujeitas a demonstrações em contrário. Na geografia, como em todas as ciências humanas, é necessário fazer intervir outros fatores para a explicação satisfatória dos problemas. Se o quadro natural varia ao extremo, há a acrescentar a êle os fatores humanos-históricos, econômicos, psicológicos, - que influem no tempo e no espaço. "As possibilidades não exercem fatalmente uma ação sincrônica e de igual importância, por se apresentarem numa mesma região à iniciativa das sociedades humanas," disse Febvre (3). As possibilidades pois, mudam de valor, não porque tenham mudado as condições naturais, caso que às vezes se dá, mas porque mudou o interesse que o homem põe nelas ou a sua capacidade de utilisar-se delas. O exemplo clássico de Inglaterra, país de navegadores, que, se dedicaram à vida marítima porque sua costa de estuários profundos desde cedo familiariza os ingleses com a vida marítima, pode ser verdadeiro para a Inglaterra de hoje, mas, um apelo à historia mostrará ter vivido êsse país do cultivo do solo e da criação de carneiros até que a navegação no Atlântico ensinou-lhes a arte de navegar, e os Atos de Navegação (4) deram-lhes toda a oportunidade de exercê-la e o grande desenvolvimento da pesca nesses baixios riquissimos do Dogger Bank só foi possivel depois que os holandeses lhes ensinaram o processo de salgar o pescado.

Vê-se pois como falham as previsões de que, para tais circunstâncias do meio físico, o homem adotará esta ou aquela solução. Estas decorrem de uma adaptação, às vezes lenta, às vezes brusca, feita de um só golpe. Em alguns casos a mudança vem de causas remotas, que nada têm que ver com o meio.

(3) Febvre, L. - La Terre et l'Evolution Humaine, Introdution géographique à l'Histoire, 3a.parte, I, p.207.
(4) Demangeon, A. - Les Iles Britanniques. Coleção Géographie Universelle, T.I, XIV, 287.

Em todos, o homem depara com obstáculos à sua fixação, arriscando-se a visitá-los, mas não se fixando nelas.

Ao contrário destas, as costas recortadas, que multiplicam os pontos de contacto da terra com o elemento líquido, constituem um atrativo para os homens, que se sentem impelidos para o mar. As costas que sofreram um movimento positivo recente, costa de fjords ou de rias, essas são faixas de povoamento da teoria determinista de Ritter. O litoral da Noruega e da Grécia, ambos recortados e de vida marítima intensa, parecem apoiar essa idéia.

Entretanto, a observação mais minuciosa da faixa costeira e da distribuição dos habitantes mostrará ser o problema mais complicado do que parece à primeira vista. Nem todas as costas lisas são obrigatoriamente votadas ao abandono; em muitas delas, os homens encontram possibilidades para viver, nas costas de recifes, como no Nordeste, cujas praias são acompanhadas de um colar de habitações de jangadeiros, no litoral da Holanda que, alem do reto, exige obras complicadas para a permanencia do homem; as costas das ilhas Célebes tão recortadas quanto as da Grécia não atraíram os homens, nem desenvolveram civilisações. Nas costas de fjords e de rias, não é o interior dos mesmos a zona habitada é, na costa do Saara, vê-se surgir um grande porto como Dacar. A cada exemplo determinista pode-se encontrar um contraditório. Não é possivel, pois, permanecer no determinismo absoluto, no imperialismo do meio físico sobre os homens.

Recentemente, muito recentemente mesmo, os atolls do Pacífico, interessavam os naturalistas ou os amadores de paisagem; do ponto de vista do povoamento pode-se dizer que êles não tinham valor. Entretanto o progresso da técnica da navegação aérea, permitindo a travessia do Oceano Pacífico, deu a essas ilhotas esparsas pelo grande oceano uma grande importância. Suas águas tranquilas são pontos de escala ideais para as linhas que demandam o continente asiático. Ainda a história da navegação pode fornecer-nos outros exemplos. A abertura do canal do Panamá, desviando para êle as linhas de navegação que contornavam a América do Sul, teve como consequência uma redução na população e na economia da cidade de Magalhães, não porque estivessem exgotadas suas minas de ouro ou o clima tivesse sofrido alterações, mas simplesmente pelo abandono dessa rota, até então única entre as duas costas da América.

Em virtude disso é que nos estudos de geografia humana, que procuram, pela análise, explicar a paisagem atual e a maneira pela qual os homens se ajustaram a êle, há necessidade de recorrer constantemente às outras ciências físicas e sociais.

O litoral do Estado de São Paulo que se estende de Ubatuba a oeste, até Ariri a oeste, descrevendo uma larga curva, é uma zona de povoamento antigo que, no entanto, apresenta hoje pequenas densidades de população. Foi nela que se iniciou a ocupação portuguêsa em caráter permanente e, dadas as precárias condições em que se processou o povoamento da co

lônia, possuia nos primeiros séculos apreciável cabedal humano. Quais as razões de permanecer reduzido o povoamento dessa zona em relação às demais regiões, sobretudo ao planalto, cuja ocupação foi mais tardia? Até hoje ela é a zona de passagem, e se considerarmos que apenas uma estreita faixa do continente está ocupada, ainda mais estranha pode parecer esse fenômeno, essa orla litorânea desocupada ou quase vazia.

Ao contrário do que se dá no planalto, onde o solo desnudado pela agricultura é fácil presa para a erosão, a planície litorânea possue solos aluvionais ao pé de sorócimo (5). Por outro lado, devido à sua vizinhança do mar, fonte de sua economia, deve antes estar voltada para o mar, tanto para o comércio como para explorar a sua fauna bastante abundante.

Depois de uma fase efêmera de progresso, entretanto, a agricultura aí iniciada pelos primeiros colonizadores entrou em decadência, trazendo o abandono das terras, entregues novamente à natureza, como em toda a parte, aqui também foi e é forte a atração exercida pelos grandes centros, sendo de notar outras causas ainda que serão apontadas no correr desse estudo. Cedo entrou em decadência, pela impossibilidade de concorrer com as plantações do planalto, cuja lavoura se fazia em melhores condições. Ainda mais, as condições naturais de relevo desfavoráveis eram agravadas pelo clima, úmido e quente, sem grandes alternativas no correr do ano, desenvolvendo elementos hostis ao homem no meio biológico, reduzindo-lhe a ca-

(5) Backheuser, E. - A faixa litorânea do Brasil Meridional. I, 114.

C. Carvalho

pacidade de trabalho (6). O calor constante, acompanhado de humidade favorece o desenvolvimento de uma fauna que prejudica o homem, minando-lhe a saúde e inoculando a malária, ou por intermédio da saúva, destruindo as suas plantações, feitas já em condições bastante penosas. Roças inteiras, a própria vegetação natural acaba sendo prejudicada por esse inimigo insaciável.

Diante de tantos fatores desfavoráveis, geralmente abandonado à sua própria sorte, isolado e doente, o indivíduo mestiço ou de sangue puro europeu, ao qual não faltam algumas gotas de sangue negro, sente-se impotente para reagir. Diante dessa hostilidade constante, ele recorre à fuga ou, desanimado, permanece à margem do progresso que o cerca. Na zona rural ou na zona urbana observa-se o mesmo fenômeno, com casas abandonadas pelos moradores que as deixam esborcar aos poucos. Seria um exemplo frisante da teoria de Ratzel e da escola dos geógrafos alemães, demonstrando a influência predominante do meio físico sobre as atividades humanas, se não houvesse uma exceção, que é o caso de Santos. Não se tendo destacado dos outros núcleos de povoamento durante os três primeiros séculos, a construção da estrada de ferro partindo de Santos para atingir o planalto, veio transformar a fisionomia de toda a região litorânea. Tendo de lutar com os fatores contrários apontados acima, que entravam o povoamento da costa,

(6) Huntington, E.C. e Carlson, F.A. - Geographic Basis of Society, III, 57.

sòmente depois de saneada, e com as obras empreendidas para a drenagem do charco no qual se construíu a cidade, pôde esta adquirir o seu lugar à frente dos demais portos. Sem a interferência da ciência, descobrindo o mosquito transmissor da febre amarela e da malária e o meio de combatê-lo, Santos continuaria a desafiar as energias humanas, e seria ainda uma confirmação dos deterministas. Mas, a mudança decorrente desse fato, trouxe o aproveitamento da cidade, o seu desenvolvimento em condições idênticas à de outros portos em climas mais favoráveis ao homem.

C.C. Carvalho

I PARTE

OS ELEMENTOS DO MEIO

A. - Os fatores naturais

1. A topografia litorânea
2. Clima, solos e vegetação
3. As águas e o relêvo submarino

B. - Os fatores Humanos

1. Generalidades
2. As densidades
3. As etnias

A - OS FATORES NATURAIS

C. Carvalho 2

1. A topografia litorânea

Quer "in loco", quer diante de uma carta geográfica, o litoral paulista, apresenta duas regiões bem distintas, que se destacam à primeira vista. De um lado, a partir de Santos em direção a leste, uma costa alta e recortada (7), acompanhada pela escarpa da serra do Mar, cuja primeira linha de elevações segue de perto a linha dos mares, quando não se mistura a ela nas ilhas ainda isoladas do continente e nas que a êle já se acham ligadas por tômbolos. É um litoral evidentemente concordante. Do lado oposto, diminue essa característica; a serra infleta para oeste, enquanto a linha de costa se mantém na direção de NE, alargando-se a planície que medeia entre ambas (8), a qual atinge maior amplitude na bacia do Ribeira de Iguape, largo golfo hoje entulhado. As praias, longas e retilíneas, separadas por grupos de elevações, contrastam fortemente com as inúmeras enseadas e costões do primeiro trecho, cujo caráter acidentado mais se intensifica além das fronteiras paulistas, na baía de Angra dos Reis e na ilha Grande.

Verifica-se pois, que o litoral paulista é profundamente influenciado pela serra do Mar, sobretudo a leste de Santos. Apresenta esta uma grande disssimetria, caíndo para o lado do mar numa série de degraus ou patamares (9). Vindo-se do oceano, a primeira linha de elevações é constituida pelas ilhas Grande, São Sebastião, Santo Amaro e do Cardoso, e de outras já incorporadas ao continente, como o morro ao norte de Iguape (8).

(7) Foto 1.
(8) Foto 3.
(9) Martonne, E.de - Géographie Physique sur le Modelé tropical du Brésil. Sep. Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences, CCVI, 926.
Idem - A serra do Cubatão: comparação com um canto das Cevennes Francêsas "Geografia", I, n.4, 3.

C. Carvalho

1. Litoral paulista entre Santos e Ubatuba.

2.
A região de Santos.

A área entalhada

(Segundo E. Calix to e Brakheuser)

3. Litoral entre Santos e Iguape.

Depois, levanta-se o paredão quasi vertical, com altitudes que atingem cotas superiores a 1000 e até 2000 métros onde as falhas múltiplas resultantes da separação do continente e da accomodação das camadas às novas condições destacam-se esporões que, ora conservam a linha geral das cristas, ora, em direção normal a ela, avançam pelo mar a dentro, separando os valles, festonando a costa (10). As rochas, granitos ou gnaisses, escondem-se sob espêssa camada de argilas vermelhas ou amarelladas (11) excepto nos paredões mais íngremes, onde apparecem, como muralhas, painéis de rocha matriz. A decomposição intensa dos granitos dá aos morros destacados da serra a forma de meias laranjas; são em geral procurados pelos habitantes, para aí fazerem suas rogas, fugindo ao solo encharcado das planícies. O clima tropical úmido é responsavel por tal fato, bem como pela decomposição do feldspato em caolim (12), extremamente escorregadio, que provoca o desmoronamento da camada superficial nas encostas, por occasião das chuvas fortes, quando se activa o trabalho da erosão.

Da primeira linha de montanhas à segunda, estende-se a planície sedimentar de origem recente, a qual, em alguns trechos restringe-se a alguns métros de largura; em outros, successivas curvas das restingas indicam trabalho mais adiantado da colmatagem e da retificação do litoral, mais visivel a oeste de Santos.

O estudo mais detalhado dos dois trechos do litoral permite distinguir na zona leste dois aspectos diversos, re-

(10) Relatorio da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Exploração do litoral - 1a.Secção. 1915.
(11) Backheuser, E. - obr. cit., 14.
(12) Brenner, J.C. - Geologia elementar, 2a.ed., 45.

C.V. Carvalho

flexos ambos do relêvo continental, diante do qual o trabalho do mar se exerce em fases diferentes. No primeiro, a proximidade da serra é responsavel pelos inúmeros recortes. As pontas salientes resistem ao embate das ondas e fornecem pouco material para a formação da baixada sedimentar; mantem-se o aspecto de costa jovem, na qual se percebe, com maior clareza, a influência muito nítida do relêvo continental nos promontórios elevados, nas baías pequenas que ocupam as partes baixas (13). Apenas se inicia o trabalho de acumulação no fundo das enseadas, nos pontais de areia, nos tômbolos que ligam as pontas emersas das rochas. Da enseada de Picinguaba até a ponta de Itaguá, sucedem-se os recortes, alternando-se as praias pequenas de areias moles, revolvidas pelas ondas, como Maresias, às costeiras íngremes, muitas delas com a expressiva denominação de "Ponta Grossa" (14), onde as elevações atingem de 300 a 800 metros. Algumas praias têm curvas mais fechadas, como a baía de Ubatuba; outras são mais abertas, de curvas suaves, como as praias de Massaguaçú e de Caraguatatuba (15), com seu pontal em formação, em frente à cidade do mesmo nome. Em cada uma vêm desembocar uma das múltiplas torrentes que despencam da serra e deslizam pela baixada, ora conseguindo chegar diretamente ao mar, ora acompanhando a praia, paralelamente à linha das marés, até o canto onde têm força para romper a passagem até o mar. Diante das barras numerosas, encontradas nessas praias, processa-se, incessante, a luta entre o mar, que ataca com violência, e os sedimentos que procuram fixar-se.

(13) Foto 1.
(14) Foto 24.
(15) Foto 5.

Muitas são as ilhas que aparecem nessa parte da costa, se bem que menos numerosas do que as do litoral fluminense, que lhe dão o aspecto tão nítido do mar mediterrâneo. Umas mais afastadas, como as de Vitoria e Búzios, outras mais próximas, como a Anchieta ou a de São Sebastião, ou ainda já ligadas à terra firme, como a laje que se levanta diante da praia do Camburí, formando um tômbolo que a divide em duas partes.

De todas, se destaca, com dúvida, a de São Sebastião, enorme bloco de rochas duras, que se ergue a 1.379 ms. acima do nivel das águas, no pico de SãoSebastião, recortada em inúmeras reentrâncias e saliências, eriçada de costões ásperos, como a Ponta do Boi. Separa-a do continente um canal profundo, cujas correntes contribuiram para a formação de um saliente de areia na margem oposta, sobre o qual se levanta a cidade do mesmo nome, ladeada de praias baixas e lodosas.

D'aí para diante escasseiam as ilhas, aparecendo algumas mais ao largo, a ilha do Montão do Trigo, de forma cônica, os Alcatrazes, com a forma de pão de açúcar. De longe, êste grupo lembra o perfil de uma catedral com sua torre elevada, visível a grande distância.

A partir da ponta de Itaguá, os blocos isolados que se destacaram da Serra do Mar serviram de ponto de apôio para a formação de inúmeras restingas, que, em estrias paralelas, entulharam o espaço intermediário entre a raíz da serra e os morros, em geral pouco elevados (16), muito visíveis na

(16) Foto 4.

Cl. Carvalho

4. Praia de Massaguaçú ao norte de Caraguatatuba.

5. O pontal da cidade de Caraguatatuba.

Foto Dias da Silveira.

Enseada de Bertioga. As praias adquirem maior extensão, a Enseada, com 12 kms., São Lourenço com 5 kms.; os rios são mais caudalosos, formando o Guaratuba, o Itaguaré e o Itapanhaú, bacias mais vastas, que recolhem as águas das várias torrentes que despencam da serra, contribuindo para o entulhamento da faixa costeira, da qual o mangue se assenhoreou. A evolução do litoral acha-se mais adiantada, mas ainda não se pode dizer que tenha sido definitiva a conquista do espaço ao mar, que, de vez em quando volta a investir contra o continente, com avanços locais, mas evidentes. Ainda em 1934, deu-se um fato desses na Bertioga; a zona ocupada pelo cemitério foi atacada, obrigando os habitantes à remoção dos despojos para lugar mais afastado do mar, e pondo a nú, numerosos esqueletos de baleia, remanescentes do tempo de atividade da armação alí existente, mais tarde soterrados sob a areia. Na praia da Jureia (17), a laguna formada atrás da faixa de areias, que a isola do mar, enche-se até suas águas atingirem 3 ou 4 métros acima do nível do mar; durante as chuvas fortes dá-se a ruptura violenta da barra e o escoamento fragoroso das águas da laguna, até igualarem-se os níveis. Restabelecido o equilíbrio, fecha-se de novo a barra e recomeça a acumulação das águas na laguna.

Da entrada da Bertioga à ponta de Xonduba, na ilha de Santo Amaro, em parte elevada, em parte baixa, alternam as duas formas de litoral: ora aparecem praias pequenas e íngremes, praias de tombo, bravias, ora enseadas mansas, de areias du-

(17) Relatorio da Comissão Geográfica e Geológica, cit., 14.

Ch. Carvalho

6.

Costa alta em São Vicente.

Ao fundo, a Serra do Mar.

7.

A ponta da Juréia onde a Serra do Mar se aproxima novamente do Litoral. A planície mostra as estrias de uma restinga.

Foto Dir. Reg. de Geografia.

ras, na praia das Pitangueiras ou do Guarujá.

A oeste de Santos, começa um outro tipo de costa - a de restingas -, agora muito mais importantes do que no primeiro trecho. Depois do morro do Itaipú, estende-se a primeira grande flexa de areia, a Praia Grande, com cêrca de 70 kms. de comprimento, que vai prolongar-se, com pequenas interrupções que não modificam a linha geral da costa, até a extremidade meridional da ilha Comprida, em frente à baía de Cananéia.

A serra do Mar cede lugar à serra Geral, cujos contrafortes já não têm o aspecto tão nítido de muralha vertical; degrada-se em quebradas, por onde os vales penetram no planalto, à medida que ele foge do contato do mar. A primeira reaparece nos fragmentos que emergem das aluviões, nos pequenos maciços isolados da serra dos Itatins (18), com 800 métros de altitude, e nas meias laranjas do Mongaguá e do Itanhaem. Os rios adquirem maior importância pelo percurso realizado antes de atingir o mar e pelo volume do material carreado, permitindo maior extensão à baixada e às restingas. Parece não ser extranho a êsse fenômeno o Ribeira de Iguape (19), o qual, nascendo no planalto de Curitiba, transpõe a Serra do Mar abrindo caminho através de rochas menos resistentes, conseguindo desembocar diretamente no mar. Com as cabeceiras penetrando muito mais longe no interior do continente, o Ribeira é mais caudaloso do que os rios nascidos na vertente oceânica da serra do Mar; enquanto nesta, as abundantes águas caídas se dispersam nos numerosissi-

(18) Oliveira, I.A. e Leonardos, O.H. - Geologia do Brasil 2a. ed., 1943, 88.
(19) Carvalho, C.M.Delgado de - Physiographia, 78.

C.V. Carvalho

8.

Praia da Enseada da Bertioga, tipo de práia mansa, boa para a saída de canoas.

9.

Práia brava

10.

Rio característico do litoral, com seus inúmeros meandros.

Fot. Diretoria de Navegação.

C. Carvalho

nos filetes dágua e ribeiros, o Ribeira constitue uma verdadeira calha para onde correm as águas de uma grande área, e despeja enormes volumes de aluviões no mar, as quais são devolvidas pelas ondas à costa, dando origem à formação de pontais e de restingas, como a ilha Comprida.

Por isso mesmo, tendo dissecado o antigo golfo, que ocupava grande área de sua bacia, o rio criou alí uma região que, pela topografia fluvial, pelas outras condições naturais e humanas, se distingue da planície litorânea propriamente dita. É uma região perfeitamente individualizada e que, portanto, escapa ao assunto do nosso estudo.

Nesta parte da costa, a evolução se acha muito mais adiantada; verifica-se maior sedimentação dos antigos vales escavados entre os espigões da serra, as pontas se arredondam na costa de Itanhaem ou na Jureia (20), perdendo as arestas agressivas tão frequentes a leste. Os rios, maiores, têm o curso mais fixo, permitindo a navegação a vários quilômetros acima da desembocadura. Alarga-se a faixa de manguesais; o vento circula mais livremente e surgem dunas, na Praia Grande e na Ilha Comprida com 3 e 5 ms. de altura. O entulhamento da costa é notado tanto pelo aluvionamento nos rios como, sobretudo, nos bancos de areia do Mar Pequeno e da barra do Icapara, de profundidades reduzidas (21). Ao sul, a baía de Cananéia, assemelha-se à de Santos, escondida atrás de morros mais ou menos elevados, que barram a entrada da baía de Trapandé. Vários rios que aí desem

(20) Foto 7.
(21) Diretoria de Navegação do Ministerio da Marinha - Roteiro 1943.
Id. - Carta hidrográfica n.1701.

C. Carvalho.

bocas formam, como em Santos, um lagamar, com ilhas rasas de aluvião, restingas e terraços de ondas (22), que se erguem acima do nível das marés, no porto de Cananéia. Desaparecem as longas flexas de areia, com a aproximação da serra na ilha do Cardoso; o istmo do Varadouro separa a baía de Trapandé da de Guaraqueçaba, onde o litoral paranaense apresenta caracteríticos diversos.

É, pois, nítido o contraste entre os dois trechos que se tocam em Santos. De um lado, uma costa jovem, concordante, abrupta e recortada, onde deságuam inúmeras torrentes e ribeiros. É o tipo de costa de dispersão, de Vallaux (23), com muitos pontos favoráveis à fixação dos homens, em cada canto de praia abrigado de ventos, mas onde, para sua comunicação, eles dispõem apenas de uma única via, o mar. Do outro lado, o litoral baixo e arenoso, de praias retas e compridas de areias duras, tendo atrás de si uma larga planície pantanosa; ao sul, a desembocadura de um grande rio, escoadouro das águas de uma vasta região, atravessada por êle e pela cabeleira de seus afluentes. O distanciamento da serra permite mesmo a formação de uma zona diferente, como que um "arrière-pays" que se distingue da região litorânea quer pela formação geológica, quer pela topográfica, quer pela origem e gênero de vida da população que nela vive. Nessa parte da costa, os homens se concentram, de preferência, em alguns pontos mais favoráveis, na foz dos rios maiores e à beira das outras vias de comunicação,

(22) Barbosa, O. - Conferencia na A.G.B.
(23) Vallaux, C. - La Mer, Géographie Sociale. 1908
V. nota no fim do Capít.

C. Carvalho

11. Praia de Ubatuba.
A vegetação da praia
e o pontal de areia
na desembocadura do rio.

Fot. Pierre Monbeig

12. O mangue na
maré baixa

Foto Pierre Monbeig

aquáticas ou terrestres, observando-se uma distribuição mais desigual da população. Está-se diante de dois tipos de relêvo litorâneo, que determinam dois tipos de ocupação do solo.

Na zona de contacto, Santos participa de ambas as regiões, conservando, ao mesmo tempo, caracteres que lhe são próprios. Situada ao sul da ilha de Santo Amaro, a baía de Santos é protegida a leste pela ponta de Monduba, extremidade meridional daquela ilha, e do lado oposto, pela de Itaipú, ambas montanhosas e recortadas, com costões íngremes caíndo sobre o mar, como se encontram no litoral norte. A abundância da pluviosidade, na vizinhança da região santista alimenta inúmeros rios que se reunem ao redor da ilha de São Vicente, mais numerosos no estuário, onde também chegam as águas do canal da Bertioga. Grandes quantidades de sedimentos são carreados e depositados por êles na baixada, num movimento contínuo de assoreamento (24) que ligou a várzea santista à que vem da Bertioga e à que se prolonga atrás da Praia Grande. Os vales se entulham, as ilhas unem-se ao continente (25), nos canais formam-se baixios, futuras ilhas, que também serão incorporadas à planície. A presença do espigão montanhoso que atravessa a ilha de São Vicente indo até Monduba, auxiliou a deposição de material sólido de um lado e de outro, a qual termina numa estreita faixa de areia a leste, em frente ao estuário, confundindo-se mais com o resto da planície a oeste, no canal de São Vicente. Alguns fragmentos de rochas, na ilha Porchat e Urubu-

(24) Backheuser, E. - Ob. cit., p. 106.
(25) Foto 2. Mapa baseado nos mapas de B.Calixto e E.Backheuser.

quegaba apressaram o trabalho de retificação; a praia de Santos, com sua curvatura suave, é notavel pela dureza das areias, verdadeira estrada posta à disposição dos homens pela Natureza.

Por ser uma zona de contato entre duas regiões diferentes, pela maior acessibilidade tanto do lado do mar, como do interior do continente, esta região se tornou o ponto de convergência da maior parte das atividades do litoral, o verdadeiro centro de toda a região marítima paulista.

Carvalho 22

2. Clima, solos e vegetação.

Atravessado pelo trópico, o litoral paulista tem um clima evidentemente influenciado pela latitude e pela proximidade do oceano mas, sobrepujando todas as influências, está a serra do Mar. Graças a ela, o clima apresenta caracteres originais, que o distinguem dos climas do planalto em igual latitude. A-pesar-de formar uma muralha contínua e bastante elevada, ela não impede a penetração dos ventos do quadrante norte até além dos limites do trópico, na faixa costeira; esse fator, mais a altitude quasi idênticos em toda a região litorânea contribuem para que o clima seja bastante uniforme com aspectos locais variaveis, que passaremos a ver. No conjunto, é um clima constantemente quente e úmido, o qual, segundo a classificação de Köppen (26), pode ser considerado como Aw, isto é, clima tropical úmido. Ao sul, com o aumento da latitude e o afastamento da serra, que exerce menor influência, êle tende para Cfw. (tropical úmido com estação seca mal definida.)

As temperaturas mantêm-se elevadas, acima de 20º o ano inteiro, salvo nos pontos altos, como nas montanhas da ilha de São Sebastião, cuja altitude compensa os outros fatores climáticos. As isotermas anuais conservam-se mais próximas a leste

(26) Köppen, - Versuch einer Klassification der Klimate.

distanciando-se mais para oeste, onde a curva de 21º circunda a planície do Ribeira (27); em ambos os casos, as direções das curvas são consequentes do relêvo mais acidentado no primeiro trecho. Em dois pontos as temperaturas são superiores a 22º; na região santista, escondida atrás de morros, e na cidade de São Sebastião, na ponta saliente fronteira à ilha do mesmo nome, anteparo aos ventos refrescantes de leste e de sudeste. Santos (28), especialmente, pelo seu clima quente, destaca-se, não somente entre as localidades litorâneas, mas também considerando-se todo o país. Alí se registrou uma das mais altas temperaturas observadas em todo o território, 41,8º (29) superada apenas por poucas localidades situadas no Rio Grande do Sul e no interior; sendo essa também a de menor variação entre os meses mais frio e mais quente.

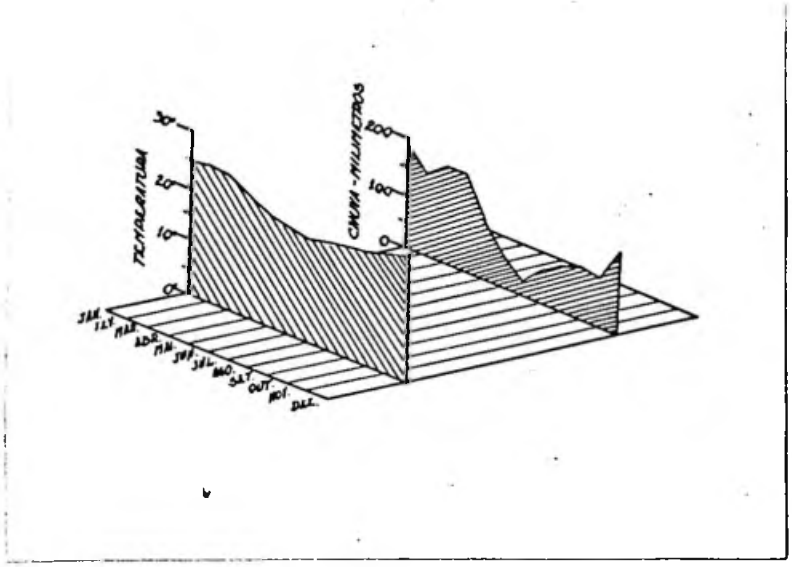
Além de elevada, a temperatura é bastante regular, oscilando pouco entre os verões quentes e os invernos amenos. No mês mais quente, fevereiro, a temperatura média mensal é superior a 25º, mas não desce abaixo de 18º a média do mês mais frio. A mínima registrada para todo o litoral foi de 3,3º em Cananéia; em Santos e Ubatuba o termômetro não desce além de 5º. As oscilações são fracas, de acôrdo com o clima tropical, embora uma parte do litoral já esteja fora da região intertropical. São desconhecidas as geadas, fenômeno que tanto preocupa e prejudica os lavradores do interior.

(27) Setzer, J. - Contribuição para o estudo do clima do Estado de São Paulo "B.G.G.", X, n.35, abril 1944 e seguintes.
(28) Ministério das Relações Exteriores - Brasil 1942, 45.
(29) Id. - id.

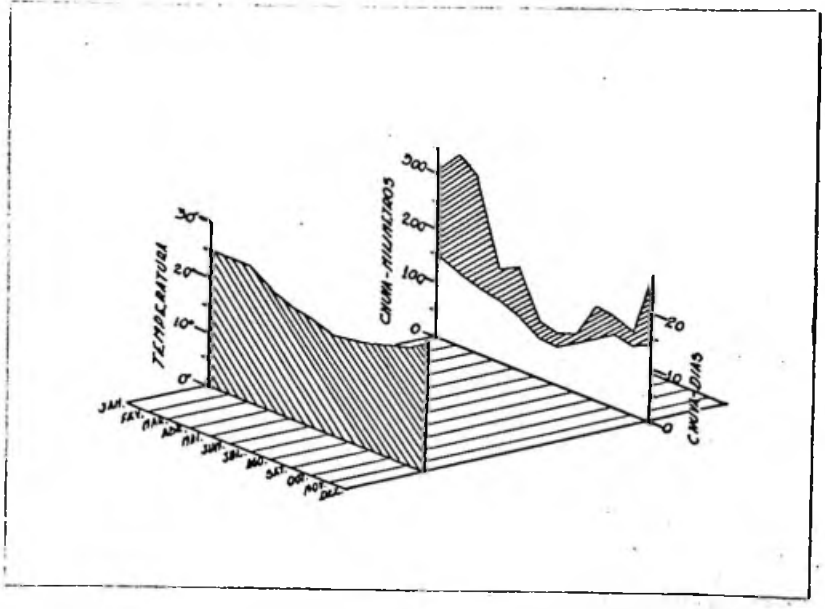
Melhor ainda do que a temperatura, a umidade do ar e as chuvas caracterisam o clima do litoral. Com a evaporação constante sob temperaturas elevadas, é grande o teor higroscópico da atmosfera. A umidade relativa em Santos, no período que vai de 1928 a 1937 variou de 84.3 em Junho a 87.7 em Setembro; Ubatuba, em 24 anos de observação (1897-1921)(1), variou de 84 a 85. Mesmo São Sebastião, que tem clima mais sêco, tem em média 83.4 de umidade relativa, nunca abaixo de 80% (Agosto). Quer pela abundante pluviosidade anual, quer pela intensidade em curto espaço de tempo, o clima se destaca, por sua umidade, do conjunto dos climas brasileiros. No verão, aberta como se acha para o sul, a região costeira está sob o domínio da massa tropical atlântica (2), que, vinda do sul, carrega-se de umidade ao atravessar o oceano; de encontro à escarpa da serra do Mar, as camadas de ar são forçadas a subir; a distensão do ar determina a precipitação das chuvas copiosas, as mais abundantes do país. No inverno, o avanço da massa polar para o norte, impelindo à sua frente os centros de baixa pressão, favorece a chegada de camadas de ar mais frio, vindo do quadrante sul e que percorrem todo o litoral. Ao alcança-lo, a curvatura da linha de costa e das serras que a limitam, permitem ainda a formação de chuvas, embora menos fortes do que no verão, em ordem crescente de sudoeste para nordeste, com a aproximação da serra. Em toda a parte, as estações meteorológicas acusam quantidades superiores a 1.500 mms.

1. Dados fornecidos pelo Serviço de Meteorologia do Ministerio da Agricultura.
2. Sampaio - Ligeiro esboço de alguns aspectos fundamentais da climatologia do Estado de São Paulo.
   Anais do II Congresso Brasileiro de Geografia, II, 429.

C. Vasconcellos



12 A- A temperatura e as precipitações em São Sebastião.



12 B - A temperatura e as precipitações em Santos. Enquanto o número de dias de chuva oscila entre 7 e 14, as precipitações oscilam muito mais caindo as chuvas sobretudo nos tres mêses de verão.

endo o máximo alcançado no Brasil na estação do Alto da Serra, junto à linha da estrada de ferro, onde caem 3.620 mms. de chuva anual (30); a pluviosidade de Santos e Ubatuba, ambas na base da serra, não se distancia muito daquele ponto, pois o primeiro recebe 2.292,9 mms. em 147 dias, e o segundo 2.276 mms, êste com distribuição mais irregular, pois tem 97 dias de chuva, mas 165 dias encobertos por ano. O litoral pode, pois, ser considerado como uma das regiões mais úmidas do país, o que facilita a formação de pântanos nas baixadas e o desenvolvimento da fauna microbiana, de transmissores de moléstias que grassam no litoral, com o caráter de endemias.

As chuvas se distribuem por todos os meses, num os inferiores a 60 mms. no mês menos chuvoso, que é também o mais frio. Aumentam a partir de outubro, pois o verão é a estação das chuvas intensas que duram até março. Cananéia recebe 250 mms, no mês mais chuvoso, mas Santos, mais vizinho da serra, recebe 359 mms, e Ubatuba 371 mms; as quantidades caídas nos três meses de verão em Santos ultrapassam 1.000 mms. As chuvas caem em forma de pancadas fortes e rápidas, acompanhadas de trovoadas, encharcando o solo nessa região tão plana, cujos rios não têm declive; mas podem prolongar-se, com intensidade, por várias horas, e mesmo até por vários dias, sem uma estiada, sequer. Cananéia recebeu, num só dia, 405 mms. de chuva; Ubatuba 371 e Santos 368,8 mms., sendo essas as maiores precipitações no espaço de 24 horas observadas no Brasil(1942).

(30) Brasil 1942, cit., 51.

Cl. Carvalho

Em junho e julho a pluviosidade diminue; sucedem-se os dias claros de sol, de temperatura amena; é a época em que as praias se animam com a pescaria, quando chegam à costa os cardumes de tainhas acossadas pelo frio das águas do sul, e os "veranistas" de serra acima que fogem ao rigor do inverno do planalto. A transição do inverno para o verão é acompanhada de temporais violentos, com ressacas fortes, sem, contudo, atingirem a importância das ressacas de Guanabara e de Copacabana.

A posição, do litoral, entre o anticiclone do Atlantico sul e as áreas ciclonais do continente (31), mas defendidas ao norte pela barreira montanhosa, fazem com que os ventos predominantes sejam principalmente os de quadrante sul: o sudeste, depois de percorrer o mar, traz consigo mau tempo e chuvas, o sudoeste, mais sêco, embora ainda refrescante; na parte leste, situada ainda em latitudes inferiores à do trópico, no verão predominam os ventos do quadrante norte; a partir de Santos, onde chegam os avanços da massa equatorial, sopram antes os de leste (32) e sudoeste. Mais ao sul, a planície do Ribeira, mais desprotegida pela serra distante, recebe novamente ventos do norte, que alternam com os de S, SW e SE nos meses de verão.

Além da circulação geral do ar, há ainda na região costeira um vento local, o noroeste, que, pelo mecanismo e pelos efeitos, se assemelha ao "fôhn", que sopra nos Al-

(31) Serras, J. de Sampaio - ob.cit.
(32) Informações do Serviço de Meteorologia do Ministerio da Agricultura.

pes. Atraído pelo centro de baixas pressões do Atlântico, o ar desce pela serra do Mar, aquecendo-se pelo atrito das camadas atmosféricas com a serra; com o aumento do calor, cresce tambem o poder de absorção de umidade, e o vento sopra quente e sêco. A principio, é acompanhado de bom tempo, com dias claros de intensa luminosidade; através da atmosfera transparente, as serras asuladas como que se aproximam do observador. A temperatura se eleva, a umidade relativa decresce (33). O mar, arrepiado, cobre-se de marolas, sobre as quais as canoas se equilibram com dificuldade. A temperatura se eleva, à tarde o vento sopra com força, sensível sobretudo na raiz da serra, entrando pelas gretas das casas, crestando as folhagens, arrancando as árvores. Depois de algum tempo, dois ou três dias, muda de direção, e descarrega a umidade, que satura a atmosfera, em chuvas violentas.

A região meridional tem ainda clima tropical, mas menos nítido. As temperaturas médias mensais ficam abaixo de 18°, devido à maior latitude; mas, onde se sente maior diferença é nas precipitações, cuja distribuição é muito regular, nos vários meses do ano, sendo que, somente em alguns anos excepcionais, cai abaixo de 60 mms. é sêco menos chuvoso. Explica-se a diferença pelo afastamento da serra, que exerce aqui uma influencia menos acentuada. Iguape tem 151 dias de chuva, mas, exceto os meses de julho e agosto, todos têm aproximadamente idênticas precipitações. Já em Cananéia, a estação se-

(33) Rawitscher, F. - Problemas de Fitoecologia com considerações gerais sobre o Brasil Meridional, p.34.

teorológica mais meridional da região, a média do mês mais frio é inferior a 18º. Já se percebe uma transição para clima diferente. Predomina o regime de ventos periódicos, alternando-se as brisas com o terral.

Entretanto, de um modo geral, considerando-se toda a extensão da faixa marítima, pode-se dizer que ela possue clima tropical úmido, porque a amplitude anual das temperaturas médias está entre 12º e 0º, a temperatura média do mês mais frio não desce além de 18º, salvo em alguns pontos; no período de maiores chuvas, o verão, as precipitações são superiores a 150 mms.

Comparado o clima litorâneo com o de outro ponto no alto da serra ou no planalto, ver-se-á imediatamente a diferença entre êles, seja nas médias mensais de temperatura, seja nas precipitações. São Paulo, a poucos quilômetros do mar, mas a 750 ms. de altitude, recebe quantidade ligeiramente inferior de chuvas no mês mais úmido (34), do que o litoral, que recebe quantidades superiores a 250 mms. Mas, no inverno, enquanto a baixada litorânea recebe sempre quantidades superiores a 60 mms., o planalto da região da capital, recebe menos de 30 mms. A mesma diversidade pode observar-se quanto à temperatura: 18º no mês mais frio, para a região marítima, 14º para o planalto, na vizinhança da serra do Mar.

Resulta dessa conjunto de influências - pequena altitude, orientação do relêvo, proximidade do mesmo e do mar, -um

(34) Setzer, J. - Ob.cit.

A. Carvalho

23.
A formação das restingas apoiadas no morro da Enseada.

Foto Dir. Navegação.

clima litorâneo diferente dos climas do planalto, que fazem da marinha uma região à parte no conjunto do Estado, tanto pela vegetação, como pelas possibilidades oferecidas aos homens que nela habitam.

As formações vegetais litorâneas variam, conforme se trate de região propriamente de praia, de faixa mais elevada que antecede a várzea alagada, ou de morros e maciços mais altos. Na primeira, poucas espécies vingam na orla de areia lambida pelo mar, apenas algumas espécies de capim, aroeira da praia, coroanhas. Em seguida, o jundú constitue uma cortina vegetal que ocupa os solos silicosos conquistados ao mar. Löfgren (35) descreveu o jundú como uma vegetação do tipo de cerradão, com arvores baixas e retorcidas, distanciadas entre si, e separadas por uma densa vegetação de arbustos, epífitas e gramíneas. São aí abundantes as goiabeiras, os araçás, a pitangueira, a pita, a aroeira, a nogueira da praia, e samambaias. É a zona preferida pela população para construir suas casas. Atrás dela estende-se uma zona mais úmida, invadida pela maré que se insinua pelos rios, mas encharca tudo, e onde predomina o mangue, rico em tanino, que é aproveitado pelos cortumes. Com suas raizes adventícias, o mangue contribue para auxiliar a fixação dos sedimentos(36), afastando a linha de costa. Tambem é encontrado o piri, cuja fibra é empregada no fabrico de esteiras. O solo do mangue, quando menos lavado pelo mar, é humífero; drenado, nele se pode praticar agricultura(37). Nos lugares

(35) Löfgren, A. - Revista do Museu Municipal de Iguape.
(36) Cliv., I.A. e Leonardos, O.H. - ob.cit.
(37) É a zona das culturas de bananeiras.

mais elevados, logo acima dos costões e das bolas de granito a tingidos pelos respingos do mar, domina a floresta tropical variada, que se desenvolve nos solos argilo-siliciosos, produto da decomposição dos granitos e gnaisse, cuja fertilidade está sendo sempre renovada pela ação das chuvas constantes. Aí se misturam muitas espécies: árvores altas, cipós, arbustos e plantas rasteiras; agarrados às pedras, líquens e caraguatás, de flores vermelhas e folhas de espinhas. Encontram-se o jequitibá, o pau d'alho, o guapuruvú, cuja madeira foi grandemente usada na indústria de canoas, a caixeta, da qual se fabricam tamancos, a guariuba, a canela, o ipê, o rhocatirão, que, quando floresce tem todas as tonalidades que vão do branco até o roxo escuro.

Os solos prestam-se ao cultivo no mangue, quando drenados e não invadidos frequentemente pelas marés, sendo muito férteis nas terras do sopé da serra, onde aumenta o teor de argila (38). Cultivados pelos processos comuns do caboclo brasileiro, que usa a queimada, mas não o adubo, sobrevém logo o cansaço dos mesmos levados pelas chuvas frequentes, quando não é a saúva que devora as roças feitas pelo pescador. Após a decadência que vinha dos primeiros anos da colonização, de alguns anos para cá a lavoura tomou incremento, com a introdução da fruticultura. Estando voltado para o mar, sua fonte de subsistência, o homem do litoral ainda não encontrou o equilíbrio com o meio vegetal que o cerca.

(38) Schmidt, C.B. - A cultura da bananeira nanica no litoral do Est. de São Paulo.
Bol. Secret. da Agric. 1930.

3. As águas e o relevo submarino.

No exíguo espaço compreendido entre os divisores de águas da serra do Mar e o oceano, a rêde hidrográfica carece de importância, exceto na bacia do Ribeira de Iguape. As chuvas copiosas repartem-se pelos inúmeros cursos dágua, pequenas torrentes de montanha, mais do que rios propriamente ditos. A quasi todos, a Serra do Mar impõe o traçado dos cursos, pois seus contrafortes isolam as bacias pequenas, conservando-se os vales com formas jovens, estreitos e fundos (39). As águas precipitam-se montanha abaixo, ora em filetes estreitos, ora mais volumosas na época das chuvas, quando desce a "água do monte", sempre em quedas fortes, reserva abundante de hulha branca; a eletricidade fornecida a Santos provém de uma dessas quedas, a do Itatinga.

Ao atingirem a base da escarpa, os rios mudam totalmente de aspecto. Depois de um curso acidentado ao extremo, chegam à baixada aluvionar plena, sem declive; como o lutador que, exausto, não luta mais, o rio perde a fôrça, sofre uma redução no débito, transforma-se num rio vagaroso, que deposita o material de transporte e passa a descrever meandros sucessivos, abrindo furos e separando ilhas, emaranhando-se

(39) Martonne, E.de - La Morphologie du Brésil Tropical Atlantique A.G. - 1938.

nos sedimentos acumulados por êle mesmo, os quais, pouco a pouco, pela ação das enchentes e das ondas, vão se elevando acima do nível do mar. As marés podem assim atingir a raiz da serra, tanto nos rios pequenos como nos maiores. Diminuindo a força da corrente pelo encontro das águas com a corrente contrária, torna-se mais facil o depósito dos sedimentos transportados pelo rio, apressando o entulhamento das baixadas costeiras. O lagamar de Santos, o Ribeira de Iguape, o rio Branco são exemplos disso. É na foz que mais se sente o acúmulo de material, onde se observa a formação de barras, com as areias atiradas de volta pelas ondas (40). Paulatinamente, as águas são obrigadas a desviar a foz que, indecisa, se desloca com as enchentes e as marés fortes, sobretudo se o rio desemboca em plena praia. Muitas vezes, as areias impedem-no de chegar ao mar; o rio é forçado a perlongar a praia, atrás da linha de jundú, deslizando paralelo à linha das marés até deparar com um morro de rocha dura; aí, aoresoidas com as do morro, as águas represadas acabam, finalmente, por abrir uma saída para o mar. Se são mais abundantes os depósitos, a saída se fecha totalmente, formando-se pequenas lagunas de águas paradas; no litoral paulista, estas não têm a importância das lagunas de Alagoas e do Rio de Janeiro, e muito menos das do Rio Grande do Sul. O contato com o mar se faz periodicamente, nas marés mais fortes, ou como no caso da laguna da Juréia, citado anteriormente, quando coincidem as grandes marés com o nível al

(40) Silva, Clodomiro P. da - Regimen das Costas, 79.

to das águas no interior da mesma.

Poucas são as bacias fluviais que, no litoral leste, apresentam maior desenvolvimento. Dentre elas, pode-se destacar a bacia do Juqueriquerê, a mais notável desse trecho, pois recebe as águas de uma área relativamente grande; com cêrca de 60 kms. de extensão, tem vinte deles navegaveis (41). Em suas margens encontram-se as maiores plantações de bananas do litoral; mais ao sul, o Itapanhaú, tambem navegável pelos rebocadores que fazem o serviço do porto de Santos, corre para o canal da Bertioga.

Para o lagamar de Santos são drenadas as águas de uma área mais extensa, compreendida entre os contrafortes da serra do Mar a leste e do pequeno maciço do Mongaguá, a oeste, fragmentada em pequenas bacias, muitas delas com rios de curto percurso, mas, sendo a região santista excepcionalmente chuvosa, o volume total das águas é apreciável no estuário para onde elas convergem, suficiente para o estabelecimento de um porto de grande movimento, como é o porto de Santos. Verifica-se aí intensa sedimentação, como testemunham as sondagens feitas para a construção do porto (42), onde foi encontrado lodo até a profundidade de 30 ms., e também pela observação do constante estreitamento do canal de acesso àquele, além da formação de baixios no interior do mesmo.

De Santos para o sul, o afastamento da serra permite maior expansão às bacias hidrográficas, sem que perca

(41) Relatorio da Comissão Geográfica e Geológica cit.
(42) Informação gentilmente dada pelo Superintendente da Companhia Docas de Santos, Dr. Ismael de Souza.

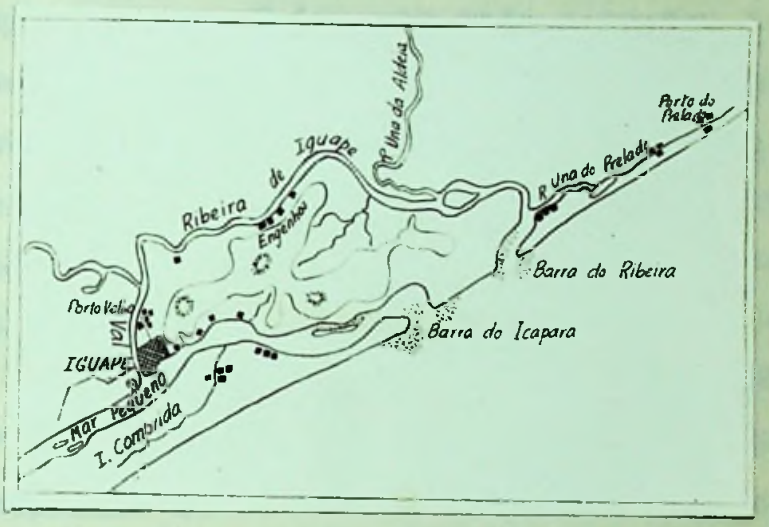
os característicos das anteriores, a saber, dois planos que se cortam quasi em ângulo reto, cujo declive é rompido bruscamente: uma descida forte na serra, um perfil quasi horizontal ao chegar ao sopé. A grande diversidade em relação aos rios anteriores está em terem maior área a percorrer antes de chegar ao mar, com afluentes mais numerosos, e, em consequência, maior volume de água. O mais importante, até a serra dos Itatins, é o Branco, em cuja foz se encontra a cidade de Itanhaem. Por êle entram as embarcações de alto mar que vão buscar a produção dos bananais cultivados em suas margens.

Mais ao sul, finalmente, o Ribeira de Iguape forma a única bacia de importância na vertente atlântica da serra do Mar, até o território catarinense. Nascido no terraço de Curitiba, desce do planalto a grande distância da foz. A partir de Xiririca já pode ser considerado como um rio de planície, correndo até Sete Barras em direção nordeste, voltando subitamente para sudeste, mantendo-se neste rumo até a foz. O seu grande poder de transporte facilitou-lhe o entulhamento do antigo golfo de Iguape, conforme provou Ricardo Krone ao estudar a formação dos sambaquis da região. No curso inferior, seu declive se reduz quasi completamente, como o de todos os rios do litoral, perdendo a velocidade, volteando em curvas, formando bancos de areia e ilhas em todo o curso. Encontrando diante de sua foz os morros de Iguape, desviou-se para o norte, chegando ao mar na praia da Juréia. Entretanto, a

14. - O porto de Iguape e o Mar Pequeno.

Ao fundo, a ilha Comprida e o oceano.

Foto Paiva Carvalho.



15. O Ribeira de Iguape e o Valo. O povoamento acompanha sempre a margem dos rios

16. Vista da cidade de Iguape, com o Valo e o novo bairro que se forma à sua margem. À direita, o local do porto antigo, com o cais construido pelos moradores.

Foto Dir. Reg. Geogr.

intervenção humana no baixo Ribeira veio provocar uma alteração não só na foz como tambem, provavelmente, em todo o curso. Até o século XIX, Iguape, porto situado no Mar Pequeno, comunicava-se com o Ribeira por intermédio do Porto Velho, situado ao norte da ilha de Iguape, a 24 kms. da sua barra. Para facilitar o acesso a Iguape da navegação fluvial, procedeu-se à abertura de um estreito canal de duas braças de largura e 2,5 kms. de comprimento, o Valo, por onde passaram a correr as águas do Ribeira. No percurso, agora encurtado, as águas precipitaram-se, diminuindo rápidamente a diferença de nivel entre os dois pontos. Ora, tendo sido o canal aberto em terrenos de sedimentação recente, oferecendo, portanto, fraca resistência à ação erosiva da corrente, com a velocidade aumentada, em breve o Valo se alargou, até 130 ms. passando a ser denominado o "Valo Grande". Pela lei da erosão regressiva, tal fato deve refletir-se em toda a extensão do vale, acarretando o rejuvenescimento das formas topográficas. Mas, tanto porque a região estudada aqui compreende apenas a zona do baixo Ribeira, como porque não é o assunto de nosso estudo, não nos detemos na análise do fenômeno.

Entretanto, a abertura do canal trouxe consequências sérias para o curso inferior do Ribeira e para o Mar Pequeno. O desvio das águas para êle fez decrescer a correnteza no antigo leito, quasi abandonado, e, hoje, mais do que antes, sujeito à influência das marés; o Mar Pequeno, recebendo

do os detritos à custa dos quais se alargou o Valo, sofre uma ação mais intensa de sedimentação diante do porto de Iguape, fato que vai repercutir também na barra do Icapara. Situada ao norte da ilha Comprida, a barra de Icapara está sendo empurrada para o norte (43), sob a ação das areias que se acumulam no pontal ao norte da ilha; sua barra, com um banco movediço de areia, dá passagem a embarcações pequenas na ocasião das marés altas (44), mas é considerada muito perigosa nas vazantes. O entulhamento do Mar Pequeno ao norte, modificou-lhe a fauna, que, de marinha, passou a ser sobretudo de água doce (45), o que não impede que nela se refugiem espécies marinhas, para a desova. Atualmente, as embarcações que demandam o porto de Iguape por via marítima são obrigadas a contornar a ilha Comprida, chegando até à baía de Trapandé e daí voltando pelo Mar Pequeno. O resultado disso é que, cada vez mais, diminue o número de vapores que demandam o porto de Iguape, ficando a navegação reduzida às embarcações fluviais que navegam no Ribeira e nos afluentes.

Nos rios do litoral, a influência das marés se faz sentir até encontrar a base da serra, se dela desce, até a nascente, naqueles que se formam na planície; no Ribeira, ela pode ser observada até a foz do Jacupiranga, e, mesmo, algumas vezes, se as águas estão baixas, até Registo. Em todos os rios, a proximidade da foz indica a presença de baixios, às vezes na propria barra, como o rio Branco em Itanhaem, às ve-

(43) Diretoria de Navegação - Carta hidrográfica cit.
(44) Roteiro.
(45) Revista do Museu Municipal de Iguape

sos, um pouco acima, como no canal do Carapiranga, no Ribeira. Vencido esse obstáculo, a navegação se torna fácil, pelo pouco declive da planície na qual êles correm. Por outro lado, essa pouca declividade dificulta o escoamento das águas, e assim, a planície costeira é tambem uma planície pantanosa, fato de suma importância do ponto de vista da geografia humana, por sua influência na localisação do habitat, no cultivo do solo, na construção das vias de comunicação e na salubridade dessa região.

O relêvo submarino desta parte do litoral brasileiro se caracteriza pela grande largura da plataforma submarina, que não corresponde à elevação brusca do relêvo continental, sendo necessário percorrer-se uma grande distância para alcançar a profundidade de 100 métros, ao largo de Itanhaem; a de 50 métros está a 65 kms. (46). Entretanto, pode-se observar uma diversidade no traçado das curvas: até a ilha de São Sebastião elas se aproximam, tal como o fazem as linhas de altitude, para depois se distanciarem em frente ao litoral mais baixo e mais retilíneo que as estende ao sul de Santos, paralelas, como largos degraus (47). Sabendo-se que a maior parte das espécies da fauna marinha, procuradas pelos homens, vivem na camada superficial dos oceanos, a extensão da plataforma continental é de grande importância para a exploração da pesca no nosso litoral.

Sendo, de modo geral, bastante regular o contorno do continente, não se observam grandes marés (48), sobretudo na costa aberta para o largo. Nas reentrâncias, enseadas e estuários elas são mais sensíveis, bem como no canal de São Sebastião, onde têm maior irregularidade (49), acompanhando a direção geral dos ventos.

(46) Leonardos, O.H. - Conchelros naturais e sambaquis.
(47) Mapa n.3, segundo a Carta Hidrográfica do Ministerio da Marinha.
(48) Lisboa, Alfredo - Portos do Brasil.
(49) Camara Junior, A.A.-Carta Obras de Melhoramento dos portos de São Sebastião e Ubatuba.
Roteiro cit.

Em Santos, a maré oscila 2m40 entre o nível das águas na preamar de lua cheia nos equinócios e na baixamar de quarto nas sizígias, de acôrdo com as observações realizadas no porto, e fornecidas pelo Superintendente da Companhia de Docas. Segundo a Carta Hidrográfica da Diretoria de Navegação do Ministério da Marinha, sua amplitude vai de 125 cms. na preamar média, por ocasião das sizígias, a 87 cms. nas quadraturas. O estabelecimento do porto é de 2h36m. No interior do estuário, os ventos do norte reduzem a altura das marés, enquanto os do sul a aumentam. Nas vazantes a corrente se intensifica, chegando a três nós por hora; na preamar, represando as águas dos rios, ela favorece a formação de bancos de areia, na época das chuvas, quando é maior a quantidade de material trazido da serra próxima pelos rios, processando-se assim o assoreamento do porto. Pelo pouco declive delas, a maré penetra nos mangues, cobrindo as suas raizes a maré cheia; no canal da Bertioga, ela entra pelas duas aberturas, bem como no canal de Santos - São Vicente. Existem no interior do estuário correntes locais, devido à chegada aí dos vários pequenos cursos, e das águas mais volumosas do canal da Bertioga. No período de enchente, as marés dirigem-se primeiro para a margem da ilha de Santo Amaro, para depois baterem na margem oposta; verifica-se alí ser o canal mais profundo, acentuando a curvatura das margens, tal como sucede nos meandros fluviais. As correntes, variáveis no interior do estuário, devido à chegada dos vários pequenos

cursos, formam remansos onde se acumulam os materiais, dando origem às coroas e baixios, futuras ilhas que se unirão ao continente.

Para o sul, a maré sobe pelo Mar Pequeno, até Ribeira acima, com maior velocidade na vazante, por achar-se acrescida das águas do rio. Também aqui é intensa a sedimentação, com a formação de bancos de areia, que acentuam a estreiteza do canal navegável.

De modo geral, as marés têm pequena amplitude nesta parte do litoral brasileiro, e sua correnteza, salvo poucos casos citados, não influe na navegação dos portos que nele se encontram, mas determina a formação de barras diante da desembocadura dos rios.

B - OS FATORES HUMANOS

Até a chegada do elemento colonizador, o litoral foi pouco procurado pelos habitantes do continente. No extremo leste, confinando com o atual território fluminense, as ferozes tribus tamoias tinham seu quartel general, afastando d'alí outras tribus. Para o sul, a marinha não atraia os grupos indígenas do planalto, que a procuravam apenas durante alguns meses do ano, quando vinham mariscar na costa(50). Recolhiam as ostras e peixes, secavam-nos ao fumeiro e ao sol; terminada a época da pescaria, voltavam para serra acima. Entretanto, com o desenvolvimento da navegação atlântica, aqui aportaram aventureiros e degredados que, fixando-se em alguns pontos, na costa ou na orla do planalto, abasteciam as embarcações que demandavam a costa, possuindo mesmo pequenos estaleiros para o reparo das embarcações. Ao empreender-se a colonização portuguesa, entretanto, os portugueses, empenhados em retirar da colônia produtos destinados ao comercio português, procuraram fixar-se nessa costa, onde havia possibilidades de cultivo da cana de açucar e, mais ao sul, ouvia-se falar em fabulosas minas de ouro. Escolhendo para isso os pontos mais favoraveis ao movimento de embarcações, pois os povoados nada mais deviam ser do que simples

(50) Madre de Deus, Frei Gaspar - Historia da Capitania de São Vicente, 121.

feitorias, surgiram os primeiros núcleos, em São Vicente, Santos, Cananeia. Dentro em pouco prosperava uma atividade agrícola e comercial ao longo da costa, com a produção de aguardente obtida dos canaviais que iam cobrindo várzeas e outeiros (51). Sendo a primeira zona atingida pelo povoamento europeu, foi aquela que teve maiores densidades, que decaíram em alguns pontos com a mineração, mas que nunca deixaram de ser apreciáveis no conjunto da colônia. Ao norte, as culturas de cana e, mais tarde as de café, se extendiam em grandes áreas. Pensa-se mesmo ter sido Ubatuba a porta de entrada do café em território paulista (52). Na primeira metade do século, o avanço do povoamento estava ainda restrito a uma pequena faixa que pouco se distanciava da costa. Nesta estavam os municípios mais populosos, que eram também os mais numerosos.

Desses núcleos do litoral irradiou o povoamento em várias direções, pois São Vicente foi um dos pontos de partida de numerosas bandeiras (53) que se encaminharam, quer para o sul, para Paranaguá, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, quer para o norte e oeste, até as reduções do Guairá. Na marinha, nos arredores dos portos vivia uma ativa população dedicada à lavoura de canas e também fazendo comércio. Portos locais, que faziam comércio com Portugal. Na falta do pau-

(51) Madre de Deus, Frei Gaspar - Ob.cit.
(52) Taunay, A. - História do Café, T.II, 225.
(53) Magalhães, B. - Expansão Geográfica do Brasil até fins do século XVII, p.36.

SBD/FFLCH/USP

brasil que as matas não forneciam, como as da Baía ou do Rio de Janeiro, eles procuravam outros artigos que pudessem vender.

Se as condições naturais impõem um determinado gênero de vida aos homens, contribuindo para a paisagem do litoral, não se pode esquecer que os fatores humanos representam ali um papel de relevo. As dificuldades de comunicação levam os homens ao isolamento, e, por isso mesmo tornam-se conservadores de hábitos e de tradições herdadas dos antepassados. Verifica-se também que, sendo a região marítima povoada desde muito, tanto pelos índios, como por ter-se iniciado nela a civilização européia no Brasil, tem passado por modificações, que alteraram bastante o seu modo de viver dos seus habitantes. Várias têm sido as tentativas feitas para adaptação do homem às condições naturais, resultando disso aspectos diferentes, que apresentam, mesmo, em certos casos, verdadeiros contrastes.

Anterior à colonização européia, o litoral era habitado por grupos de índios pertencentes a origens diferentes (54). A leste, centralizados em Ubatuba, os Tamoios, que em suas grandes canoas, incursionavam até São Sebastião e até a Bertioga. O fato de, numa expedição terem participado 30 canoas, tripuladas por vinte homens cada, indica ser bastante numerosa a tribu, para fornecer tal contingente de elementos capazes de lutar. Ocupando essa orla estreita, compri-

(54) Machado d'Oliveira - Quadro Histórico da Província de São Paulo até o ano de 1822, 3.

mida pela serra do mar, logo se dedicaram à vida marítima. Para o sul, eram menos numerosas as tribus mas, os numerosos sambaquis aí encontrados (55), demonstram serem igualmente grandes os grupos sambaquieiros que ocupavam essas paragens.

Fora eles, a partir de 1500 chegavam aventureiros e degredados que se estabeleceram em pequenos núcleos, dos quais os mais importantes eram São Vicente, onde havia, além de culturas e criação, um pequeno estaleiro (56) para reparos das embarcações que procuravam o rio da Prata, o Cananeia. O terceiro núcleo, Santo André, ficava serra acima. Não passavam de pequenas feitorias, como tantas criadas na costa, onde poucas casas, um galpão para as mercadorias e uma torre fortificada, era tudo. Cercando-a uma paliçada de troncos verticais, imitados dos índios; no interior delas algumas roças para abastecimento próprio e das embarcações que aí aportavam. Por aí saiam produtos da terra, inclusive escravos.

Com a chegada de Martim Afonso, veio o elemento colonizador: fidalgos de pequena nobreza e colonos (57), destinados a desenvolver lavouras de cana, além de mestres de ofício e comerciantes, mas principalmente para defender as terras portuguesas contra a cubiça de outras nações. Tendo escolhido o povoado de São Vicente para séde administrativa da colônia, nas terras ao redor se estenderam logo as lavouras, elemento de fixação dos colonos na ilha do mesmo nome,

(55) Oliveira, I.A. e Leonardos, O.H. - Geologia do Brasil, 774.
(56) Martins dos Santos, F. - História de Santos, 45.
(57) Ellis Jr., A. - História da Civilização Brasileira, n.3, 55.

no canal da Bertioga, na ilha de Santo Amaro. Vários engenhos de aguardente, dos quais o mais importante era o de São Jorge, fabricavam a aguardente exportada para o Reino. Nos outros pontos da costa, favoraveis à chegada de navios e à penetração para o interior como Cananeia, portos onde arribavam as embarcações que levavam a Portugal os produtos da terra, iam se formando pequenos centros agricolas, outros tantos núcleos de defesa contra incursões dos índios ou europeus. Pelo Ribeira subiam expedições à procura das minas de ouro, de que se falara existir em grande quantidade, na região.

No fim do primeiro século, já havia os núcleos de Santos, que progredia mais do que São Vicente, pela presença do porto melhor, Itanhaem, Iguape, e Cananeia, das quais já dois, Itanhaem e o último foram elevados a vila nesse mesmo século (57).

A costa norte, teve povoamento europeu mais tardio. Os tamoios, aliados dos franceses que os trataram de maneira mais amistosa do que os portugueses, numerosos como eram, impediam a fixação dos portugueses, considerados por eles inimigos. Nesse mesmo século, depois da expulsão dos franceses do Rio de Janeiro, seus aliados e protetores, foram os tamoios perseguidos e acabaram por embrenhar-se nas matas e desapareceram. Só ao alvorecer do século XVII foi concedida a primeira sesmaria em Ubatuba (58). Dentro em pouco, floresceia a povoação formada ao redor da capela que fora levantada pelo

(57) Madre de Deus, Fr.G. - Ob.cit.
(58) Felix Guisard - Ubatuba.

seiro, e a qual foi elevada a vila, em 1638.

A principal ocupação dos habitantes era a troca de mercadorias com Portugal, e as populações locais ou as que, a esse tempo, já se haviam estabelecido na beira do planalto. Cultivava-se ainda cana, milho e outras plantas que foram consumidas tambem pela população de serra acima. Dos vários pontos do litoral, sobretudo de São Vicente, partiram várias bandeiras em direção ao sul, Paraná e Santa Catarina, assim como para o interior.

No século seguinte, o litoral atravessa um período mais difícil. Preferido o planalto pelos colonos, devido a melhores condições de clima e a estar mais ao abrigo das incursões dos piratas, a população da marinha emigra, para, logo depois, na impossibilidade de importar negros africanos, muito caros, para os seus trabalhos agrícolas, dedicar-se ao preasento dos índios, começando por diziamar aqueles que estão mais próximos. Inicia-se a fase de correrias pelos sertões, fase que trouxe sérias consequências para o povoamento de São Paulo. O bandeirismo despovoa e empobrece São Paulo, o mesmo sucedendo ao litoral, especialmente à região santista. Os habitantes atraídos pelas minas abandonam a agricultura; os que permanecem preferem dedicar-se ao comércio do ouro que transita para Portugal. Os portos conhecem uma certa animação, sobretudo Ubatuba que, ligada a São Luis do Paraitinga e a Taubaté,

onde no século XVIII se erion uma casa de fundição, é um dos caminhos mais procurados. De Iguape sobem as embarcações que vão trazer o ouro retirado das minas da região do Ribeira, sendo grande a quantidade de ouro trazida. Mas a abertura da estrada direta de Minas para o Rio, por onde devia saír o produto das lavras, que se dirigia aos portos paulistas, trouxe uma queda no movimento da marinha, que, por algum tempo cái num marasmo.

O florescimento da lavoura cafeeira, após a decadência da mineração, a princípio na província do Rio de Janeiro, expandindo-se depois para Ubatuba, provavelmente, e d'aí para o vale do Paraíba, fez com que se reanimasse esta parte do litoral. Cafezais cobrem as encostas, os canaviais se estendiam pelas baixadas, alimentando os pequenos engenhos aos portos, chegavam as tropas carregadas de café, onde o vinham receber pequenas embarcações que o levavam até o Rio de Janeiro. No sul, Iguape, na foz do Ribeira, é o centro de uma grande região. A produção de suas férteis terras de aluvião substitue o ouro. Dispondo de maior área cultivada, a bacia do Ribeira produs café, algodão, arroz. A cidade cresce, constróem-se casarões, sobrados de luxo, que também são encontrados na zona rural. Iguape recebe navios diretos da Europa.

Ainda no correr da primeira metade do século XIX, o litoral possuia as maiores densidades da província, segundo o relatório do Mal. D. P. Muller, a penetração do planalto ainda em começo, ameaça já as lavouras efêmeras da ma-

rinha. O clima muito úmido ao norte, ativando a erosão, exgotou em breve as terras, já tão exíguas, e as plantações foram decaíndo. Sobrados em ruinas, nas cidades, capelas e amplas casas de fazendas, com suas senzalas e fábricas de tecidos de algodão, tais são os vestígios da época.

A abertura dos portos em 1808, a melhor posição de Santos em relação ao planalto onde se desenvolviam as novas zonas cafeeiras, determinaram um progresso no movimento do porto, que passa a dedicar-se sómente ao comércio, sem contudo destacar-se ainda dos demais portos.

Ainda na primeira metade do século, a população é grande, comparada à das outras regiões da província. No princípio do século, segundo os dados publicados por Spix e Martius na sua obra "Viagem pelo Brasil" (59), a população total da província de São Paulo orçava por cerca de 127.349 habitantes, dos quais mais da quarta parte, ou sejam 32.417 habitavam o litoral. O litoral que até fins do século XVIII tivera a maior parte da população da província, ao contrário do que acontecera no resto do Brasil. "Até fins do século XVIII é ainda o litoral que prevalece sobre o planalto interior; e é nele - estamos ainda na regra - que se verificou seu primeiro ciclo agrícola". Caio Prado Junior.

No início do século, ainda era alta a proporção na zona costeira, embora já se percebesse a marcha da população para o interior, onde apareceu municípios com mais de

(59) Spix e Martius, T.I, 220

10 mil habitantes em Sorocaba, Lorena e Mogi Mirim, zonas agrícolas e, na primeira, de criação e das feiras de gado.

No litoral apenas um município possuía população superior a 10.000 habitantes, Vila Bela. Em virtude de sua posição insular, que lhe deve a possibilidade de aproveitar com vantagem todas as suas minúsculas planícies e mesmo as bases das encostas, onde a mata, rica em madeiras procuradas, podia ser explorada, por sua facilidade de acesso, Vila Bela apresenta-se como uma exceção, nesse litoral que já acusa uma queda nas densidades de população.

O segundo município, quanto à população, Iguape, já se distancia muito desse, e, se considerarmos a população em relação à área, veremos que é um município quasi vazio. Em 1815 a população do litoral acusa uma elevada porcentagem de elementos de côr (60), em virtude da animada importação de negros para as fazendas do vale do Paraíba e do litoral.

Agrupados os municípios por regiões, ver-se-á logo o lugar preponderante do litoral norte, em relação ao conjunto, pois tem 52,2% da população total, que sobe a 16.913 habitantes. Para o sul, a população escasseia, mas não tanto quanto na região central, onde, fora do núcleo santista, que pelas facilidades de comunicação constitue uma exceção também nessa, em virtude da sua posição de escoadouro da produção nascente do planalto (61).

(60) Spix e Martius - ob.cit.
(61) Prado Jr., Caio - Ob.cit.

1. As densidades

Ao iniciar-se o século XIX assiste-se em São Paulo à grande transformação econômica, da passagem da mineração à agricultura, a qual foi acompanhada pelo movimento de população. O litoral, onde se iniciara o povoamento, é suplantado pelas terras altas do interior. "Até fins do século XVIII, é ainda o litoral que prevalece sobre o planalto interior; e é nele - estamos ainda na regra - que se verificou seu primeiro ciclo agrícola. Mas no momento em que a agricultura paulista, acompanhando o movimento geral da colônia, toma verdadeiro impulso e pela primeira vez passa a representar alguma coisa no conjunto da economia do país, não é o litoral que escolhe: este ficará em segundo plano". (62).

Os dados publicados por Spix e Martius no seu livro "Viagem ao Brasil" (63), já demonstram essa tendência ao deslocamento em 1815. A população do litoral, que corresponde à quarta parte do total, começa a reduzir-se com o aproveitamento das terras férteis que vão sendo desbravadas. Assim, no conjunto do litoral, as densidades são muito reduzidas excetuada Vila Bela, verdadeira anomalia, com 26,6 hab/km², muito superior à de qualquer outro município da marinha. Fora

(62) Prado Jr., Caio - Ob.cit.
(63) Spix e Martius - Ob.cit.

d'aí, as densidades caem, sobretudo ao sul, onde a população se dilue numa imensa área. Santos permanece intermediário entre as zonas de maior densidade do litoral norte e as zonas quasi vazias do sul.

Em 1836, no seu relatório, documento básico para tantos estudos da história de nossa terra, o Mal. D. Pedro Muller indica uma população mais numerosa no litoral norte, estando as maiores densidades entre Santos e Ubatuba, onde Vila Bela mantem o primeiro lugar, com 15,3 hab/km². Segue-se a ela Ubatuba, com 8,3 e, muito distanciado, Santos, com 5,3. Embora Santos constitua um caso á parte entre os portos do litoral, que tem apenas influência local, quando Santos é o escoadouro da agricultura que se inicia no planalto, ainda assim, cerca-se de terras quasi desabitadas, que contribue para o abaixamento da sua densidade. De Santos para o sul, a queda é brusca, pois sómente Cananeia tem mais de um habitante por quilómetro quadrado. O isolamento dessa planície não atraía os elementos humanos.

Nessa fase, o povoamento se concentra nos portos, sobretudo nos portos exportadores de café, que são Ubatuba e São Sebastião, produto que fazia a fortuna dos fazendeiros do vale do Paraíba e das planícies litorâneas onde era cultivado. Entretanto, a partir de então, acentúa-se cada vez mais a diferença entre a zona costeira, abandonada, e por isso tendo um crescimento muito lento, e as terras novas do

interior, para onde aflue a população.

Em 1872, o recenseamento executado em todo o Brasil, mostra claramente esse contraste. Vila Bela, ainda o município mais populoso, quasi alcança a densidade indicada por Martius, pois tem 24 hab/km², que representa um progresso notavel. Tal densidade coloca-a em plano nitidamente superior aos demais municípios, quanto à densidade. Somente Guaratinguetá, no vale do Paraíba, a sobrepuja, sendo mais destacada sua posição quanto aos municípios litorâneos, pois Ubatuba, embora tenha tambem adensado sua população conta somente 10,5 habitantes por km². São Sebastião ocupa o terceiro lugar e, ainda, é o litoral norte aquele que tem as maiores densidades, em conjunto e, separadamente, cada município. Nesse período, o recrudescimento da lavoura de cana e da produção de aguear, aliado às plantações de café que ainda produziam nas suas terras, permitiam o crescimento assinalado. O sul, isolado, continuava estacionário, embora Iguape fosse o município mais populoso de todo o litoral. Santos, cuja importância aumenta à medida que se amplíam as lavouras do planalto, tem 9191 habitantes, com a densidade de 8,4, ligeiramente inferior à de São Sebastião.

Em 1890, a maior densidade continua com Vila Bela, 26,2, ainda superior à de 1872, enquanto Ubatuba decresce francamente, pois conta agora uma densidade de 6,5 hab/km² somente. A construção da estrada de ferro no vale do

Paraíba, a abolição dos escravos precipitando a decadência das zonas cafeeiras mais antigas, determina a evasão da população de Ubatuba, acarretando a redução das densidades. Vila Bela, cuja posição insular, com as suas minúsculas planícies acessíveis por parte do mar, com madeiras procuradas, com recursos mais variados, consegue manter-se e mesmo crescer, fazendo um comércio com Santos e com a cidade fronteira de São Sebastião. Maior flagrante é o contraste com os municípios do interior, onde penetra a grande corrente imigratória, para o cultivo do café. Somente Santos, cujo comércio de exportação de café estava em franca prosperidade, acusa um aumento apreciavel, com 11,9, ainda quasi emparelhado com São Sebastião. O sul, não tendo modificado sua situação, apresenta o mesmo resultado. A grande população de Iguape não consegue equilibrar a sua área, e, com 22.156 habitantes, Iguape tem uma densidade de 3,1.

Com pequenas tentativas de imigração, exceto a imigração japonesa no Registro, sem receber elementos de fora, a população do litoral se conserva à margem do crescimento geral da população. No recenseamento de 1934, os municípios do litoral sul Itanhaen, Iguape e Cananeia, estão no grupo dos de menor densidade, no estudo sobre o assunto do Professor Galvani (64), com densidades inferiores a 10,24. No grupo seguinte, entre 10,24 a menos de 12,93 estão Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião, Vila Bela, ainda mais populoso do

(64) Galvani, L. - Esboço demográfico do Estado de São Paulo.

que suas vizinhas tem mais de 20 hab/km². Mas avulta a diferença dos municípios centrais, onde Santos se destaca, como tendo a maior densidade do Estado, após a capital, e Guarujá tem mais de 50 hab/km². e São Vicente está colocado entre as densidades de 32 e 40. Já não existe mais a situação de equilíbrio entre a região santista e a do litoral "Norte", pois, as densidades daquela a colocam juntamente com os municípios mais populosos. Ao comércio, à presença do porto cabe a explicação.

Atualmente, conforme se verifica pelo recenseamento de 1940, a população do litoral se acha distribuida de maneira muito desigual nas várias regiões em que, fisicamente, ele se divide. É notavel o grande contraste oferecido por essa região de povoamento antigo, na qual a ocupação do solo por parte do elemento europeu já estava terminada ao findar o século XVIII, e as novas zonas, recem-ocupadas. Depois de um passado promissor, foi ela despresada pelas zonas do interior; a população se conserva estacionária, salvo na região de Santos, verdadeira exceção na orla costeira da Serra do Mar.

Examinando-se mais de perto os dados, ressalta ainda a diferença entre a região santista, com densidades que vão de 42,66 habitantes por quilômetro quadrado em São Vicente a 193,94 no município de Santos, e as outras (65). Para o norte, zona de povoamento intenso no passado, que no

(65) Fig.18 e 19.

princípio do século XIX possuía uma das maiores povoações da província, Vila Bela, as densidades caem imediatamente, oscilando entre 10 e 15 (Formosa 15,3). Ao sul, ainda mais se acentua a queda: as densidades alcançam os níveis mais baixos do Estado, entre 4 e 8 hab/km^2 (Cananeia 4,41), superada esta somente pelos municípios recem-desbravados da vizinhança do rio Paraná, Andradina e Pereira Barreto.

Assim, nota-se desde logo, o predomínio da zona central, ponto de contato entre as duas, como região natural, mas que se diferencia de ambas, sob o ponto de vista demográfico.

A grande densidade de Santos corresponde, como é evidente, à presença alí de um núcleo urbano importante, (122.000 habitantes), a segunda cidade do Estado em população que é tambem um porto movimentado. Suas atividades estendem-se a outros grupos menores, como São Vicente (6.506 habs.), Guarujá e Cubatão, cujos habitantes, pelo gênero de vida se acham estreitamente ligados a Santos. Englobadamente, aglomeração santista, sem alcançar número que a possa classificar dentre as grandes cidades do mundo, nem mesmo dentre as maiores cidades do Brasil, alcança a apreciavel cifra de 132.013 habitantes, ou seja 78,48% de toda a população litorânea. Prevalece aí a população urbana, que compreende o 67,67% da população, sendo tambem relativamente alto o contingente suburbano, é insignificante a população rural, que não atinge a 10%

do total. A cidade tem o predomínio absoluto quanto à distribuição dos habitantes, é o verdadeiro centro de atração dos mesmos, que se concentram ao redor dela.

Ao norte, a população é mais reduzida, em número, inferior a 25.000 habitantes mas as densidades, embora muito reduzidas em relação à zona central, oscilam ainda entre 10 e 15 (Formosa 15,4) hab/km^2), densidades que não variaram muito nos últimos cento e vinte anos, quando ainda vicejava a agricultura e Vila Bela da Princesa era uma das maiores localidades da província (66). A maior diversidade com o centro aparece no contingente da população rural, que compreende mais de tres quartas partes da população, pescadores e agricultores das novas lavouras de banana aí desenvolvidas nos últimos decênios. Não se vê aqui a população urbana aglomerar-se num só ponto, mas reparte-se por várias pequenas cidades, cujas populações têm cerca de 1000 habitantes, São Sebastião e Ubatuba, ou são ainda menores: Formosa, Caraguatatuba, cuja população não se concentra somente nelas, mas também em bairros, que, no caso do Porto Novo em Caraguatatuba, pode ultrapassar em número a séde do município. Local de embarque de bananas, da Cia. Brasileira de Frutas, é um povoado novo mas florescente até o início da guerra.

Ao sul, a população é ligeiramente superior com quasi trinta mil habitantes, mas as densidades caem extraordinariamente. A população é sobretudo rural, proporção idên-

(66) Spix e Martius - Ob.cit.

tica à da parte norte.

Conserva nítido o carater rural, com mais de 75%, mas diferencia-se do norte quanto à parte urbana da população, que não se distribue, de maneira mais ou menos equilibrada por várias pequenas cidades, mas onde Iguape com seus 3.000 habitantes se destaca como um centro maior, enquanto os outros, têm população inferior a mil habitantes. Situada na foz do Ribeira, para ela convergiram no passado os produtos de toda a planície banhada pelo rio; hoje, tendo se alterado em grande parte a direção da corrente de tráfego, Iguape ainda mantem uma certa proeminência tradicional, como centro de uma região bastante vasta. Cananeia, muito isolada, embora disponha de um porto utilizavel, não passa de um pequeno aglomerado marginal, nos limites de uma zona pouco povoada.

Conclue-se pois que as três regiões apresentam diversidades quanto à distribuição dos habitantes: numa, a população densa, aglomerada, quasi exclusiva, mesmo, ao redor de um centro urbano, com reduzida população rural. Nas outras, densidades muito baixas e uma população nitidamente rural. Ao norte, onde a costa oferece maior número de pontos favoraveis, vários pontos de aglomeração, em cidades pequenas e nos bairros, miniatura delas, mas com certos traços ainda de ruralismo; ao sul, uma costa retilínea e porisso difícil, e uma grande bacia fluvial que drena as águas de uma grande região. À sua foz, desenvolveu-se um aglomerado maior, que sobresae dos outros e que se assemelha, porisso, a uma pequena capital regional.

3. As etnias.

Ao chegarem os portugueses à costa de São Vicente, encontraram nele três grupos de índios, ocupando a parte correspondente à costa paulista atual. A leste, centralizados em Ubatuba, o grupo numeroso dos Tamoios (67), aliados dos franceses do Rio de Janeiro, bons navegadores, cujas incursões os traziam até a Bertioga; nos arredores de Santos habitavam os Guaianás, índios mansos, grupo pequeno, ligado aos do planalto, frequentadores êstes da costa durante os meses de inverno, quando iam para a pesca da tainha, voltando para serra acima com suas reservas de peixe. Para o sul de Cananeia, viviam os Carijós.

A presença de inúmeros montes de ostras e marisco circulares ou alongados, elevando-se de 15 ou 20 metros sobre a baixada costeira chamou a atenção dos portugueses, que deles se utilisavam para obter cal para suas construções. É muito discutida a origem dessas montes, os sambaquís ou os treiras, divergindo as opiniões sobre serem os sambaquís naturais, feitos pela ação dos elementos naturais ou de origem humana. O fato de não se encontrarem sambaquís sem machados de pedra e outros fragmentos da indústria humana, acompanhando os restos de cosinha, cascas de ostras e espinhas de peixe, pouca dúvida deixa quanto à formação dos sambaquís. Tem sido assinalada a presença deles em toda a parte do litoral brasileiro e em São Paulo onde em muitos lugares se conserva

(67) Machado d'Oliveira - ob.cit.

a denominação de "Casqueiros". Merecem menção os estudos de Ricardo Krone, na região de Iguape, pelos quais verificou o entulhamento progressivo do golfo iguapense, através da modificação gradual dos sambaquís do interior para a costa. Eles nos revelam ter sido um hábito bem antigo dos nossos selvagens o estacionamento à beira da praia na estação da pescaria, bem como, pelo seu número, indicam o povoamento denso em época anterior à chegada dos portugueses.

Ao elemento indígena, juntou-se em 1532 o colonizador português, vindo com Martim Afonso, afim de garantir a posse do território para a corôa portuguêsa. Trouxe consigo um grupo heterogêneo, fidalgos de pequena nobreza, burguêses, mestres de ofício, trabalhadores, nem todos portuguêses pois, desde os primeiros tempos aparecem o genovês Adorno, o alemão Reban, amigo de Hans Staden, como êle, alemão. Sem embargo, foi o português o elemento predominante, facilmente ambientado em virtude da falta de preconceitos sociais, tanto mais que havia predecessores de Martim Afonso integrados pelo casamento com famílias indígenas, o que aproximou deles os indígenas. Desde logo, existiu a mestiçagem, pois era pequeno o número de mulheres européias aqui existentes, com o aparecimento do mameluco.

Até o século XVIII, eram êsses os três grupos do litoral, tendo os índios se reduzido, quer porque, como os Tamoios, foram destruídos ou postos em fuga, quer pela fusão com os portuguêses. O desenvolvimento da agricultura, no século seguinte impos ao português a importação de negros para a lavoura: pois só se dedica ao trabalho de terra enquanto

espera o ouro e o comércio(68). Aparece o terceiro elemento formador do povo brasileiro, o negro. No litoral paulista, sua entrada em grande número só se daria mais tarde quando a agricultura se implantasse no planalto. Entretanto, na zona litorânea, ele aparece em grande proporção desde o princípio do século. Santos em 1815 e ainda em 1836 tem mais de metade da população de côr.

Mas foi no correr do século, sobretudo na segunda metade, quando se abriam sucessivamente novas zonas para o café, que o negro entrou em maior escala no povoamento de São Paulo. Entre 1850 e 1870, cita Pedro Calmon (69), entravam em São Paulo cerca de 30.000 escravos por ano, vindos do norte do país, cujos engenhos não necessitavam mais o mesmo número que anteriormente. Vinham uns por terra, outros por mar. A zona da marinha, a zona de transito para essa imigração, retem uma parte dela nas fazendas e nas cidades, onde eles se dedicam a ofícios vários, por conta dos senhores quando são escravos, ou a trabalhos domésticos. O elemento negro é mais numeroso no norte, na região da Província que manteve mais contato com a zona cafeeira, onde ainda são encontrados em maior número, conservando o tradicional rei do Congo, cuja corôa é transmitida por herança, com as congadas de Vila Bela. Fora dessa região o negro diminue nas praias mais despovoadas; onde não havia a grande lavoura trabalhada pelo escravo, é quase inexistente sangue negro. Em Santos, igualmente o seu número se reduzia. Embora nos últimos anos que precederam a abolição o litoral, especialmente Santos se tornasse um reduto de negros fugidos

(68) Francisco, A. A. de M. - Desenvolvimento da civilização material no Brasil.
(69) Calmon, P. - História social do Brasil, 2ª T., 151.

das fazendas do interior, a insalubridade, com epidemias de febre amarela, varíola e outras, não deixava crescer o seu número. O desenvolvimento do porto, atraindo imigrantes brancos, nacionais e estrangeiros, faz desaparecer o negro diante desse grupo mais numeroso, que é o predominante.

O litoral, não tendo condições favoráveis à lavoura do café, a grande febre do século XIX, não recebeu grandes contingentes imigratórios. Das várias tentativas feitas, pouco resultado se tirou, pois por suas condições naturais, como que o condenam ao regime da grande propriedade, mais do que permitem a colonização com o parcelamento do solo. No Ribeira, por várias vezes, tentou-se a instalação de levas de colonos americanos, que se adestaram perfeitamente em Santa Bárbara e Vila Americana, foram levados para Cananéia, tendo desistido da empreitada antes mesmo de chegarem às terras onde se iam fixar (70). Em Ubatuba encontra-se um elemento que não é muito frequente no Brasil, o francês, descendente de imigrados dos tempos de Napoleão (71), e que, passado um século, se apresentam completamente acaboclados, vivendo como os pescadores netos dos portugueses e dos índios. Os nomes franceses são alí mais numerosos do que os de origem portuguêsa, como Marigny, Robillard e outros. Seus descendentes são tipos fortes, de belo aspecto, conservando traços regulares, e os olhos claros, dos antepassados franceses.

Se examinarmos os dados do recenseamento de 1934, o único cujos resultados foram completados, verifica-se como no litoral pouco se tem alterado a composição dos grupos humanos.

(70) Krug, E. - A Ribeira de Iguape, p.35.
(71) Guisard, Felix - Ob.cit.,50.

C.V. Carvalho

20 - Vendedor de verduras. Japonês à porta do hotel de São Sebastião.

21 - Tipos de moradores dos morros de Santos. Note-se o predomínio do elemento branco.

22 - Casa de praiano.

Realmente tem sido diminuto o número de estrangeiros fixados nessa zona no século atual. Até 1930, somente Santos e Iguape registram número apreciável de elementos estrangeiros entrados (72). Em terras do município de Iguape têm sido instaladas algumas colônias, já apontadas, mas o que prevalece nessa fase é o elemento japonês, localizado no Registro, e portanto fora da zona em estudo. Santos, centro comercial e porto ativo, oferece mais oportunidades de trabalho, mas, enquanto o interior recebe dezenas de milhares de imigrantes anualmente, que vão formar parte importante de cidades que aparecem de um dia para outro, Santos, por onde êles passaram obrigatoriamente, recebeu, no intervalo de 40 anos, entre 1900 e 1939, apenas 4.505 imigrantes. Em outros, o número é irrisório, como Vila Bela, que recebeu 4 estrangeiros.

Examinando mais de perto o número dos estrangeiros existentes hoje nesse litoral tão pouco atraente para eles, pode-se verificar a sua reduzida proporção tanto na zona rural como na urbana. Ubatuba e Formosa, com mais de 99%, São Sebastião, Caraguatatuba e Cananeia mais de 96% de brasileiros, e, com exceção da última que tem um pequeno núcleo de alemães, as quantidades de estrangeiros são inferiores a 1%. Centros que têm uma vida vegetativa, ou com deficiência de comunicações, conservam-se mais nacionalizados. Itanhaem, Iguape apresentam menor porcentagem que se situa entre 80 e 90%, procurados pelos japonêses, cultivadores de bananas. Guarujá, S.Vicente e Santos, onde a proporção de brasileiros baixa, têm maior porcentagem de portugueses, mas ainda assim não avulta, a não ser em Santos, onde é maior, com 13,74%. Em conjunto, somente em dois pontos os estrangeiros são em número apreciável: nas lavouras de banana da zona de Juquiá, e nos arredores de Santos, onde é mais numeroso o elemento português.

(72) - Bol.do Serviço de Imigração e Colonização, n.4, 1941

Se passarmos da zona rural, para a urbana, verificaremos que o norte permanece nacional, sempre com mais de 90% de brasileiros nos centros urbanos dando-se o mesmo no outro extremo, em Iguape e Cananeia. O elemento estrangeiro, residente no município de Iguape, o japonês, é principalmente o pequeno sitiante, o lavrador, ou morando em Registro, não está incluido na população urbana.

Com a aproximação de Santos, entretanto, a porcentagem de brasileiros vai-se reduzindo. Itanhaen com 8,83% de portuguêses, S.Vicente com 8,54%, Guarujá com 72,9% de brasileiros e, finalmente, Santos, com 72,32%. Nesse núcleo santista nota-se maior diversidade de origem dos estrangeiros. O português, com seu pendor atávico pelas cidades, sobretudo pelos centros maiores, é que ocupa a maior porcentagem. São portugueses 16,07 dos habitantes de Santos, 12,2 do Guarujá, e, 9,50 dos de S.Vicente. Em seguida aparece o grupo dos espanhóes com 5,69 em Santos, no Guarujá, e finalmente, neste último surge novo elemento no litoral, o italiano (73).

Pode-se concluir daí que o litoral representa, no Estado de São Paulo, uma zona altamente brasileira, com um mínimo de elementos estrangeiros, a não ser nas zonas de plantação de bananas, onde são encontrados japonêses, portuguêses e espanhóes, e nas cidades, principalmente em Santos, onde o português representa a colônia estrangeira mais numerosa, a qual, de fato, corresponde a uma parcela apreciavel no total da população. A região litorânea, por onde tem penetrado o grande contingente imigratório, é para o imigrante do século XX, o que foi para o português do século XVI: uma zona de passagem.

(73) Bol.do Serviço de Imigração e Colonização, ob.cit.

C.V. Carvalho

II PARTE

OS GÊNEROS DE VIDA DO LITORAL

A. - As fórmas de povoamento

B. - A habitação

1. Casa rural
2. A casa urbana

C. - A pesca

D. - A agricultura

E. - As pequenas cidades

-.-.-.-.-.-.-.-

A - AS FORMAS DE POVOAMENTO

Se o estudo do meio físico é indispensável para o conhecimento da geografia humana de uma região, se o estudo do número e da distribuição dos homens pode contribuir para o seu melhor conhecimento, nada é mais expressivo, para esse fim, do que a maneira pela qual os homens ocupam o solo. As formas de povoamento correspondem a uma adaptação do homem às condições do meio natural, mas são também determinadas por várias outras influências, que muitas vezes se superpõem, de ordem humana sociológica, histórica, psicológica. Daí a grande variedade de formas de povoamento na superfície do solo, e daí, também a sua importância como traço marcante nas paisagens humanas.

Quando nas regiões secas, os homens se aglomeram em alguns pontos onde existem poços, pode-se dizer que êles obedecem a uma imposição do meio físico na forma de se estabelecerem, mas quando se verifica que a mesma forma pode ser encontrada em regiões onde a água é encontrada com abundância, vê-se que não se pode chegar a uma conclusão definitiva, considerando somente um dos fatores.

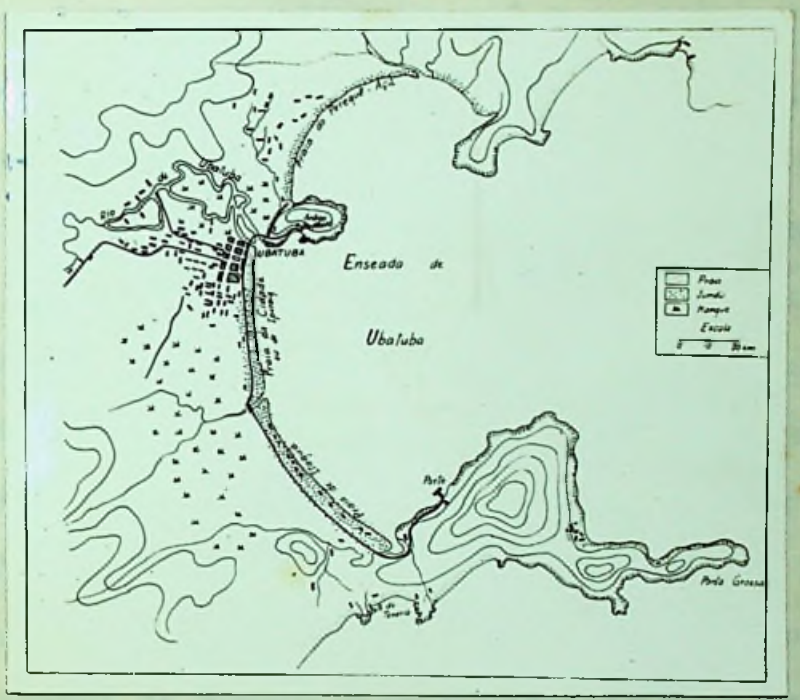
No caso do litoral paulista, verifica-se existirem dois aspectos principais pelo qual os homens se fixaram ao solo: a) nas praias, separadas pelo relêvo em compartimentos isolados, a população procura localizar-se em pequ

C. V. Carvalho

23.

A localisação de Ubatuba.

Foto Dr. Reg. de Geografia.



24.

A cidade de Ubatuba e a região visinha

25. Itanhaem

A cidade protegida pelo meio

Foto Dir. Reg. de Geografia

nas clareiras abertas nos jundús, ao clesmo das praias, a via de comunicação, ou dos caminhos que ligam uma praia a outra. Vivendo num regime quasi de economia fechada, sem trabalhos em comum, como poços e canais de irrigação, não sentem necessidade de aproximarem-se dos vizinhos e se isolam. O fator humano pode ter contribuido tambe, como herança do passado, na antiga divisão da grande propriedade que conservou esse espírito de isolamento e individualismo.

b) Nas cidades, dispersas por essa franja litoral, os homens se aglomeraram á foz dos rios, (75) nos pontos de melhor acesso por parte do mar, constituindo desde logo pequenos núcleos, á moda portuguêsa, com as casas coladas umas ás outras, mesmo antes de terem os caracteristicos de cidade. Alinham-se ao redor de um largo onde se levanta a igreja matriz e as casas da administração pública. Tiveram origem nas antigas feitorias portuguêsas, destinadas a aprovisionar as embarcações que demandavam a costa; localizaram-se, assim, junto aos melhores pontos. Sujeitos a provaveis incursões do gentio, de cujas terras eles se apossaram, foram obrigados os homens a se concentrar para melhor se defenderem. A circulação, dá outro tipo de povoamento aglomerado, encontrado na parte da cidade de São Sebastião, numa povoação linear, cujas casas acompanham a estrada e voltam as costas para o mar.

(74) Vidal de la Blache,l.- Ob.cit., 186.
(75) Fot. 23,24 e 25

O povoamento pode ser estudado sob dois aspectos diferentes: considerando-se a localização dos grupos de habitações humanas na região, de acôrdo com a forma a origem e a função que exercem esses grupos, e tomando com objeto de estudo a casa em si, que, como a classificou Brunhes é por excelência, um fenômeno geográfico, que interfere em todos os estudos da geografia humana. Tal como o povoamento, a casa obedece a influências do meio físico quanto ao material, á orientação, aos fatores históricos e á função que exerce no gênero de vida dos habitantes. Tanto na cidade, como no campo, ela está sujeita a variações no tempo e no espaço.

Ao chegar-se á praia, seja ela pequena e brava, ou grande e mansa, chama a atenção a quase esta ausência do homem. Ela se apresenta como uma faixa de areia deserta, atravessada por alguns rios ou regatos, emoldurada por uma cortina de vegetação, o jundú. Aqui e alí, entretanto, sobretudo com a aproximação dos centos mais protegidos, abre-se o jundú nos "portos", com seus varais para secar rêde e a canôa que descansa sôbre rolos de madeira, que denunciam a presença da habitação humana. As casas escondem-se atrás da cortina vegetal, dispersas ao longo da praia, se curtas, mais numerosas nos centos, quando mais longas, isoladas umas das outras, construídas no meio de pequenas clareiras abertas no interior do jundú, local preferido para as habitações.

Comunicam-se pela praia, estrada natural, ou

pelo caminho comum, ponto de passagem de uma praia a outra, as únicas vias de comunicação de que dispõem os homens. Suas casas, portanto, nunca se afastam de ambos, ou, pelo menos da praia, pois é do mar que tiram o seu alimento principal e a base de sua economia.

São vários os modos dos grupos humanos se localizarem:

a) Nas praias curtas, em geral de areias moles, as casas se dispersam indiferentemente por toda a extensão da praia, cada uma delas isolada no meio de uma aberta, ligadas entre si, pelo caminho natural, a praia;

b) Nas praias mais longas, a da Enseada, (76) a da Maresias, as casas com o seu rancho de canoas à frente, são mais numerosas nos cantos, junto dos rios e dos caminhos, ainda distanciadas, não se reunindo nem ao redor de uma capela ou uma escola, elementos de aproximação dos homens, que aqui não atuam como tal. É frequente encontrar-se uma venda, (77) centro de abastecimento da população, mas, que também não atrái a população;

c) ao longo dos caminhos, meras picadas entre uma praia e outra, ou abertas atrás da praia e paralelas a esta, são mais numerosas as casas ao longo do caminho ou trilhas que vão para serra acima.

Em todas elas, as casas se dispersam na

(76) Fig. 27
(77) Foto 23

zona baixa, em altitude inferior a 10 métros. As casas são construidas no interior de uma área limpa de mato, sem uma orientação definida; dão, contudo, de preferência a frente á praia ou ao caminho, movimentado, por onde transita incessante a população.

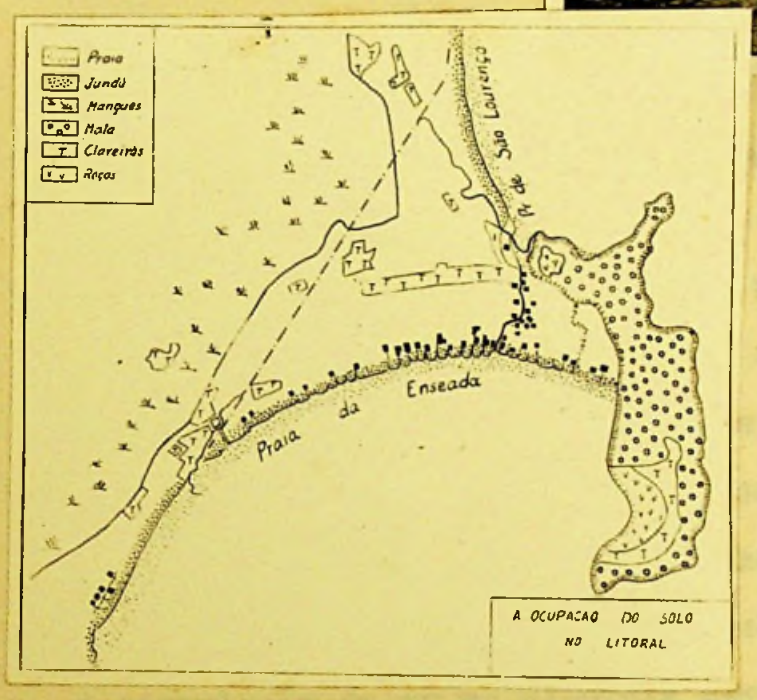
d) Nas costeiras mais íngremes, ou onde a praia se torna muito estreita, pouco mais do que uma estria de poucos métros de largo, as casas se comprimem ao longo da costa. Na ilha de São Sebastião, por falta de espaço para expandir-se, Formosa como que se alonga pelas margens do canal,(78) como se fosse uma rua única. No bairro de São Francisco, ao norte da cidade de São Sebastião, as casas se aglomeram ao longo de uma rua, hoje trecho da estrada de rodagem, com a frente para a rua as costas voltadas para o mar.(79)

Um dos fatores que contribuem para a localização das casas, e, por conseguinte dos povoados, tão raros feitos nessa costa, é a água. Quasi paradoxalmente, o problema da água é o primeiro que o praiano enfrenta, nessa região de clima tão úmido, onde chove em todos os mêses do ano. As casas procuram a vizinhança dos rios ou de fontes, que brotam das encostas; longe dos morros, torna-se impossivel obter água potabel e não podem recorrer à abertura de poços nêsse mangue de água salobra, inundado pelas marés. De Ubatuba a Cananéia a proximidade da água é constante. Praia sem água, isto é, sem fontes, é praia desabitada. Na ilha Comprida, as casas que não

(78) Fot. 53
(79) Fot. 33 e 34

26. Nas praias pequenas e estreitas, as casas se aproximam, à sombra protetora dos morros.

Praia de Castelhanos, Ilha de São Sebastião



21. A ocupação do solo na praia da Enseada da Sertioga.
As casas acompanham a praia e o caminho. As roças se distanciam das habitações, sendo feitas nos morros.

28. A estreita faixa ocupada pelos homens.

Foto Dir. Navegação

se acham à margem do Mar Pequeno, encontram-se ao norte, junto de um pequeno rio que atravessa a ilha. A possibilidade de obter água doce é, pois, a condição principal para a localização das casas. Nesse litoral recortado onde, em cada anfratuosidade, deságua pelo menos uma corrente fluvial ou brota uma fonte, no sopé de cada colina esse elemento pode ser facilmente encontrado.

Alguns rios ainda podem ser navegáveis, no curso inferior, por canoas e pequenas embarcações além de serem reservatórios naturais das tainhas, que procuram águas salmas e doces para desovar.

A seguir, o homem necessita abrigar-se contra os ventos do mar, sobretudo os do quadrante sul, os mais frios e que trazem borrascas. Refugia-se atrás dos morros e do jundú. (80). Suas casas precárias, mal construídas, nas quais penetra o vento pelas inumeras frinchas, seriam rapidamente derrubadas se não fossem defendidas contra os ventos fortes. Ao sul, onde a circulação do ar na planície costeira é mais intensa, devido ao afastamento da serra, mais importante se torna êsse fator. Rarefaz-se ao extremo o povoamento nas praias desabrigadas, qualquer saliência do terreno serve para abrigo das habitações; na falta dela, é a propria vegetação litorânea que as protege. Um exemplo típico da influência do vento pode ser observada no morro da Enseada (81), uma das muitas pontas de pedra que avançam pelo mar em direção ao sul. Seus 100 métros de altura

(80) Foto 28
(81) Foto 27

C. Carvalho

são suficientes para proteger completamente, contra os ventos de leste, a praia que confina com êle (84). Estando abrigada também do lado sul pelas elevações da parte setentrional da ilha de Santo Amaro, esta praia constitúi um lugar perfeitamente seguro onde, salvo por ocasião de temporais muito fortes, as embarcações podem chegar sem correrem o risco de virar na rebentação. No tômbolo formado pelo morro, ao longo do caminho que vai para a praia vizinha, São Lourenço, e em certa extensão da praia da Enseada, sucedem-se casas, que somam a algumas dezenas; à entrada do caminho, a capela, com frente [illegible] para a praia, atrás a venda, do outro lado, a escola. Ao findar o caminho, já na praia seguinte, termina o povoamento. São Lourenço é completamente deserta de habitantes, até a proximidade do canto oposto, onde em condições idênticas, os habitantes adotaram a mesma solução.

O terceiro fator que contribúe para a localização das habitações humanas é a facilidade da circulação. O caminho é essencial, (85) mesmo para uma população ensimesmada como essa. Por mais modesto que seja o grupo humano, ele depende do caminho, seja para comunicar-se com as praias vizinhas, ou até a cidade mais próxima, seja para chegar ao mar, a grande estrada, que mais do que a possibilidade de circular, fornece-lhe o sustento. Daí a preponderância, igualmente, do caminho, nessa costa acidentada. Nas praias de areias duras, como a Enseada da Bertioga, o homem tem à sua disposição uma

(84) fot. 27

(85) Brunhes, J. - Géographie Humaine, 136.

C.V. Carvalho

29.

Venda á beira do caminho.

30.

Familia de pescador.
O marido faz a rede,
a mulher trata do serviço domestico.
Toras de madeira, empregadas na construção da casa.

(Caraguatatuba).

pista natural; para ligar-se uma praia a outra, os tômbolos são preferidos, porque neles, fugindo aos relevos fortes, os trilhos evitam, ao mesmo tempo, o lodaçal das baixadas. Ao sul e na região santista, onde a rêde fluvial é mais desenvolvida, espalham-se os habitantes, quasi todos pescadores, pela beira dos rios e canais, no Mar Pequeno, nas enseadas da baía da Trapandé, no canal da Bertioga e no Lagamar de Santos, vivendo em sítios isolados, dedicando-se á pesca, ou ao corte de lenha.

Finalmente, aparece mais um fator físico, a topografia. O estudo das cartas de povoamento mostra-nos que, praticamente, não se encontram casas além da cota de 25 metros, salvo casos esporádicos, ou nas ilhas montanhosas, onde se reduz quando não desaparece, a orla arenosa das praias. Pode-se mesmo, sem exagerar, descer a altitude a 3 ou 5 métros, que corresponde á da planície costeira, na vizinhança da praia, que é a zona habitada. Ligado ao mar, como é o praiano, vivendo dele, e nele passando uma grande parte de sua vida, nunca se distancia muito da praia. Os morros são procurados para aí derrubarem o mato para a lenha, ou para trazerem madeira para a construção de canôas; tambem nos morros fazem êles suas roças de mandioca ou de cana, devastando intensamente as encostas menos íngremes, enquanto as moradias permanecem á beira d'água. (86) Já nos primeiros séculos havia sido assinalada essa destruição da mata.

(86) Fig. 27.

C.V. Carvalho

Anchieta atribue o entulhamento da barra de São Vicente a devastação dos morros vizinhos e consequente intensificação da erosão. Por seu lado, o mangue, excessivamente úmido, foco de malária, repele o povoamento. Somente a busca da madeira para extração de tanino ou de lenha leva os homens a se localizarem no interior.

Já não tem o mesmo aspecto de dispersão os grupos de casas que ocupam os costões mais íngremes. Aqui, devido a exiguidade do terreno aproveitavel, a topografia, acidentada, passa a ter a influencia preponderante, que sobrepuja as outras. As casas trepam pelas encostas até altitudes que se avizinham de 100 metros, comprimidas nas pequenas anfratuosidades, onde a presença de uma torrente diminue ligeiramente o declive e abastece de água os moradores. Para cima, extendem-se as roças e a zona de derrubada. Quando não, aninham-se nas fímbrias de praias que conseguem formar-se entre um costão e outro. O sombrio na ilha de São Sebastião, e Saco da Ponta Grossa, em Ubatuba, são exemplos da ação do relêvo, modificando a tendência típica do habitante. Em baixo, no costão uma laje e o ponto de acesso; depois, seguem-se o armazem, o rancho das canoas e, mais acima as casas da moradia. No sombrio, recentrância completamente abrigada no interior da baia da Castelhanos na ilha de São Sebastião, a situação é excepcional para as embarcações, tendo-se tornado um dos pontos mais

C.V. Carvalho

procurados pelas lanchas de pesca. Geralmente habitam êstes costões pequenos grupos, formados por elementos de uma só família. O tipo do povoamento aglomerado decorre, sobretudo, das condições do relêvo do solo.

Além dos fatores do meio geográfico, outras causas podem determinar a distribuição das habitações humanas. A disperação, forma mais frequente do povoamento rural, pode ter permanecido como uma herança do passado. Os atuais ocupantes das terras, são, muitas vezes, ainda descendentes dos posseiros das grandes sesmarias, que se mediam por léguas quadradas, quando a abundância de terras permitia a exploração de grandes latifúndios, cujas sedes muito se distanciavam umas das outras. Embora fracionadas posteriormente as propriedades, até chegarem aos pequenos sítios atuais, elas ainda conservam vestígios dessa divisão, não sendo conhecidas, frequentemente, suas linhas divisórias, sinão na frente para o mar, e terminando num divisor de águas que nunca foi localizado com precisão. Assim, desde que o relêvo ou o adensamento da população não imponham uma vizinhança forçada, o praiano, por atavismo, por gosto, procura levantar sua casa a uma certa distância das outras, que precederam a sua. A propria organização social não exige uma proximidade imediata. Sem trabalhos realizados em comum, seja nas roças, em que cada um cultiva o seu pedaço, seja na pesca, pois quasi sempre dispõe de uma canoa na qual pode sair para pescar, só ou de parceria com um companheiro, não tem necessidade de depender-se contra inimigos, pois essa

C. Carvalho

região não é campo de lutas desde os primeiros tempos da colonização; somente a r de cria uma certa aproximação mas, essa mesma, limitada.

Pertencente a um único proprietário, que incumbe a algum morador a sua conservação, e sendo empregada num curto período do ano, nos mêses de inverno, para a pesca da tainha, ela não basta para determinar ao seu redor um afluxo permanente de população, da mesma maneira como não o fazem a necessidade de aprovisionamento, junto à venda, nem as necessidades espirituais, junto à capela, quando esta existe. Talvez, além da herança das sesmarias, tão marcada no povoamento rural das zonas antigas, exista ainda uma tradição de isolar-se no interior do mato, lembrança dos antepassados índios, dos quais descendem, na maior parte, os praianos de hoje.

Restaria examinar ainda um fator importante, qual seja o genero de vida rural, ou o que Demangeon prefere denominar "economia agrícola".

Nas zonas de maior desenvolvimento agrícola da cana e mesmo do café, os sobrados e casarões das fazendas antigas constituiam unidades isoladas, que exploravam o solo sob o sistema de plantação. Não tendo tido nunca o desenvolvimento das que existiram no Nordeste ou mesmo das lavouras de café e de cana nas margens do Paraíba, eram pouco numerosos os escravos, que constituiam a mão de obra. Alojavam-se

C. Arruda

as senzalas, próximas a casa grande, como se encontram alguns exemplares bem conservados na fazenda Hipolito do Rêgo em São Sebastião, e no Engenho d'água na ilha fronteira, ou ainda em fazendas da região de Iguape.

Nessa região decadente há tanto tempo, isolada das outras, o desenvolvimento recente de uma nova economia agricola, a da bananeira, trouxe algumas modificações. Em primeiro lugar, o alargamento da área ocupada pelos homens, pois ela é cultivada nos mangues desprezados pelos praianos; em seguida u'a nova maneira de se estabelecerem os habitantes. Tambem aí prevalece o sistema de grande propriedade. É interessante notar como a grande lavoura de banana do seculo XX, tal como a de cana nos tempos coloniais emprega o mesmo sistema agricola, isto é, continua a prevalecer o povoamento disperso em Caraguatatuba. Os trabalhadores moram em colonias, no interior da própria fazenda, como nas fazendas do interior, mas no Porto Novo, junto ao local onde se procede ao embarque da fruta, reaparece a tendencia à dispersão, e os homens se espalham dentro do jundú. Para o sul, na região de Itanhaem e Praianha, o proprietário habita uma casa sólida, bem construida, mas os trabalhadores se dispersam pelos ranchos de pau a pique construidos à beira dos rios, rústicas acomodações utilizadas apenas para dormir, pois as refeições são tomadas, em comum, num rancho existente para êsse fim. Ainda nas fazendas atuais, a nova agricultura, usando o sistema de

C. Carvalho

plantação, não modificou essencialmente a maneira de os homens se localizarem no solo.

Entretanto, no litoral são encontradas outras formas de povoamento, semi-rural, semi-urbano. São pequenos núcleos, os bairros, formados em pontos mais favoráveis à chegada de embarcações, mas não suficientes para fazer deles centros urbanos. O bairro de São Francisco, florescente no tempo da exportação de café e de aguardente pelos portos de Caraguatatuba e São Sebastião, apresenta o aspecto de uma aldeia linear, confinada entre a praia e o morro. Lado a lado, as casas acompanham a rua, hoje um trecho da estrada de rodagem entre aquelas duas cidades, umas dando já no morro, as outras, com os quintais para o mar, abrindo para a praia os largos portais dos antigos armazens, remanescentes de melhores tempos (82). O relêvo exigiu essa compressão, com as casas coladas umas às outras, ao longo da via de passagem. Do outro lado, ao longo do canal de São Sebastião, a cidade de Formosa, também sem área para expandir-se na planície, pois a poucos metros o morro do Cantagalo projeta para o ar os seus 400 metros, se dilue numa rua de casas à margem do canal (83). Contudo, difere do Bairro, pelo fato de as casas não se encontrarem unidas, mas com vários metros de distância entre si. Em ambos os casos, a população não têm um gênero de vida exclusivamente rural: no Bairro já se vêm casas de comércio, existe

(82) Fot. 34

(83) Fig. 53

C.V. Carvalho

31.

Casa de praiano.

CASA TÍPICA EM PRAIA

32.

Casa de imigrante nordestino em Caraguatatuba.

A proximidade da cidade (Caraguatatuba) se manifesta na bicicleta e no tambor de gasolina, empregado como tanque de gás. A chaminé está colocada do lado fora, na altura do fogão.

Casa de nordestino.

uma pequena industria de ceramica, vendida em São Sebastião e Santos, alem de nela residirem trabalhadores do porto de São Sebastião ou empregados em outros misteres nesta cidade. Na ilha, igualmente, a propria cidade foi obrigada a alongar se. Falta a ambos, portanto, o caráter nitidamente rural do povoamento.

Desde que entretanto, apareça um outro genero de vida que não seja mais exclusivamente rural, pesca ou agricultura, aí essas concentram-se em alguns pontos, formando aglomerados, que às vezes recebem o pomposo nome de cidades. Em primeiro lugar, eles se desenvolveram no local das antigas feitorias portuguesas, aproveitadas mais tarde para centros fixos de povoamento. Desde logo surgiu aí o elemento religioso, nos conventos e nas igrejas e, mais importante, o comercio pois era essa a sua razão de ser, tão do gosto do sangue português (87). Por atavismo, por determinação dos fatores locais, é notavel o numero de pequenos estabelecimentos comerciais que existem no litoral, se considerarmos o numero e o baixo poder aquisitivo da população. Somente na ilha de São Sebastião, havia em 1942 cerca de 29 estabelecimentos desse genero, onde se pode encontrar de tudo, desde a bicicleta ou o corte de vestido e artigos de papelaria até generos de primeira necessidade, perfumarias, bebidas alcoolicas ou não, louças, ferragens, enfim, artigos os mais variados possiveis. Na

(87) Vot. 40

A. Carvalho

maior parte, esses negocios vegetam, pela concorrencia excessiva, animando-se apenas por ocasião das festas - carnaval ou romarias. Abastecem-se geralmente em Santos, de onde vem a maior parte das mercadorias vendidas, recebendo algumas do Rio, trazidas pelos vapores costeiros que ai tocam periodicamente. Em Iguape, onde existe mais visivel o caracteristico urbano, no largo da Matriz, as casas de comercio seguem-se umas às outras, sem interrupção.

Outro tipo de trabalho que aparece nesses pontos é o do transporte, seja ao redor de Iguape, no Valo, e no Mar Pequeno ou no baixo Ribeira, seja no canal entre São Sebastião e Formosa. Dedicam-se os canoeiros exclusivamente ao transporte de passageiros, não praticando nem agricultura nem pesca.

Existe assim uma diferença bem apreciavel entre as duas formas de povoamento que predominam no litoral, a dispersão, desde que se trate de individuos que se dedicam à pesca, e a aglomeração, nos bairros. Os primeiros, praticando uma agricultura complementar, ou sendo simplesmente trabalhadores agricolas, que procuram as fazendas de banana quando o peixe escasseia, voltando para a pesca quando ele reaparece. Excetuam-se, quanto à preferencia pela agricultura, os moradores do bairro do Perequê, na ilha de São Sebastião, que não praticam a pesca "para não prejudicar a lavoura". Vivem sob o regime da pequena propriedade, dedicando-se à policultura -

C. V. Carvalho

mandioca, banana, cana, antigos abastecedores do mercado santista. São, em grande número, negros ou mulatos, em contraste com os pescadores, cuja mestiçagem com o índio é mais evidente. Os agricultores exclusivos, na orla litorânea propriamente dita, constituem a minoria da população. O homem do litoral está essencialmente ligado ao mar, e dele não se afasta. A já de si estreita faixa costeira está longe de ter sido completamente ocupada (85). Reproduz-se nesta franja litorânea o que se dá no conjunto do território brasileiro. O homem continua a "arranhar o litoral". Ele se limita à zona do jundú, ao alcance do mar, por intermédio do qual se comunica com o mundo exterior, fonte de subsistência. É a zona do solo mais arenoso e, porisso, mais sêco do que o mangue que se extende atrás. O mangue não o atrae, por ser foco de maleita e pelas dificuldades que apresenta à circulação, nem tão pouco os morros, íngremes, e às vezes batidos pelas vagas, de mais difícil acesso. Atrás do mangue, a serra do Mar, erguendo-se de súbito, encaixa-o e como que o empurra para o mar. Daí não se dedicar com prazer e persistência sinão à pesca, objeto principal de suas atividades, onde ele manifesta sua resistência física e capacidade de trabalho. Ora a costa da serra do Mar apresenta numerosos pontos com idênticas condições para o estabelecimento dos homens com iguais possibilidades para a saída das embarcações ou de pescarias prováveis. Não necessitando de defesa contra algum inimigo, pois suas terras há há mui-

(85) Fot. 27 e 28

C. Carvalho

to deixaram de despertar cubiça, não necessitando sinão de muito pouco para prover a sua subsistência, os homens dispersam-se à montada, a êsmo, ao longo das praias ou à beira dos caminhos. A exploração do solo, exesto no caso da cultura da banana, carece de importância, por seu caráter de cultura complementar, feita somente quando não está pescando, e para suprir a falta do peixe. As roças se distanciam das habitações, não exercendo, assim influência sobre o povoamento.

Dêsde que a economia não se baseie mais apenas na pesca e nessa agricultura rudimentar, dêsde que, pela facilidade de transporte, haja possibilidades para se desenvolver o comércio, as casas se aglomeram ao redor de um centro, em geral o porto e o centro da vida administrativa e religiosa do aglomerado.

C. V. Carvalho

B - HABITAÇÃO

Tão expressivo quanto a maneira de se localizar no solo, é o estado das habitações humanas. A casa, disse Brunhes,(36)por sua fixidês, é um elemento característico da paisagem geográfica. Representa uma adatação às condições do meio, no material usado na sua construção ou na orientação da fachada, mas tambem se acha ligada às outras atividades dos seus habitantes,o que se evidencia mais na casa rural, do que nas habitações urbanas. Além de servir de abrigo aos homens, é nela que o morador guarda os instrumentos de trabalho, o produto de sua colheita, e, não raro, onde exerce uma parte, às vezes importante, das atividades agrícolas. Mas, não é tudo. A casa, tal como o povoamento, obedece a influência da civilização, pois, ao deslocar-se de uma região para outra, os homens levam consigo hábitos que procuram conservar nas terras para onde emigram: técnicos de trabalho, vegetais cultivados no seu país, usos e tradições. Cercam-se o mais possivel de lembranças da terra natal, tão nítidas em certas regiões onde os imigrantes não mantêm grande contato com a gente da terra. Assim, da mesma maneira que, ao chegar se ao vale do Itajaí, percebe-se a marca da imigração alemã nas casas que reconstituem as habitações de sua pátria de origem, no sistema de cultivar o solo, nas carroças de forma particular que circulam pelas estradas, nessa região isolada, es

(36) Brunhes, J. - Ob. cit., 52

A. Carvalho

mo é o litoral, que se tem conservado alheio, quasi por completo, às novas correntes inigratorias, a influencia lusa ainda é a mais importante, tanto nas cidades, como vimos anteriormente, quanto nas casas. Os portugueses copiaram, adaptando-o às circumstancias de ambiente o sistema de construção que conheciam em sua pátria. A casa do proletario de nível de vida mais baixo mostra a influencia indígena predominante. Acha-se mais na dependencia do meio, e emprega, com alguma regularidade, a arquitetura - se se pode empregar tal nome a tão toscas construções - e o material que usavam os antigos donos da terra.

Sujeitas a influências tão diversas, as casas podem variar ao infinito e, mesmo quando se trata de povoamento antigo, estagnado, numa região onde existe bastante uniformidade quanto à origem dos habitantes, à maneira de acomodar-se às condições naturais e ao genero de vida, as casas tomam aspectos bem diversos, conforme o material encontrado mais à mão, pau a pique ou pedra, o grau de civilização do construtor, a função que vai desempenhar na vida deste. Contudo, dentro desta variedade, observam-se alguns pontos comuns entre elas; para problemas idênticos, foram encontradas as mesmas soluções e, pode-se chegar a aproximar os tipos mais característicos, procurando estabelecer o que elas têm de semelhante e o que mais os diferencia.

O litoral, nestes quatro séculos de colonisa-

ção europeia, tem passado por fases de decadência e de florescimento. As habitações rurais, onde se refletem os vestígios dessas várias fases, são bem demonstrativas das transforma - ções que tem sofrido a economia litorânea. Embora hoje os gêneros de vida sejam bastante limitados, pois a vida marítima, ou, antes, a pesca absorve a maior parte das atividades do homem do litoral, nem sempre essa região votou a agricultura ao despreso ou a um papel secundario. Tempos houve em que os canaviais cobriam as encostas e os varzedos, em que se exportava café cultivado no litoral e aguardente distilada em suas numerosas fábricas.

Se se tomar como ponto de partida para o estudo da habitação humana, o material de construção, verifica-se que dois merecem a preferência dos habitantes: a pedra e o pau a pique, este nas suas várias modalidades. Desde que aqui se fixaram, os portugueses empregaram a pedra nas suas casas, conforme atestam os cronistas antigos (87). As primeiras habitações, palhoças que pouco diferiam das dos índios, foram logo substituidas por construções mais sólidas, de pedra (88), encontrada com abundância em toda a região costeira, misturada ou não com a taipa e o pau a pique, cobertas de telhas. Em Santos, já se fala em casa de pedra ao tempo da fundação do núcleo de Bras Cubas, sendo do mesmo material a torre fortificada que protegia a povoação, bem como a casa desta última vila, que, segundo a tradição, serviu de moradia ao primeiro Capitão-Mór de São Vicente. Até meados do século passado ela

(87) Alonso de Santa Cruz - Ysolario
(88) Fot. 42 e 43

ainda existia '87), ameaçada de morte pelo abraço de uma figueira cujas raizes, penetrando nos alicerces, acabaram por derruba-la. Ainda de pedra eram as muralhas construidas por toda a baixada do Cubatão (90) para a acostagem das pequenas embarcações que faziam todo o serviço de transporte até a raiz da serra. Talvez o seu emprego tão frequente e tão difundido seja uma herança dos portugueses, mas talvez tenha havido nele uma influencia mais de caracter geográfico, qual seja a necessidade de isolar o embasamento das casas contra a umidade, nessa região dominada pelo pântano. No solo encharcando, quando não em caracter permanente, ao menos durante a época das chuvas mais fortes, a madeira, mesmo a mais resistente, apodreceria em pouco tempo. Usaram aqui, sob clima tropical, o mesmo processo adotado pelos finlandeses e escandinavos (91), para evitar a deterioração da madeira sob clima frio, mas também úmido, pela pequena evaporação. Casas construidas sobre alicerce de alvenaria, com óleo de baleia usado como cimento, aparecem em todos os pontos da costa brasileira nos quais os portugueses se estabeleceram, em Recife como na Bahia, no Rio de Janeiro como em Florianopolis.

Além da pedra, o material empregado no litoral é a terra, quer na forma de pau a pique, de mistura com galhos finos de árvore ou ripas de taquara, quer isolada, como material único, na taipa de mão ou de pilão, de paredes grossas e maciças, com a qual foram construidas tantas igrejas e

(89) Pinto Jr., Joaquim Antonio - Santos e São Vicente, 15
(90) Braga, Climaco da Silva - Ação possessoria, cartas diversas
(91) Brunhes, J. - ob. citada
Delfontaines, P. - Notas de curso

C. Carvalho

33. Bairro de São Francisco, em São Sebastião. Aldeia linear, meio rural, meio urbana.

34. Casas do bairro com fundos para a praia. Antigo armazem de café outrora cultivado na região. Os muros são de pedra como em geral si

35. Vista de Caraguatatuba cuja praia se afasta, á medida que cresce o pontal.

casas da época colonial. Hoje, donde que as posses permitem, o tijolo substitue esse material pouco duravel, encontrando-se já exemplos de casas reformadas onde aparecem ambas, par a par. A madeira é empregada nos esteios e nos caibros, nas folhas de portas e das janelas, nas soleiras. Hoje seu emprego está mais generalizado - há casas de madeira nas plantações de bananas em alguns pontos isolados, como no Baixo Ribeira e no rio de Una d'Aldeia ou na praia da Juréia. Nas margens do rio de Una e adjacencias, de acôrdo com os dados obtidos durante o Reconhecimento de 1940, que tivemos oportunidade de consultar, existe 50% de casas de madeira. São dados ainda não verificados, mas que, mesmo sujeitos a correção, são ilustrativos. Os lenhadores que cortam madeira no mangue, também constróem seus ranchos provisórios, pouco mais que casas de nômades, com galhos e troncos finos dispostos verticalmente, idênticas a certas casas de caboclos ou de colonos japoneses do norte do Paraná(92). O clima pouco rigoroso no inverno, com temperaturas que não cem abaixo de 5ª não exige abrigo sinão contra a chuva, consistindo em cobertura com folhas de sinza.

Maior variedade apresenta o telhado, tanto na forma, quanto na cobertura. O mais primitivo é o telhado de duas águas, com inclinação ora de 45ª, ora em ângulo mais aberto. Nas casas grandes esparrama-se como se quizessem, de fato, proteger os habitantes; nas casas simples dos pescadores, chegam até altura suficiente para dar passagem, no ca-

(92) Foto 13

so de a porta estar sob a aba do telhado.(93) Em algumas, já se nota maior variedade na forma,com o telhado em vários planos para quebrar a monotonia; às vezes, casas pequenas,têm um acréscimo alí posto ulteriormente, com o telhado em planos diferente, no qual se usa às vezes até de material diverso. Parecem duas casas justapostas, sem comunicação entre si, pois a armação de pau a pique não permite a abertura de uma porta de comunicação entre ambas. Tal multiplicidade de planos ainda mais se acentua nas casas onde aparece uma influencia mais recente, a do japonês, em que na habitação propriamente dita, como nas dependências ligadas a ela, vão se sucedendo os planos, cada vez mais baixos (94). A cobertura de sapé vai cedendo terreno a outras gramíneas, como o capim gordura, recentemente introduzidas com sucesso no litoral; usa-se também a folha de palmeira guariçanga.O sapé é colocado aos feixes, sobre uma armação de galhos amarrados com o proprio sapé (95).Desde que possa,entretanto, o morador procura substituí-lo pela telha, material mais usado nas cidades do que nas casas rurais modestas. Na falta desta, ou não podendo adquirí-la, retira-a de outro prédio abandonado, como há muitos (96),caso muito repetido em Iguape, onde as casas velhas ficam expostas às intemperies para que suas telhas cubram as construções mais recentes. Assim, para aproveitar em novas construções o material usado, tem desaparecido muito documento interessante de épocas anteriores, antes que

(93) Foto 30
(94) Foto 59
(95) Foto 22
(96) Foto 44

36.

Personagens da congada em Vila Bela, vestidos a caráter. Notar a presença dos elementos mais claros.

37.

A torre da Matriz de Iguape, que domina a cidade e os arredores.

Fot. P. Carvalho.

38.

Cena de Congada - o desfile dos membros antes do início da representação.

o S.P.H.A.N. tomasse a iniciativa de protegê-los contra essa economia mal dirigida.

Das casas rurais mais expressivas existentes na orla marítima, podem-se distinguir tres tipos que correspondem a tres gêneros de vida e a tres niveis de vida diversos.

A primeira, é a casa grande dos engenhos antigos, do século XVII e XVIII, de proporções mais modestas do que as de Pernambuco, como menos desenvolvida foi a lavoura de açucar aqui. Esta nunca atingiu o esplendor dos canaviais do Nordeste, devido a não poder vencer a concorrência de outros produtores. Tambem a casa grande paulista, pelo menos a do litoral, não apresenta os tres elementos caratorísticos, indispensaveis na propriedade açucareira nordestina, a saber: a casa grande, a capela e o engenho de açucar, tão bem estudados por Gilberto Freyre(97). No litoral,as poucas casas conservadas até hoje não têm a mesma uniformidade nem a mesma semelhança entre si. São casarões simples, levantados sôbre pedras que sobem, algumas vezes, até tres metros acima do solo, com paredes largas de taipa ou pau a pique, apoiadas ainda em pilares de pedra. Ao norte, é frequente a escada de pedra, arrimada à sólidas paredes(98), que conduz ao alpendre frontal à casa, comprido e estreito no Engenho d'Agua, na Ilha de são Sebastião, de dimensões menores no engenho hoje pertencente ao Dr. Hipolito do Rêgo, em São Sebastião. Para o sul,ela desaparece.

Aqui, como em toda a região onde ela se encon-

(97) Freyre, Gilberto - O nordeste
(98) Foto 44 e 56

39.

Capela levantada pelos pescadores.

(Enseada de Bertioga).

40.

A Matriz de Formosa

41.

A Matriz de Iguape, onde está a imagem do Senhor Bom Jesus.

Foto P. Carvalho.

tra facilmente à superficie do solo, a pedra é empregada com largueza, na propria construção, nas capelas em grandes lages, no pateo fronteiro, bem como ainda nas outras dependências, nos aquedutos, nos pilares das casas de café e de farinha, nos muros.

Um traço original, em relação aos engenhos do Nordeste, consiste na distribuição das dependências do engenho. Em Pernambuco, as construções destinadas ao fabrico do açucar acham-se isoladas da casa grande, ao lado da qual, e ligada a ela, levanta-se a capela. O andar terreo é ocupado pela escravatura, os cômodos do primeiro andar, o andar nobre, pelo proprietario, o senhor de engenho, com a familia, agregados e hóspedes. Tal sistema é encontrado tambem nos solares do açucar de Campos (Airizes), remanescentes de uma época igualmente brilhante, e de idêntica organização social e econômica. Nos engenhos do litoral paulista, entretanto, é a industria do açucar que se processa sob o mesmo telhado da moradia, em São Sebastião(99), excedendo, no andar terreo, a área da habitação, no andar superior (Engenho d'Agua). Ao nível do chão encontram-se ainda os depositos de lenha, que dão à casa uma semelhança ao "mas" da região mediterrânea (100). A capela, quando existe, ora é colocada no interior da casa, se tem pequenas dimensões, ora merece um edifício próprio. Em Piracuba, acha-se próxima ao rio, ligada à casa da farinha e do aguardente, enquanto a casa grande, sobre cujos fundamentos se levanta a

(99) Fig. 52 e foto.
(100) Farrain - La Méditerranée, 154

42.
Contraste entre o velho muro colonial e a nova arquitetura posterior a construção do porto de São Sebastião.

43.
Detalhe da parede colonial de Santos.

44.
Casa em ruinas. Simbolo de decadencia de uma região outrora prospera.

(I. de São Sebastião).

atual casa, está isolada, um pouco adiante. Pelo que resta de sua torre, a parede que ainda conserva o sino(101),pode-se avaliar a importância do engenho e o espírito religioso de seu dono, o Capitão-Mór Julião de Moura Negrão, fundador de Vila Bela da Princeza. Nesses engenhos, a senzala alinha-se ao lado da casa, para onde abrem-se as portas da fieira de quartos.

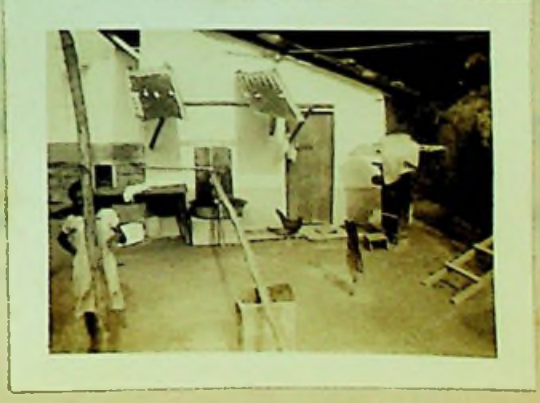
Relativamente bem conservado, o Engenho d'Agua (102)permite recompor em parte, o que foi a vida numa grande propriedade dessa região nos dois últimos séculos. Ergue-se numa pequena planície ao sul de Formosa, de onde domina o canal de São Sebastião. No primeiro andar, salas amplas,cujas janelas dão para o terraço;sala de jantar e cozinha também espaçosas, como eram as de todas as casas rurais no tempo em que nelas se movimentavam várias escravas, mais os crioulinhos;alcovas numerosas e pequenas. No andar terreo, à esquerda, o engenho com a casa de purgar o açucar. Em inteligente e maliciosa disposição, um óculo na parede da sala que confina com ela, permitia ao senhor, colocado em plano superior, observar o trabalho dos escravos, sem ser pressentido por eles. Dispõe do de pouco espaço pois o terreno é acidentado logo atrás da casa, no galpão que se inicia junto ao corpo da casa, a roda d'água, alta, movida à agua, que despenca do morro vizinho;ao lado dela,a moenda. Em seguida, já morro acima, os quatro pilares de pedra da antiga casa do café, cujos pilões também um

(101) Fot. 57
(102) Fot. 48

45. Casa de praiano feita em duas etapas, usando material diferente e telhado em dois planos. À frente, o varal para a rede.

46. Detalhes de casas de pescadores na Ilha de São Sebastião. A bica de taquara, o varal de peixes, e, em todas, a bananeira branca, companheira inseparável das casas de pescadores.

47. A influência das lanchas de pesca nas casas dos praianos. A parede do corpo principal é, em parte, de pedra.



vam a água para produção de força; do lado oposto, uma peque na fábrica onde se teciam os panos de algodão para a roupa dos negros. A produção de açucar constituia a principal fon te de recursos da fasenda, como se verifica pelo inventário do seu proprietário, em 1791 (103). Nesse ano a produção foi a seguinte:

753 arrobas de açucar branco
1/2 de açucar mascavo
4 pipas de aguardente
4 pipas de mel

que valiam, ao todo, 1:374$000, quasi tanto quanto engenho, avaliado então, com todos os seus pertences, em 2:000$000, mon tando à quarta parte dos bens do inventário. O engenho pro gredia, segundo se depreende das compras seguidas de escra vos, de joias e talheres. Entretanto, o fato de figurarem em inventário as compras de tais objetos, revela que eles de viam ser bastante raros nessa época. A vida nos casarões do litoral, montados com moveis sólidos, feitos na região ou de importação europeia, decorria sem o fausto existente nos en genhos das outras regiões açucareiras. Comparados com os ca lares esparramados e luxuosos da planície de Campos, (104) eles se assemelham na sua simplicidade e modéstia de dimensões. São residências de homens que, em luta constante com o meio, pro curando um equilíbrio econômico que nunca foi alcançado, não chegaram a reunir cabedais suficientes para uma vida mais lar

(103) Inventario de José da Silva Veiga existente no Cartorio de São Sebastião.
(104) Lamego, A.R. - O homem e o brejo, An. II Congr. Bras. Geogr., T. III, 355.

H. Carvalho

48.
O Engenho D'Água, na ilha de São Sebastião, ainda bem conservado, mostrando os vestígios da época de prosperidade do açucar.

49.
Engenho em São Sebastião. Um aqueduto de pedra forneceia a água para o engenho, que se vê à esquerda da casa. Ifronte o pátio de pedras.

50.
Vista do terreço do engenho d'Água para a antiga senzala cujas ruínas ai aparecem.

51.
Engenho de arroz do baixo Ribeira.

Foto H. Carvalho.

M Carvalho

ca.

Através dos inventários e testamentos mais importantes, percebe-se no correr do século XIX, essa instabilidade econômica. Como nos primeiros tempos da colonização do planalto, vê-se um pouco de tudo: a pesca, o algodão, algum gado para consumo interno, mas também a cana e o café para exportarem para o Rio de Janeiro. No inventário acima citado, fala-se já como coisa do passado no "sitio onde existia a armação de baleia".

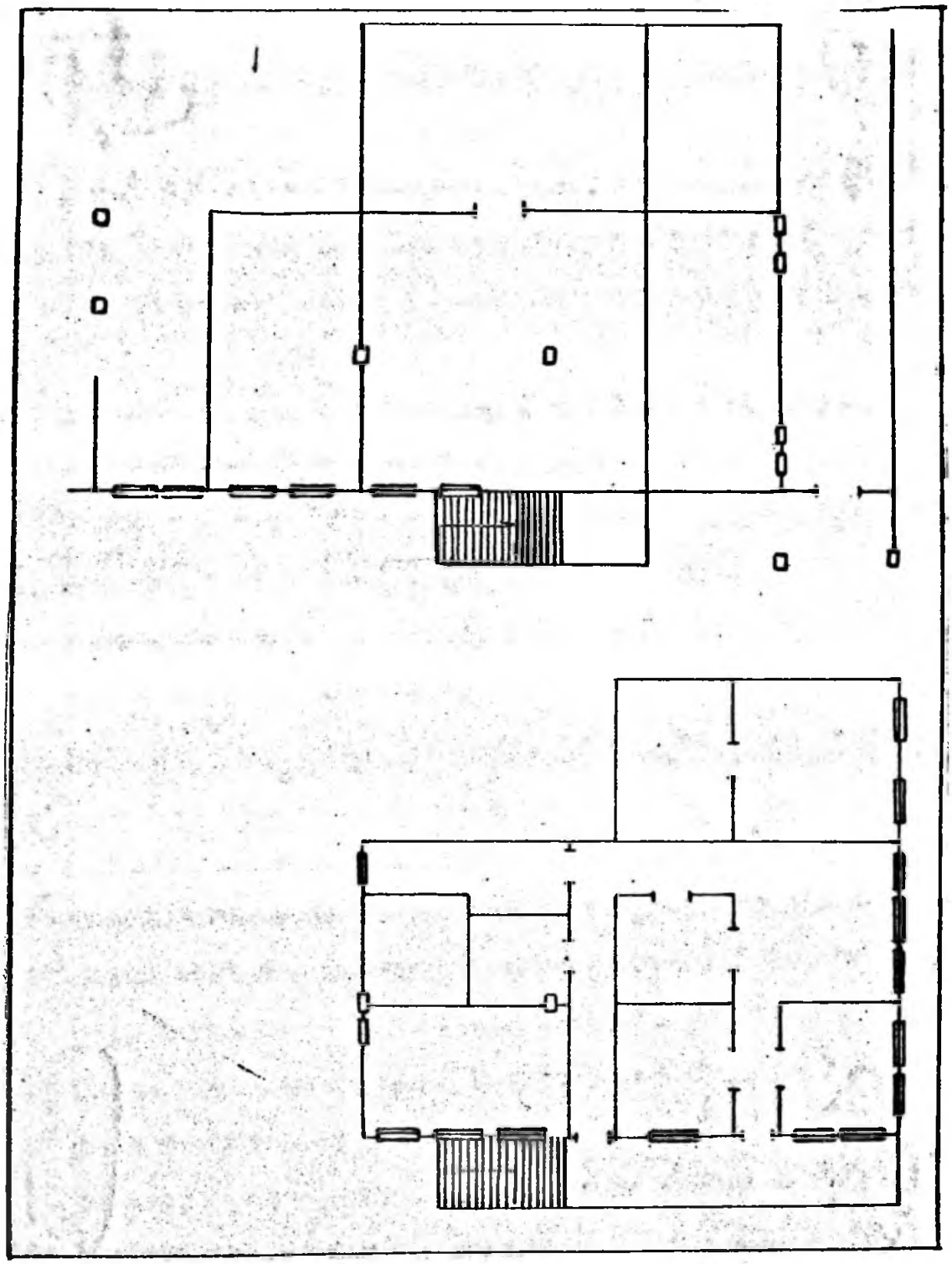
O engenho não corresponde, pois a uma propriedade que explora uma cultura única, a cana, que exclue qualquer outra atividade. Aqui, ao contrário, ela foi obrigada a coexistir com outras culturas. As condições mais favoraveis da ilha em relação ao continente, com maior facilidade de comunicações, pois quasi todas as propriedades se acham à beira d'água ou a pequena distancia dela, o que suprimia a questão do transporte até o porto, com fartura de força motriz para mover as rodas dos engenhos, oriundas das inúmeras quedas, que terminaram o aproveitamento de toda a faixa costeira visinha do mar, no interior do canal e nos pontos onde os recortes da ilha permitiam a existencia de plantações e moradias. Entretanto, nessas terras de decomposição dos granitos e gnaisses, em cujo declive forte as enxurradas encontravam campo livre, a cana não dava rendimento que pudesse compensar a distância em que as lavouras paulistas se achavam dos grandes centros de

consumo. A eles podia chegar, livre de concorrência, a produção dos massapés do Norte. Não tendo as mesmas possibilidades de lucro, o paulista foi forçado a recorrer, ao mesmo tempo ou em fases sucessivas, a várias atividades. Passa da cana para o café, como já se dedicara anteriormente à produção de óleo de baleia. Todos os recursos tentados, fracassam no fim de algum tempo. Se, por um lado, tudo isso demonstra um certo espírito de iniciativa, de persistência e combatividade por parte de quem não se deixa abater pela adversidade, por outro lado é uma demonstração dos obstáculos contra os quais o homem teve de lutar mesmo nessa região privilegiada dentro do litoral paulista.

O engenho, sofrendo as consequências do cansaço das terras, não pode emparelhar com os do planalto. A construção dos meios de transporte por terra, a concentração da navegação marítima em Santos deixam-no à margem. Se sofre algum incidente nessa vida tão atribulada, como uma epidemia na redondeza, ou uma crise decorrente de alguma praga na lavoura, a decadência se acentua, o engenho é abandonado pelos donos, que vão, em geral, residir em alguma das cidades litorâneas, de preferência em Santos.

Sirigy, em completa decadência, mantém uma fábrica de aguardente, onde trabalham apenas os dois proprietários. O Engenho d'Água, depois de abandonado em princípios do século, foi, há poucos anos, cedido para moradia de uma

C Carvalho



52 Planta do Engenho d'Agua
em baixo, a moradia

C. M. Carvalho

familia japonesa que nas suas terras cultivava hortaliças,en quanto a casa saía aos pedaços,desfazendo-se em ruinas, como os outros. Em Ubatuba,o mato encobre as grandes lages dos terreiros das antigas fasendas de café. Hoje, com o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pode-se ter esperança de que se conservem alguns desses remanescentes de outra época, que revelam na paisagem do litoral a antiguidade de seu povoamento e a evolução pela qual ele tem passado.

O segundo tipo de habitação no litoral, mais espalhado do que a anterior, é a casa do sitiante, que dispõe de algum cabedal e explora a sua pequena propriedade, geralmente com o auxílio da própria familia, em alguns casos com camaradas de fora. É a casa acachapada, espalhada por toda a parte, de um andar único, coberta de telhas, cujos beirais altos a protegem contra os raios intensos do sol e as fortes pancadas de chuva. Repousa, como a casa do engenho, sobre alicerces de pedra, que às vezes é tambem empregada na parte inferior da parede(105); duas ou tres pedras lisas formam o degrau diante da soleira da porta,esta um largo tronco de madeira cortado em esquadria. As paredes internas e externas alvas,as ultimas com uma barra escura rente ao chão(106);as janelas pintadas de azul forte,dispostas simetricamente de um lado e de outro da porta,todas com uma folha só.Abrem-se para o terreiro limpo,onde as arvores de frutas e as plantas de flores completam a impressão de calma e tranquilidade. Atrás, a ca-

(105) - Fot. 54
(106) - Fot. 56

C.V. Carvalho

sa da farinha, com seu torrador ao canto, o forno de barro e o tacho de cobre, o tipití para moer a farinha, um cercado de tambú para as galinhas ou outra criação(107). Em Itanhaém,conforme observou C.B.Schmidt(108) as dependências ocupam um corpo isolado, das mesmas dimensões da moradia. Sendo pequeno o produto da colheita, pequeno é também o espaço reservado a ela, depositada muitas vezes no interior da casa, a um canto. Se a casa se ergue à beira do rio ou num canal, uma ponte de madeira leva ao local de embarque, ao lado do qual está o rancho das canoas, um telhado de telhas apoiado sobre grossos suportes de madeira para guardar as embarcações e os engenhos de pesca. No caso de se empregarem camaradas, eles se espalham pelo sítio como nas plantações de banana, em casinholas de pau a pique ou em pequenos ranchos.

O interior é montado com simplicidade. Poucos moveis, uma rêde na sala de jantar, para o descanso diurno ou a conversa, pois é aí o centro da vida de familia, ficando a sala reservada para as visitas, se o dono é negociante, para o negocio. Então as janelas se abrem em portas, com a mesma disposição interna.

Além dessas duas, existe a casa do pescador,que corresponde a um gênero de vida diferente dos anteriores. Como já dissemos, escolhe o local, ao abrigo do vento, em terras suas ou alheias, cercando a casa de vegetação, que a esconde à vista,a não ser de curta distância(109).Na falta de um

(107) Fot 90 e
(108) Schmidt, C.B.
(109) Fot. 31

53. Casa do pequeno proprietário.

54. O povoamento de Vila Bela, atual Formosa, somente uma nesga de terreno é ocupada pelo homem. A exploração das matas para a indústria de canoas trouxe o desaparecimento das matas na região habitada.

55. Sítio á beira do caminho no bairro do Pereque.

C. L. Cavalcanti

teparo vegetal, não abre janelas para o lado do vento predominante (110). Alé levanta ele o sem teto, quatro paredes de pau a pique que se erguem ao redor do chão cuidadosamente batido, sôbre fortes troncos de mhacatirão, urucurana ou qualquer outra madeira resistente, que as isolam do solo úmido. Apoiam-se as paredes em fortes estoios, da mesma madeira, o mais alto ao centro para sustentar o telhado, os laterais mais curtos. As ripas de taquara, que constituem a estrutura das paredes, cruzam-se em ângulos retos até a altura da aba do telhado; dai por diante, formam um ângulo, cada vez mais fechado até a cumieira. Uma porta à frente, outra ao fundo, as janelas poucas e pequenas, todas de uma folha só, enquadradas de madeira mais forte. As paredes barreadas, com maior ou menos cuidado, raramente são caiadas, sómente quando as posses o permitem. O telhado tem a mesma armação, ripas de taquara, às quais se amarram os feixes de sapé; junto à cumieira, um bambú mais grosso protege o sapé contra os arrepios provocados pelo vento.

Para construi-la, o futuro morador trabalha só, algumas vezes recorre ao mutirão, completando-a no fim de poucos dias.

No interior, a divisão é quasi uniforme: uma parede central separando de um lado a sala, de outro, um ou dois quartos. Ao fundo, uma divisão a que se pode dificilmente dar o nome de cosinha, de tão exiguas dimensões (2 a 4m2).

(110) Em Castelhanos, e no Benete, na ilha de São Sebastião.

C.V. Carvalho 86

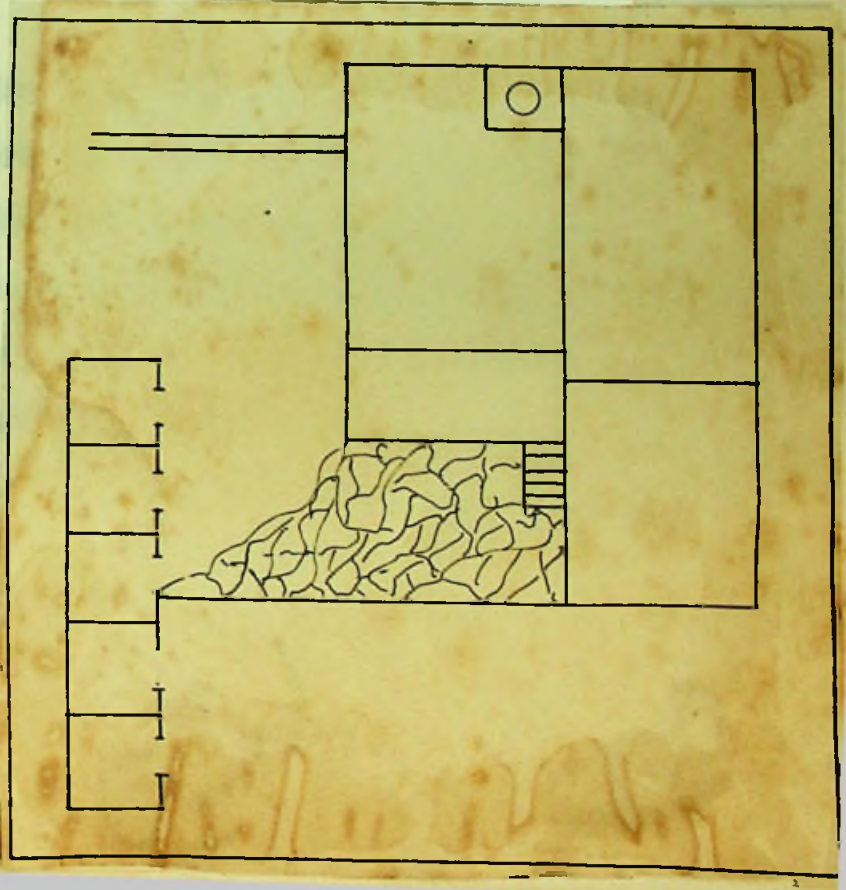
• uma coberta na qual se prepara o peixe em gamelas de madeira".(111) O mobiliário reduz-se ao mínimo - um banco e uma mesa, lustrosos pelo uso, um tamborete com o pote de barro e a respectiva cuia para retirar a água, prateleiras suspensas à parede para guardar pratos e as canecas de folhas. Nos quartos, uma esteira posta sobre uma tábua, suspensa a dois suportes, que podem ser apenas dois caixões, basta para o asno.Tal parcimônia de conforto só pode ser superada na casa do sertanejo nordestino, à qual até os poucos moveis faltam, ou nas dos serra-acima que emigram para o litoral, e, se não encontram trabalho, vivem miseravelmente, em piores condições do que o praiano, porque, além da miséria, vivem na imundície, quando um dos traços caracteristicos das casas de praia é a sua limpeza.

O turismo que se intensifica, penetrando em praias cada vez mais afastadas, põe em contato o pescador com outras culturas, alarga-lhe o horizonte, modifica-lhe os habitos e costumes. Nos pontos mais freqüentados, o praiano vai adotando, na medida que o permitem suas posses tão limitadas, o uso de artigos adquiridos fora,com os quais recentemente tive vou conhecimento. Em Ubatuba é a cana patente, na Praia Grande, perdem o medo ao vento, e constroem suas casas à frente do jundú, na Enseada usam talheres e pratos de louça. Na cozinha, a mesa alta e a bacia de latão substituem a gamela de madeira, posta no chão, para o preparo do peixe.

(111) Carvalho, E. C. V. - O pescador no litoral do Estado de São Paulo, Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, 651.

56. Sobrado de engenho na ilha de São Sebastião

57. Ruinas das capelas do engenho Siriuba.



58. Planta de Engenho. O andar terreo, com a senzala ao lado, e o aqueduto.

A. Carvalho

Não menos importante é o papel civilisador das lanchas de pesca, sensível sobretudo na ilha de São Sebastião, e em particular no Sombrio, que, de um pequeno núcleo de pequenos sitiantes quasi, completamente isolado, passou a ser o local preferido pelas lanchas que demandam as águas piscosas ao redor da ilha. Indo para lá vazias, transportam gratuitamente as mercadorias encomendadas a Santos, desde latas de conservas e garrafas de bebidas para o armazem, até mobilias inteiras fabricadas em São Paulo, e máquinas de costura(112). Às vezes, a adaptação não é perfeita, e vêm-se usos curiosos, como o da introdução de um eixo de madeira no quijo parmezão, por ter sido confundido com uma roda.

Sem embargo do progresso trasido pelas lanchas de pesca e pelos turistas, depois da construção das estradas de rodagem para o litoral, na maior parte das praias ainda impera o isolamento, e com ele a permanencia dos costumes tradicionais, e a vida primitiva caracteristica dessas populações quasi miseraveis.

Ao redor da casa, extende-se o chão varrido, sobreado por plantas frutíferas - bananeiras, araçás, bacoparís, pitangueiras, plantas com flores de cor viva, e algumas plantas medicinais, para os chás caseiros. À frente, um banco e os varais para secar o peixe, a cerca de um métro e meio do chão; à entrada do "porto" a canoa; se mora no interior, à beira do caminho, um telhado lateral serve de abrigo a esta. Se é

(112) Fot. 47

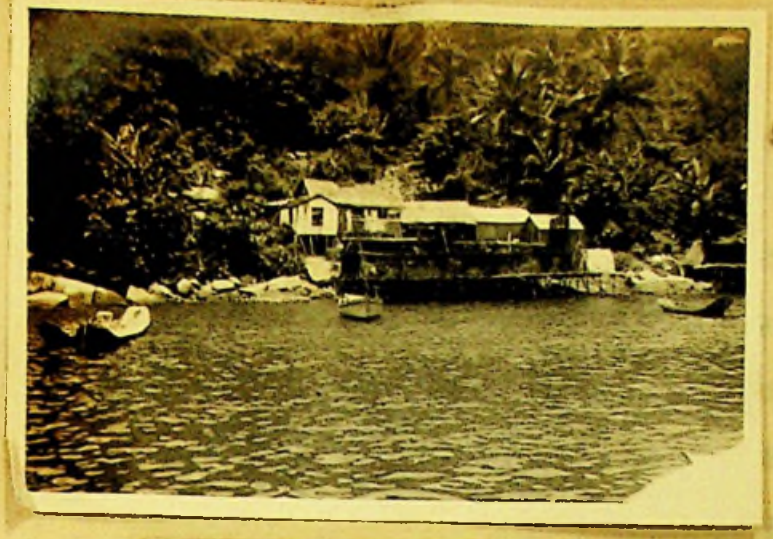
mais abonado, à frente do porto levanta-se o rancho, e no caso de possuir também a rôda, pode ter, ao fundo, um cômodo fechado, para guardá-la.

Galinhas ciscando à volta, um cachorro magro, de quando em quando um bacorinho, completam a moradia do pescador.

Levantada sobre frageis alicerces, desprovida de pintura protetora para o barro, contra a diluição sob a ação impiedosa das chuvas, a casa do praiano carece de durabilidade. No fim da primeira estação chuvosa, começam a aparecer os desgastes na parede; mais um pouco de tempo, a camada de barro se transforma em torrões, (113) por entre os quais o vento assobia à vontade enquanto a chuva cõa pelo telhado mal conservado. Por fim, escora-se a casa de um lado e de outro, mas, depois de alguns anos, em geral uns dez anos, num arranco final, um temporal mais forte acaba por derrubá-la. Contanto terreno livre diante de si, o praiano põe mãos à obra e começa a construção de uma nova casa um pouco além ou vai tentar a vida noutra praia mais afastada.

Recentemente, com a entrada do imigrante japonês no litoral, estão surgindo outros tipos de casa, que se diferenciam facilmente das já existentes. Pelo aspecto exterior, pela distribuição dos cômodos, pelo acabamento interno, a casa do japonês é, como ele, exótica no ambiente. Quando não habita uma casa antiga, e nesse caso, arrendando-a, não a modifica, ele constrõe sua casa em lugar favoravel, de acôrdo com o seu gênero de vida - à beira d'água, o pescador, em

(113) Fot. 90 e 13.



59. O japonês no litoral. Casa de pescador no Sombrio, localizada à beira dagua, com as dependências do peixe ligadas a residencias.
A rede séca ao sol.

60. Casa de horticultor japonês, no Morro.

61. A industria da salga do peixe nos arredores de S Vicente. Os tabuleiros

62. Outro aspecto.

O. Carvalho

lugar alto, enxuto, o que se dedica à cultura de hortaliças, geralmente nos primeiros metros acima da planície (114). A casa é de pau a pique, como a do caboclo, mas obedece a técnica diferente a sua execução, as colunas grossas sustentando as paredes, o traçado mais cerrado de taquara. O telhado é coberto de telhas, as portas e janelas de folhas de madeira. O interior, entretanto, difere totalmente, com poucos moveis, o soalho de madeira, até encerado, onde entra sem sapatos, à moda do seu país. A horta ocupa os terrenos altos, ainda não muito ingremes. Se pecas, o rancho das canoas, o deposito do material empregado na pesca acham-se ligados à casa, sem solução de continuidade, no que tambem se diferencia da casa do praiano, onde tais dependências se acham dissociadas da casa de moradia. Sòmente a salga do peixe é feita em uma construção à parte.

Tais casas demonstram, nitidamente, a intromissão de uma cultura diferente da do indio e do português. Introduzindo um gênero de vida diferente, o do hortelão, desenvolvido na costa, fora da região santista, empregando processos novos na pesca, o japonês contribue ainda com suas habitações para modificar a paisagem dessa região, que se mantove estabilizada durante tres séculos.

(114) Fig. 59 e 60

A. Carvalho

Tão expressiva é a casa do homem do campo na paisagem rural, quanto a habitação urbana na paisagem das cidades. Uma representa papel mais ativo no gênero de vida, pois pode participar de seus trabalhos, como depósito dos u tensílios ou dos produtos da colheita, a outra, que nas cidades pequenas, ainda é o cenário das atividades do seu morador, com o desenvolvimento das cidades se divide, passando cada elemento a ter sua função própria, que repercute na estrutura e na forma das casas.

Num país como o nosso, onde ainda se caldeiam influências culturais diversas, trazidas pelos vários contingentes imigratórios entrados nêstes quatro séculos, as manifestações da cultura material apresentam uma variedade de tipos às vezes desconcertante. A casa urbana reflete menos a influência do meio do que a das culturas, mas, sente-se, mesmo nela, uma tendência a ajustar-se ao meio, já alcançado em regiões de velha civilisação. Nas nossas cidades modernas vêm-se cópias, mais ou menos fiéis, de vários tipos de arquitetura européia, ao lado de exemplares que, rompendo com qualquer tradição, adotam os últimos modelos ar-

quitetônicos. (115)

Nas cidades do litoral, estabelecidas durante três séculos, a casa tem conservado em geral o padrão primitivo, introduzido pelo português. São encontradas em todas as cidades velhas as casas baixas, quasi ao rês do chão, uma porta ao centro, com janelas abertas para a rua, devassadas pelos passantes; o corredor que vai dêsde a porta da rua até a sala de jantar ao fundo, com salas e quartos de lado a lado. Os beirais largos, janelas de guilhotina; às vezes, nas mais ricas, uma fachada de azulejos. Acima dela levantam-se os sobrados, dos tempos agricultores ricos, e negociantes de cabedal, que recolhiam no andar térreo o produto de suas lavouras e as mercadorias a serem vendidas, habitando a família o andar superior. À cada janela no andar superior, corresponde uma porta ao rês do chão. (116 Salas amplas, com janelas, de fechadas lisas, nas quais as sacadas de ferro quebram a monotonia, com seus lampeões de vidro, suspensos nas arandelas, ou seus abacaxis de louça. Uma escada larga, de degraus altos e estreitos liga os dois andares. É a habitação dos homens de recursos, mas que têm a sua vida na propriedade rural, à frente das lavouras, visitando a cidade por ocasião de festas, sobretudo festas religiosas, que são as únicas, geralmente. É um ponto para vender suas mercadorias, ou para a atividade social.

(115) - Foto 42 a 64
(116) - Foto 63 e 64

63. O sobrado das cidades coloniais do litoral paulista, com ornamento no andar terreo, a moradia no primeiro andar. A antiga sacada de madeira foi substituida pela de ferro.

São Sebastião.

64. Ruas de Iguape com casas coloniais e revestidas de azulejos, e os sobrados dos tempos da opulencia.

Foto. Paiva Carvalho

65. Vista de Iguape, tirada da torre da Matriz, no Primeiro plano um sobrado, ao lado casa terrea, ambas coloniais. No fundo, a Fábrica de Manjuba.

Foto. P. Carvalho.

Em Santos, outrora vila, vivendo sobretudo do comércio marítimo, centro de importação de artigos manufaturados e do sal do Reino, exportando os produtos da agricultura local, era um centro comercial, por excelência, onde as classes predominantes eram as da burguesia, funcionários, comerciantes e agricultores, sem o predomínio relevante de uma aristocracia rural, como nas outras cidades da colônia.

Os habitantes de recursos habitavam os sobrados, que davam diretamente na rua, conforme a influência portuguêsa. No andar térreo instalava-se o escritório ou o negócio do chefe da família; no andar superior, a família com escravos e agregados, que podiam chegar a quasi uma centena (117). Chegava-se a êsse andar por comprida escada de madeira, como ainda se vêm nos sobrados do centro da cidade, no alto da qual se abria um corredor, iluminado por uma claraboia no alto. À frente abria-se a sala de visitas, com sacadas para a rua, gradis de madeira, o chão coberto de tapete, a mobília estofada, com um espelho na parede, acima do sofá. Ao centro, sôbre a mêsa, o candelabro de prata. A facilidade de receber artigos do reino permitia um certo conforto nas moradias daqueles que dispunham de recursos (118). Com portas para a sala, uma ou duas alcovas. Na principal, a cama de dossel, com a sua escadinha, coberta com uma colcha de seda da Índia, terminando em franjas. A seguir, a alcova

(117) Recenseamento
(118) Sousa, A. - Os Andradas, T.I,

das crianças ou das moças, depois os quartos cujo número variava de acôrdo com as posses e a família do seu proprietário. Ao fundo do corredor infindavel, a cozinha, e a sala de jantar, com janelas rasgadas para o quintal. Era o cômodo mais importante da casa, centro da vida da família. Nela se faziam as refeições, nela a dona da casa, cercada das filhas e das escravas dedicava-se ás prendas domésticas, nela ainda se fazia a conversa, hábito conservado por algumas famílias mais tradicionalistas. Pelos armários, muita louça da India, de que tantos exemplares nos sobraram, que os bargantins trouxeram, fruteiras de cristal, alguma prata. Na cozinha, os tachos de cobre para a goiabada e a bananada, as panelas de barro de São Sebastião ou de Itanhaém.

A dieta variava pouco. Comia-se muito peixe sêco, da terra, ou o bacalhau vindo do Reino; arroz, farinha de mandioca, cará, aipim, cultivados nos arredores da vila. Pouco feijão, vindo de serra-acima, assim como, pelo mesmo motivo, a galinha era preto de luxo, custando, em 1832, 12$000 cada(119). Como sobremesa, as frutas locais: banana, mamão, goiaba, jambo. Ao café bolinhos de milho e o cuscús torrado de arrôz, hoje desaparecido da cozinha santista. Ao lado dêsse sobrado solarengo, quasi desaparecido com a expansão do movimento portuario, atingindo as

(119) Souza, A. -Op. cit.

SBD/FFLCH/USP

ruas nas quais eles se levantavam, aparece o tipo mais moderno do sobrado do café.

Convergindo para Santos a produção das novas lavouras de café que se iam abrindo nos vales do Tietê e do Mogi-Guaçú, a cidade ia tomando um aspecto diferente, que acaba por manifestar-se nas casas. A vontade de aproximar-se da estação da estrada de ferro e do centro dos negócios de café levou os negociantes mais fortes e os homens de posses a transferirem suas residências para essa zona. Aparecem então sobrados que copiavam a planta dos sobrados coloniais, mas as fachadas perdiam a simplicidade da época anterior, revestindo-se de azulejos portugueses. Abriam-se aí largas portadas de esmeria dos armazens de café (120). Vão desaparecendo os beirais salientes, substituidos por frontispícios triangulares. Alguns dos sobrados têm grandes dimensões, como o que se acha fronteiro á estação da estrada de ferro, que ocupa toda uma quadra (121). Foi construido por um negociante português, ao ouvir correr a noticia de que, com a estrada de ferro, seria transferida para Santos a capital da província. Preparou-o ele, assim, para alojar nele o governo provincial. Com seus dois corpos laterais, separados por uma parte central mais baixa, com seus três andares de altura, o sobrado do "Kete", a mostra bem o entusiasmo reinante em Santos com a construção da estrada e o início do reino do café, que iria fazer a fortuna de Santos. No andar térreo

(120). fot. 106
(121). Fot. 106.

dos sobrados de pé direito alto, se empilhavam as sacas de café. No andar superior, habitava a família do dono da casa, ou a do gerente da firma comissária a quem pertencia a casa, ampla para abrigar a família, com os escravos, e também para hospedar, quando de visita, o comissário ou sua família, pois Santos não possuia hotel. Bem longe se estava do grande centro de turismo que é Santos, hoje! A êsse tempo já se podia comprar água aos vendedores ambulantes, ou mandar buscá-la nos chafarizes, pelos escravos.

Contudo, o calor sufocante na cidade durante as horas de trabalho, fez com que alguns moradores procurassem os bairros da praia para residir. Contemporâneas, pois, dos sobrados do café é a chácara da praia, ligada ao centro por uma linha de bondes. Baixas e acolhedoras, as casas têm todas o seu terraço voltado para o mar, cercadas de árvores remalhudas, para aumentar a frescura - abricoseiros, goiabeiras, com o chão varrido e limpo, como o dos sítios praianos. Conserva-se ainda uma, do tipo mais comum, na Ponta da Praia, e também a de mais luxo, verdadeira casa solarenga, no fim da Avenida Conselheiro Nébias, a do Parque Indígena; antiga residência do negociante Azurem Costa, em cujos terrenos seguiam-se mais três casas pertencentes aos filhos do mesmo proprietário, todas bem conservadas. Ao fundo da chácara, passava a rua, por onde se fazia o tráfego.

A construção do cais trouxe a debandada

dos arredores dos sobrados da cidade, invadidos pelas firmas comissárias, transformadas hoje em escritórios comerciais. Dá-se então o divórcio entre a casa de moradia, propriamente dita, e o escritório comercial, casa de trabalho, situada no centro. Simplifica-se a função da casa à medida que a cidade cresce.

A casa que surge agora é completamente revolucionária em relação ás anteriores. É construida em série, com um andar único, o rês do chão reduzido agora a mero porão (122) todo aberto em arcos para facilitar a circulação do ar. Al alto das paredes interiores, uma fresta junto ao teto tem o mesmo fim. Desaparecem as alcovas, todos os cômodos são providos de janelas. A sala de jantar se aproxima da de visitas, seguindo-se depois a fileira de quartos, ao longo do corredor. Algumas, têm um pequeno jardim, outras rentes á rua, mantêm a pedra na parte inferior da parede, mas o tijolo é o material mais empregado. Em todas, agora, a grande novidade é o terraço á frente, que Debret (123) tão bem desenhou e descreveu, como sendo obrigatório nas casas cariocas, mas que em Santos, fora de casa da praia, considerada um pouco como casa de campo, só aparece a partir de então. É uma segunda sala, onde se faz a conversa á noite depois do jantar, para fugir ao ambiente abafado do interior. Em muitas em quasi todas, vêm-se, na parte exterior pinturas a óleo de mau gosto, representando uma paisagem européia, com coresberrantes.

(122) Foto
(123) - Debret, J.B.-

Daí por diante, as casas vão perdendo terreno, comprimindo-se pela falta de espaço pois os terrenos vizinhos da praia e das avenidas principais passam a ser muito procurados. As casas perdem a originalidade, aparecendo os estilos variados, conservando, contudo nas avenidas, por imposição de lei, o jardim à frente, e, por hábito adquirido, o terraço fronteiro indispensável.

Ainda em consequência da construção do porto, aparece outra casa santista, esta mais típica, talvez, do que as anteriores. É o chalé de madeira, usado pelas classes mais modestas, que pode ser rústico, com a madeira quasi ao natural, até o chalé de tábuas lisas, bem pintados, montados com certo conforto. (124) A princípio foi a habitação dos morros, quando os trabalhadores foram expulsos dos porões e dos casebres para a construção do cais. Cobriram-se os morros dessas construções de cores vivas, na qual predomina o azulão português, com tábuas horizontais, os cômodos sucedendo-se uns atrás dos outros, ligados por um estreito terraço externo. São montados sobre pilares de alvenaria, por imposição de lei, como de tijolos têm de ser as cosinhas. Sua construção é rápida e barata, daí a preferência que merecem, sendo ademais leves, não exigindo porisso alicerces sólidos, muito dispendiosos num solo enxarcado como o de Santos. Do morro espalhou-se pela planície, cobrindo grandes extensões do lado do Macuco e do Campo Grande. É a habitação típica do operário, geralmente o português e o espanhol, do empregado das grandes companhias, enquanto o

(124) Fot. 110 a 114

C. Cavalheiro

estivador, o trabalhador do porto, e os negros ocupam as antigas casas de famílias, transformadas agora em cortiços, nos quais mora uma família em cada cômodo. A

A cada época, pois corresponde um tipo de casa, a cada função surgem adaptações. Através das casas das cidade de Santos pode-se perceber toda a sua evolução econômica.

As cidades do litoral criadas pelo imperativo econômico do comércio português, tiveram atividade curta. Durante muito tempo não passaram de pequenos burgos, como ainda são hoje algumas. Enquanto o povoamento se limitava ao longo da costa, medravam elas nos pontos mais favoráveis, cercando-se de uma agricultura de subsistência, instavel se se destinava à exportação.

Galgada a serra pela onda povoadora, ficaram para trás êsses núcleos, agora dependentes das vias de comunicação terrestre, através de uma muralha a prumo, de oitocentos metros. À proporção que ela avançava em direção à bacia do Paraná, mais decaiam os povoados da marinha, vegetando no seu insulamento. Não dispondo de hinterland para abastecerlhe o comércio, com as terras exgotadas depois de alguns anos de cultivo, com um clima depauperante e moléstias para afugentar a imigração, o litoral decaiu, as cidades estagnaram-se, reduzidas às suas próprias forças. Em contraste com o planalto, onde em pouco mais de uma dezena de anos se forma um grande centro, como Marília, (125) de grande atividade,

(125) Monbeig, P. - Ensaios de Geografia Humana Brasileira, II, 46.

C. Carvalho

elas são hoje o que foram há cem ou duzentos anos, retratos vivos de uma época passada.

Uma apenas, Santos escapou à sorte comum, depois de acompanha-las durante muito tempo. Circunstâncias especiais, interferência humana, colocaram-na num lugar saliente, no conjunto das cidades paulistas e no conjunto dos portos brasileiros.

A Carvalho

A PESCA

Dos gêneros de vida do litoral, o que primeiro vai ser estudado é o do pescador, tanto porque é o mais ligado ao meio local, como por melhor caracterizar-se, livre como ainda se acha de quase toda influência recente da civilização.

De modo geral, pode-se dizer que a pesca é uma das formas de economia mais primitivas empregadas pelo homem (126), na qual ele pouco progrediu através dos tempos, limitando-se a retirar das águas os animais que estão ao seu alcance, ainda em plena fase depredatória. Entre nós, entretanto, ela ainda se encontra em fase mais atrasada, quase como a que praticavam os índios, nossos avós.

Pouco se conhece do mar como ambiente natural, e que, sob o ponto de vista da exploração econômica, pode trazer consequências sérias para a população que dele vive. Assim, tem-se observado o desaparecimento ou a diminuição de espécies, por motivos que até hoje escapam ao conhecimento humano.

Os grandes pesqueiros da Terra Nova já não são o que foram até ha pouco (127), devido à pesca intensiva ou a qualquer outra causa. A averiguação delas, importaria numa organização complexa, e em estudos, não só das condições locais das águas do mar e do relêvo submarino, mas sobretudo, da biologia

(126) Vallaux, C. - "La Mer", p.38.
(127) Annales de Géographie - La Pêche et l'industrie des pêches. 1937.

C V Carvalho

66 - Rancho de canoas e cova.

67 - Grupo de pruianos diante do porto

68 - Transporte de água na praia.

das espécies que nelas vivem e da sua adaptação a essas condições naturais. Ora, tais estudos ainda não tem sido feitos entre nós, ou se acham ainda muito em começo; daí o empirismo reinante na pesca, mesmo nos centros mais adeantados, como o Rio de Janeiro, o maior centro de pesca do Brasil, e em Santos. O desaparecimento de espécies animais, como a baleia, quase totalmente ausente do nosso litoral, a diminuição das tainhas de corso e o seu reaparecimento alguns anos após, a redução dos cardumes de manjuba, cuja indústria, desenvolvida recentemente, se encontra no ano corrente em dificuldade, são exemplos dos reflexos que a vida marinha pode ter sobre a população litorânea.

Se a costa brasileira não pode competir com a de outros mares, quanto à formação de zonas de plancton e, portanto de centros de atração de peixes sadios, atrás dos quais vêm os maiores, parece que ela não são totalmente desprovidas de vida marinha; (128) no dizer de um técnico japonês é excepcionalmente rica a nossa fauna ichtiológica (129). Entretanto, os índios habitantes do continente, como em várias regiões sul-americanas, para não citar outras mais afastadas, não fizeram sempre vida marítima. Desciam à marinha para fazer suas pescarias no tempo das tainhas, colhiam ostras e outros moluscos, e depois de um estágio de alguns meses, segundo se supõe, voltavam para suas malocas de serra acima, com suas reservas de peixe sêco (130). Suas frágeis canoas, escavadas nos tron-

(128) Vallaux, C. - Géographie Générale des Mers, p.371.
(129) Citado em "A Voz do Mar".
(130) Madre de Deus, Fr.G. - ob.cit.

BIBLIOTECA
DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Fac. Fil. Cien. Letras — U. S. P.
15071

C. Carvalho

69 - A pesca de tarrafa no lagamar de Santos.

70 - Porto de pescador em São Vicente, um dos melhores viveiros de peixes.

71 - A modernização da pesca da tainha - o uso do seminhão para pôr a canoa da rêde no mar.

72 - O rancho de canoas em São Vicente.

cos de árvores, não lhes permitiam excursões prolongadas naque la costa pouco recortada, sem costas fronteiras onde pudessem arribar. A estreiteza da faixa que medeia entre a costa e a serra, por sua vez, dificultava ainda mais a sua fixação na pla nície litorânea. A falta de espaço em terra, a vastidão do mar impeliam-no para as terras mais amplas do planalto.

Os colonizadores portuguêses, interessados apenas na extração do pau-brasil ou na cultura de produtos tropicais, não se dedicaram imediatamente à vida do mar. Somente alguns anos depois, já fixados alguns com lavouras, foram se dedicando à vida marítima, a-fim-de aumentar os recursos alimentícios locais.

Embora as águas tropicais não ofereçam condições muito favoraveis à formação dos bancos de plancton, a costa brasileira, banhada pela corrente quente que vem do norte, constitue uma exceção, pois, segundo se pode observar, são mais numerosos os habitantes das nossas águas continentais do que em outras regiões situadas na mesma latitude. Talvez contribuam para isso os movimentos turbilhonários no interior dela (131), agitando a camada líquida e trazendo para as águas superficiais organismos que podem servir de alimento às espécies que vivem nestas. A presença de tubarões, vorazes perseguidores de outras espécies, as aves marinhas devoradoras dos peixes voadores, tão frequentes em águas brasileiras, indicam uma certa riqueza da nossa fauna, cujo valor só estudos mais acurados podem determinar com exatidão.

(131) Vallaux, C. - Géographie Générale des Mers, 364.

No atlântico sul, a região de grande criação de peixes parece estar situada mais ao sul do que a costa brasileira, em latitudes mais elevadas, próximas à costa da Patagônia onde mais se alarga a plataforma continental. Daí emigram as tainhas e outras espécies, transportadas, a princípio, pelas águas da corrente fria de Falkland, depois por correntes de marés, nos meses frios. Buscam as águas menos frias, das regiões vizinhas do trópico, para a desova e criação dos filhos pequeninos.

É pois o inverno a estação mais ativa da pesca nas praias, a pesca da tainha, que se refugia em águas tranquilas, insinuando-se pelas lagoas costeiras e pelas enseadas, subindo pelas desembocaduras dos rios, até encontrar condições favoráveis. É aí que os homens as vão buscar, com suas rêdes, e seus cêrcos. Nos outros meses, conformam-se em apanhar peixes mais finos, mas mais encarecos. São obrigados a longas horas de remo, ao sol forte, para conseguir o peixe com o qual se alimentam e as suas famílias.

Dentre os vários processos de pescar empregados no litoral paulista, destacam-se dois tipos principais. Um, empregado pelos pescadores das praias, os verdadeiros pescadores, que têm sua vida inteiramente dedicada ao mar, mas restrita ao local de moradia, usando na pesca, processos peculiares. Vivem, mais ainda do que os outros, na dependência do acaso; mas suas pequenas embarcações não podem afastar-se muito da

73 - O fim do cêrco das tainhas.

74 - Lancha de transporte entre os pequenos portos.

75 - Canoa típica, raramente movida a vela.

praia, limitando-se à zona costeira. O outro processo é o da pescaria moderna mais recente que, sem ter ainda atingido a intensidade e o aperfeiçoamento de outras regiões do globo, como as costas da Califórnia ou no mar do Norte, sempre utiliza embarcações maiores e até mesmo pequenos vapores com maior raio de ação. Entretanto, mesmo estes fazem a pesca na costa e não no "Mar Novo". Os que os tripulam são pescadores que vivem num grande centro, no nosso caso, Santos, onde residem com suas famílias; têm um gênero de vida, de certo modo, urbano, ou frequentando a cidade constantemente, nas suas viagens periódicas para trazerem o pescado; sua vida não tem mais aspectos tão característicos. Os outros, pela falta de contrato com elementos de fora, têm um gênero de vida tipicamente seu, exclusivamente ligado ao meio rural onde vivem. (132)

Os primitivos, cujo gênero de vida é mais original, exploram os mares em frageis canoas escavadas em troncos de árvores, o guapuruvú, o jequitibá, partindo de um pequeno orifício ao qual ateiam fogo, até conseguir retirar quase todo o cerne, restando apenas a parte externa, mais ou menos grossa que será a canoa, seu instrumento de trabalho, daí por diante. Hoje, mais civilizados, enchem o orifício com gasolina, para apressar a combustão. Depois de queimado até o ponto desejado, aplainam o bojo. Mais algumas horas de trabalho para dar forma à quilha, uma tábua ou duas lisas, colocadas à guisa de bancos e está a embarcação pronta para enfrentar o

(132) "Mar Novo" é a zona situada a 20 ou 30 milhas da costa.

mar alto. O guapuruvú, antes abundantemente encontrado nas matas que cobriam os morros do litoral, hoje é retirado na encosta da serra. A indústria antiga da construção de voga, canoa movida a remos fixos, hoje quase desaparecida, utilisava-se de preferência do jequitibá. Com a sua canoa, que às vezes não tem mais de dois metros de comprimento, e suporta apenas um indivíduo, com a sua combuca dágua, arroja-se o pescador ao mar, remando de pé, ora de um lado, ora de outro, quando é um só o tripulante, um atrás, outro adiante, quando vão dois.

Os aparelhos de apanhar o pescado são fixos ou flutuantes. Sem embargo da condenação que pesa sobre os primeiros, são ainda usados, mesmo aqueles cercos fixos que, repousando no fundo dos rios ou canais, apressam o assoriamento e a extinção da fauna marinha, que se refugia neles. São formados de uma série de rêdes de taquara, com cerca de 2ms. de largura cada uma; depois de ligadas umas às outras, são colocadas na água em posição vertical, dispostas em círculo, com uma abertura que se vai estreitando para o interior. O peixe, subindo com a maré, choca-se contra ele, e debatendo-se de um lado para outro, contra as paredes de mais em mais próximas, acaba por entrar no cêrco, de onde não pode mais sair. Nos rios, ele estende-se de uma margem a outra como no rio Itaguaré, sendo essa uma das maneiras mais cômodas de apanhar o peixe. A vigilância dos fiscais do Serviço de Caça e Pesca, pouco numerosos, não consegue, por isso, extinguir tal sistema, prejudicial

sob vários aspectos, empregado assim no interior do canal da Bertioga junto à cidade de Santos ou no Mar Pequeno, nos arredores de Cananeia.

Outro sistema fixo é o do covo (133), cestos de taquara, de forma e de trançado especial, que, presos a um cabo por uma corda, repousam sobre a areia no fundo das águas. Um pedaço de louça branca, posta no interior em frente à entrada, é o engodo para atrair o peixe; como no côrco anteriormente citado, os covos são recolhidos no fim de umas seis horas, e com eles, muitas vezes, vem uma bôa colheita.

Em menor escala do que estes, especialmente o primeiro, são usados outros processos mais trabalhosos, de resultados mais incertos. Um deles é a pesca de facho, feita nas noites escuras, nas quais, no maior silêncio, acende-se um facho à frente da embarcação para que o peixe, atraido pela luz, aproxime-se dela, sendo então morto a cacetadas por um dos tripulantes. Usa-se na ilha de São Sebastião, e também, mais raramente, em Ubatuba. Nas ilhas, vêm-se processos às vezes originais, como na ilha de Vitória, a pesca feita pelos meninos, no costão. Escorta uma folha de árvore em forma de peixe, depois de a terem raspado até ficar muito fina, quase como uma folha de papel. Prendem ao anzol, agitam-na na água, como isca. O peixe confunde-se com um peixe verdadeiro e morde a isca. É à linha que se apanham os peixes mais finos, pesca menos rendosa, mas que traz os exemplares mais valorizados, a garoupa, a pescada amarela, a cambucú, o robalo, peixes que se entocam nas pedras do costão e dos parcéis, e que só à linha podem ser pescados.

(133) Fig.66.

76.

Lancha de pesca no porto de Formosa

77. Os pesqueiros mais frequentados. É notavel a predominancia da ilha de São Sebastião como ponto procurado pelas lanchas de pesca.

Dados do Serviço de Caça e Pesca de São Paulo.

78. O porto do Sombrio e as lanchas de pesca. No primeiro plano, a rede posta a secar depois de um banho de casca de aroeira, para conserve-la.

De resultados melhores, por ser mais farta do que a pesca de linha, é a pesca de rêde, seja a rêde de tainhas, seja o simples picaré de praia de grande uso na Praia Grande. Esta última pode ser usada mesmo nas praias de mar batido, para a pesca de paratís e outras espécies menores que se aproximam da rebentação. Os pescadores, em grupos de cinco ou dez, carregam-na ao ombro, ficando uns na praia, com a ponta da rêde, enquanto os outros vão caminhando por dentro dágua e largando a rêde. Prefere-se para isso a noite, sobretudo a noite sem lua. O produto da pesca se destina ao consumo doméstico.

Já a pesca da tainha exige umas técnicas um pouco mais complicadas. O peixe aparece em cardumes maiores, com dez e quinze mil exemplares (134), exigindo por isso rêdes maiores e mais sólidas, com cerca de 200 braças de comprimento. Os cardumes aparecem entre junho e agosto, quando acossados pelo frio do Atlântico Sul, as tainhas encaminham-se para as águas mais quentes do norte, acompanhando o litoral brasileiro, procurando refugiar-se nas enseadas mais abrigadas ou subindo as desembocaduras dos rios em busca de águas calmas e doces para a desova. É durante a pesca da tainha que as praias se animam, acorrendo, além da população local, os que estão trabalhando nas lavouras da vizinhança. A tainha constitue a base da economia do pescador; com o produto da sua venda, êle consegue, nos anos de fartura, reunir um pequeno ganho para comprar roupas, sal e mais alguma coisa para suprir suas poucas necessidades.

(134) O maior lanço foi dado em Ubatuba, sendo recolhidos 45.000 na praia de Picinguaba, em 1916 ou 1917. Informação do sr. C.B.Schmidt.

Para a pesca da tainha ha toda uma organização, baseada na cooperação, idêntica em todas as praias. Cada praia tem a sua rêde, pertencente, em geral, ao mais abastado, o capitalista local, que é quasi sempre o negociante. Os camaradas da canoa da rêde e o vigia têm uma função determinada, mais importante mas, quem quer que seja pode tomar parte na pescaria, com direito a receber, depois, a parte que lhe couber. Ao perceber agitação na água, o vigia, que está na praia para isso, acena com uma toalha branca para os homens da canoa, todos a postos. Sôa a buzina da rêde e de cada porte, de todos os lados, como por encanto, começam a surgir homens, mulheres e crianças. Ao som da buzina ninguem resiste; todos os afazeres são suspensos, e somente os que não podem mais andar deixam de correr para a praia. A canoa é logo rolada para a água, embarcando nela, com a rêde, os camaradas. Um deles permanece na praia, segurando um dos cabos. Outras canoas acompanham a da rêde, que vai fechando o cêrco ao redor do cardume, a-fim-de apanar o peixe, isto é, de recolher aquelas que, pressentindo-o, procuram livrar-se do cêrco, saltando por cima dele. A rêde, com boias de cortiça na parte superior e chumbo na inferior, vai sendo largada, até que a canoa chega à praia, a uns quinhentos metros de distância, com o segundo cabo. Fechado o cêrco, então, começa o trabalho de puxar a rêde por ambos os cabos, revezando-se todos, num movimento contínuo, com um ritmo

compassado como se estivessem sob as ordens de um ensaiador. Enquanto a rêde ainda está no fundo, vão apenas os homens para erguê-la e evitar a perda de muito peixe; ao aproximar-se mais da praia, tambem as mulheres e as crianças participam dos trabalhos, aquelas puxando a rêde, estas sobretudo recolhendo o peixe que se debate na água mais e mais rasa.

Se o cardume é grande demais, uma segunda rêde, a rêde de forro, recolhe as tainhas que podem escapar. Muitas vezes, rompe-se a rêde sob o peso do peixe, devido à presença de cações e tubarões que perseguem os cardumes de tainhas, e uma parte do peixe perde-se, outras vezes, antes de completado o cêrco, o cardume muda de direção, desviando-se para o largo, e todo o trabalho foi inutil. Daí a atenção dispensada a qualquer agitação na superfície do mar, a importância do vigia, que deve dar sinal imediatamente, tão depressa aviste o peixe, e a rapidez com que deve ser pôsto o lanço. Começa então o trabalho de amontoar o peixe, executado por todos, e depois procede-se à contagem. Um terço dos peixes recolhidos cabe ao dono da rêde, os dois terços restantes são repartidos por todos aqueles que tomaram parte no cêrco. Em Ubatuba, além do terço que cabe ao "redeiro", o dono da rêde, tira-se a "atara" para a Santa, isto é, uma das tainhas é dada à Igreja.

A distribuição dos quinhões pode variar ligeiramente, quanto à proporção. Em Bertioga, cada homem recebe dois quinhões, cada mulher um quinhão, as crianças meio quinhão.

Em Ubatuba, 1/3 fica para o "redeiro", os dois terços restantes para o pessoal. Cada camarada da canôa recebe um quinhão, os ajudantes, meio quinhão, e o "espia" ou vigia, dois quinhões, proporcional, sempre, à quantidade que foi recolhida na rêde. Para distribuição, fazem roda, as mulheres se aproximam entre si, tal como os homens e as crianças. Diante de cada um vai sendo depositada a sua parte, tudo feito, como o lanço, na mais completa ordem, sem discussões, sem queixas.

Os lanços grandes são raros, e, ultimamente, nota-se o desaparecimento da tainha da costa paulista. Durante vários anos sua pesca esteve muito reduzida, atribuindo-se isso ao emprego de rêdes de fundo e outros aparelhos colocados à saída da lagôa dos Patos, um dos grandes viveiros do peixe. Mas este ano, inesperadamente, a tainha começa a voltar, se bem que em quantidades muito menores do que antes. Em Ubatuba, onde se tiravam de uma só vez, 20.000 tainhas, este ano foi este o número total. A causa disso ainda é desconhecida, pelas razões apontadas acima. Às vezes aparecem, tardios, alguns cardumes, as tainhas do "agosto", como são chamadas, magras depois da desova.

Após a distribuição, cada um leva o peixe para casa, a-fim-de, retiradas as vísceras, salgá-lo, ou secá-lo no fumeiro ou ao sol, nos varais levantados diante da casa. Sôa novamente a buzina, para todo o trabalho e recomeça a faina do cêrco, pois, fazendo-se a pesca da tainha em dois

ou três meses sómente, não se podem desperdiçar as oportunidades. Nesse tempo toda a vida do praiano fica na dependência estreita da buzina da rêde.

Com pequenas variantes é o mesmo sistema empregado em todas as praias. Na Praia Grande empregam-se carros de bois para puxar as rêdes, em Ubatuba, usam-se várias rêdes pequenas, indo cada uma numa canôa diferente; partem todas juntas, e, aos poucos, ligando-se à anterior, vai sendo largada cada rêde, ficando a ponta na direção em que caminha o cardume, para se opôr à sua fuga.

Tal sistema de pesca mantém o pescador numa situação muito precária. Falta de recursos para fazer estoque de sal, vê-se ele, às vezes, forçado a vender o peixe por pouco mais de nada ou a deixá-lo estragar-se. Se vem um cação na rêde, a sua venda pode dar lucro maior, por ser procurado hoje na indústria o seu óleo. Os benefícios resultantes da organização da pesca ainda estão longe de ter alcançado o pescador, talvez porque, precisando de tudo, seja mais difícil dar-lhe alguma coisa.

A pesca da tainha, é remanescente da pesca dos índios, que, todos, devem-se as mãos à beira dágua e, fazendo círculo, espantavam o peixe para terra; sendo a mais usada, em todas as praias que dão saída a canôas, não é o único sistema em que se emprega a rêde. Há também a pesca de tarrafa, para o camarão. O camaroeiro sai de preferência à noite, pro-

A. Carvalho

curando os viveiros mais abundantes, em águas rasas, sem correnteza. O lagamar de Santos, o Casqueiro, o canal da Bertioga, o Mar Pequeno de São Vicente e a região de Cananeia são lugares de pesca muito rendosa. É uma pesca individual, levando cada um a rêde na sua canôa. Ao chegar ao pesqueiro, atira-a com um movimento que faz com que ela se abra na parte superior, enquanto afunda e se aperta, fechando dentro os camarões. A manjuba é apanhada ainda por processo diferente. Colocando-se uma rêde de tipo especial, o "jaú", com o feitio de um coador de café, mantido aberto na parte superior por dois páus cruzados. Ponto à prôa da embarcação, deixam-no derivar, recolhendo de quando em quando o jaú carregado de manjubas.

Entretanto, embora sejam muitos os processos de pescar nas praias e nos canais, todos eles são bastante primitivos, limitando-se a recolher o peixe que na verdade vem involuntariamente oferecer-se para o sacrifício. Sem aparelhamento, sem transporte, sem recursos, ignorante, o pescador não pode ter na pesca senão uma base econômica incerta, caprichosa, de rendimento medíocre, para não dizer nulo.

A partir de 1920, a pesca no Brasil passou por uma transformação, com a formação de colônias de pescadores, cujo programa era amparar o pescador e orientá-lo, mas que fracassou, por motivos que não cabem aqui explicar. Hoje, ao lado da pesca descrita acima, existe a outra, que começa a se utilizar de métodos mais aperfeiçoados, ligada já a um começo de industrialização do pescado.

Não existindo ainda a pesca verdadeiramente organizada, mas estando ainda em organização, não havendo, portanto, portos de pesca aparelhados para tratamento e conserva do pescado, o maior centro de pesca é Santos, onde o Entreposto de Pesca recebe todo o peixe que chega ao mercado, comprando-o por preço estipulado em tabela. À Bacia do Mercado chegam as canôas, os botes e as lanchas carregadas, que trazem o pescado de pontos mais distantes, pois vão até Santa Catarina e a Ilha Grande. A zona mais frequentada pelas 63 embarcações matriculadas no porto de Santos é a compreendida entre esta ilha e a Ponta da Jureia no litoral sul do Estado de São Paulo. Com a guerra, houve a princípio a paralisação de muitas delas, pertencentes a japonêses, mas hoje, tripuladas pelos filhos, já nascidos aqui, ou por pescadores nacionais, elas voltaram para o mar.

A lancha de pesca, movida a óleo, tem dimensões variaveis, de 7 a 12 toneladas de capacidade, podendo passar vários dias sem abastecer-se. Faz a pesca costeira e de alto mar, sendo dada preferência à primeira, e só poucas fazem apenas a pesca de alto mar. 44% se dedicam exclusivamente à primeira, 36% à costeira e de alto mar, mas nenhuma se abalança ainda à pescaria de "mar novo" que exige melhor aparelhamento e maior capacidade do que a dessas pequenas lanchas de pesca. Quasi todas são providas de geladeiras o que permite trazer o peixe em bôas condições.

Atualmente, pescam quase somente sardinhas, indo procurá-las na Ilha Grande, onde elas têm mais carne e melhor sabor. As lanchas saem pela madrugada, e, gastando três dias, um para a viagem, outro para a pesca, o terceiro para a volta, estão de novo em Santos, carregadas.

Outro pesqueiro procurado, pela abundância de peixe e pela segurança, é o Sombrio, na Ilha de São Sebastião, cujo canal é trafegado diariamente por várias dessas embarcações. A primeira lancha a motor que apareceu nessa região, data de 1925 e, em menos de vinte anos, expulsou completamente a antiga canôa de voga das águas entre São Sebastião e Santos. Elas, que tanto contribuiam para abastecer o mercado de Santos de gêneros variados, frutas, esteiras, artigos de barro, passarinhos, galinhas, leitões, produzidos na ilha ou no continente e transportados por elas, estão relegadas a algumas praias bravas daquela ilha. No mar, navegavam à vela, recorrendo aos remos só em caso de falta de vento; no canal da Bertioga, por onde entravam para encurtar caminho, usavam o remo e, nos baixios, o varejão.

As lanchas de pesca são aparelhadas com trawl, rêde de uso geral, em toda a pesca de alto mar, da traineira e da rêde de arrasto, além de linhas, para os peixes fixos; algumas levam ainda o arrastão de praia. Sua tripulação pode variar quanto ao número, recebendo por seu trabalho um quinhão, que não obedece a um critério determinado.

Além delas, usam tambem barcos menores e botes a motor, que operam em parelhas, usando o sistema de trawl: um dos botes retém uma das pontas da rêde, enquanto o outro cerca o cardume. Completando o cêrco, eles caminham em direção oposta à do peixe, fechando a rêde ao fundo, de modo que esta toma o formato de um saco.

O desaparecimento do pescado de melhor qualidade e a invasão da sardinha são explicadas pela Comissão Executiva da Pesca como sendo consequência da maior facilidade com que esta é apanhada, não exigindo esforço dos motores dos barcos, durante a operação da pesca. Não podendo ser substituidas atualmente, os donos das lanchas preferem traze-las só com a sardinha. Por outro lado, a fixação de preço do pescado, que compra aos quilos todo o peixe que chega, descontentou o pescador, que sente o seu trabalho menosprezado e se dedica à pesca da sardinha, mais facil e mais rendosa.

Tambem são pontos frequentados as ilhas do largo, como os Alcatrazes, a lage de Santos. Mas, não se conhecendo ainda suficientemente a fauna marinha, ignorando-se os seus hábitos, é o empirismo que prevalece na escolha dos pesqueiros, continuando a pesca, com exceção da sardinha, na Ilha Grande, a depender do acaso, tal como a do pescador das praias.

Ao contrário do que se poderia supôr, as duas grandes modificações havidas na pesca recentemente, a introdução da lancha a motor e a industrialisação da manjuba, são ini-

ciativas de brasileiros. A primeira lancha foi utilizada por um pescador da ilha de São Sebastião em 1925; quanto à última, a primeira fábrica instalada em Iguape para o preparo do peixe foi criação de um rio-grandense conhecedor da indústria do pescado na sua terra. O japonês deu grande desenvolvimento a ambas, contribuindo com métodos novos, como o cêrco flutuante, mantido à tona dágua por meio de troncos de madeira leve. A ele está ligada também a indústria do pescado, no litoral, para abastecer os patrícios.

O japonês dedicou-se à salga do pescado em vários pontos do litoral, até que nele não pode mais exercer tais atividades. No Bairro de São Francisco, junto ao rio da Avó, em São Vicente e em outros pontos, instalaram pequenas fábricas para esse fim (135), empregando processos bastante primitivos, secando o pescado ao sol em sôbre um trançado de taquara no interior da fábrica, sob a ação do vapor dágua. A manjuba em Iguape é preparada em moldes mais modernos, com aparelhamento mais perfeito. Emprega quase exclusivamente a mão de obra feminina, o que acarretou uma modificação social bastante apreciável. O peixe é exportado em caminhões para São Paulo e daí para os japonêses da Alta Sorocabana e Noroeste.

Assiste-se hoje, no litoral, ao início da luta entre o pequeno produtor de pescado que dispõe de poucos recursos e de uma técnica inferior e a indústria organizada em moldes mais vastos, com alicerces mais sólidos, mas sujeita a um padrão geral, que vai tirando à pesca o seu aspecto original que ainda conservava nas nossas praias.

(135) Fot. 61 e 62.

A AGRICULTURA

A bananeira, planta pouco exigente de cuidados, que vinga numa grande faixa do globo (136), cresce facilmente no nosso país. Em pequenos grupos, como planta doméstica, ou em grandes culturas extensivas, a bananeira é encontrada um pouco por toda a parte no Brasil. Acha-se ligada à nossa habitação rural e mesmo à urbana, enquanto não é expulsa dos quintais nas grandes cidades. Suas inúmeras variedades adaptam-se facilmente às condições de clima e de solo encontradas no nosso país, como nos climas tropicais, podendo ser cultivada tanto nos planaltos como nas planícies. Porque hoje não é mais cultivada, como a mandioca ou a cana, como cultura de subsistência, mas se transformou numa cultura comercial, de exportação; ela criou um gênero de vida nova, ligado à terra, nesse litoral exíguo, todo voltado para o mar.

Para sua maior produção, requer clima quente, cujas temperaturas sejam estáveis o ano todo, pois o frio cresta suas folhas, umidade abundante mas não excessiva, solos de aluvião argilo-siliciosos ricos em húmus e cálcio. O litoral de São Paulo oferece, portanto, para a bananeira condições ótimas de produção, tanto pelo clima como pelo solo

(136) Granato, L. - A cultura da bananeira, 19.

e a topografia, desde que se evite o excesso de umidade com a abertura de valetas de drenagem e se protejam as plantas contra o noroeste com uma cêrca viva, como se vê no Cubatão, ao lado da estrada. Daí fazer parte integrante da casa do praiano, que não dispensa suas duas ou três touceiras de bananeiras à volta de si, a-fim-de ter o complemento à sua dieta, crua, ou verde e cosida com o peixe, o "azul-marinho", como chamam em Ubatuba a êsse prato, cuja coloração provém da combinação do ácido do tanino com o metal da panela. Tal como o arroz, que, cultivado na montanha difere das espécies cultivadas nos deltas inundados, a bananeira adata-se aos dois tipos de relêvo, com variedades de baixada, diversas das de encostas. A banana de exportação é a "anamica" ou, como é conhecida, a nanica.

No fim do século XIX, por volta de 1890, dois sitiantes introduziram sua cultura em maior escala em Itutinga, no município de São Vicente (137). Sendo grande, na época, a entrada de imigrantes italianos, grandes consumidores dessa fruta, em breve outros lavradores seguiram o exemplo, inclusive alguns daquela nacionalidade, e a várzea dos arredores de Santos e de São Vicente foi-se cobrindo de bananais, no Cubatão, à margem do rio Trindade, com uma propriedade modelar, adquirida mais tarde pela Cia. Brasileira de Frutas para tirar as mudas para seus bananais do Juqueriquerê. Espalhou-se depois a outros pontos, em direção à baixada do Itapanhaú, à praia

(137) Granato, L.

79.
Porto Novo, onde embarca a banana do vale do Juquiriquerê. À esquerda o povoamento disperso dos trabalhadores da fazenda.

(Diret. Reg. de Geogr).

80.
Embarque de banana no porto de Santos, diretamente das chatas ao porão do vapor.

Pto. N.

Grande, e daí, seguindo ao longo da Sorocabana, alcançou as suas melhores terras, aquelas que detem a maior produção atualmente. Hoje a região litorânea produz 43,49% do total do Estado, atraiu uma nova imigração, de nacionais e de japonêses e, fora o porto de Santos, constitue a maior riqueza da zona costeira.

A bananeira tem, pois, um papel de relevo no povoamento recente, dessa zona de povoamento antigo, e, com ela aparece um novo gênero de vida, o do agricultor, ao qual, ainda indeciso, sem largar as amarras com o mar, vai-se adaptando o praiano.

Com a estrada de ferro, entrou tambem uma nova imigração, representada por elementos vindos de outras partes do Estado, mas sobretudo por japonêses, tendo sido essa uma das regiões mais procuradas por êles até a penetração da Noroeste e da Alta Sorocabana. Muitos deles, deixando o interior, desceram para o cultivo dos bananais. Assim, a bananeira teve um papel de relevo no povoamento recente dessa região e com ela surge um novo tipo no litoral - o agricultor. O homem do litoral, esse ainda se mantem indeciso, adaptando-se lentamente a ele.

A plantação de bananas, encontra possibilidades em todo o litoral paulista e mesmo muito além dele. Exige pou

C.C. Carvalho 12°

ao cuidado e, produzindo o ano todo, ocupa os trabalhadores sem cessar.

Na marinha, tais condições favoraveis são acrescidas da facilidade de transportes. Nas regiões vizinhas de Santos e no rio Itanhaem, os rios navegaveis permitem o tráfego de barcaças até os terrenos cultivados, transporte barato, e que, levando a banana até o costado do navio, evita o transbordo, com todas as possiveis más consequências para a fruta. A plantação se faz no terreno destocado, ou pelo menos do qual foi tirado o mato mais grosso, em covas nas quais se colocam as mudas. Plantada de meados de agosto até setembro, antes de se iniciar a estação das chuvas, ela pode ser colhida no ano seguinte, depois de 14 meses (138). Durante esse tempo, algumas roçadas e a poda dos brotos, os "filhos", a-fim-de manter a necessária insolação no bananal,

CALENDÁRIO AGRÍCOLA DA BANANEIRA

junho	- roçada do mato fino
15 de julho a 15 de agosto	- plantação das mudas
setembro-outubro	- derrubada
janeiro	- 1a.limpa do mato verde e plantação de novas mudas
maio-junho	- bateção da jangada
outubro-novembro	- 2a.limpa e colheita

constituem quasi o único trabalho para preservar a plantação, além da "bateção da jangada", isto é, do acamamento do mato, realisado com foices, o qual diminuindo a evaporação, fornece ao

(138) Schmidt, C.B. - A cultura prática da bananeira nanica, 129.

81.

As quatro regiões de cultura da banana do litoral paulista.

82.

Praínha, cujo local inicial foi a margem do rio. A construção da estrada, e a cultura da banana estão deslocando o centro para as proximidades do novo meio de comunicação.

Foto. Dir. Reg. de Geogr.

C. V. Carvalho

mesmo tempo, matéria orgânica ao solo. A colheita requer maior número de trabalhadores, pois o corte das bananas "de vez" deve ser feito em pouco tempo. Recorrem para isso aos habitantes da redondeza, nas pequenas propriedades, os quais empreitam o trabalho.

Podem-se distinguir quatro zonas produtoras de banana do litoral (139), cada uma com métodos de trabalho diferente, quanto ao sistema de exploração e de transporte, que lhe dão aspectos particulares. A primeira encontra-se nos arredores de Santos, São Vicente e Guarujá, onde teve início a grande lavoura de banana. O bananal ocupa a região de mangues invadidos pela maré na preamar, à margem dos rios e canais tão numerosos na região, raramente subindo pelas encostas.

A excessiva umidade do terreno exige, antes de tudo, um sistema de canais de drenagem, que, quando são mais largos, permitem o tráfego das chatas que transportam a banana até o porto. Fora das valetas, as instalações são as mais simples - casas de camaradas, geralmente o chalé de madeira, levantado sobre estacas para fugir à umidade, alguma coberta para os animais que puxam os vagonetes (140), trilhos de madeira, sobre os quais correm estes.

A propriedade se acha aí bastante concentrada (141), nas mãos de 72 produtores, sobretudo brasileiros e portugueses, altamente valorizada, a mais valorizada de toda a zo-

(139) Dados fornecidos pela Comissão de Fiscalização de Frutas, para 1944.
(140) Fot. 85.
(141) Departamento Estadual de Estatística - Estatística Agrícola e Zootécnica 1939-1940.

na litorânea, devido à vizinhança do porto de Santos. São propriedades médias ou grandes, superiores a 50 alqueires em grande maioria. A mão de obra, o assalariado, muitas vezes mora no sítio ou na cidade, não precisando a família deixar a cidade, onde tem mais recursos, escolas para os filhos e outras comodidades. A-pesar-da grande valorisação das terras, é em Santos que elas têm o mais baixo rendimento, devido à água salobra dos canais, que diminue a produção. A baixa altitude da região santista sendo uma vantagem do ponto de vista da circulação, que é quase toda feita por água, diretamente dos bananais até o costado dos vapores (142) é, ao mesmo tempo um obstáculo, pois exige obras caras como a abertura dos canais de drenagem (143), o que limita as possibilidades do pequeno sitiante. Daí o predomínio das propriedades médias ou grandes.

Mas as vantagens sobrepujam, sobretudo porque os produtores estão junto ao porto de embarque, no caso de serem bananas de exportação, próximas à estrada de ferro, se se destinam ao mercado interno. Entretanto, muitos bananais estão sendo adquiridos pela fábrica de papel instalada no Cubatão para o plantio de eucaliptos.

A leste de Santos, no vale do Juqueriquerê, que desemboca na praia de Caraguatatuba, encontra-se outra zona produtora de banana, nas terras férteis da bacia daquele rio. A extensão desta bacia, no litoral comprimido pela serra, que é o litoral norte, apresenta condições excepcionais para o cul

(142) Fot.80.
(143) Fot.86.

tivo da musacea. Aí, desde 1928 a Companhia Brasileira de Frutas fez enormes plantações, de cerca de quatro milhões de touceiras (144), a maior cultura em área contínua no litoral. Hoje o seu número está muito reduzido, devido à falta de transportes imposta pela guerra. Os municípios de São Sebastião e Caraguatatuba têm ao todo cerca de 1.600.000 touceiras apenas (145). É uma cultura típica de plantação, organizada com capitais estrangeiros, embora o seu nome não o indicasse, com o fim especial de fornecer frete de retorno aos vapores da Blue Star Line, à qual se achava ligada aquela companhia. O canal de São Sebastião, profundo, protegido contra os mais fortes temporais pelo molhe formidavel da ilha, permitia o embarque das frutas nos vapores que, a partir de então, passaram a fazer escala em São Sebastião, nas viagens de volta para a Europa.

A "Fazenda dos Inglêses", como é chamada, ocupa a área de vários sítios que foram incorporados para a sua formação. Por êles distribuem-se os bananais, ligados por uma rêde de Decauville à sede e ao Porto Novo (146). As terras mais altas do que as de Santos, e por isso mais enxutas, não requerem tanto trabalho de drenagem. As instalações são as mais perfeitas no gênero, com escritórios, oficinas, e diversões para os trabalhadores, além de farmácia sortida, indispensavel para fornecimento de remédios, pois quasi todos os trabalhadores são portadores de maleita. Pelos sítios tambem se dis-

(144) Schmidt, C.B. - ob.cit.
(145) Dados da Comissão Fiscal. de Frutas.
(146) Fot.79.

A. Carvalho

tribuem as casas dos trabalhadores, em grupos de 10 ou 12, ao lado dos bananais, havendo em cada sítio um campo de futebol. No alto das meias laranjas, as moradias dos funcionários dominam toda a várzea cultivada, providas de todo o conforto, onde não faltam algumas instalações para os esportes, indispensáveis à vida inglesa.

A mão de obra é constituida sobretudo pelo trabalhador local e o de serra-acima, de Paraibuna e Natividade, atraidos pela possibilidade de trabalho; trabalham por empreitada, salvo os das oficinas que são pagos com diárias fixas. Não se habituam sempre ao trabalho duro dos bananais, e acabam abandonando-o para exercer pequenos misteres, ou para dedicarem-se à pesca. O trabalhador recebe a casa para morar, de pau a pique, a princípio, depois de tijolos, algumas, no Porto Novo iluminadas a eletricidade. No conjunto a vida aí é de nivel bastante baixo, pois a falta de fixidez dos trabalhadores impede uma melhoria sensivel.

Atualmente, com o abandono dos bananais e das plantações de laranjas, transformadas em pasto, o número de desempregados involuntários aumenta, crescendo assim as fileiras dos que caem na miséria, procurando na pesca o seu sustento.

Pouco além dos bananais, à foz do Juqueriquerê está o local de embarque da banana, o Porto Novo, com cais de atracação das baracças que transportam a fruta até São Se-

bastião, com armazens para depósito delas, escritórios e casas para os trabalhadores. O Porto Novo, com seus telhados vermelhos, as suas casas uniformes destaca-se por completo da paisagem colonial, que predomina na costa. Junto a êle, do lado externo dos terrenos da companhia, agrupam-se algumas casas de negócios, que abastecem os moradores do Porto Novo e da fazenda, surgindo assim um novo núcleo de povoamento, de origem diferente da de todos os outros centros do litoral.

Ao sul de Santos, entretanto, onde a planície costeira apresenta maior amplitude, devido ao avanço da serra do Mar para o interior, estendes-se as maiores plantações de bananas (147). Os bananais aparecem com maior concentração em duas zonas diferentes, ambas, como as que acabamos de ver, na dependência dos meios de transporte. Uma, às margens do Itanhaem e dos seus formadores, o Preto e O Branco, outra, ainda nos vales dos rios, acompanhando o traçado da estrada de ferro.

Itanhaem apresenta muitos pontos de semelhança com a região santista. A banana é cultivada nas baixadas, usando-se os rios para o transporte da fruta até o porto de Itanhaem, de onde, quando a maré o permite, saem lanchas que a conduzem diretamente a Santos. Nessa região, como em Santos, embora o rendimento seja fraco, as terras têm grande valor, atuando aqui, em menores proporções o mesmo fator - a curta distância do porto de embarque. É esse o município que

(147) Fig.81.

83 - O transporte da banana.

84 - Um sítio de banana.

85 - Transporte de banana.

86 - Canal de drenagem

detém a produção máxima do Estado, 8,88% do total, seguido de Praínha, com 7,78% (148), achando-se as propriedades sobretudo nas mãos de brasileiros e portuguêsas. O espanhol que aparece com porcentagem apreciavel no Guarujá, aqui está em proporção intermediária entre Santos e São Vicente.

O trabalhador rural é o praiano, da região ou de Paratí, instavel, aliciado na própria plantação pelos gerentes. Recebe um salário fixo de cr.$10,00 ou cr.$11,00 diários, a seco ou com alimentação; neste último caso, é descontado em cr.$3,00 diários para o pagamento da magra ração, que se compõe de feijão e arroz. A carne ou as verduras não constam da dieta (149). Recebe para moradia casebres de pau a pique, à beira dos rios, focos de mosquitos e de maleita, que grassa como endemia. Faz suas refeições no rancho comum, sendo que algumas fazendas alojam tambem no rancho os camaradas. As casas se erguem sobre pilares, não tendo, afora isso, nada que as distinga das casas comuns a todo o litoral, mais sujas e mal conservadas. A dos proprietários, ao contrário, situadas em geral numa pequena eminência, se caracterizam pelo conforto e solidez, de alvenaria, tambem sobre pilares (150).

A situação econômica dos trabalhadores é bastante precária, assemelhando-se à do seringueiro, ou do trabalhador de outras regiões afastadas da civilisação, onde, desde logo se prende por dívidas ao proprietário, pelos adiantamentos recebidos sobre o salário futuro (151), para a compra de gêneros no armazem da fazenda. A-pesar-disso, êle não permane-

(148) Departamento Estadual de Estatística - Estatísticas Agrícola e Zootécnica cit.
(149) Pupo Nogueira, O.-O Município de Itanhaem. Relatório inédito apresentado à Cadeira de Higiene da Faculdade de Medicina de São Paulo em 1941.
(150) Fot.84.
(151) Pupo Nogueira, O. - Relatório cit.

de muito tempo na mesma fazenda, a que não o prende o contrato curto. A instabilidade, aqui, como em Caraguatatuba, não permite melhoria de vida apreciavel.

Mais ao sul, finalmente, estendem-se ao longo dos trilhos da Sorocabana, os bananais da "linha Juquiá", onde a partir de Peruíbe, com o afastamento do mar, aparecem terrenos de massapé mais férteis que os terrenos muito arenosos, da vizinhança da praia. O rendimento cresce, sendo superado somente pelo de Caraguatatuba. A topografia mais acidentada, apresenta entretanto vales largos, de meandros: Peruíbe, ainda na vertente oceânica, o São Lourenço e afluentes, na do Juquiá, cujas aluviões se prestam para o cultivo da fruta. Algumas plantações sobem pelas encostas, mas o rendimento nelas já não é o mesmo.

Em consequência do relêvo mais movimentado, nem todos os bananais podem usar o transporte fluvial, sendo obrigados a recorrer a outros sistemas. Aparece assim o caminhão, e até mesmo o cabo áereo nos terrenos mais acidentados. O embarque para Santos se faz somente por estrada de ferro, e a localização dos bananais, como disse anteriormente, está condicionada a ela.

A região do Juquiá é o centro da colonização japonêsa, onde os naturais daquela nacionalidade possuem mais de 50% do valor das propriedades (152).

(152) Dep. Est. de Estatística - ob.cit.

Cucarola

VALOR DAS PROPRIEDADES (%)

Itanhaem		Prainha	
Brasileiros	48,78	Japonêses	56,80
Portuguêses	24,60	Brasileiros	31,59
Japonêses	18,17	Portuguêses	6,26

Quanto à divisão da propriedade, nota-se aqui uma diferença com relação aos outros municípios bananicultores. Enquanto nestes, com exceção de Santos, sob o regime da grande propriedade, se vê predominarem as pequenas, de 1 a 10 alqueires, ou ainda menores arrendadas por baixo preço a pequenos sitiantes, em Prainha o maior número delas tem de 10 a 50 alqueires. O japonês, aqui, como em todas as regiões onde se estabelece, segue o mesmo sistema de cultivar o solo. Compra ou arrenda o sítio, tira da terra o melhor partido possivel, safras sobre safras, mas no caso da lavoura da banana, ela não introduziu progresso algum, segundo depoimento da Comissão de Fiscalização das Frutas, limitando-se a copiar o que já encontra, o que contribue para que " a região não se desenvolva muito no sentido social ". Não habita a cidade e só a visita para ir buscar o produto da venda da colheita.

A banana de exportação, como a cana, deu origem a uma monocultura extensiva, seguindo o sistema de plantação, aqui adotada para a cana em outros tempos. Salvo na região de colonização japonêsa, é sempre este o sistema que prevalece. Hoje, com afalta de transportes agravada, nota-se

87 - Praiana batendo feijão.

88 - Transporte de água

89 - O preparo da tabua.

90 - Interior de uma casa de farinha.

a concentração dela, com o abandono dos bananais pelo pequeno lavrador. Isto parece ligar-se a uma imposição do meio. Para dar lucro, exige a concentração de grandes áreas sob uma única direção, tipo de cultura capitalista, capaz de enfrentar crises. Da mesma maneira que a cana em Pernambuco se desenvolveu à beira dos pequenos rios, por onde saía a produção dos engenhos, cujas águas eram utilisadas nos seus trabalhos (153), a banana no litoral paulista procura sempre localisar-se nas margens dos cursos dágua, variando o seu valor com a distância que se acha do porto de exportação.

Além dos tipos acima apontados existem outros tipos de agricultura, onde a pequena propriedade é a regra. Sobretudo em alguns pontos como Ubatuba e Formosa, ela se acha, por motivos já expostos, extremamente fragmentada. Aí vive o pequeno sitiante, cultivando a banana junto com outros produtos para complemento de sua economia. Espalha os bananais pelos morros, à sombra do mato, às vezes, ao lado da roça de mandiocas e de cana.

Mas, no litoral não existe mais o latifundio. As antigas sesmarias foram subdivididas, fragmentando-se com o abandono e com as partilhas, ao passarem de pais a filhos, até atingirem a situação atual. O fato citado acima, da Cia. Brasileira de Frutas ter reunido vários sítios para formar a sua fazenda, indica a modificação que tem havido aqui no regime da propriedade. Não ha terras desocupadas em áreas grandes para a formação dos grilos.

(153) Freyre, G. - Casa Grande e Senzala.
Id. - O Nordeste.

G.V.Carvalho

91 - Policultura.

92 - Detalhe de casa

93 - Casa sobre estacas.

A terra, cultivada sem cuidado, dá bôas colheitas por algum tempo, mas no fim de dois ou três anos, o terreno em declive forte lavado pelas enxurradas, começa a diminuir as colheitas, até que o lavrador é obrigado a abandonar essa roça, indo começar mais adiante o mesmo processo. Repete aqui, num prazo mais curto, o que faz, serra acima, o fazendeiro de café. O trabalho da roça é executado pela mulher, herança do sistema indígena, pois ao homem cabe a caça, raramente feita no litoral, e a pesca. A êle compete a construção da casa, da canôa e dos remos, êle é quem faz e concerta a rêde, quem sai para o mar. À mulher, além do trabalho da roça, compete o serviço doméstico, só tomando parte na pesca da tainha.

A agricultura do praiano aparece como cultura complementar, em plano secundário; à pesca êle dedica o melhor de seus esforços, nela demonstra melhor suas qualidades de persistência e, até certo ponto, de capacidade de trabalho.

Ao lado desse tipo de praiano, vão aparecendo outros, que se dedicam a atividades diferentes. São aqueles que, devido à fome atual de combustível com o desaparecimento rápido das matas, vão retirar lenha do mangue, para vendê-la em Santos. Uns levantam seus ranchos provisórios junto à área

em exploração, abrindo as clareiras ao longo das linhas de restingas, como mostra a fotografia aérea (154). A madeira é transportada pelos rios ou a pé até a praia mais próxima, sendo daí levada para Santos em chatas grandes. Na Bacia do Mercado (155), do lado oposto ao ponto de atracação das embarcações de pesca, eles desembarcam a sua mercadoria. Outros lenhadores, vivendo na ilha de São Vicente ou nas imediações do Casqueiro, cortam a lenha para vender na cidade, diretamente ao consumidor (156). Partem nas suas canôas quando a maré está baixa, munidos de machado, e voltam poucas horas depois com o seu carregamento de galhos finos, diferente do anterior, que encontra ainda troncos mais grossos, que os caminhões transportam para o seu destino.

Para a indústria de canôas, que floresceu na ilha de São Sebastião, também se fazia a derrubada. As matas dessa ilha, muito ricas em madeiras fortes e aproveitáveis, a facilidade de trazê-las para a praia, fazendo-as deslizar montanha abaixo, permitiram o desenvolvimento aí da canôa de voga que, antes da lancha de pesca, fazia o transporte entre São Sebastião e Santos. Hoje toda a pequena indústria de construção naval está em decadência, com o desenvolvimento dos estaleiros na Bocaina e em outros pontos no canal de Santos.

Não é mais o homem rural que se dedica a ela, mas um operário, habitante da cidade, portanto.

(154) Fig. Mapa baseado na fotografia aérea tirada pela Diretoria de Navegação do Ministério da Marinha.
(155) Fot.
(156) Fot. 117 e 118.

B - AS PEQUENAS CIDADES DO LITORAL

Na escolha do local de suas povoações, os portugueses preferiram os pontos da costa que melhor se prestam à chegada das embarcações vindas do mar. Na maioria eram lugares já ocupados por aldeiamentos de índios, estabelecendo-se os recém-chegados na vizinhança deles.

A princípio fixaram-se em estuários, que recebiam águas de vários rios, em São Vicente, Cananeia, Santos. Depois, nas desembocaduras de rios com amplas bacias para o interior, em Iguape e Itanhaém; finalmente, expulsos os Tamoios da costa, nas enseadas bem abrigadas de Ubatuba e Caraguatatuba, e nas margens do canal de São Sebastião, São Sebastião e Formosa. Sempre, ao lado da possibilidade de acesso, como fator preponderante na escolha do local, o morro protetor contra o vento, onde escorriam fontes, para refresco das naus e aprovisionamento da população de terra.

Logo depois das primeiras casas, no povoado incipiente tratava-se da construção da capela, exigência do forte espírito religioso da época (157). Lado a lado do conquistador português, caminhava o padre. Ao redor da capela, congregava-se a população; a Casa da Câmara pouco adiante completava o centro das atividades administrativas, sociais

(157) Fotos 23,40 e 41

C.V. Carvalho 33

e religiosas (158). Santos, nesse conjunto, apresenta uma origem um tanto diferente. Para abrigar os marinheiros doentes que arribavam ao porto, Braz Cubas construiu a Santa Casa de Misericordia, e é à sua sombra que cresce o vilarejo. O porto atrai a navegação, o hospital, obriga os marinheiros a maior demora, até a cura dos enfermos.

Hoje, as cidades do litoral apresentam o aspecto comum às cidades velhas do Brasil, que tiveram uma época de progresso, quando as naus e bergantins de pequenas dimensões podiam utilizar-se de qualquer porto, desde que oferecesse um minimo de profundidade e de segurança, quando o povoamento apenas "arranhava a costa" ou a zona mais próxima, e, em volta do porto, estendiam-se as lavouras prósperas ou era intensa a exploração do pau-brasil. Cada anfratuosidade da costa, cada entrada de rio era um ponto de apoio para a navegação, e, nelas, iam brotando os pequenos núcleos de comércio e de agricultura.

Em São Paulo umas, mais felizes, puderam firmarse lançando amarras para o interior, garantindo-se contra os temporais futuros. Outras, com menos possibilidades, fosse por seu porto deficiente, fosse sobretudo pelo isolamento em relação a áreas que ia sendo desbravada, tiveram apenas função local. São cidades pitorescas por sua antiguidade e por sua localização, nesse litoral recortado, mas que não tomam parte na vida geral do Estado. Criadas

(158) Young, E.G.-Subsidios para a história de Iguape - Mineração do ouro. Rev. I.H.G. S.Paulo VI,401.

Cl Carvalho

24 - O porto de Cametá.

24 A - Sobrado colonial.

quando o litoral constituia a zona povoada, não tiveram elementos próprios de vida, quando passaram á posição de cidades marginais.

As outras despertam, finalmente, do seu letargo, sem pressa, depois que as estradas abriram ao turismo, transbordante das praias de Santos, as praias mais retiradas. Á beira do mar vão surgindo os bangalôs, as casas velhas se transformam em pensões e hoteis.

Cananeia, como única manifestação de renascimento, tem atualmente o Entreposto de Pesca, já em funcionamento; á distância em que se acha, nesta época em que as comunicações por mar e, mesmo por terra, estão quasi cortadas, desapareceu a pequena industria de barrilotes, aí existente.

Todas com excepção de Formosa, a cujo traçado nos referimos em outro capítulo, esparramam-se pela planície (159) com amplos largos diante da Matriz, dos quais o capim é o senhor, o casario baixo, apertado rente á calçada, as ruas vazias de cidades mortas. Em tempos de férias as praias se animam, o comércio local se movimenta, aumentando as vendas com o abastecimento de gêneros e a venda de artigos para os turistas. Vai melhorando o sortimento das casas de negócio, surgem bares, nesta um cinema, naquela um hotel. Contudo, mesmo as construções novas, resultantes dessa função recente de centros de turismo, não bastam para fazer desaparecer a impressão de decadência, que dão esses pitorescos aglomerados litorâneos.

(159) Foto.

941 - Vista aérea de Cananéia.
A cidade se espraia pela baixada; à direita as ruas comerciais; nas proximidades da praia, as casas dos turistas.

942 - O largo da Matriz de Iguape, visto da torre da igreja, com sua forma de funil, encontrada em tantos largos de cidades brasileiras. Aparecem alguns sobrados, um dos quais ocupa um quarteirão. No fundo uma das fábricas de manjuba.

943 - Vista aérea de Cananéia.
As duas ruas da cidade se abrigam nas partes mais elevadas, fugindo à baixada onde corre um ribeiro. Ao fundo, a fábrica de barrilotes, fechada atualmente. No outro lado, a entrada de rodagem.

a outras, que tiveram ligação com serra acima, puderam ter uma fase de abastança, que transparece ainda na cidade atual. São Sebastião, com a estrada dos Bérias Ubatuba, com a bem construída estrada de pedras feita pelos fazendeiros locais, foram portos de maior importância. Entretanto, a primeira, embora cercada de terras produtivas, não abastece nem a sua pequena população. De Vila Bela chegam ainda diariamenteas canôas carregadas de palmitos, legumes, frutas, (160) peixe, lenha. Embora a construção do porto, coincidindo com a guerra, não tenha permitido o desenvolvimento do comércio marítimo, já se notam na cidade manifestações de progresso, no aparecimento de casas comerciais de feitio perfeitamente moderno, chocantes ao lado das construções coloniais, de regra alí, no aparecimento de casas de vilegiatura e, em tempos normais de um ou outro automóvel de turista ou de serra acima que chega até a cidade. O porto, desde que tenha melhores ligações com o interior e se desenvolva o comercio terá forçosamente de transformar a cidade, aumentando-lhe a zona de influência, mas até o momento, as conseqüências de sua presença são ainda limitadas.

Ubatuba, melhor situada em relação á zona da mineração, serviu de escoadouro a muita barra de ouro, que chegava de Minas. Mais tarde, no século XIX, por seu porto foram exportadas as grandes safras de café do vale do Paraí

(160) Fot. 119.

ba. A igreja Matriz, á cuja sombra cresceram os leques das palmeiras imperiais, os sobrados de um ou dois andares,(161) as ruinas do trapiche e dos armazens do antigo porto de embarque de café, testemunham o que devia ter sido a cidade no decorrer do século passado. Tropas de burros, que somavam a duas ou três centenas (162), ás vezes, desciam as serras carregadas de sacos de café, animando as ruas da cidade como hoje se veem algumas cidades fluminenses. Para serra acima levavam sal e artigos manufaturados, trazidos pelos numerosos navios que enchiam a enseada. As casas comissárias faziam seus negocios de café com o Rio, as fazendas dos serradores estavam em plena exploração, produzindo café, cana.

A construção da estrada de ferro entre Santos e a zona cafeeira foi o primeiro golpe na vidada cidade. O comércio de exportação concentrou-se neste último porto, em detrimento dos pequenos portos intermediários entre o Rio e Santos. Poucos anos depois, a ligação das duas maiores cidades, Rio de Janeiro e São Paulo, pela Estrada de Ferro Central do Brasil, trouxe o golpe de morte. A lavoura de café, em decadência no vale do Paraíba, mas que ainda alimentava o movimento desses portos, passa a servir-se de um daqueles dois centros comerciais. Esmorece o trânsito na estrada de serra acima, depois pára. A estrada de pedra, abandonada, invadida pelo mato, é agora apenas uma trilha. As casas de comércio fecham as portas, os fazendeiros enriquecidos embar-

161) Fot. 95.
(162) Guisard, F. - Ubatuba, 1
(163) Id. - Id.

cam p ra a Europa (163), onde vão viver, os outros habitantes dacidade emigram para Santos.

De todas elas, a que resistiu mais tempo, por sua posição excepcional foi a cidade de Iguape. Situada na desembocadura de um grande rio, o Ribeira, (164) cujas águas captam as correntes de uma grande bacia, Iguape digo punha, desde o início, de terras mais amplas, antes de atingido o degrau da serra do Mar. Suas raizes mais sólidas, os braços dos rios, afundavam mais longe no interior, levando o povoamento, trazendo o ouro, nos primeiros tempos, depois os produtos do solo rico. Á fama das minas de ouro deveu a cidade o seu desenvolvimento. Ao fundar-se a vila, em 1637, com a construção da Matris, da Casa da Camara e da Cadeia, criava-se tambem a Casa de Fundição, para as pepitas que desciam o rio (165). Os mineiros embrenhavam-se rio acima, espalhando-se pelos afluentes navegaveis em grande extensão. Para Iguape convergiam, pois, os benefícios da mineração, a cujo porto intermediário entre a navegação maritima e fluvial, vinham os mineiros trazer o produto da faiscação, para a medição do quinto real a ser enviado a Santos. Em tal quantidade o achavam, que era com ouro em pó que, no século XVII se faziam as trocas na vila, até que por decreto, o governo português o proibisse. A vila, reflete o florescimento da zona. Espalha-se para o Mar Pequeno, onde para facilitar a chegada das embarcações, os moradores cujos

(164) Fig. 3
(165) Young, E.G. ob cit., 401.

quintais davam para o porto, construiram um cais de pedra, ao longo da praia. Estende um tentáculo no Porto Velho, a margem do Ribeira, ao qual chegam as canoas trazendo o ouro. Entre os dois núcleos, havia uma estrada calçada, por onde circulavam montarias e carros.

Ao redor do largo da Matriz, cujas torres quadradas e brancas são avistadas de grande distância por quem chega do mar, se erguem os sobrados, muito mais luxuosos do que os do litoral norte ou de Santos, com vestíbulos com pisos de mármores formando desenhos, pinturas a óleo nas paredes, vidros coloridos nas portas e janelas, numa emulação para cada qual demonstrar maior riqueza, aparecendo réplicas construidas por rivais de fortuna ou rivais políticos. Alguns, por sua dimensões, fazem lembrar os sobrados de Campos, como aquele em que hoje está instalado o hotel.

Nesse conjunto de pequenas cidades espalhadas por uma estreita faixa litorânea, que confinava com a serra e, depois dela, com uma zona de irradiação de povoamento, mas pobre, e porisso não podendo desenvolver-se, Iguape tinha até certo ponto vida própria, exercendo, em relação á bacia do Ribeira, o papel de uma capital regional, o que não perdeu totalmente até hoje. Talvez fosse o centro social, senão economia mais importante de todo o litoral, gozando da sua situação previlegiada á entrada de uma rêde navegavel, num país desprovido de comunicações. Vivia-se com luxo, na vila.

As casas, montadas com moveis pesados, de madeira de lei, fabricados a mi mobilias entalhadas importadas da Europa e do Rio de Janeiro, sendo frequentes alí talheres de prata e de ouro, porcelanas e cristais dourados a fogo, pratarias, conservados pelos descendentes dos habitantes antigos. Um deles, festejou a proclamação da Independencia, oferencendo um chá em chicaras de porcelana francesa com pinturas a mão e douradas a fogo. Nos sítios mais afastados, ainda se encontra uma ou outra peça que sobrou da ação do tempo e da fome dos colecionadores e negociantes de antiguidades. Recebendo pelo contato com os navios, uma aragem constante de civilisação, os habitantes de Iguape possuiam, como até hoje possuem, vivacidade de espírito, estima ás artes e às letras, cultivadas com esmero. Chegou a existir um Museu Municipal, com um publicação, que contava com a colaboração de Lofgren, Young e outros estudiosos que moraram na zona. E uma vida social tambem mais intensa, com clubes recreativos e literarios, jornais, um dos quais era exclusivamente feminino.

Passado o ciclo do ouro, que já em principios do século Martim Francisco tentara fazer reviver (166), Iguape teve um substituto nas culturas de arroz, que cobrindo as várzeas de aluviões férteis do Ribeira e dos afluentes, devem trabalho aos numerosos engenhos que se espalharam pela região. Graças a isso, ela não decaiu com a mesma rapidez que suas irmãs do norte.

(166) Sampaio, T. - São Paulo no século XIX- Rev. I. HG. S.Paulo, VI,169.

Entretanto, para facilitar a comunicação do porto no Mar Pequeno com o porto do Ribeira, a-fim-de permitir aos saveiros a subida do rio para buscar o metal, desde o século XVIII pensavam os iguapenses em abrir passagem através da ilha, desviando para um canal parte das águas do rio. Finalmente, posta em execução a idéia, em 1836 abria-se o Valo (167), com a largura de 2,2 braças, em linha reta, por onde começaram a passar as embarcações. Tal fato teve a maior repercussão na vida de Iguape. Embora tivessem sido previstos os inconvenientes da abertura do canal naquele ponto, não se convenceram os habitantes senão quando, poucos anos depois, o desgaste das margens, destruindo propriedades na cidade, produzia o entulhamento do porto de Iguape. Os navios que fundeavam a cem metros da cidade, passaram a fazê-lo a mais de um quilometro (168). Enorme volume de aluviões retiradas do valo, encontrando a resistência das marés e da barra do Icapara, depositava-se no Mar Pequeno. Daí por diante, a situação do porto só tendeu a piorar, até que, hoje, nessa parte do porto encalham até mesmo as embarcações fluviais, de fundo chato.

Isolada a bacia do Ribeira das outras regiões do Estado, com as quais mundo conseguiu uma boa comunicação, chegou também a vez de Iguape decair. A-pesar-de ter recebido alguns contingentes de imigrantes (169), a zona não acompanhou o movimento geral de progresso, e

(167) - Fot. 16
(168) - Young, E. G.-Historia de Iguape. Rev.I.H.G.S.Paulo VIII, 318.
(169) - Boletim de Imigração e Colonização cit.

Iguape, com o porto cada vez mais raro, de onde fugiam os vapores, também chegou à situação de cidade morta, com o empobrecimento gradual, a saída dos elementos mais ativos, sobretudo os jovens do sexo masculino, seja para estudar, seja para trabalhar em Santos.

Finalmente, construiu-se uma estrada de ferro no litoral, a São Paulo Southeya Railway, hoje Estrada de Ferro Sorocabana, cujos trilhos, entretanto, não alcançam as margens do Ribeira, detendo-se em Juquiá, o que não traz grande vantagem para o baixo Ribeira, onde está Iguape. Por outro lado, aparece um novo elemento imigratória na zona, o japonês, fortemente concentrado em Registro (170), antigo ponto de registro do ouro transportado pelos mineiros para Iguape (171); e, quando, nos últimos anos, a rede de estradas de rodagem estaduais alcançou a bacia do Ribeira, foi Registro o ponto escolhido para atravessar o rio. Ora, existindo alí um núcleo ativo de agricultores, tendo a seu favor o benefício desse novo meio de transporte que aproxima toda a zona de São Paulo, encurtando o tempo da viagem, para Registro tende o movimento da zona, ameaçando de arrebatar a Iguape o seu centro secular de capital da zona do Ribeira.

Iguape mantém ainda o seu papel de centro de trocas dos sitiantes da redondeza que trazem para alí o produto de suas roças, adquirindo o que necessitam, como o atestam as numerosas casas comerciais, (172) onde há de

(170) - Boletim de Imigração e Colonização
(171) - Young - E. Ob. cit. 411
(172) - Fot. 65.

tudo, como nas vendas do interior, que se alinham lado a lado, ao longe do largo da Matriz e de algumas ruas adjacentes. É ainda para onde se dirigem os doentes da região, para o hospital de Iguape, e onde vêm cumprir as promessas feitas ao Senhor Bom Jesus. (173).

Gozando de grande fama de milagroso em todo o litoral, mas principalmente de Santos para o sul e na bacia do Ribeira, o Bom Jesus atráe para Iguape, nas festas " do Agosto", uma romaria dos filhos da cidade que emigraram para Santos ou para outras cidades, e de habitantes da região. Chegam romeiros em vapores, recentemente tambem em caminhões e ônibus, em canôas e a pé, depois, ás vezes, de vários dias de viagem, trazendo, em cumprimento de uma promessa, o que conseguiram reunir durante vários anos. A cidade se prepara para as festas "do Agosto", caiando as fachadas por imposição municipal, o que não deixa de dar um aspecto extranho; abrem-se as casas da Irmandade para a hospedagem dos visitantes. Todas as casas se enchem de hóspedes, movimenta-se a cidade, o comércio faze negócios para o ano inteiro. Depois da festa, cai tudo outra vez no marasmo, ficando as ruas desertas, com suas fachadas pintadas de novo, mesmo as das ruinas, em cujo interior crescem as figueiras gigantes. Mas, através do prestígio do passado, através da tradição religiosa, Iguape ainda se mantem com mais vida do que suas irmãs.

Atualmente, desponta uma nova possibilidade de reerguimento, com a indústria da manjuba. A primei-

(173) - Fot. 41
(174) - Fot. 65 e 16

ra fábrica aí instalada, para preparo do peixe, seguiram-se outras, e hoje, no Valo, para onde se desviou a navegação que chega a Igu pe, desenvolve-se um bairro industrial, com as fábricas de manjuba e as casas dos operários (174). É nítido o contraste entre as duas cidades.

De um lado, a cidade antiga, relíquia de um tempo de abastanç , de ruas estreitas mas bem alinhadas, com seus sobrados de sacadas, procurando manter a aparência pintando de branco as fachadas, como brancas são as ruas, calçadas com cascalho de conchas. Do lado do Valo, um bairro em formação, com o casario baixo e escuro acumulado a êsmo, ao redor do porto e de fábricas, elevando-se de um chão escuro como as águas do rio. Entretanto existe aí o pouco de vida que se vê na cidade, talvez contenha ele o elemento que vai permitir a Iguape evitar a decadência completa.

Ligada hoje por estrada de rodagem, com serviço regular de ônibus a São Paulo, exportando para São Paulo a manjuba, com o seu porto no Mar Pequeno entulhado, Iguape isola-se progressivamente do mar, voltando-se para o continente. Poderá ser ainda um porto, mas será porto fluvial, não porto marítimo. A influência preponderante de Santos, notada em toda a costa de Ubatuba a Ararí, vai sendo substituída, aqui pela de São Paulo, num exemplo frisante de captura econômica de uma região por um novo meio de comunicação, captura que começou na periferia, e que se alargou até atingir o núcleo principal.

(174) - Fot. 65 e 16.

III PARTE

S A N T O S, U M P O R T O, U M A C I D A D E

A. - O porto

1. Condições naturais
2. Seu desenvolvimento

B. - A cidade

1. A situação
2. A expansão
3. Os bairros
4. Outras funções
5. A população Santista

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

C.V. Carvalho

O PORTO

I. - Condições naturais.

Dentre de todas a faixa litorânea que vai de Ubatuba a Cananéia, Santos se destaca como um grande centro de povoamento, um centro urbano animado nêsse litoral quasi deserto, cercado de espaços vasios em todas as direções. Para qualquer lado que se observe, após as últimas casas do aglomerado santista, estende-se imediatamente a vegetação natural de mangues, substituida em alguns pontos pelos bananais, de onde emergem as casas solitárias e distantes umas das outras. Santos não se apresenta, pode-se dizer, nem como zona suburbana, nem tão pouco zona rural. A presença da cidade explica-se apenas pela existência do porto; por muito tempo ela dependeu exclusivamente dele. Somente há poucos anos surgiram ali outras atividades e, mesmo hoje, a vida da cidade continua, em grande parte, confundida com a vida do porto. Qualquer anormalidade nêsse movimento, acarretando uma interrupção no tráfego, como a guerra de 1914 ou a revolução de 1932, alteram a vida da cidade, seja pelo grande número de indivíduos empregados no trabalho portuário, seja pela diminuição do comércio em geral, que se ressente com o menor número de compras.

Santos é o porto natural da cidade de São Paulo, o grande centro industrial que se desenvolveu no planalto, por onde êste se comunica com o mar e com o resto do mundo. Mas, parece-nos fóra de dúvida que a grandeza do porto não dependeu tanto da existência do núcleo planaltino, como se pode-

C. V. Carvalho

ria supôr, antes, o crescimento de ambos se deve ao mesmo fator - a expansão da cultura cafeeira no planalto paulista, a verdadeira origem do crescimento de Santos, que foi tambem a fonte de engrandecimento da cidade de São Paulo. Desde tempos anteriores à chegada dos européus para a região da bacia terciária de São Paulo convergiam os caminhos do índios que, do Rio de Janeiro se dirigiam ao Paraguai, através dos vales, quasi ligados do Paraiba e do Tietê. dessa mesma região podia-se atingir mais facilmente o litoral, pelo caminho que acompanhava o vale do Rio Pinheiros e Rio Grande, até o alto da serra do Mar, e, depois, pelo vale do Mogí e pelo Rio Cubatão que levava ao lagamar de Santos. (175) Ficavam, assim, até certo ponto, compensados os inconvenientes oferecidos pela escarpa íngreme e perigosa. Santos, dispondo por sua vez de condições locais favoráveis, era o porto mais vantajoso para as comunicações da serra acima. Separados pelo acidente geográfico da serra do Mar, a sorte das cidades se soldaria por laços sólidos, que fazem com que o crescimento de uma venha a refletir-se logo em seguida na outra.

O porto de Santos foi construido a nordeste da ilha de São Vicente, no interior do estuário onde vêm desembocar os vários cursos que canalisam as enxurradas e as torrentes da serra visinha. Canais pouco profundos contornam a ilha de

(175) Foto 115

C. Carvalho

São Vicente, isolando-a do continente e das ilhas próximas. Mais estreitos a oeste e a leste, alargam-se para o norte, no Caneú, para onde convergem as águas que rolam da serra, trazidas pelos rios Cubatão, Mogi, Jurubatuba, Quilombo, e mais as águas do rio da Dianna cuja desembocadura coincide com a entrada do canal de Bertioga. (176) O Casqueiro, estreito braço de mar, se insinua por entre os manguesais, e liga o Caneú ao largo do Pombeva e ao canal de São Vicente, o qual por sua vez, recebe os ribeirões de Sant'Anna, os rios Branco e da Mariana. A saída dêste último canal é difícil, mesmo para pequenas embarcações, pois além de raso, o canal de São Vicente é fechado por uma barra, cuja presença é indicada pela fímbria branca das ondas que nela vêm rebentar.

Do lado oposto da ilha, o canal de Santos ou Canal Grande possue profundidades maiores, constituindo um verdadeiro estuário, que dá vazão às águas de toda a bacia circundante. A sua largura varia de 325 ms. à entrada da Fortaleza, até o máximo de 800 ms. Mais, as isóbatas se aproximam bastante à entrada da barra, encontrando-se a ilha de 10 ms. junto à ilha das Palmas, (177) aumentando as profundidades para o interior do estuário, até atingir 26 ms. junto à antiga Fortaleza da ilha de Santo Amaro. A margem fronteira é baixa, terminando a ilha de São Vicente na ponta da Praia, numa faixa de areia ligeiramen-

(176) Castiglione, J. e Martins dos Santos-Município de Santos, 1940.

(177) Diretoria de Navegação - Carta Hidrográfica, 1701.

A. Carvalho

te mais elevada do que o nível das marés. O talvegue do canal apresenta uma curvatura mais acentuada do que as margens, tal como sucede nos rios de meandros, fenômeno provocado pelo mesmo fator, a direção das correntes líquidas no interior do leito do canal. Dentro do estuário, as cotas de profundidade diminuem, até 5m 40; a linha de 10 ms. é encontrada na parte fronteira ao canal da Bertioga, onde tem maior largura e na ilha Barnabé. (178) Mediante um serviço permanente de dragagem, junto ao cais, mantém-se o nível de 7 a 10 metros, do armazem 1 a 12-A; 9 ms. no trecho restante. Contudo, a luta contra o entulhamento deve ser contínua, pois percebe-se o assoreamento dos canais que cercam a ilha, fenômeno comum e que tem despertado já a atenção de estudiosos. (179) O entulhamento dos mangues, contribuindo para o afastamento da linha de costa e a redução da área ocupada pelas águas, o estreitamento dos rios, soldando ilhas umas às outras, são provas dêsse fenômeno. Em tempos recentes têm surgido dificuldades para a navegação. O canal da Bertioga, uma das saídas possíveis de Santos, se não fosse tal fato, e que foi utilizado nos tempos do Brasil colônia, tem hoje trechos onde a navegação com maré baixa, mesmo a de pequenas lanchas, faz-se com risco de encalhe nos baixios do largo do Candinho, sendo necessário, muitas vezes, recorrer-se ao varejão, para safar as embarcações da-

(178) Informações forneoidas gentilmente pelo Dr. Ismaels de Souza, superintendente da Cia. Docas de Santos

(179) Backeuser, E.- A faixa litorânea, 106

C.V. Carvalho

quele verdadeiro lamaçal pouco consistente. Como se viu anteriormente, na região santista os rios encontram ótimo auxiliar para a deposição do material transportado por êles, nas rochas duras e resistentes das elevações que cercam Santos, desde a ponta do Itaipú até Mondubo, para onde se abre a baía de Santos com 7 a 8 kms., de um lado e de outro da barra. É visível o alargamento da praia, em menos de 50 anos. O entulhamento prossegue no interior do canal, o que faz prevêr que o entulhamento progressivo do estuário, caso os homens abandonem o cuidado constante em mantêr o serviço de dragagem, poderá dar para Santos a sorte de outros portos, como Nova Orleans, obrigado a deslocar suas instalações portuárias, ou Aix, no Ródano, hoje completamente inutilisado para a navegação marítima. Depois de lutar contra as águas para criar um porto e uma cidade moderna, os homens vêm-se obrigados a lutar contra as aluviões para salvar sua obra.

O movimento de marés em Santos é bastante reduzido, não acusando oscilações grandes, mesmo nas marés vivas.

Outro elemento favoravel às condições de navegação do porto de Santos é a ausência de ventos fortes, predominando aí as calmarias (180). Protegido, como está, pela succssão de morros, e mais distante pela serra do Mar, os ventos predominantes de NE, ST e SE pouca influência exercem sobre as correntes do porto. Os ventos de SW auxiliam a descida das marés, os de noroeste, tão frequentes em Santos,

(180) Delgado de Carvalho, C.M. - Météorologie du Brésil.

exercem ação contrária. Santos é por isso um ancoradouro seguro, mesmo sob os mais violentos temporais que assolam a costa; é ainda um porto livre de nevoeiros, mais frequentes nos meses de julho a setembro, mas que, formados à noite, desfazem-se pela manhã, após as primeiras horas do sol. Isto simplifica o serviço de entrada do porto, cujo horário é determinado apenas pelas conveniências dos funcionários, mas não imposta pelo regime das marés ou das condições climáticas da região (181).

Contudo, ha fatores desfavoraveis, oriundos do meio físico, no porto de Santos. O clima tropical e úmido, se não forma nevoeiro, permite o desenvolvimento de grandes focos de mosquitos, transmissores de moléstias, e, ao mesmo tempo, é um depauperante do organismo humano, obrigado a suportar sempre as condições de calor e umidade na maior parte do ano. Até a construção do porto e das obras de saneamento, eram notavelmente más as condições sanitárias, com desenvolvimento de endemias, além das epidemias que periódicamente assolavam a cidade e dizimavam os seus habitantes ou advenas (182). Outra dificuldade foi a muralha de montanhas, isolando Santos, reduzindo-lhe a área circundante, dificultando o movimento dos homens entre o porto e outras regiões que podiam promover nele a saída de suas mercadorias. Entretanto, o determinismo do meio geográfico atuou somente até um dado momento. De certo ponto em diante os homens conseguiram sobrepôr-se a êles, fazendo prevalecer os fatores favoraveis, que lhes podiam ser uteis. Vejamos como

(181) Informações dadas pelo dr.Ismael de Sousa.
(182) Relatórios dos presidentes da Província.

96.

A fortaleza da Barra de Santos, à entrada do canal.

95.

Tres fases da cidade de Santos
A vila colonial
A igreja e o convento de São Francisco, no Valongo.

C.V. Carvalho

se processou essa mudança.

As vantagens oferecidas pelo meio natural em Santos, de pouco valeram aos colonizadores, que, tendo instalado uma primeira feitoria no litoral, logo se encaminharam para o planalto, tão depressa o conheceram, voltando as costas ao mar, desprezando o caminho mais importante da época, pela vida dura de sertanistas. Preferiam afundar-se pelo interior do continente, vivendo de uma economia fechada (183), recorrendo à costa somente naquilo que de maneira alguma poderiam conseguir serra acima, como o sal. Enquanto o Brasil foi um centro exportador de açucar e, depois de ouro, pouco valia o porto de Santos (184). Sem condições econômicas que lhe permitissem a concorrência dos canaviais do norte, afastado do caminho das minas, não podiam ser aproveitadas as suas condições naturais. Somente num dado momento da evolução econômica do Brasil, com a introdução do café servida pelo porto, somente quando a técnica permitiu a utilização dum novo meio de transporte capaz de dominar o obstáculo natural da serrania íngreme (185), Santos conseguiu tirar partido das vantagens de sua localização. Fica demonstrado mais uma vez que, se é indiscutível a influência do meio natural, essa influência só pode atuar sob determinadas condições; modificadas estas, o determinismo perde sua força. O fator humano, representado pela estrada de ferro e pela nova cultura cafeeira foi a causa essencial do aproveitamento das condições naturais.

A evolução do tráfego mostra bem claramente a influência de ambos os fatores citados anteriormente. Ao

(183) Calogeras, J.P. - Formação histórica do Brasil, 31.
(184) Simonsen, R. - História econômica do Brasil, 219.
(185) A estrada de ferro foi inaugurada em 1867.

C. Carvalho

raiar do século XIX, depois de ter passado por vários períodos de prosperidade e de decadência, esta sobretudo em consequência do desenvolvimento da mineração, que provocara o êxodo dos habitantes do planalto e da marinha, com o abandono da agricultura, Santos entra em nova fase de prosperidade; a primeira metade do século registra uma mudança radical na sua vida. Terminara o tempo da policultura para consumo local, como nos séculos anteriores; o retôrno dos bandeirantes, o término das correrias pelo sertão e dos trabalhos das minas, a fixação deles no planalto, deram início à vida agrícola de São Paulo (186). A cana vicejava no planalto mas, cultivada por processos rudimentares, rendia pouco e dava açucar de má qualidade. A-pesar-disso, êste constituia o principal artigo de exportação, alcançando o máximo em 1805, quando correspondeu a 71,6% das exportações, em valor, ou seja 93.024 arrobas, no valor de cr.$196.254,00, num total de cr.$273.930,00. As fazendas de Campinas, Itú (30% do número total de engenhos) (187) e Sorocaba forneciam os maiores contingentes. Para aumentar o movimento do porto, conseguiram os negociantes de Santos uma lei proibindo a navegação de cabotagem entre os vários portos do litoral paulista, sem que, contudo, tal medida trouxesse grandes benefícios, pois o porto de Santos ressentia-se, então, como hoje, da proximidade do porto do Rio de Janeiro para a navegação de cabotagem, efeito que mesmo a abertura dos portos em 1808 não conseguira fazer desaparecer de todo.

Dez anos depois, em 1813, o valor do comércio exterior aumentara muito, fazendo-se entretanto, sempre de

(186) Ellis Jr., A.- O bandeirismo paulista e o recuo do meridiano, 249.
(187) Carli, G. de - Gênese e evolução da indústria açucareira de São Paulo, 14.

C.V. Carvalho

pois da abertura dos portos, quase todo o comércio com o Rio de Janeiro. Os artigos que mais aparecem são:

EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO	
Açucar	578,657	arrobas	Sal	37,669 alqueires
Arroz	38,518	alqueires	Carne salg.	4,447 arrobas
Milho	23,758	alqueires	Vinho	3,445 pipas
Toucinho	19,990	arrobas	Cerveja	1,957 garrafas
Porcos	11,263	peças		
Café	9,223	arrobas		
Tabaco	7,018	arrobas		

Dos cr.$666.942,84 que constituiam as exportações, cr.$536.006,60 eram encaminhados ao Rio de Janeiro, de onde chegavam artigos no valor de cr.$646.584,92. Em segundo lugar aparecia o Porto, tanto nas exportações como nas importações, com um movimento que não representava nem um décimo do do Rio de Janeiro (188).

Ainda em 1825, depois de proclamada a Independência, o açucar contribue com o maior valor das exportações: cr.$623.024,16 no total de cr.$1.288.326,09 de exportações, enquanto o café, cuja parte aumenta desde o princípio do século, aparece em segundo lugar, com cr.$250.782,50; as outras exportações consistem em gêneros alimentícios, banha e toicinho, e mate. Nesse ano, as mercadorias que mais entraram foram os escravos, avaliados em cr.$416.181,00, seguidos de fazendas e sal. Ainda através das exportações pode-se perceber o desenvolvimento da agricultura planaltina, pelos contingentes de escravos entrados, enquanto o sal indica o desenvolvimento da pecuária, que forneceria não só o alimento da população local, mas parte das exportações.

(188) Spix e Martius - Ob.cit., I, 228.

C.V. Cavalla

Já se percebe, pois, uma tendência no desenvolvimento das lavouras; já se esboça o início da rivalidade entre os dois produtos, açucar e café, que iria terminar somente em meados do século. Se, por um lado, cerra escassa os engenhos de açucar cresciam em número, era pequena sua produção por unidade. Contudo, crescia tambem o seu valor como artigo de exportação, enquanto o café ainda não obtivera um aumento apreciavel. Em 1836, no seu relatório, o Marechal D.P.Muller dá para o açucar o valor de cr.$1.180.115,51 no total de cr.$1.714.300,40, contribuindo o café com cr.$266.588,16 (189).

Os produtos importados refletem uma mudança na economia do interior e da marinha. Esta, que abastecera o planalto no início da colonização, mostra-se incapaz de aprovisionar sua própria população, agora mais numerosa, sendo obrigada a receber suprimentos de fora; o planalto, por sua vez, abandonara a policultura para dedicar-se à monocultura de exportação como a cana e o café e tambem o fumo, necessitando assim recorrer ao Rio de Janeiro e Buenos Aires para abastecer-se em gêneros alimentícios e de vestuário. Finalmente em 1846 o açucar é sobrepujado pelo café nas exportações, passando por oscilações até 1855, quando, caindo bruscamente as exportações, acabou por desaparecer da lista dos artigos exportados.

Além dessa mudança, outras ocorreram nessa década de 1840-1850. Em 1843, sete anos após a chegada do primeiro vapor a Santos, inaugurando uma linha regular entre este e o porto do Rio de Janeiro (190), realizou-se uma

(189) Relatório cit.
(190) Kidder, D. - Sketches of Brazil, 198.

convenção entre os governos do Brasil e da França para o estabelecimento de viagens mensais entre o porto de São Nazário e o porto do Rio de Janeiro (191). Um ano após, a firma Theodor Wille & Cia., estabelecida em Santos, iniciava a exportação direta de café para a Europa (192), fato que demonstra a importância que o produto adquiria então. A exportação paulista montou a cr.$7.250.346,88, contribuindo o café com a proporção maior do que o açucar, em comparação com as quantidades de 1836. Contudo, embora com o tráfego aumentado, Santos continuava, sobretudo, porto de cabotagem, frequentado por embarcações costeiras em maior número, abastecendo-se de artigos estrangeiros no porto da capital do Império. Depois de 1855, com a queda definitiva do açucar, Santos passa a ser, por excelência, porto exportador de café, libertando-se, ao mesmo tempo, da tutela do porto do Rio de Janeiro, pois a exportação se fazia diretamente de Santos para os portos do exterior. Para cr.$3.367.076,72 de mercadorias exportadas para o exterior, Santos enviou cr.$918.007,10 para os portos nacionais, mas recebeu por cabotagem cr.$ 6.025.783,83, enquanto recebeu somente cr.$372.045,51 do exterior.

O aumento do tráfego no porto de Santos corresponde, antes de tudo, à expansão cafeeira no planalto. Enquanto a lavoura de café, introduzida em SãoPaulo nas localidades do litoral e nas do vale do Paraíba, todas visinhas da província do Rio de Janeiro, se desenvolvia nessas regiões, suas produções se escoavam pelo porto do Rio de Janeiro, e pelos portos intermediários, como Angra dos Reis, Ubatuba e São Sebastião. O café pouco influia, portanto, no

(191) Pinto, A.-História da Viação Pública de São Paulo, 284.
(192) A Tribuna, Santos, ed. especial comemorativa do centenário da Cidade de Santos, 1939.

97.

A construção do porto, vendo-se um dos Cateirinhos.

Foto M. Pereira

98.

O porto atual.

movimento de Santos. Entretanto, ao irromper o surto cafeeiro em terras do planalto, região de que Santos é o escoadouro natural, para êle afluiu, em quantidades sempre crescentes, o café.

Até a construção da estrada de ferro, Santos não se destacava dentre os vários portos do litoral paulista. A estrada de ferro foi o fator essencial do desenvolvimento do porto, que fez seu comércio exterior sem a influência do porto do Rio de Janeiro. O café começava a tomar vulto nas exportações, embora levasse alguns anos ainda para se firmar definitivamente. Para Santos convergiram imediatamente as pequenas correntes de tráfego que se dispersavam pelos vários portos, como Ubatuba, São Sebastião e Iguape, os quais davam saída à produção das regiões vizinhas. Todos eram ainda portas de influência local, com um hinterland muito reduzido. Ligavam-se por caminhos paralelos que galgavam a Serra do Mar, até o vale do Paraíba os dois primeiros, aos campos do sul da província o último (194). Os caminhos de tropas não podiam competir com o novo meio de transporte mais rápido e mais seguro, e repete-se aqui o que se dera em maior escala nos Estados Unidos, com a abertura do canal do Erié e a construção da estrada de ferro, utilizando o mesmo vale que teve como conseqüência a concentração, em Nova York, do comércio de vários portos (195). Santos, igualmente, adquiriu uma preponderância que dura até hoje e da qual não se vislumbra ainda o declínio.

Com a estrada, estavam pois lançadas as bases do progresso não só do porto, mas de toda a região a

(194) Prado, P. — Paulistica

(195) Baulig, H.-Amérique Septentrionale. États Unis. C.XIII, 2a., 358.

Cavalh

ele ligada, que era tambem aquela onde se ia, dia a dia, abrindo novas terras ao cultivo do café.

Para vencer o obstáculo da serra do Mar, foi escolhido o sistema de cabos de aço e de planos inclinados, acionados por máquinas instaladas na encosta, sistema diverso daqueles empregados em outros pontos da mesma escarpa montanhosa. Fizeram-se necessárias grande número de obras de engenharia, tais como túneis e cortes abertos na rocha viva, estes quase verticais, que exigem conservação constante a-fim-de evitarem a ação das enxurradas, além de viadutos, valas e valetas para dar vasão às águas excessivas, aterros, enfim uma série de obras, que constituem outras tantas manifestações da vitória do homem na conquista da serra, usando como arma, no caso, a estrada de ferro. Dominada a serra, restava a conquista do mangue, inundavel por ocasião das marés altas, recortados de rios, ainda outros impecilhos à circulação livre. Mediante o aproveitamento do aterro do Cubatão, da antiga estrada carroçavel e a construção de algumas pontes na travessia dos rios, resolveu-se finalmente o problema de ligar a zona cafeeira do planalto ao seu porto de escoamento. Muito valeram para isso o entusiasmo e a visão de Mauá, que projetou a estrada e a organizou. Diante do volume cada vez maior das safras de café, não decaiu o entusiasmo e, em 1867, corria o primeiro trem (196). A-pesar-dum acidente ocorrido na viagem inaugural, dentro em pouco rodavam os trens em viagens regulares, trazendo para serra-abaixo os grandes carregamentos de café, e, em menores quantidades, fardos de algodão que a Guerra de Secessão nos Estados Unidos tornara procurados; na dire-

(196) Revista Comercial, Santos, 1867.

ção contrária, levavam os vapões produtos de luxo e artigos manufaturados, para os fazendeiros enriquecidos.

Resolvido o problema vital das comunicações com o interior, aparece novo problema: de prolongar a rêde ferroviária (197). Esta não segue um plano previamente traçado, mas destina-se, acima de tudo, a aproximar as regiões cafeeiras do porto de escoamento. Para bem aquilatar se a importância que a estrada de ferro representava para o fazendeiro, basta lembrar, como o faz "Taunay", que antes de 1860 considerava-se anti-econômico plantar cafezais além de Rio Claro, devido ao alto custo do transporte até o litoral, feito todo por meio de tropas de burros (198).

O desenvolvimento da área cultivada, acompanhando o crescimento da produção, viria fatalmente refletir se no porto de Santos que, a partir de meados do século passara quase a porto exclusivo de exportação de café.

Mas não se deteria aí o alargamento da rêde de estradas de ferro, prosseguindo a captura econômica de várias zonas para a esfera paulista. Nem as barrancas do rio Grande, nem as do Paraná e as do Paranapanema foram impecilhos diante dessa ânsia de expansão. Do alvorecer do século data a conquista do oeste, de São Paulo, do sertão, que até essa ocasião constituia-se de terras desconhecidas do homem civilizado. Agora, já não se constróem mais estradas somente para trazer café. São estradas de penetração, que procuram zonas ainda por desbravar, e que vão, portanto, caminhando adiante dos homens. Entretanto, ainda é

(197) Pinto, A. - História da Viação Pública de S.Paulo, 36.
(198) Taunay, A. - História do Café. IX, 19.

C V Carvalho

o café a cultura que parece mais indicada para aquelas terras novas e fertilíssimas, cobertas de mata virgem e habitadas por índios, com os quais tiveram de lutar os abridores das estradas de ferro (199). É a marcha para oeste do café, como observa Sergio Milliet (200), deslocando-se das zonas velhas, onde o rendimento vai caindo, pelo empobrecimento progressivo do solo, para zonas recém-povoadas. Para substitui-lo, vão os fazendeiros desenvolvendo outras culturas mais compensadoras ou que podiam subsistir em regiões cortadas por densa rêde de estradas de ferro e de rodagem: o algodão, que fôra cultivado nas terras de Sorocaba, Itú, Porto Feliz, muito procurado durante as crises americanas do produto, matérias primas diversas vão timidamente aparecendo nas exportações. Entretanto, nenhum dêsses produtos, nem de longe se aproximava, pelo volume e pelo valor das exportações, do café, o qual mantinha, soberano, o predomínio das exportações. Santos continuava porto exportador de café, e para este convergiam todas as atenções. Ainda em 1900, São Paulo, e de modo geral o Brasil, estava numa regime de economia colonial, exportando um único produto, e importando gêneros alimentícios e produtos manufaturados em pequenas quantidades, de acôrdo com o baixo poder aquisitivo da população local (201).

A superprodução do café, acarretando crises periódicas, punha o fazendeiro em crítica situação. Obrigado a conservar os cafesais, a venda do produto não daria sequer para o custeio. Diante disso, muitos abandonariam os cafesais e desenvolveriam outras culturas em substituição.

(199) Matos, O.N. - A evolução ferroviária de S. Paulo.
(200) Milliet, S. - Roteiro do Café.
(201) Secretaria da Agricultura
Taunay, A - História do café.

C V Caroli

Entre 1890 e 1900, período em que foi inaugurado o primeiro trecho do cais, o movimento do porto foi principalmente de exportação, na qual o café teve parte preponderante, seguido das matérias primas. As importações careciam de importância, notando-se grande desequilíbrio entre as duas direções do tráfego (202). Isto pode ser explicado pelo baixo padrão de vida da maior parte da população, da qual se exceptuavam alguns fazendeiros ricos, naturais de Campinas e Itú, os quais, vivendo confortavelmente, até com luxo, importavam artigos de luxo para seu uso. Os outros artigos de importação consistiam em gêneros de primeira necessidade, não produzidos aqui, como o trigo e o arroz. O baixo poder aquisitivo da população não justificava a entrada de outros artigos do exterior. O país ainda se organisava, depois das duas crises sucessivas da abolição, abalando mesmo, em São Paulo, a economia do café, e a da República, fase de grande agitação política e de organização do país (203).

Nos primeiros anos deste século, percebe-se já uma tendência ao equilíbrio entre as exportações e importações, como houvera entre 1896 e 1898, no período anterior. As exportações, sobretudo as de café, mantêm-se bastante estáveis, apesar das crises terríveis que a lavoura atravessou nos primeiros anos; o aumento das exportações corresponde ao crescimento da população local, acrescida agora dos imigrantes, cujo número atingiu o máximo no decênio anterior, e também ao maior número de fazendas e elevação do nível de vida em consequência dos lucros do café nos últimos anos do século XIX. Ao mesmo tempo, maiores facilidades de crédito para os fazendeiros, e ainda a facilidade da exportação, com alar

(202) Secretaria da Agricultura – Estatística do Comércio do porto de Santos.
(203) Taunay, A. História do café.

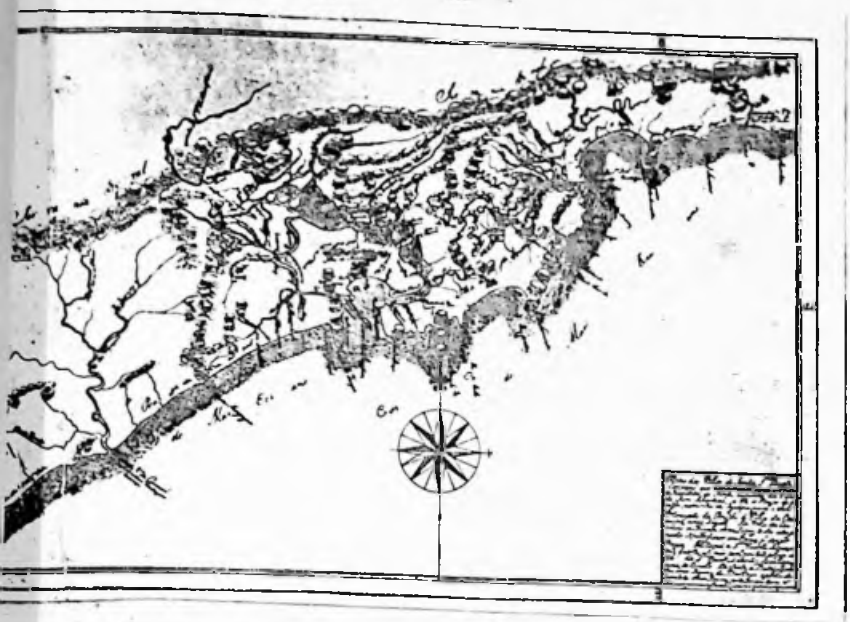
C Carvalho

gamento da rêde ferroviária.

A década seguinte se caracteriza por uma transformação acentuada nos rumos da economia básica. O café já não é a única fonte de riqueza, da qual se espera tudo. Com a chegada de grande número de imigrantes a partir de 1890, elementos em grande parte jovens e em idade prolífica, mais rápido se tornou o aumento da população e, com êle, a ampliação do mercado interno, havendo maior quantidade de braços disponíveis para outros trabalhos além da cultura do café. Foi a fase de intensa industrialização, absorvendo os capitais acumulados com a lavoura e o comércio de café, capitais trazidos do exterior, enquanto se desenvolvia o intercâmbio com o estrangeiro e se conquistavam novos mercados. A grande guerra, isolando o Brasil a partir de 1914, devido à interrupção da navegação marítima regular, favoreceu o aparecimento de algumas indústrias, que podiam progredir livres da concorrência. Avolumam-se as importações, que chegam a quase um terço das exportações, alcançando a apreciável quantia de duzentos milhões de cruzeiros. O máximo foi registrado em 1919, ao se reiniciar a navegação e o comércio exterior (204).

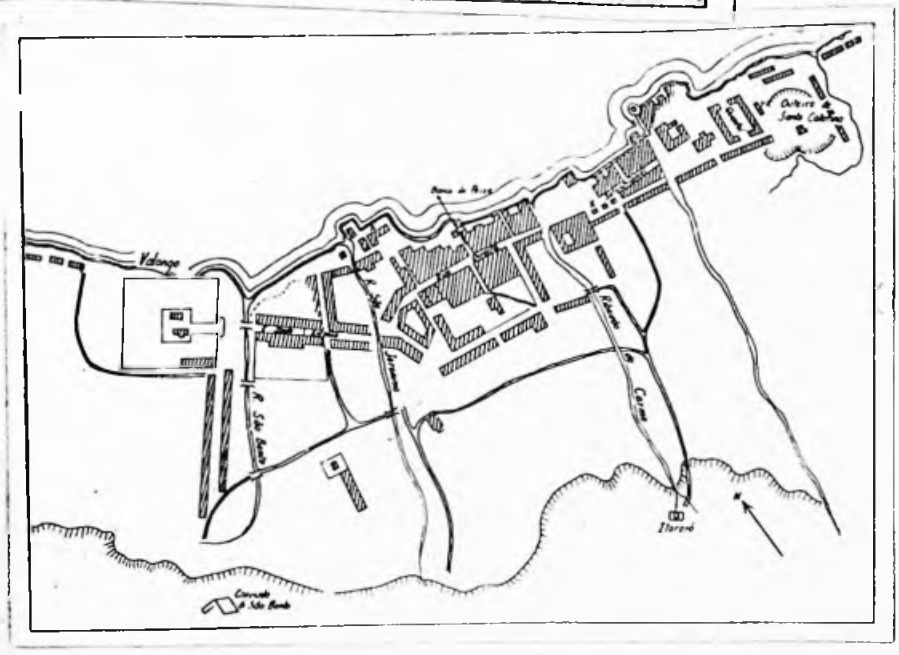
A partir de 1921 é mais considerável ainda o aumento, tanto nas importações como nas exportações, sobretudo entre 1925 e 1929. Os capitais encontram novas aplicações nas indústrias, cada vez mais diversificadas; nas zonas recém abertas à colonização, Sorocabana, Alta-Paulista e Noroeste, ao lado das grandes fazendas de café estabelecem-se os pequenos lavradores (205), imigrantes recém chegados

(204) Diretoria de Estatística.
(205) Prado Júnior, Caio. — Distribuição da propriedade fundiária no Estado de São Paulo, "Geografia", I, 1.



93.

Mapa antigo da região de Santos existente no Museu Paulista.

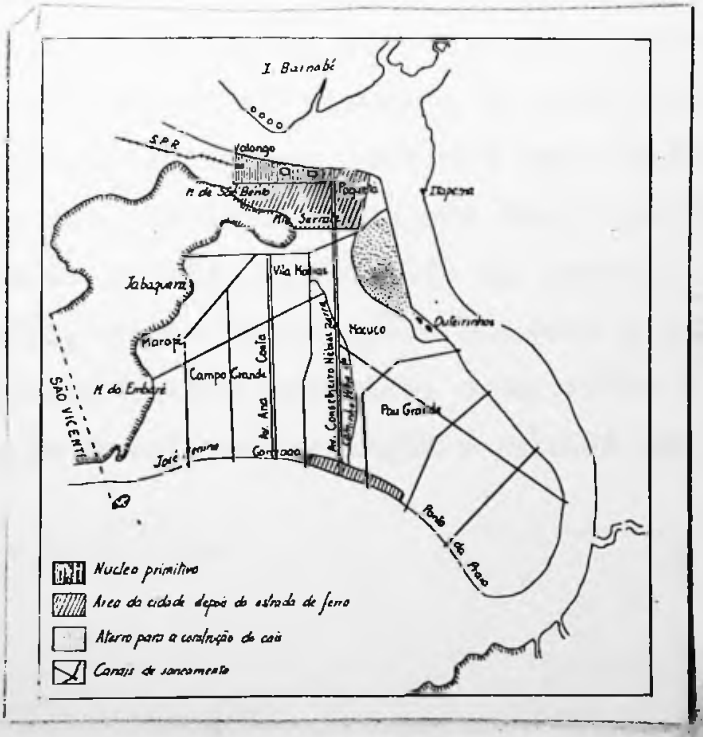


100.

Planta da cidade de Santos em 1822.

(Segundo A. Souza).

101. A expansão da cidade de Santos.



Chaval

da Europa mediterrânea, mas tambem da Europa Central, e japonêsas, introduzindo e desenvolvendo alí algumas culturas diferentes. Verifica-se a passagem da monocultura do café para a policultura. E, com os produtos da policultura, e os da indústria paulista, cresce o valor e a variedade dos produtos exportados. Igualmente se nota diferença nas importações. A população sempre maior, o alargamento da área cultivada e a criação do parque industrial contribuiram para elevar o padrão de vida da população. O mercado interno exige sempre maiores quantidades de matérias primas para as fábricas e de utilidade para a população.

Já se pode perceber o fim da economia colonial, que predominara até ha pouco. Santos não é mais um porto ligado a uma monocultura de exportação, tendo necessidade de importar alimentos e produtos manufaturados, mas, escoa-se por êle produtos variados, ao mesmo tempo que se mantêm elevadas as importações, indício do desenvolvimento econômico do seu hinterland (206).

Entre 1931 e 1940 o Brasil e, especialmente São Paulo, passam por um período prolongado de agitação política, do qual se ressente o movimento portuário de Santos, que decái em 1932, em consequência do bloqueio de três meses ao qual esteve sujeito. Assiste-se tambem à luta travada entre alguns produtos que, de importados que eram, passam por Santos agora em sentido oposto, avolumando as exportações. É o caso do algodão, cujas exportações crescem a partir de 1935; a êle se juntam outros produtos, como carne e frutas. Sôbe a exportação total, até atingir o máximo em

(206) Diretoria de Estatistica

C. Carvalho

1939, quando as importações alcançaram cr.$1.982.852.921,00 e as exportações cr.$3.044.412.000,00.

Pode-se observar aqui o contraste, em volume e valor, do comércio exterior do porto de Santos, como a diferença entre as duas correntes. Hoje, Santos é, antes de tudo, porto exportador, embora suas importações sejam das mais avultadas do país.

Nos anos ulteriores a 1940, a situação anormal criada pela guerra veio aumentar o valor do comércio de Santos com os países estrangeiros, tendo, quer as importações, quer as exportações, atingido o máximo registrado, chegando à cifra de 5.478 milhões de cruzeiros.

COMÉRCIO DE SANTOS COM OS PAISES ESTRANGEIROS (207)
(EM CRUZEIROS)

	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1935	1.540.501.970,00	2.071.233.764,00
1936	1.667.174.245,00	2.589.892.735,00
1937	2.071.418.397,00	2.472.969.721,00
1938	2.000.195.022,00	2.757.623.446,00
1939	1.982.853.921,00	3.044.412.070,00
1940	2.369.730.235,00	2.445.093.656,00
1941	2.271.837.507,00	3.208.138.654,00
1942	1.695.170.606,00	3.145.759.642,00

Depois disso, em 1942, as importações diminuiram, não pela menor capacidade de absorção de mercadorias, mas pelas restrições impostas pela guerra aos paises produtores dos artigos que poderiam ser importados, mantendo-se estaveis as exportações. A queda corresponde principalmen-

(207) Departamento Estadual de Estatística - Estatística do Comércio do Porto de Santos, 40a.Série, 1941-1942.

C. Carvalho

te às manufaturas, que se reduziram a quase 50% dos totais anteriores, tendo tambem sido reduzida a importação de matérias primas e de combustiveis, com o carvão de pedra à frente, os que mais sofreram com esse fenômeno. A guerra veio ainda modificar bastante a lista dos paises de destino das mercadorias, aparecendo em primeiro lugar, como fornecedor de mercadorias, a Argentina, de onde Santos recebe grandes quantidades de trigo; depois as Antilhas Holandesas (petróleo), seguidas dos Estados Unidos. Quanto ao valor, os Estados Unidos ocupam o primeiro lugar, embora o movimento com esse país tenha caído extraordinariamente entre 1941 e 1942; seguem-se a Argentina, Chile e a Grã-Bretanha.

EXPORTAÇÃO PELO PORTO DE SANTOS,(208)

POR PAISES DE DESTINO

	1941	1942
Estados Unidos	Cr.$1.838.321.339,00	Cr.$1.469.052.905,00
Grã-Bretanha	375.369.025,00	513.552.198,00
Canadá	220.061.122,00	34.314.936,00
Japão	193.547.572,00	-
Argentina	192.516.587,00	254.165.561,00
China	104.555.950,00	-
Espanha	15.710.164,00	247.399.649,00
Suécia	54.203.827,00	200.082.429,00

Se o tráfego de Santos se faz sobretudo com o exterior, o comércio com os outros portos nacionais tem aumentado ultimamente. Houve, como em relação ao comércio externo, modificação das correntes do tráfego a partir de 1931, pois São Paulo deixou de ser Estado comprador para se tornar, antes, exportador dos produtos manufaturados, o que

(208) Departamento Estadual de Estatística - Loc.cit.

veio contribuir para aumentar o valor das mercadorias exportadas, resultando daí maior crescimento da parcela referente ao valor do que a das quantidades exportadas. Dentre os Estados compradores, está a frente o Rio Grande do Sul, seguido de Pernambuco (19%) Baía, Ceará e Santa Catarina. O Rio Grande do Sul figura ainda como maior fornecedor, com 35% do total; Pernambuco com 22%, seguindo-se Alagôas, Paraíba e o Distrito Federal, que, reunidos, perfazem 60% dos importadores, tendo aumentado o valor da exportação, por ter sido a indústria paulista chamada a substituir a falta do mercado estrangeiro. Em 1942, a posição dos Estados varia ligeiramente, como mostram os dados abaixo:

COMÉRCIO DE CABOTAGEM EM 1943 (209)

	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
Pernambuco	180.699	357.183
Rio Grande do Sul	204.743	321.982
Baía	51.366	178.666
Pará	73.100	140.856
Capital Federal	45.458	89.442
Total geral	915.280	1.452.684

Analisando-se o papel que o porto exerce, de distribuidor de mercadorias para outros portos nacionais, por intermédio da navegação de cabotagem, verifica-se a grande importação de produtos semi-acabados, como gasolina a granel ou de farinha de trigo e peças de automovel, os quais, fazendo parte de importação, constituem parcelas importantes nas exportações de cabotagem.

(209) Departamento Estadual de Estatística - Comércio de Cabotagem pelo porto de Santos, Vol.n.12, 1943.

Chiavelli

Tomando-se como base os cálculos feitos pelo Departamento Estadual de Estatística (210), observa-se ainda que em 1921, ano tomado como índice, o comércio global de Santos com os outros Estados brasileiros foi de 267 milhões e 485 mil cruzeiros, enquanto o movimento com o exterior subía a 1 bilião 349 milhões e 584 mil cruzeiros ou seja cerca de cinco vezes mais do que o comércio de cabotagem, confirmando o papel relevante das transações com o estrangeiro. Entretanto, se o valor das mercadorias transitadas por Santos e os portos nacionais não alcançou nem de longe, o vulto do comércio exterior, o comércio daquele porto com os congêneres do país teve um aumento muito maior. Assim, considerando o ano de 1921 como índice, verifica-se que, em 1939, último ano normal antes de perturbados o comércio e a navegação marítima, a exportação para o estrangeiro aumentou de 100 para 361, enquanto a exportação para os portos nacionais chegara a 898, ou seja, um movimento de 817 milhões e 298 mil cruzeiros, contra, apenas 91 milhões e 7 mil cruzeiros, correspondentes às mercadorias adquiridas em São Paulo pelos outros Estados em 1921.

(210) Departamento Estadual de Estatística - Boletim 1,1941.

104 Vista do centro de Santos, na parte fronteira ao cais. À direita carroças empregadas no transporte de café. Note-se o sobrado colonial. Ao fundo os morros que limitam a área da cidade.

Foto M. Pereira.

105 - Sobrado construido em 1867 para alojamento do govêrno da província. No andar térreo os armazens de café, hoje parcialmente ocupados por fardos de algodão.

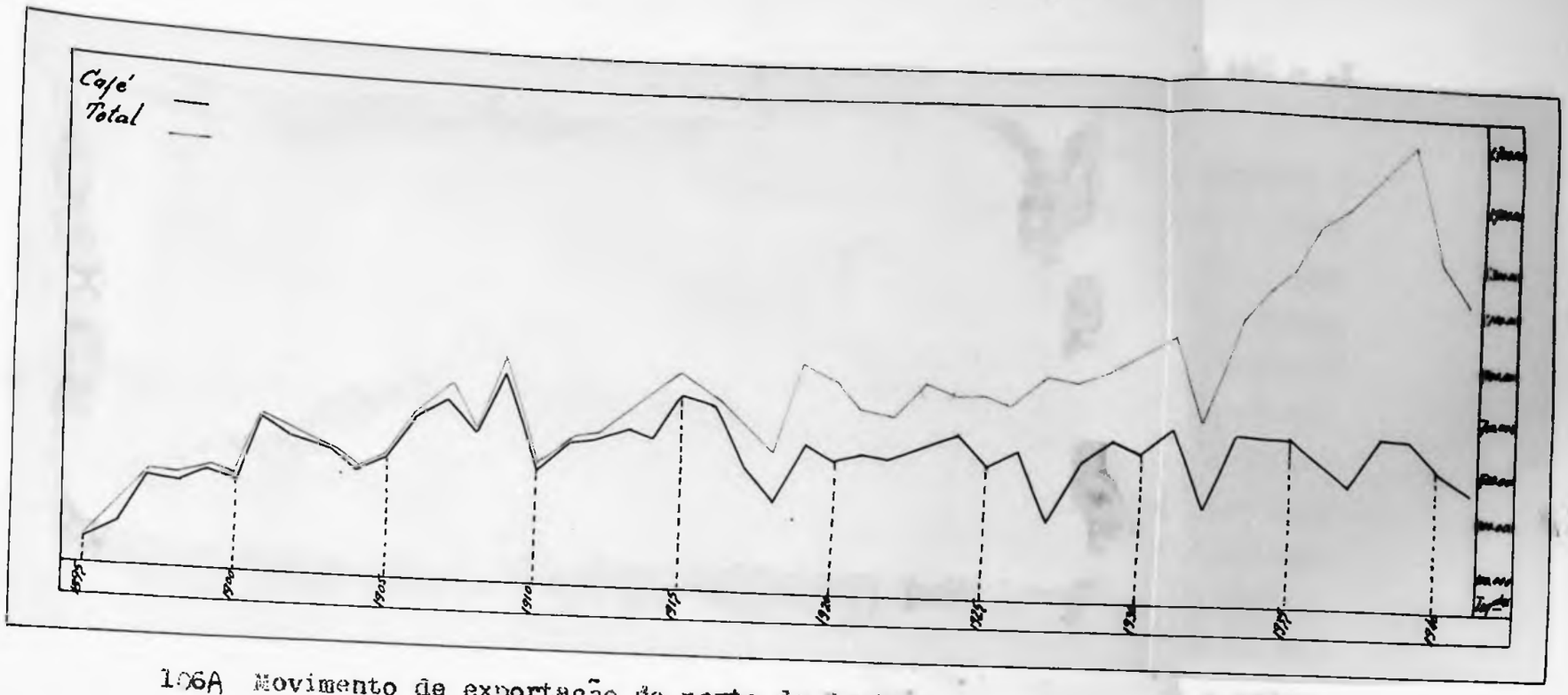
106 - Sobrado de azulejos da rua de Santo Antonio

C Carvalho

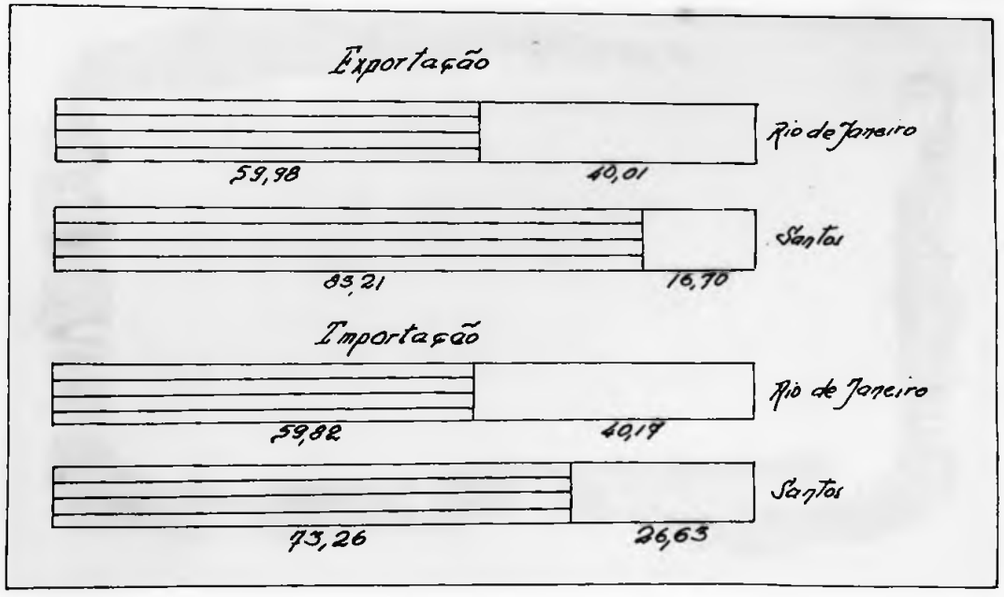
2. - Seu desenvolvimento.

O alargamento da área cultivada com cafeeiros e conseqüente aumento da produção destinada ao comércio exterior, a melhoria de vida no interior, acarretando maior consumo de mercadorias e o crescimento, embora ainda não muito grande, da população, estavam a exigir melhores instalações portuárias. Santos, firmando-se como grande porto exportador de café não podia mais continuar com as suas precárias instalações de pontões de desembarque (211), construídos numa praia lodosa e suja e postos a sêco durante as marés baixas (212), que bastavam ao pequeno porto que fôra até então. Em 1879, ao se fazerem os primeiros estudos para a construção do porto, havia côres de 20 entre a Alfândega, onde era maior a profundidade, e os da estrada de ferro, mais ao fundo, no Valongo (213), ficando alguns completamente a sêco nas marés baixas. Na Alfândega a profundidade era de 5,6ms., mas logo adiante caía para 8 e 9ms. Um afloramento de rocha além do Outeirinho ficava a 6ms. de fundo, impossibilitando a passagem de embarcações de maior calado. A melhoria da técnica da navegação, empregando navios de ferro e aço em lugar dos veleiros de madeira, permitia maiores dimensões às embarcações, ao mesmo tempo que viagens mais rápidas e menores paradas nos portos. Eram uma exigência da navegação a vapor. Ora, dadas as deficiências do porto de Santos, eram frequentes estadias prolongadas dos cargueiros, com grande prejuízo para as companhias de navegação e para os exportadores; a floresta de mastros que se vêm em algumas fotografias da época e também reproduzidas em quadros de Benedito Calixto, não são indício somente do grande movimento do por-

(211) Fot.107.
(212) Fig.108
(213) Idem.



106A Movimento de exportação do porto de Santos.



106 B - Movimento dos portos do Rio de Janeiro e de Santos. A parte em branco corresponde ao movimento de cabotagem, a outra ao de longo curso.

Otávio

to de Santos, mas tambem do acúmulo resultante dessa demora prolongada, ás vezes de seis ou oito meses. Nos trápiches, à beira da praia, acumulavam-se as mercadorias até abarrotá-los. Depois, ficavam ao relento, sujeitas ao sol e às chuvas, e à ação das marés.

Não se pode estudar o movimento do porto de Santos sem se fazer referências ao desenvolvimento da rêde ferroviária do planalto paulista, por sua vez ligado à expansão dos cafezais pelas férteis terras do planalto paulista. Ao construir o traço de união do porto exportador com as zonas produtoras de café, não quiseram os diretores da "São Paulo Railway" levar os trilhos depois de Jundiaí, situada aquém da zona mais produtiva da província, centralizada, na ocasião, ao redor de Campinas. Diante das dificuldades que isso acarretava para o transporte da produção cafeeira até o porto, reuniram-se os fazendeiros de café, estimulados pelo governo da província (214) e organizaram, com seus próprios capitais a primeira estrada de ferro destinada a procurar as zonas cafeeiras. O café começa então a sua ação de "puxar os trilhos". Cinco anos depois de correr o primeiro trem entre São Paulo e Santos, Campinas estava ligada a Jundiaí, e portanto, tanto vale dizer, a Santos. Não se deteria mais a febre das construções de estradas de ferro, acompanhando, de perto, a febre da abertura de novas plantações de café, ultrapassando, mesmo as fronteiras de São Paulo, atravessando o Rio Grande, em direção ao Triângulo Mineiro e Goiaz, O Paraná, para o sul de Mato Grosso, o Paranapanema, em demanda das terras fertilíssimas do norte do Paraná.

(214) Taunay, A. - História do Café.

No. 63. Lembrança de Santos. A Bahia em 1889.

107.

O porto de Santos antes da construção do cais.

O "porto do Consulado" onde chegavam os navios estangeiros.

Foto. M. Pereira

108.

O centro comercial de Santos, a praia, os pontões.

Segundo a planta de Milmor Rebers de 1879.

109.

Foto
Marques Pereira

C Kawall

O traçado da rêde ferroviária paulista foi, como é sabido, essencialmente impôsto pelo café; e à medida que se expraia a vaga cafeeira, mais se alongam os trilhos, em busca do produto para levá-lo a Santos e daí ser transportado aos grandes centros de consumo.

Urgia, pois, a construção do porto. Contratada em 1886, em 1892 a Companhia Docas de Santos inaugurava o primeiro trecho de cais. O material empregado na construção do cais foi terra saibrosa do Jabaquara e pedras do Monte Serrate, Jabaquara e Nova Cintra. Os trabalhos consistiram na construção da muralha de pedra, atras da qual foi necessário proceder-se ao aterro, elevando-se o nivel do solo até cerca de 1,50ms. acima do nivel da maré alta. A enseada que ia do Outeirinho II até o Paquetá foi igualmente aterrada, constituindo hoje a zona mais larga da faixa de cais. Conserva-se aí aberta uma passagem de comunicação com a Bacia do Mercado por onde entram as pequenas embarcações que vêm dos arredores, trazendo lenha, peixe e produtos diversos. Em breve viu-se que o projeto primitivo, de 866ms. não seria suficiente, diante do movimento do porto, e resolveu-se a construção de mais de 4.000 metros, ficando previsto um desenvolvimento futuro de mais de 33.216 metros (215). Como porto marginal, isto é, dispondo quase exclusivamente das margens do lagamar, para expandir-se, o porto de Santos ressente-se da falta de espaço atualmente, falta que só tende a agravar-se para o futuro, por não oferecer profundidades para o movimento livre das embarcações. Como a tendência geral dos portos é de

(215) Informações dadas pelo dr. Ismael de Souza, cit.

se localizarem, não no fundo dos estuários, como antes, para ficarem mais em contacto com o interior do continente, mas à entrada deles, de maneira a ficar mais ao alcance das embarcações que podem demorar menos tempo nas manobras e de embarque de mercadorias, desde o princípio previu-se o aproveitamento da ilha Barnabé, onde o porto deverá ter o máximo desenvolvimento, pelo aprofundamento da área de mangue. Já se levantam aí as primeiras instalações, os tanques de óleo, estando também nessa ilha a Base Aérea, além de inúmeros pequenos estaleiros, encontrados igualmente na ilha de Santo Amaro. Ao lado, vão surgindo os primeiros bairros operários, habitados por trabalhadores do porto, nas terras do futuro cáis, provido de "piers", que alargarão, de muito, a sua capacidade.

Atualmente, o porto de Santos apresenta uma linha de cais de 5.000ms. de extensão, a maior do Brasil (216), 4.720ms. dos quais na ilha de São Vicente, ao norte e nordeste, 301ms. na ilha Barnabé, e mais 500ms. em construção a oeste dos primeiros, na Alemôa. São cerca de 58 os armazens, com capacidade para receber 126.486 toneladas de mercadorias, 28 dos quais na parte exterior do porto. Alguns deles são especializados: seis para o comércio de cabotagem, que tende a avolumar-se, um para a recepção de passageiros e dois para inflamaveis. Os outros destinam-se ao café, que ali chega por meio de esteiras rolantes, e outras mercadorias de exportação (217). Ao longo do cais ainda se alinham outras instalações, a Casa da Força, a primeira a ser construida, toda de pedra, os vários edifícios ligados

(216) ~~XXXXX, X. X XXXXX~~ do Brasil 1940 - 1941
(217) Informações cit.

C.V. Carvalho

ao serviço do porto, como a Alfândega, uma das melhores edificações da cidade, a Mesa de Rendas, e, mais para o sul, no Monouco, o edifício da Administração da Cia. Docas de Santos, ao lado, a Mortona, carreira para o concerto das embarcações. O crescimento do parque industrial paulista faz com que em Santos esteja se desenvolvendo a indústria de construções navais, durante o período atual, de guerra, prometendo tornar-se mais um motivo para acrescentar à importância de Santos. Santos, que foi o primeiro porto brasileiro a ser construido, continúa à frente dos portos nacionais quanto ao aparelhamento. Possúe além das instalações fixas, rebocadores para o movimento no interior do estuário, serviço de socorro para embarcações encalhadas, dragas que mantêm a profundidade necessária no canal, despejando fora da barra o lôdo retirado do fundo.

Construido para porto exportador de café, e para a importação de artigos variados, em pequena quantidade, eram os armazens de café que ocupavam a maior faixa do cais. O desenvolvimento econômico trouxe, além do aumento do tráfego de exportação, maior volume de artigos importados, que são mais variados e requerem, alguns, instalações especiais. Com essa modificação na corrente do tráfego modifica-se por sua vez o aspecto do porto. Surgem novas construções: no local dos antigos Outeirinhos (218) ergue-se agora o Frigorífico para carnes congeladas e resfriadas, contendo câmaras reservadas aos carregamentos de frutas cítricas e outras; no Outeirinho II, o silo com a capacidade de 12.000 toneladas, para o trigo a granel, cujo desembar-

(218) Fot. 97.

C V Carvalho

que é feito por aparelhos pneumáticos de sucção, colocados em três pontos do cais; os cilindros prateados dos depósitos de inflamaveis, óleos e gasolina, em frente, na ilha Barnabé. Sem possuir o grande número de ilhas da Baía de Guanabara, nem as do estuário do Hudson, que tanto auxiliam o movimento no porto de Nova York, aliviando-o dos serviços auxiliares (219), Santos possue algumas. Tem que se limitar às margens do estuário, utilisando as poucas que possúe (220), para depósitos de combustiveis e inflamaveis, de que Santos é o porto de importação. São depois encaminhados a São Paulo e daí distribuidos para o interior; de Santos saem as mesmas mercadorias para os outros portos do país, exigindo, por isso, instalações importantes para êsse fim. Para o trabalho de embarque dispõe de 106 guindastes elétricos, outros hidráulicos e a vapor, utilisando força da cachoeira de Itutinga, localizada na serra, a pequena distância da cidade. Entretanto, todo o movimento do porto se processa numa faixa estreita de terrenos conquistados ao mar, por meio de aterro, que em algumas pontas é de apenas 19 metros de largo (221). Se a ela subtrairmos a faixa correspondente às linhas de estrada de ferro que acompanham a zona do cáis, pouco espaço resta para os armazens e para manobras necessárias num porto cujo tráfego apresenta uma complexidade progressiva. Falta-lhe espaço para separar as mercadorias que chegam do interior ou do exterior de acôrdo com o seu destino, afim de simplificar o movimento dos vagões; não ha depósitos adequados para o carvão mineral, nem armazens apropriados para o recebimento de mercadorias que figuram nas exporta-

(219) Baulig, H. - Ob.cit. 360
(220) Fot.98.
(221) Fig.121. 101)

A. Carvalho

ções nestes últimos anos, como o algodão e o milho. Maior deficiência ainda se observa quanto às comunicações com o interior. O sistema de cabos, usado na serra pela "São Paulo Railway", além de moroso, tem capacidade limitada de transporte de carga. A Sorocabana, que traz para Santos os produtos agrícolas de uma vasta área, não se comunica diretamente com São Paulo, a cujo parque industrial e a cuja população se destinam as mercadorias que chegam a Santos (222). Resta a esperança de que, quando estiver terminada, a Via Anchieta possa suprir essa deficiência.

Se o espaço disponível necessário para um grande porto moderno não é encontrado em Santos, se as condições locais do terreno pantanoso constituíam, não só uma dificuldade para o estabelecimento de um grande centro comercial, mas também continham os riscos de um clima pouco saudável, porque foi êsse o local preferido para o primeiro porto aparelhado ? Como se explica o seu desenvolvimento num lugar, sob tantos aspectos, impróprio ?

Se a causa essencial do desenvolvimento de Santos foi a expansão da cultura cafeeira, o que ninguem contesta, outros portos, maiores exportadores de café antes de Santos, poderiam ter tomado a primazia, embora no seu hinterland nunca a lavoura se desenvolvesse tanto quanto no planalto, canalizando verdadeiras enxurradas para aquele porto. A preferência de Santos, evidentemente, dependeu desse fator. Mas, sem um porto acessível, sem meios de atingí-lo, de nada valeria a fertilidade da terra roxa nem tampouco a coragem e o ânimo dos paulistas para promoverem a plantação de vários milhões de pés de café. E se

(222) Fig.115

C. Carvalho

a estrada de ferro foi construida partindo de Santos, foi por oferecer êsse porto condições locais suficientes para os gastos de sua construção. Sem ser o local ideal para um porto moderno, como o julgava Theodoro Sampaio, ele representa antes uma conquista da técnica e da ciência humana, corrigindo e aperfeiçoando as deficiências do meio físico.

A influência da estrada, condensando em Santos o movimento de toda uma linha de costa que se estendia de Ubatuba a Cananeia, e mesmo além, até Paranaguá, se exerceu também nas outras localidades litorâneas. O novo alento dado a Santos iria absorver grande parte da vida dos outros portos. Alguns, sofrendo ao mesmo tempo a falta de uma zona circundante que os amparasse, ao menos, com uma produção local, como Ubatuba e São Sebastião, entraram logo em marasmo; ao sul, Iguape, com a barra a entulhar-se progressivamente, perde a comunicação direta com o mar. Santos, no contacto de dois tipos de costa do litoral paulista, participando de ambos, a leste a costa jovem recortada e montanhosa da serra do Mar, a oeste, as extensas linhas de restingas e praias que precedem a planície do Ribeira, passou a constituir uma exceção. Transformou-se em grande centro urbano e comercial numa costa de povoamento escasso, numa cidade ativa e moderna, quando as outras ainda não passam de pequenos burgos parados, remanescentes de uma época mais próspera.

C Kawall

A CIDADE

1. A situação.

Uma ilha formada de aluviões quase ao nivel do mar, acima dos quais se ergue a massa compacta de morros que mal atingem duas centenas de metros, a agua aparecendo por toda a parte, nos canais que a contornam, nos rios que a recortam, no oceano, mais além - tal é o cenário natural da cidade de Santos. Acrescente-se a isso uma atmosfera sempre carregada de umidade e a vegetação verde vivo dos mangues e estão aí os elementos essenciais da cidade.

Na parte norte-ocidental desse ilha de São Vicente se estabeleceram os homens, no início da colonização portuguêsa, poucos a princípio, como que com receio, dominados pelas dificuldades do meio; passados alguns séculos, elevando as praias interiores lodosas, retificando o contôrno, entulhando rios e abrindo canais, foram êles se apossando da terra, modificando-lhe o aspecto primitivo, sem que se alterassem profundamente os traços essenciais da paisagem natural. De uma terra hostil, pelo excesso de calor e de umidade, fizeram êles uma cidade que, se não apresenta condições ideais para o estabelecimento humano, já não afugenta mais o homem. Permite-lhe, antes, uma atividade incessante, como o exigem as condições de progresso da vasta região de que o porto de Santos, tanto pela influência do meio físico, como pela interferência humana, é o escoadouro.

Engastada no litoral, a ilha de São Vicente,

Carvalho

em cuja parte oriental foi edificada a cidade de Santos, apresentou as condições essenciais para a fixação de uma feitoria, como tantos outros locais da costa brasileira, também escolhidos pelos portuguêses para idêntico fim. Na escolha do local (223), mais se tomavam em consideração as comunicações com o mar, e a garantia de defesa contra possíveis ataques vindos pelo oceano do que a ligação com o interior do continente ainda desconhecido. Assim, a ilha de São Vicente, unida à costa, da qual a separa estreito e seguro canal, oferecia condições satisfatórias para a fundação de um núcleo de povoamento. De forma irregular, a ilha alarga-se para oeste e se estreita em direção oposta, onde termina numa lingua de areia; ao sul abre-se numa larga enseada, voltada para o mar. Santos, a 23º 56' Lat.Sul, ocupa o fundo do golfo santista, como chamou Delgado de Carvalho, à curva que o litoral brasileiro descreve entre Cabo Frio e Santa Catarina.

Uma série de elevações arredondadas, de formas macigas, cortam-na de norte a sul (224); são um patamar do relêvo costeiro, linha avançada da serra do Mar, que se projeta em direção a sudoeste na serra do Cubatão, à margem esquerda do vale do Jurubatuba, e atravessa a ilha de São Vicente, dividindo-a em duas partes desiguais, indo desaparecer de novo no continente, nos morros do Xixová e do Iteipú, à entrada da barra. As maiores altitudes acham-se no morro da Penha, ao norte e no de Embaré ao sul, ambos com 200 metros; as costas diminuem para nordeste, caindo a 175ms. nos morros do Fontana e de São Bento, e a 106ms. no

(223) Fot. 99
(224) Fig. 120

C. Carvalho

Monte Serrate, mais destacado dos outros; diminuem igualmente para o sul, onde o Cutupé e o Vuturuá apresentam novamente cotas de 175 metros. Parece-nos estarmos diante de níveis diferentes de erosão, idênticos ao fenômeno observado pelo prof. Muellan na região da baía de Guanabara (225). Uma seria de 175 a 200 metros, representado nos morros acima citados, outro a 106 metros além de outros mais baixos, hoje destruidos, o primeiro do Monte Serrate, os outros nos Outeirinhos e no morro das Vigárias, do qual ainda restam alguns vestígios. Corresponde esse relêvo a afloramentos de granito cinzento (226), com gnais, recobertos de rochas superficiais fortemente decompostas, apresentando, por isso, formas arredondadas já muito evoluidas, com encostas suaves, exceto em alguns pontos, onde, nas escarpas, quase verticais, aparece a rocha matriz a descoberto. Entretanto, o relêvo montista não atinge a importância das escarpas e montanhas da região do Rio de Janeiro. Periodicamente, as águas das chuvas, infiltrando-se na camada superficial, encharcam-na e provocam o deslise da capa porosa sobre a rocha subjacente, muito mais dura e impermeavel, provocando o desmoronamento de grandes quantidades de terra, com conseqüências, muitas vezes desastrosas para a cidade construida na sua base. Tal fenômeno tem sido observado com intensidade variavel por várias vezes, nos últimos séculos; a 10 de Março de 1928 registrou-se mais uma vez, tendo grande volume de terra rolado do Monte Serrate e soterrado várias casas do sopé, inclusive dependências do Hospital da Santa Casa de Misericórdia.

(225) Muellan, F. - Notas de conferência.
(226) Oliveira, I.A. e Leonardos, O.H. - Geologia do Brasil, 758-59.

O Cavalle

110.

Chalés de Santos

111

Chalé em S. Vicente

112

Chalé do Morro

113.

Chalé no Macuco

A rocha granítica aflora ainda em outros pontos no morro das Vigárias, quase destruido, no local hoje ocupado pelo Paço Municipal, no antigo outeiro de Santa Catarina, núcleo inicial da cidade, e nos outeirinhos arrazados quando da construção do porto (227). Reaparece do outro lado do estuário, no Itapema, antigo forte, hoje utilizado por uma repartição do porto.

Da decomposição desses morros, cujos detritos são carreados pela ação das enxurradas, formou-se a planície quaternária, pantanosa, que, apoiando-se nela, se estende de um e outro lado da linha de elevações. Mais do que as divisas administrativas, contribue essa linha para separar as duas partes da ilha de São Vicente, tendo ela influido bastante na ocupação da ilha, desde o início da colonização até os dias atuais. Tendo começado o povoamento em São Vicente, local destinado a fracasso, só poude desenvolver-se a lenta, junto do Canal Grande, ficando, por vários séculos, barrada pelos morros a expansão para oeste, conquista realizada, finalmente, em consequência do extravasamento dos bairros praianos da cidade de Santos nos últimos decênios (228). O canal estreito, do lado de São Vicente, o varzedo alagadiço ainda coberto de mangues, limitaram o desenvolvimento nessa direção, enquanto a leste foi mais facil o domínio do homem sobre o pântano e o mangue. Até processar-se o saneamento da cidade, muitos eram os ribeirões que davam escoamento às águas pluviais abundantes encaminhando-as com dificuldade para o mar, através da planície cada vez mais entulhada, áreas cobertas de mangue nas zonas despovoada a noroeste (229). Hoje êles desapareceram,

(227) Foto.97.
(228) Foto.103.
(229) Foto. 120

uns por terem sido canalizados, outros correm em grandes retas, dentro do seu leito de cimento ou no interior das galerias pluviais, para isso construidas.

A vegetação dominante na ilha é o mangue (230), comum a todo o litoral baixo da Serra do Mar, substituido nos terrenos mais altos e mais sêcos por vegetação mais rica, de matas. De ambos atualmente pouco resta: o mangue, destruido pela expansão da cidade, a mata derrubada pelos homens, para o aproveitamento da madeira para lenha, fonte de combustivel para a população local. Ainda se encontram áreas cobertas de mangues na zona despovoada a noroeste.

(230) Fot.12.

C.O. Carvalho

2 - EXPANSÃO

Com Martim Afonso de Souza em 1533 chegaram os colonizadores portuguêses, dando início, então, ao povoamento da ilha de São Vicente. Como vimos em outra parte, vinham com ele fidalgos da pequena nobreza ou burguêses, além de estrangeiros. Traziam consigo algum espital, com o qual puderam montar os primeiros engenhos de cana(232). Localizaram-se a oeste da ilha, onde hoje se ergue a cidade de São Vicente, tratando de proceder à fixação dos colônos. Logo o debatário distribuiu terras á queles que quisésse, edificar casas e fazer plantações (233). Em breve surgiram as primeiras culturas em terras de Santos, a leste dos morros da cidade atual. Dois colonos instalaram-se à margem do rio São Jerônimo, na encosta do outeiro que tomou o mesmo nome, seguidos de outros que espalharam seus canaviais pelas encostas vizinhas (234(.

Entretanto, São Vicente, séde da capitania, com péssimo porto, não progredia. Aproveitando-se disso, quando à frente do governo da capitania, Braz Cubas resolveu constituir um novo porto em substituição ao de São Vicente, em local de mais facil acesso em terras de sua propriedade (235), situadas no rio Jurubatuba, em local tambem mais conveniente à chegada das embarcações vindas das terras vizinhas e do ex-

(232) Madre de Deus, Fr. G. - Ob. Cit. 169
(233) Id. - id., 169
(234) Id. - id., 206
(235) Id. - id., 207

terior.. Assim pois, se o fator humano teve papel na escolha do local de Santos, aparece igualmente o fator geografico - a escolha de um porto, fator decisivo em toda a vida de Santos. Em 1536 levantavam-se as primeiras casas na base do outeirinho de Santa Catarina, onde teve inicio o povoado (236), célula inicial da cidade e do porto de Santos. Ao redor das primeiras construções toscas, de pau a pique e de palha, agruparam-se cabras, casas de moradia e de negocios, depositos dos produtos agricolas dos lavradores do canal de Bertioga, da ilha de Santo Amaro e mesmo de São Vicente. A possibilidade de atracação facil para as mercadorias e a comunicação com a vila de São Vicente, séde da capitania, atrairam para o novo arraial outros moradores. Dentro em pouco, o casario se estendia entre os dois pontos iniciais, do morro de São Jeronimo até o outeiro de Santa Catarina, conservando-se sempre próximo ao canal, via de passagem dos navios que demandavam a capitania, protegido contra incursões, tão frequentes na época, por sólida muralha de pedra (237).

De São Jerônimo, seguia o caminho para a vila de São Vicente, contornando os morros, a-fim-de evitar o mangue lamacento. Seu porto impraticavel e não ser para as embarcações de calado extremamente reduzido, com uma barra perigosa em qualquer tempo, não podia ser utilizado sem riscos. A situação desvantajosa fez com que os habitantes procurassem se aproximar do novo porto, sobretudo a partir de 1541, de-

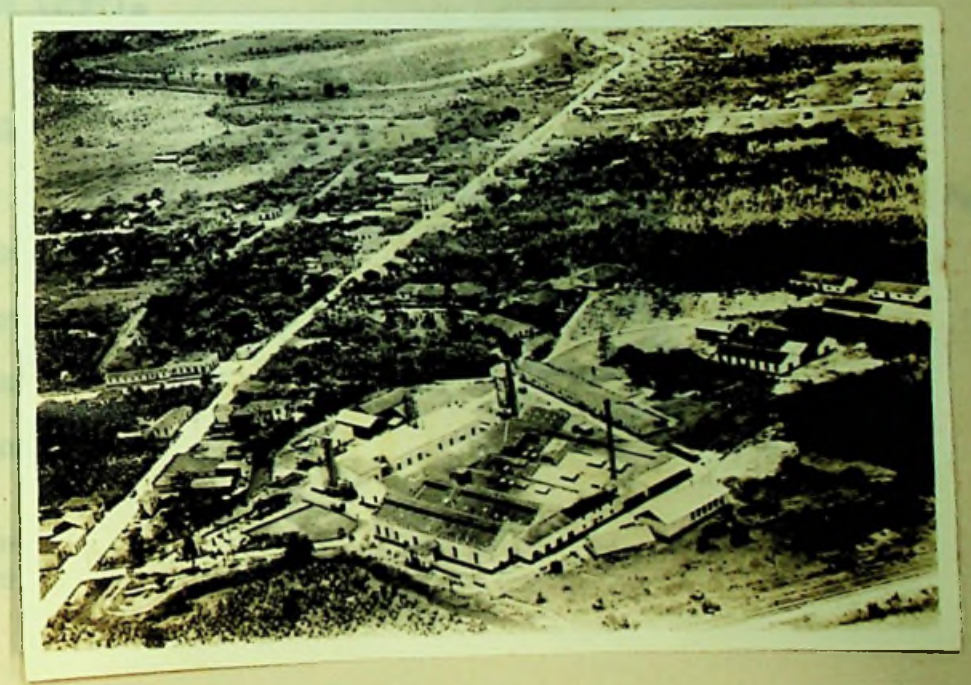
(236) Madre de Deus, Fr. G. - Ob. Cit. 169
(237) Martins dos Santos, - Ob. Cit.

114.
O Guarujá, vila balneária criada por capitalistas paulistas. Chalés e antiga igreja de madeira importada da Europa.

115.
A expansão de Santos além dos limites da cidade.

116.
O Cubatão bairro industrial de Santos, na raiz da serra.

Foto. Dir. Reg. de Geogr.



C V Carvalho

pois da destruição das casas da vila por um violento maremoto. Só séculos mais tarde, no século atual, os vicentinos perderiam definitivamente o medo à sua praia, conservando muito viva a lembrança desse desastre dos primeiros dias da povoação. Assim, Santos tornou-se em breve ponto de convergência do comércio, onde chegavam as canoas carregadas de produtos das plantações vizinhas, sobretudo de sacos de açúcar, a moeda corrente da época. Iam surgindo, aqui e alí, engenhos de aguardente e de açúcar, e, em menos de vinte anos, contava-se mais de uma dezena deles, espalhados pela ilha de São Vicente e pelos arredores dela (238). Contudo, não oferecendo segurança, em breve os mais afastados foram abandonados, diante da ameaça constante de ataques dos índios, permanecendo em funcionamento sòmente os da ilha vicentina. Dentre eles, merece especial menção o de São Jorge dos Erasmos, ou do Senhor Governador, fundado pelo próprio governador, junto ao morro de Nova Cintra, cuja produção se destinava ao consumo local e à exportação (239).

Sentindo que a lavoura, por si só, seria incapaz de atrair e fixar os colonos, pensou Martim Afonso em desenvolver o comércio, como uma fonte suplementar de recursos, quando não básica, para aqueles que possuíssem terras ou braços em número suficiente para explorá-las rendosamente. Organizou-se então uma sociedade de Armadores do trato (15/4), cujos membros tinha, em mãos o lucrativo comércio de expor-

(238) Madre de Deus - Ob. Cit.
(239) Madre de Deus, Ob. Cit.

C. V. Carvalho

tação e de importação da capitania. O comercio quasi exclusivamente de escambo, com pouca moeda chegando de Portugal, consistia no açucar, que ocupava o primeiro lugar nas exportações, ao lado de outros produtos da terra, trocados por ferramentas e outros artigos difíceis de obter deste lado do Atlântico.

Os habitantes do núcleo santista encorolavam com o planalto, que os abastecia na marinha durante a primeira fase de exploração da colonia. Prevendo as dificuldades que poderiam surgir da expansão do povoamento para o interior, pelo abandono das terras costeiras, mais expostas à ação dos piratas que então infestavam os mares, proibiram os governadores que os colonos portugueses subissem a serra e que se fixassem no planalto. Seguia Portugal a politica não de promover a colonisação das terras, mas de criar simples feitorias comerciais, para o comercio do reino. Poucos anos, entretanto, durou tal proibição e mercadores ambulantes viajavam para serra acima, levando artigos recebidos de Portugal e os gêneros cultivados na baixada costeira (240). A subida fazia-se penosamente pelo caminho em ziguo-zague, o "caminho do Padre José" utilizavel pelo homem ou por tropas de burros, vencendo vagarosamente as quebradas das montanhas; a primeira parte do trajeto, por agua, entre o povoado e a raiz da serra, pelos inumeros rios, por onde circulavam as canoas. Como tantas outras povoações portuguesas do litoral do Brasil, Santos oferecia mais facilidades de comunicações com o exterior, através do

(240) Padre de Deus, Fr. G. - Ob. Cit.

C Carvalho

caminho marítimo, do que com o interior do continente.

Ainda no fim do século XVI começa a se fazer sentir sobre o povoado praiano a concorrencia do planalto, tão temida pelos primeiros povoadores, e cuja sombra até hoje se manifesta, impedindo, pelos mesmos motivos do passado, o desenvolvimento da industria em terras santistas. Uma vez levantada a proibição de se estabelecerem serra acima, para aí se dirigiram os colonos, pois encontravam solos férteis, clima mais ameno com o calor excessivo de Santos, além de estarem ao abrigo das invasões de piratas estrangeiros, como Fenton e Cavendish (241), que arrebanhavam o pouco que havia no litoral. Para aumentar as razões de preferencia, havia ainda epidemias, sobretudo de bexigas, que em 1663 e 1666 assolaram Santos e dizimaram a população. Enquanto em São Paulo progredia a agricultura, formando-se ali um regime de economia fechada, (242) com plantações variadas, até de trigo e de vinha, bem como a criação de gado importado de Portugal, despovoava-se o litoral. Nos cinco ou seis engenhos prósperos, já não havia mais nenhum no fim do século XVI. Desaparecia a lavoura canavieira, tanto pela concorrência do planalto, como pela da Baía e de Pernambuco, cuja produção, em terras, mais próprias àquela cultura e mais próximas de Portugal, levava de vencida a vicentina (243). As terras progressivamente iam sendo reconquistadas pelo mangue, caindo em ruinas as construções dos

(241) Machado d'Oliveira Ob.cit. 65
(242) Alcantara Machado - Vida e morte do bandeirante
(243) Ellis Jr., A. - Meio século de bandeirismo.

engenhos e das capelas que nele ponteavam, vestígios de uma éra que iria desaparecer para sempre, a de um núcleo agrícola açucareiro no litoral de Santos (244). A descoberta das minas no interior veio agravar mais a situação. Assistiu-se, então, a um verdadeiro êxodo de brancos livres e de escravos, que todos galgavam a serra para incorporar-se às bandeiras e devassar o sertão. Preferiam as incertezas de uma vida de aventuras, à certeza de não tirarem resultado compensador de um esfôrço prolongado, como o que exige a agricultura, sobretudo quando os trabalhos devem ser feitos no clima rude do litoral.

Durante algum tempo, poude o porto de Santos manter uma relativa animação, como escoadouro do distrito da mineração; mas a abertura da estrada de Goiaz a Minas e desta ao Rio de Janeiro desviou a corrente do tráfego para o porto do Rio, muito mais próximo, reduzindo ainda mais o já pequeno movimento de Santos. Sem terras próprias para o cultivo da cana, longe dos distritos da mineração, abandonado pela própria população local, Santos caiu em marasmo, que durou até o século XIX. Desapareceu a moeda corrente, passando as trocas a serem feitas somente em especie; fugiram das aguas tranquilas do estuario os cinco ou seis navios que anualmente o procuravam, interrompendo-se mesmo a comunicação direta com Portugal e Angola; o porto de Santos passou a ser tributário do Rio de Janeiro, por intermedio do qual podia fazer comercio exterior, conservando somente o comercio direto com os outros portos bra-

(244) Taunay, A. - Prefacio de "Historia da Capitania de São Vicente de Frei Gaspar da Madre de Deus.

C. V. Cavalheiro

siloiros.

A decadência da exploração do ouro em Minas iria refletir-se também em Santos. De volta das lavras exgotadas, fixaram-se os paulistas no planalto, aplicando nas plantações já existentes e nas novas culturas de exportação as energias que lhes sobravam. Terminada a conquista do sertão, trocando a vida errante das bandeiras pela sedentária dos agricultores, já sua vida não constituia um motivo de tão forte atração para os moradores do litoral. Cessada a emigração intensa para o sertão, uma onda de prosperidade invade Santos e se espraia pelos arredores, onde renasce, por pouco tempo, a agricultura. Convergindo para aí os produtos locais e os cultivados no planalto, Santos, de então por diante, deixa de ser o centro agrícola e de exportação de produtos cultivados na marinha para tomar, cada vez mais, o caráter de centro comercial, que conserva até hoje como função predominante da cidade.

Passando por essas alternativas de progresso e de retrocesso, a vila de Santos não se estendera além do espaço compreendido entre os morros de São Bento e de São Jerônimo a oeste, até o outeirinho da Santa Catarina, onde se inicia a cidade (246). Poucas eram as ruas, das quais a mais importante é a rua Direita, que ligava os dois núcleos primitivos da povoação, o Valongo e os Quarteis, junto ao outeiro da Santa Catarina, encontrando-se com a de Santo Antonio que se diri-

(246) Fig. 101

cia para o Valongo, e constituindo com ela o principal eixo da circulação da vila. Nessas ruas estreitas e tortuosas acumulavam-se detritos de toda a especie, sobretudo ao longo dos ribeirões de São Jorônimo e do Carmo, que dificilmente conseguiam lovar suas aguas sujas até o mar. De um lado e de outro delas, a esmo, voltadas para a praia, erguiam-se as casas baixas, ao nivel da rua, modestas casas de taipa de pau a pique, com janelas de rótulas, desprovidas de vidraças, a porta sempre aberta para a rua. Moravam nelas os homens livres, mas de pôucas posses, trabalhadores do porto e mestres de oficio (2&7). Os telhados baixos, de beirais largos que se projetavam para a rua, diminuiam o calor intenso durante as horas mais quentes do dia; acima deles, destacavam-se as casas senhoriais dos moradores mais afastados, lavradores, comerciantes ou funcionarios.

Em, o transporte das mercadorias do interior para o porto continuava precário. O caminho através da serra penoso e dificil, o transporte por tropas arriscado; um passo em falso significava a perda do animal e da carga. Além disso, sujeito a baldeações e à barreira do Cubatão. Duplamente ilhada pelos braços de mar do Casqueiro e pelo mangue que a cerca por todos os lados, Santos só podia ser alcançada facilmente por via aquatica, tanto em direção ao mar, como ao interior. Urgia ligar Santos ao interior, por uma estrada direta. Em 1627 construiu-se uma estrada, com um aterro no Cubatão e, em Santos aparecem, com grande sucesso, animais de car-

(2&7) Recenseamento. 1765

C. V. Carvalho

ga que, havia muito, ali não eram vistos, sendo desconhecidos, porisso, de muitos dos habitantes (248). Alguns anos depois, em 1836, surge o primeiro barco a vapor em águas santistas, inaugurando-se a primeira linha regular entre este porto e o Rio de Janeiro, melhoramento que já denota um progresso no egrégio santista (249). Contudo, o aumento das exportações mostrava ser cada vez mais premente a necessidade de se melhorar o acesso a Santos. Em meados do século aventa-se a idéia de construir-se uma estrada de ferro ligando-o ao planalto, novo meio de transporte usado com sucesso sobretudo nos países novos, mal providos de boas estradas carroçaveis e preconizado por Mauá, como meio de comunicação (250). No Brasil, a primeira tentativa de Mauá, entre a Raiz da Serra e Petropolis animava os santistas nesse projeto, mas seriam necessários ainda alguns anos até que ele se tornasse realidade. Com a construção da estrada de ferro, terminada em 1867, Santos entra numa nova fase, pelo volume das mercadorias que transitam por ali, mas, mais do que nunca, se firma como porto exportador de café, a monocultura que, por muitas décadas iria absorver todas as atenções dos lavradores e que iria influir profundamente na vida economica de São Paulo

Com o deslocamento da lavoura de café para o planalto, do qual Santos é o escoadouro, verifica-se logo o desenvolvimento do comercio local, que enriquece. Surgem muitas construções - armazens de café, onde se empilham as sacas que

(248) "A Tribuna", Santos
(249) Pinto, A. - Historia da Nação Pública, Cit.
(250)

G. Vasconcellos

vão chegando do interior, sobrados enormes, revestidos de azulejos, enquanto ao porto chegam navios de vela e a vapor, em busca do grão. Muitos fazendeiros, com capitais acumulados no cultivo da rubiácea, antigos comerciantes locais e elementos extrangeiros, estabeleceram-se em Santos com casas comissárias e exportadoras (251). As firmas mais importantes se agrupavam no Valongo, nas vizinhanças da estação da estrada de ferro e do porto, de mistura com as residências solarengas. Na praia se erguem os trapiches movimentados durante as horas de trabalho de carga e de descarga das embarcações; multiplicam-se os pontões de madeira onde vêm atracar as embarcações, os quais avançam mar a dentro, sôbre a lama (252).

Nas horas de sol quente, na maré baixa, exala o máu cheiro de materia em putrefação. As ruas, continuam estreitas e sujas, atravancadas agora com as carroças que transportam as sacas de café da estrada de ferro para os armazens de café, e destes para o porto, à espera de embarque. Circula nelas, como formigas de corrupção, a fila de carregadores, em vai-vem contínuo, com uma ou duas sacas de café às costas. O calçamento de pedras irregulares, era máu como a higiene e a salubridade, o que levava os comissários a subirem diariamente para São Paulo, uma vez terminada a faina da "praça".

Mais ao longe, nos Quartéis (253), cujo nome provem do quartel ali construido, habitam os operarios, geralmente gente de côr, em perpétua rivalidade com os habitantes do Valongo, onde predominavam os elementos de origem portugue-

(251) Taunay, A.- *Historia do café*
(252) Fot. *107 e 108*
(253) Fot. *100*

C V Carvalho

os. As casas são de taipa, modestas, de telhados baixos com as janelas de rótulas ao nivel da rua (254).

Os antigos limites já não comportavam mais a população, que se esparramava para oeste, até as Duas Pedras e para leste em direção a Paquetá, onde se abrira o novo cemitério, surgindo mais alguns núcleos isolados - na Vila Nova, ao redor do cortume ali existente e na Vila Matias, recentemente aberta em ruas, à sombra do Monte Serrate (255).

Extenso caminho, ladeado de chácaras amplas e frondosas, desembocava no Boqueirão, situado na parte meridional da ilha de São Vicente. Em frente ao mar, os bairros do Boqueirão, e da Barra (Ponta da Praia) em direção ao estuário, festonavam a praia de chácaras, cujas casas se protegiam por um recuo apreciavel contra a invasão do mar durante as marezias fortes de Agosto, que batiam nos paredões, e chegavam, às vezes, a penetrar quintais a dentro. Assim, a principio, as comunicações se faziam por um caminho situado atrás das casas, por onde circulavam os primeiros bondes de burros.

Mas a situação do porto de Santos não podia perdurar. A "praia", isto é, a parte mais próxima ao Valongo, lamacenta e imunda, era onde se fazia o despejo da cidade, e onde se processava o embarque das mercadorias. Os pontões de madeira ofereciam más condições para embarque, muitos deles ficando no sêco durante as marés baixas; os trapiches, mal ventilados, não continham toda a mercadoria chegada ao porto, ficando parte dela exposta às intempéries na praia (256). Enquanto isso, a febre amarela e outras epidemias campeavam pe-

(254) Sousa, A. - Os Andradas
(255) Fig. 101
(256) Guilherme Alvaro - A campanha sanitária de Santos.

C. V. Carvalho

la cidade, fazendo vítimas sobre vítimas. Santos constituia o pavor dos marinheiros, vítimas de eleição dos terriveis micrg bios amarílicos, o qual chegou a dizimar a tripulação inteira de um navio surto no porto.

O antigo projeto de construir-se um porto foi, finalmente posto em execução. Em 1892 inaugurava-se o primei ro trecho de cais, o que modificou profundamente as condições do porto e da cidade. Santos deixou de ser o porto tropical infestado de moléstias, sem conforto nem para os viajantes nem para as mercadorias, para transformar-se no porto moderno, com instalações adequadas e à altura de seu movimento.

Mas a transformação não atingiu somente o porto e as condições sanitárias da cidade. Ela foi mais profunda, alterando por completo a vida urbana.

A conseqüência imediata da construção do porto foi o aumento da população. Acorreram para Santos numerosos operarios, para trabalhar nas obras do porto, trabalhadores da estiva, e outros que, tendo perdido o medo às epidemias, não hesitavam em estabelecer-se aí, onde havia oportunidade de trabalho para todos.

A construção do cais exigindo o alteiamento da praia, e a canalização de alguns dos rios como o de São Jerônimo e do Carmo, que nela vinham desembocar, determinavam o saneamento da parte da cidade atingida pelo novo melhoramento. Poucos anos antes, em 1889 se iniciara a campanha sanitaria de Santos, com a construção da rede de exgotos, complementada pela construção dos canais.

O primeiro projeto de saneamento, feito por Fuentes, saneador de Nova Orleans, não pode ser executado, dg vido ao seu alto custo, tendo porisso o governo estadual incumbido o engenheiro Saturnino de Brito de modificá-lo. Consistia na construção de uma série de canais de drenagem que, cortando a ilha de São Vicente de lado a lado, ou captando as águas dos morros e conduzindo-as ao mar, impediam o encharcamento da planície e a consequente criação de mosquitos transmissores de moléstias comuns aos climas quentes e úmidos, como o do porto paulista.

A cidade se expande pela planície afora, rompendo bruscamente a moldura antiga. Os trabalhadores que afluiram para a construção do porto e que se alojaram em casebres desprovidos de higiene ou em porões sem ar e sem luz, são obrigados a abandoná-los, pois os novos regulamentos de construções na cidade condenam essas habitações à destruição. O centro se transforma tanto, adquirindo aspecto puramente comercial, de onde fogem os habitantes, diante da invasão das casas comissárias e exportadoras. Os antigos sobrados sobrepostos passam a ser escritorios das casas comissarias ou de despachantes da alfandega, tendo os moradores se deslocado para outras ruas mais afastadas.

Os morros sempre foram desprezados pelo povoamento, salvo pelas casas religiosas,(257) uma ou outra chacara e, no Jabaquara, o quilombo dos negros fugidos das fazendas de serra acima. Mas, tendo sido os operarios e a classe mais po

(257) Fig. 100

bre da cidade obrigados a evacuar os cortiços condenados pela higiene, refugiaram-se nos morros, menos procurados, devido à dificuldade de acesso, cobrindo-os chalés de madeira (258). Foram abertas avenidas largas entre o centro e as praias - a Conselheiro Zabias (o "Caminho Velho da Barra"), que começa e acaba no mar, do cais ao Boqueirão, e a Ana Costa, (259) que, partindo da base meridional do monte Serrate vai até o Gonzaga, onde se formou um novo centro de comercio e de hoteis, e que hoje é a mais movimentadas das duas, com um renque de árvores ornamentais e de sombra ao centro. As construções nas progridiram,pois durante cinco anos não pagariam impostos as casas aí construidas; melhoram os meios de comunicação para essa parte da cidade, procurada cada vez mais para residência. Há agora uma separação nítida, e cada vez mais acentuada, entre o centro do comercio de exportação, localisado ao redor do porto e da estação, o bairro central, comercial e de residências coletivas, de ruas estreitas e casas térreas, de porão alto, com quintal ao fundo (260) e os bairros mais modernos puramente residenciais de casas espaçosas, no centro de grandes terrenos, ensombrados de árvores.

(258) Foto. 122
(259) Fig. 120
(260) Foto. 121

C. Carvalho

3. OS BAIRROS

O que salta à vista ao observador na cidade de Santos é o contraste oferecido entre a parte central da cidade, a parte mais antiga, com a cidade nova, que se estende pe las avenidas, até a praia. Na primeira, as ruas estreitas, con servam ainda, em muitos casos o antigo traçado simmoso da vi la colonial, sendo ladeadas de sobradões antigos, ou casas terreas revestidas de azulejos, os quais têm galhardamente re sistido à ação do tempo das picaretas que, em nome do progres so vão destruindo os vestigios do tempo, sob o pretexto de que não se adaptam à vida de hoje. Outras, mais recentes têm ca sas que pouco se elevam acima do nivel das calçadas, com duas ou tres janelas de frente, uma porta alta e estreita, atra vés da qual se vê comprido corredor, que penetra pela casa a dentro. São as antigas residências da classe média e mesmo abastada, abandonadas pelos seus habitantes, em busca da mora dia mais agradavel nas avenidas e nas praias. Estas já vão aparecendo aspecto mais variado, que denotam influencias diver sas, de acordo com a origem de seus proprietarios. Construi das no interior de jardins, geralmente bem tratados, desmentem a crença antiga de que o clima de Santos era hostil às flores. Se por um lado, elas dão uma nota de beleza às casas, por ou tro substituiram, sem vantagem, sob o ponto de vista climáti co, o arvoredo copado que há algumas dezenas de anos caracteri zava as habitações desta parte da cidade. Todas elas dispõem do indispensavel terraço, usado durante as tardes e noites de

C.V. Carvalho

117.

Lenhador de São Vicente, à espera do caminhão que levará a lenha até o consumidor.

118.

Lenha de mangue, transportada em canoa e depois no caminhão.

119. Casa de lenhadores.

C. V. Carvalho

calor, onde se recebem visitas, onde se lê e se conversa. É muito mais uma sala, onde o ar é abundante, do que o cômodo inutil das casas paulistas, sendo, portanto, mais do que um simples ornamento.

Assim, tanto pelo aspecto exterior, como pelo movimento das ruas e pela distribuição dos vários elementos da população, Santos apresenta caracteristicos bem acentuados de bairro a bairro, determinados, pela função, pelo relêvo e pela sua localização em relação ao mar.

O centro comercial ocupa as ruas adjacentes à estação da estrada de ferro e do porto. Cidade que recebe o seu elemento de vida através da estrada de ferro que a liga ao planalto, é junto a ela que se agrupam as principais casas comerciais, onde se destacam imediatamente as que se dedicam ao café. (261) O café foi a razão de ser de Santos, e, dêsde que se chega até que se deixa a cidade a sua presença é sentida em toda a parte. No centro, as ruas do Comércio, a de Santo Antonio, que parte da igreja do mesmo nome, situada ao lado da estação, (262) e a de Frei Gaspar são todas elas dominadas pelo café. As casas que comerciam com ele alinham-se nos dois lados da rua; de permeio, os escritórios das emprezas de vapores e os bancos. É bem o porto de exportador de café, o maior exportador do mundo, centro de grande comércio e de circulação de dinheiro, onde chegam inúmeras linhas de navegação de todas as partes do mundo. Encontram-se agências de companhias inglesas, americanas, francesas, italianas, ao

(261) fot. 105 e 123
(262) fot. 96

lado de dinamarquesas e norueguesas, japonesas e belgas, sem contar as nacionais.

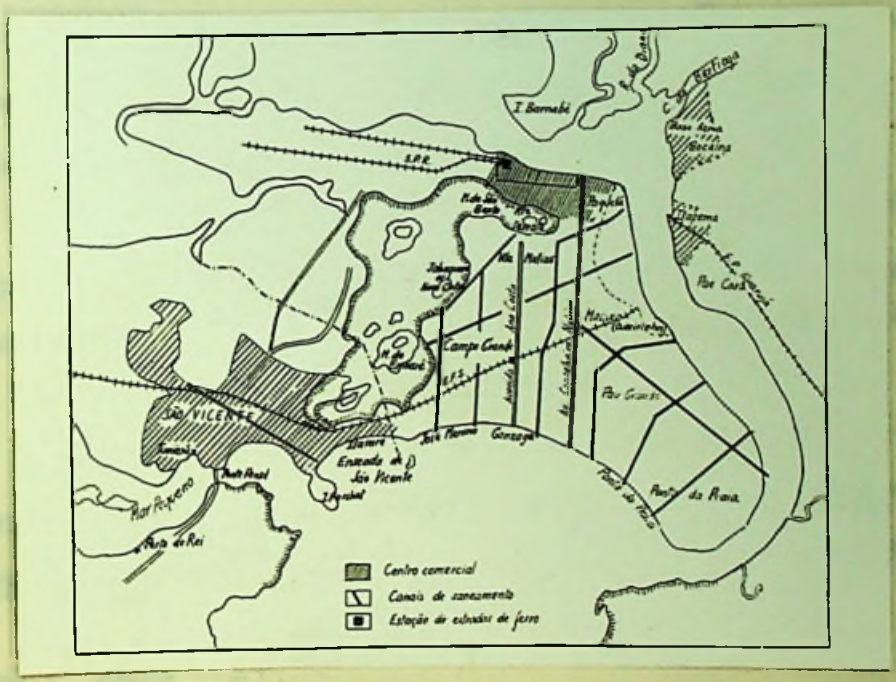
O centro de Santos, onde existe outra especie de comercio, o de retalho, reparte-se entre o largo do Rosário, hoje praça Rui Barbosa e a praça Mauá, dominada pelo edificio do Paço Municipal. É o centro da cidade de Santos, propriamente dito, onde vão ter as principais linhas de comunicação da cidade, ônibus e bondes, onde estão as melhores lojas, e onde o elemento feminino é mais numeroso, enquanto das ruas anteriormente citadas, ele é praticamente excluido.

A partir daí, as ruas mudam lentamente de aspecto. Por elas estende-se o comercio de retalho, sucedendo-se as lojas inumeraveis, o que revela bem ser o comercio ativo, devido à presença do porto. São estabelecimentos pequenos, ocupando casas de um unico andar ao rés do chão, onde ainda se mantém o aspecto de Santos antigo, cujas mercadorias se ostentam às portas da loja. O movimento nelas ainda é intenso, nas calçadas estreitas, onde às vezes é arriscado circular. Escaninhos numerosos e filas de marítimos, bem como o grande número de hoteis, indicam estar-se em um porto movimentado.

Mais além, já fora da zona propriamente central, o Paquetá (263), as ruas do Rosário, hoje João Pessoa, a do General Câmara, onde há alguns anos atrás habitava gente de posses, vêem suas casas terreas, espaçosas, transformadas em habitações coletivas de estivadores, portuários e empregados do pequeno comercio, que necessitam estar proximos ao lugar de trabalho. São cortiços, que abrigam várias familias, no andar terreo da casa ou no porão, ou pensões habitadas, no andar terreo da casa ou no porão, ou pensões habitadas, no

(263) Fig. 120

180 - Residência da alta burguesia, quando a expansão dos negócios do café obrigou-a a abandonar os sobrados do centro da cidade. Hoje estão transformados em cortiços e em casas comerciais.



181 - O aglomerado santista- As cidades de Santos e São Vicente.

bretudo, por pequenos empregados de comercio (264).

No Macuco, o antigo rio dos Soldados, que desde do Monte Serrate foi canalizado, formando, ao chegar ao estuário, a Bacia do Mercado (265), ligada àquele por um canal estreito. A ela chegam as pequenas embarcações nas quais os sitiantes dos arredores trazem abóboras, côcos, mandioca, banana e peixe, que serão vendidos no mercado, situado ao lado dela. É também o ponto de chegada do peixe. É provida de uma rampa, que substitue a praia, na chegada das embarcações.

Para além, a topografia da cidade facilitou o traçado das ruas, que se cortam em angulos retos, interrompidas aqui e ali por uma diagonal que quebra a monotonia. Para oludo do estuário, a cidade é ocupada por casas modestas de empregados das grandes companhias, das "Docas" e da "City", as quais habitam os chalés de madeira, cercado de jardins, cercados de grades do mesmo material (266). A praia, hoje está quase totalmente tomada pelos hoteis e pensões, que expulsaram os moradores para as ruas adjacentes, residências das familias de alto e de pequeno comercio.

Ao redor do Zenzaga (267), concentra-se o movimento, com hoteis de luxo, cassinos, cinemas, lojas, emfim é atualmente o centro que, nas cidades do interior corresponde ao largo da Matriz.

O povoamento estendeu-se alem dos limites de Santos, invadindo a cidade de São Vicente. De ambos os lados, pelo sul e pelo norte, esta foi invadida pelo elemento de Santo

(264) Foto 121
(265) Foto 124
(266) Foto 113
(267) Fig. 103

tos - ao norte, por operarios que encontram em São Vicente, moradia mais barata. Ao sul, ao contrario, são elementos do alto comercio, com elevado numero de estrangeiros que procuram nas praias de São Vicente a tranquilidade que fugia das praias de Santos.

Alem do estuario, a Encaina, o Pae Cará são bairros operarios de pessoas ligadas ao porto, onde existem tambem pescadores (268).

Santos, assim, não dispondo de uma grande área de expansão na ilha de São Vicente, está procedendo à conquista das terras vizinhas.

(268) Fls. 115

IV. Funções diferentes.

Uma passagem, mesmo rápida, por Santos é suficiente para mostrar que o comércio de café é a principal função da cidade. Durante o dia, é grande a animação nas ruas do centro. Grupos de homens conversam animadamente, enquanto outros caminham apressados, carregando as pilhas de latinhas onde estão as amostras de café, que êles levam para os exportadores fazerem os preços. Parados à frente dos armazens, cujas portas abertas deixam escapar o cheiro acre e característico do café verde, filas de trabalhadores em mangas de camisa e calças arregaçadas circulam entre o armazem e os caminhões estacionados, carregando sacas de café. Às esquinas, nos cafés reunem-se outros homens, que aí trocam ideias.

Ao cair da tarde, fechada a Bolsa e os escritórios, termina a faina do dia. Os homens retiram-se para suas casas, para a praia ou os bairros interadiários, ficando completamente deserto o centro. A rua de Santo Antonio (269), que comunica a estação da estrada de ferro com o centro da cidade ainda mantem um movimento periódico, de passageiros que se dirigem para a estação, fora daí, uma ou outra janela, indica que o trabalho do dia se prolonga pela noite a dentro. Santos não é apenas o porto exportador, mas nele também se faz a manipulação do café. Os cafés chegados das fazendas são misturados nas casas importadoras e nas comissárias, afim de obter os tipos aos quais a clientela está habituada. Às janelas das casas comerciais aparecem as instalações para êsse fim;

(269) Fot. 123

O Carvalho

102.

Rua central de Santos, vendo-se ao fundo o morro de São Bento coberto de chalés.

103.

Aspecto de uma casa de rua de Santo Antonio aos domingos. As janelas das casas que negociam com café, as instalações para classificação do mesmo.

104.

A baia do Mercado.onde chegam as pequenas embarcações: ao fundo, as lanchas de pesca e o antigo Mercado; no primeiro plano, o desembarque de madeiras, circuidas das matas do litoral.

C. Carvalho

a classificação e a mistura de cafés ocupam uma classe especialisada, a primeira, numerosa a segunda.

Hoje, ao lado do café, surge um novo produto, cujos negócios começam a ser feitos alí - o algodão. São já várias as firmas de algodão estabelecidas em Santos e os armazens de café vão sendo ocupados pelos fardos que esperam embarque. A transformação recente da Bolsa de Café de Santos em Bolsa de Café e Algodão, a qual entrará em funcionamento ao terminarem as condições anormais de hoje, são a prova disso.

Com o comércio do café, criou-se em Santos o financiamento das lavouras, feito pelo comissário, o qual adiantava o dinheiro para o custeio da fazenda, incumbindo-se, ao mesmo tempo, do fornecimento de vários artigos ao fazendeiro. Hoje, com a nova legislação bancária, as casas bancárias substituem as comissárias nessa função.

Outra função mais recente que a de exportador de café é a de centro de turismo; as praias de Santos, depois das dificuldades de viajar-se para a Europa, durante a guerra de 1914 passaram a ser procuradas pelas classes abastadas de São Paulo, aparecendo os primeiros hoteis destinados aos banhistas. Anos depois, o incremento do turismo e a proximidade de São Paulo, canalisaram para Santos ondas de visitantes que enchem os hoteis e pensões, as praias e, transbordando de Santos, invadem os pontos vizinhos - São Vicente, Guarujá, Bertioga e Itanhaem. O tráfego nas estradas atinge o máximo - a estrada de ferro em certos dias emprega todo o seu material disponivel, pela

estrada de rodagem circulam ônibus e automoveis repletos de passageiros. Na Semana Santa de 1943 viajaram por esta via, 3851 passageiros, uma parcela pequena daqueles que vão por via férrea.

Assim, Santos que, pelo café, estava ligado ao planalto, pelo turismo aproximou-se mais da capital. Santos é, quase, um arrabalde de São Paulo. Entretanto, em relação às regiões litorâneas, exerce nitidamente a função de capital regional, procurada pelos habitantes que nela vão estudar ou procurar trabalho, que a ela acorrem quando doentes. É o centro de atração de todo o litoral - ponto de partida das lanchas de pescas, ponto para onde afluem as pequenas correntes do comércio costeiro.

BIBLIOTECA
DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Fac. Fil. Ciên. Letras — U. S. P.

A. Carvalho

A POPULAÇÃO SANTISTA

Santos hoje é o município de maior população do Estado, excluído o da Capital. Conta, pelo recenseamento de 1940, 169.889 habitantes, quase todos na área urbana ou suburbana. Não é facil fazer-se a distinção entre ambas porque, sendo esta uma classificação mais administrativa, não obedece a um critério geográfico.

Entretanto, como ficou demonstrado em capítulos anteriores, Santos passou por fases de paralisação, nas quais a população não crescia, mas até diminuia. Nos três primeiros séculos o crescimento foi lento. O recenseamento de 1765 dava a Santos uma população de 2.081 habitantes, 941 homens e 1.139 mulheres (270); 50% do total, apenas, de brancos.

No início do século, o progresso é mais sensivel; o fim do bandeirismo e a abertura dos portos em 1808 permitem que se verifique o crescimento da população, que em 1822 subira a 4.781 habitantes, com número quase igual de livres e escravos. 2.696 os primeiros, 2.085 escravos. A minoria de brancos é notavel, pois são apenas 1.344.

Daí por diante, observa-se o aumento lento mas constante. A abertura da estrada do Cubatão, a exportação do açucar e do café, são fatores desse crescimento. Na metade do século, 1854, já a população contava 7.855 habitantes, ainda com elevado número de escravos (271). No período que se segue a população santista se modifica. Com a extinção do tráfego e o desenvolvimento do porto afluem

(270) Existente no Arquivo do Estado de São Paulo.
(271) Recenseamento executado por ordem do Presidente da Província.
(272) Recenseamento geral do Brasil.

(272)

para Santos elementos diferentes, e em 1872, numa população total de 9.191 habitantes, 7.585 são livres, e 5.012 brancos. Surgem tambem estrangeiros, dos quais o grupo mais numeroso é o de alemães, com 137 indivíduos. Santos que se despovoara, para a exploração das lavras de Minas, daqui por diante atrae mineiros, os quais, nessa data, cobem a 1.811. A progressão continua rápida. A estrada de ferro e as safras de café trazem a Santos um afluxo constante, sobretudo de nacionais. Em 1888, a população é de 20.000 habitantes (273); em 1900 sobe a 50.389, em 1914, alcança 88.967 habitantes, 85% dos quais de raça branca e 3,53% apenas de negros (274). Aparecem agora outros elementos estrangeiros além dos portuguêses que são 23.000; ha 8.291 espanhoes, 3.164 italianos e 651 japonêses(275).

Em 1934, o censo estadual deu para Santos 142.059 habitantes, dos quais 281 estrangeiros, representados, quase exclusivamente por portuguêses (15,8%) e espanhoes (5,4%); depois vêm os italianos (1,8) e os japonêses (1,2). Dos brasileiros, 88.945 são paulistas, 12.943 de outros Estados (276).

Os dados acima demonstram que não age como tal apenas em relação ao litoral, mas tambem sobre outras regiões do Estado e de outros Estados do país. Destes, o maior contingente, 5.130 ou seja 39,6% dos brasileiros não paulistas, cabe ao grupo Distrito Federal, Minas e Rio de Janeiro. Os primeiros são sobretudo funcionários federais, das numerosas repartições e sindicatos; o segundo contingente é o dos nortistas, do Ceará à Baía, cêrca de

(273) Martins dos Santos, P. - História de Santos, 310
(274) Recenseamentos.
(275) Recenceamento municipal, cit. História de Santos.
(276) Departamento Estadual de Estatísticas.

C.U. Carvalho

5.000, tambem funcionários e de profissões liberais.

Como toda a cidade que cresceu muito rapidamente, uma fração relativamente pequena nasceu na própria cidade. Santos, estando em contacto com o interior através dos negócios de café, estando ligada aos estados marítimos pela navegação, mansada, com possibilidades de trabalho é um centro de atração de população de todo o Brasil.

C.V. Carvalho

CONCLUSÃO

A costa de São Paulo, que se apresenta com duas regiões nítidas, a leste e a oeste, tem em ambas uma população escassa, cujo gênero de vida se acha, como nas regiões que vivem da pesca, estreitamente condicionados pelo meio físico. O isolamento da serra do Mar, o clima tropical, úmido, as planícies habitadas, já de si estreitas, ainda reduzidas a uma franja apenas, pelo mangue inundado constituem obstáculos à fixação dos grupos humanos.

Tendo despertado interesse, no tempo em que se expandia a navegação e o comercio dos portugueses, quando em cada baía abrigada, em cada desembocadura de rios se estabeleciam pequenas feitorias, o litoral perdeu o interesse tão depressa os homens conseguiram penetrar no interior.

Partindo daqui a colonisação, foi esta parte que mais cedo decaiu. Seja porque a topografia da serra favorece a comunicação, fosse porque o estreitamento da faixa de mata, no dizer de Capistrano, atemorizasse menos os portugueses, seja ainda por fatores locais, como a exiguidade da planície costeira, o fato é que o litoral teve uma efemera florescência. Enquanto as outras zonas costeiras os homens se conservam no litoral, explorando as terras férteis, desenvolvendo uma vida

regional na faixa litoranea paulista, poucos permaneceram.Estes, que no dizer de Euclides da Cunha, tiveram no mar "uma escola de força e de coragem", que "não raro, ao tornarem das longas excursões, no final de um dia inteiro de fadigas, tem ainda de realizar prodigios de agilidade e de força, para, saltando em plena arrebentação das ondas salvarem a embarcação, o que conseguem sempre" estão hoje entregues a si mesmos, num isolamento que os leva à inércia, nas tentativas de lutar contra o meio. Num só ponto conseguiram eles finalmente aglomerar-se, formando um outro centro de densidade. Participando de ambas as regiões, Santos é duplamente uma zona de contato, pois tambem é por ele que o interior se comunica com o mar.

É porisso, porque é necessária à vida economica do planalto, a região santista se destaca do conjunto da costa. Aqui, os homens foram obrigados a recorrer à tecnica, para vencer os obstáculos do meio - a estrada de ferro, o cais, os canais de saneamento, as casas que cobrem o solo de Santos, a população que se movimenta na rua são a prova material desta vitoria. Somente quando a lavoura se expandiu para o planalto, foi necessário corrigir em Santos as falhas apresentadas pelo meio físico.

Enquanto a navegação marítima não exigia grandes instalações, os outros portos poderiam ser utilisados,mas com a evolução da técnica de navegação só um porto, em todo o litoral oferecia condições necessárias à navegação, - Santos.

Em virtude disso, conseguiu ser o centro de uma vida ativa, mas absorveu a vida dos outros núcleos, tal como o Rio quando obrigatoriamente o ouro se encaminhou para lá ; absorveu a importancia que se distribuia pelo Recife e pela Bahia. Ambas, guardadas as proporções, tem muito de semelhante. Ambas dispondo de bons portos, protegidas por montanhas, ambas separadas do hinterland pela cordilheira abrupta, ambas construidas sobre os terrenos pantanosos, correspondem a duas vitórias do homem sobre o meio físico.

C.V. Carvalho

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

1. Abreu, J. Capistrano de - Caminhos antigos e povoamento do Brasil. Edição da Sociedade de Capistrano de Abreu. Rio de Janeiro, 1930.

2. Abreu, S. Froes - A importancia dos sambaquís no estudo da pre- história do Brasil. Revista Geografia, Vol.XXV. Rio de Janeiro, 1932.

3. Abreu, S. Froes - Sambaquís de Imbituba e Laguna (Santa Catarina). Separata da Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1928.

4. Abreu, S. Froes - Feições morfológicas e demográficas do Estado de São Paulo. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Abril - Junho, 1943.

5. Almeida, Antônio Paulino - Arirí. Histórico de sua Fundação. Rev. Inst. Hist. Geog. S. Paulo, T. XXVI, São Paulo 1928.

6. Annales de Géographie, Paris 1937. - La Peche et l'industrie des peches. Publication Officielle Scientifique et Technique des Pêches Maritimes. (Comentário).

7. Antonil, André João - Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. Com um estudo bio-bibliográfico por Affonso de E. Taunay. São Paulo, 1923.

8. Anuário Estatistico do Café. 1930 - 1940. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café , S.d.

9. Backeuser, E. - A faixa litoranea do Brasil meridional. Hoje e Ontem. Rio de Janeiro, 1918.

10. Belmonte - No tempo das bandeiras, 2a. edição, São Paulo, 1940.

11. Blanche, P. Vidal de la - Principes de Géographie Humaine. Paris, 1922.

12. Bojano, Clement - O problema do passado na cidade de São Paulo. Revista do Arquivo Municipal, nº 68 . São Paulo, 1940.

13. Borba, Bonifácio Antônio - O saneamento do litoral , endemias reinantes e processos para combatê-las. Anais do Primeiro Congresso Nacional da Pesca. 1º volume, Rio de Janeiro, 1938.

14. Bowman, I. - Geographi in relation to the social sciences. New York, 1934.

15. Braga, Cincinato - Ação rescisória proposta pela Fazenda do Estado contra a Santa Casa de Misericordia de Santos. São Paulo, 1919.

C.V. Carvalh

16. Branner, J. C.- Geologia Elementar, preparada com referência especial aos estudantes Brasileiros e a Geologia do Brasil. 2a. edição, Rio de Janeiro, 1915.

17. Brunhes, Jean - La Géographie Humaine. Paris, 1934.

18. Calixto, Benedito - As primitivas aldeias indígenas e indios mariscos de Itanhaem. Rev. Inst. Hist. Geog. vol. VIII, São Paulo, 1904.

19. Calmon, Pedro - História social do Brasil. 2º Tomo. Espirito da Sociedade Imperial. São Paulo, 1937. (Coleção Brasiliana).

20. Calógeras, J. P. - Formação Histórica do Brasil. São Paulo, 1938. (Coleção Brasiliana).

21. Camabrava, A. P. e Mendes, M. C. Teixeira - A região de Piracicaba. Revista do Arquivo Municipal, vol. XLV, São Paulo, 1938.

22. Carli, G. de - Gênese da evolução da indústria do açucar do Estado de São Paulo, Rio de Janeiro, 1942.

23. Carvalho, C. M. Delgado de - Le Brésil Méridional. Etude - économique sur les Etats du Sud - São Paulo, Paraná, Sta. Catarina et Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro, 1910.

24. Carvalho, C. M. Delgado de - O Atlântico . Vida e história de um oceano, de . e Danois. Comentário - Revista Brasileira de Geografia, Abril, 1939.

25. Carvalho, C. M. Delgado de - Fisiografia. Rio de Janeiro, Imprensa Militar, Estado Maior do Exercito, 1926.

26. Carvalho, C.M. Delgado de - Evolução da geografia humana. Revista Brasileira de Geografia, Abril - Junho, 1941.

27. Carvalho, C.M. Delgado de - Météorologie du Brésil. Paris.

28. Carvalho, Fernando Rubiolli - População e Imigração. Revista Brasileira de Estatistica. Ano III. nº 9, Rio de Janeiro, Janeiro - Março, 1942.

29. Carvalho, J. Paiva e Ramos, Francisco de Andrade - O desenvolvimento da pesca e a industrialização da manjuba no Rio Ribeira. Separata do Boletim de Indústria Animal, São Paulo, 1943.

30. Carvalho, Maria Conceição Vicente de - O porto de Santos- Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, T.VI, Rio de Janeiro, 1944.

C. Carvalho

31. Carvalho, Maria Conceição Vicente de - O pescador no litoral do Estado de São Paulo. Revista do Arquivo Municipal. Ano XI. Vol. XCV., São Paulo, 1943.

32. Cavalcanti, Jerônimo - A Geografia e sua influência sobre o urbanismo. Revista Brasileira de Geografia, Outubro, 1940.

33. Comissão Geográfica e Geologica do Estado de São Paulo, 1911.

34. Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo - Exploração do litoral. 1a. Região. Cidade de Santos à fronteira do Rio de Janeiro. Publicado ao período presidencial e/ o Exmo. Snr. Conselheiro Francisco de Paula Rodrigues Alves, sendo Secretário da Agricultura Interino o Exmo. Snr. Dr. J. Cardoso de Almeida. São Paulo, 1915.

35. Conceição, Julio - Santos de outrora. Revista do Inst. Hist. Geog. S. Paulo, T. XV, São Paulo.

36. Correa, M. Pio - Município de Iguape. Rev. Inst. Hist. Geog. de São Paulo, T. XI, São Paulo, 1904.

37. Cunha, Euclides - A ilha dos Buzios. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, T. V. Rio de Janeiro, 1944.

38. Debannné, Nicolas - Revista "A voz do mar", de 23 de Março de 1932. (Vários artigos).

39. Debret. J. B. - Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil. Tomo II. 2a. edição, São Paulo, Livraria Martins, 1940.

40. Deffontaines, Pierre - Regiões e paisagens do Estado de São Paulo, Primeiro esboço de divisão regional, Revista Geografia, vol. I, n) 2. São Paulo, 1935.

41. Deffontaines, Pierre - O homem e as águas. Geografia Humana. Dicionário Larousse. in. O Estado de São Paulo, 24 de Julho de 1934.

42. Deffontaines, Pierre - Geografia Humana do Brasil. Separata da Revista Brasileira de Geografia, 1940.

43. Deffontaines, Pierre - O homem e o clima. Geografia Humana. Dicionário Larousse. In O Estado de São Paulo, 24 de Julho de 1934.

44. Deffontaines, Pierre - L'Homme et la foret. Paris, 1933.

45. Demangeon, A.- L'Habitat rural en France. Essai de classification de types. Annales de Geographie, Paris, 1920.

46. Denis, F.- Descrição histórica do Brasil, Lisbôa, 1844.

47. Denis, P. - Le Brasil au XXe. Siècle. Paris, 1938.

48. Denis, Pierre - Amérique du Sud . Première partie Géogra phie Universelle, Tome XV, Paris, 1927.

49. Departamento Estadual de Estatística. - Estatística Agrícola e Zootécnica. 1939 - 1940. São Paulo, Brasil.

50. Departamento Estadual de Estatística. Resumo do movimento demográfico- sanitário do Est. de São Paulo, por municípios. São Paulo, 1942.

51. Departamento Estadual de Estatística - Estatística do Comércio do Porto de Santos com os países estrangeiros. Importação - Exportação. Movimento Marítimo. Janeiro a Dezembro, 40a. Série, 1941 - 1942. São Paulo, 1942.

52. Departamento Estadual de Estatística - Comércio de cabotagem pelo porto de Santos. Boletim mensal . Nº 12. Janeiro a Dezembro de 1943. São Paulo, 1943.

53. Derby, Orville - Feições físicas e geológicas do Brasil. Boletim da Sociedade da Agricultura da Baía, vol. XI. nºs 3 e 4, Baía, 1907.

54. Deus, Frei Gaspar da Madre de - Memórias para a História da Capitania de São Vicente hoje chamada de São Paulo, e Notícias dos anos em que se descobriu o Brasil terceira edição, com um estudo biográfico do autor e notas por Afonso de E. Taunay. São Paulo, 1920.

55. Diretoria de Estatística, Indústria e Comércio da Secretaria da Agricultura - Comércio de Cabotagem pelo por de Santos. Biênio de 1939- 1940. São Paulo, 1941.
Dias da Silveira, J. - Estudo sobre a evolução da repartição das densidades humanas no Estado de São Paulo. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, T.III, Rio de Janeiro, 1944.

56. Ellis Junior, Alfredo - Populações paulistas. São Paulo, 1934.

57. Ellis Junior, Alfredo - Meio Século de Bandeirismo (1590-1640) Boletim da Faculdade de Filosofia. Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. História da Civilização, nº 1, Julho, 1939.

58. Ellis, Junior, Alfredo - O bandeirismo paulista e o recuo do meridiano. São Paulo, s.d.

59. Ellis Junior, Alfredo - Raça de Gigantes. São Paulo, 1926.

60. Febvre, Lucien- La terre et l'évolution humaine, Paris, 1922.

61. Ferraz, J. Sampaio - Consultória de Climatologia. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Tomo II, Rio de Janeiro, 1944.

C. V. Carvalho

62. Ferraz, J. de Sampaio - Ligeiro esboço de alguns aspectos fundamentais da climatologia do Estado de São Paulo. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, T. II, Rio de Janeiro, 1944.

63. Franco, A.A. de Melo - Desenvolvimento da civilização material no Brasil. Publicação do S.P.H.A.N., Rio de Janeiro, 1944.

64. Freyre, Gilberto - Casa Grande e Senzala . 2a. edição, Rio de Janeiro, 1936.

65. Freyre, Gilberto - Inquérito Geográfico de Geografia urbana, Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Abril - Junho, 1941.

66. Gabaglia, S.F. Saja - O litoral. Rio de Janeiro, 1932.

67. Gruvel, A.- La Pêche dans la préhistorre, dans l'antiquité et chez les peuples primitifs. Paris, 1928.

68. Guisard, Felix - Ubatuba. São Paulo, 1940.

69. Granato, Lourenço - A cultura da bananeira, São Paulo, 1913.

70. Hart, Ch.F. - Geologia e geografia físicas do Brasil. Tradução de Edgar Sussekind de Mendonça e Elisa Dolianitti. São Paulo, 1941 (Coleção Brasiliana).

71. Huntington, C.C. and. Carlson, F.A. - Geographic Basis of Society, New York, 1940.

72. Huntington, C.C. - Principles of Human Geography, New York, 1940.

73. Huntington, C.C. - Civilization and. Climate.

74. Ihering, H. von - A origem dos sambaquís. Revista do Inst. Hist. Geog. São Paulo, T. VIII, São Paulo, 1903.

75. Ihering, H. von - Fauna e flora da ilha de São Sebastião. Revista do Museu Paulista, vol. I., São Paulo, 1895.

76. Jaguaribe, Domingues - Brasil antigo atlantide e antiguidades americanas. São Paulo, 1910.

77. James, Preston E. - Latin América. New York, 1942.

78. James, Preston E. - O problema da colonização brasileira no Sul do Brasil. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, Outubro de 1939.

79. Joppert, Wigand - A assistência social nos pescadores. Primeiro Congresso Nacional de Pesca. 1º Volume, Rio de Janeiro, 1938.

80. Junot, Lucas R. Necessidades de um observatório oceanográfico de Santos. Santos, 1943.

81. Junot, Lucas R.- Estudo da temperatura da cidade de São Paulo. Anais doIX Congresso Brasileiro de Geografia, T.II, Rio de Janeiro, 1943.

83. Klimm, Lester E. , Starkey, Otis P. e Halls, Norman P.- Introductory economic Geographi. New York, 1940.

84. Kidder, Daniel - Sketches of residences and travels in Brasil. Filadelfia, 1845.

85. Koppen - Versuch einer Klassification der Klimate. Leiprig, 1901.

86. Kreba, Norbert - Geografia humana. Barcelona, Buenos Aires. Editorial Labor, S.A., s.d.

87. Krone, Ricardo - Informações etnográficas do vale do Rio Ribeiro do Iguape, in "Exploração do Rio Ribeira do Iguape". Comissão Geográfica do Estado de São Paulo. 8a. edição, São Paulo, 1914.

88. Krug, Edmundo - A Ribeira de Iguape. Separata do Boletim de Agricultura. Serie 30a. São Paulo, 1938.

89. Ladislau Neto - As ostreiras de Santos e os Kokken-moddings da Dinamarca. Revista Brasileira, Ano II, nº 6, Rio de Janeiro, Outubro, 1880.

90. Lamego, A.R. - O homem e o brejo. Anais doIX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. III, Rio de Janeiro, 1943.

91. Lamego. A.R. - Restingas da costa do Brasil. Boletim do Ministério da Agricultura, nº 96, Rio de Janeiro, 1940.

92. Leonardos, O.H. - Conchelros naturais e sambaquis. Boletim do Ministério da Agricultura, Avulso nº 37, Rio de Janeiro. s.d.

93. Lisboa, A. Portos do Brasil. in Dicionário Histórico e Etnográfico, Geográfico tradução Geral, Primeiro volume (Brasil) (Comemorativo do Primeiro Centenário da Independencia do Brasil). Rio de Janeiro, 1922.

94. Machado, Alcantara - Vida e morte do Bandeirante.São Paulo, 1929.

95. Marques, Abílio - As ostreiras de Santos e os kjokkenmoddings da Dinamarca. Revista Brasileira, T. VI. Rio de Janeiro,1880.

96. Martonne, E. de - Géographie Physique sur Le modelé tropical du Brésil. Separata de "Comptes rendus des séances de l'Academie des Sciences", Seance du 21 Nov. 1938. Paris,1938.

97. Martonne, E. de - A serra de Cubatão: comparação com um canto das Cevennes Francesas. Revista Geografia, vol.I, nº 4, São Paulo,1935.

C.V. Carvalho

98. Martonne, E. de - Traité de Géographie Physique. Paris, 19..5, 4a. edição.

99. Mascarenhas, Anibal - História do Brasil, Rio de Janeiro, 19..7.

100. Matos, J. N. Belfort de - O clima de São Paulo, São Paulo, 19..8.

101. Matos, Odilon Nogueira - As evolução ferroviária de São Paulo. Anais do XX Congresso Brasileiro de Geografia Tomo IV, Rio de Janeiro, 1944.

102. Mawe, Otto - Von Itatiaya zum Paraguay. Leipzig, 1930.

103. Mawe, John - Travels in the interior of Brasil. London, 1812.

104. Milliet, Sergio - O roteiro do café. São Paulo, 1939.

105. Ministério da Marinha. Diretoria de Navegação. Roteiro. Rio de Janeiro, 1943.

106. Monbeig, Pierre - Ensaios de geografia humana brasileira. São Paulo, 1940.

107. Morais, ... J. Mello - Crônica geral do Brasil. Rio de Janeiro, 1886.

108. Morais, J.A. - O problema alimentar no Estado de São Paulo. A desigualdade entre o trabalho nacional e estrangeiro. São Paulo, 1941.

109. Moreira, Eugenio Barba de - Contribuições para a História do Povoamento de São Paulo até fins do século XVIII. Revista Geográfica, nº 1, São Paulo, 1935.

110. Morize, H. - Contribuição ao estudo do clima brasileiro. Rio de Janeiro, 1922.

111. Mouchez, E. - Instructions nautiques sur les côtes du Brésil et le Rio de la Plata. Paris, 1890.

112. Muller, Daniel Pedro - Ensaio de um quadro estatístico da Provincia de São Paulo. 2a. edição, São Paulo, 19..3.

113. Niemeyer, J. F. - Evolução econômica do Brasil. Tradução de T. Quartim Barbosa, P. Pinke Rodrigues e L. Brandão Teixeira. São Paulo, 1939.

114. Obras de Melhoramentos dos portos de S. Sebastião e Ubatuba. Secretaria de Viação e Obras Públicas. São Paulo, 1941.

115. Observador Econômico e Financeiro. (Vários artigos).

116. Oliveira, A. I. e Leonardos, O.H. - Geologia do Brasil. Serviço de Informação Agrícola, 2a. edição, Rio de Janeiro, 1938.

C. V. Carvalho

117. Oliveira, J.J. Machado de - Quadro histórico da Província de São Paulo até o ano de 1882. 2ª edição. São Paulo 1897.

118. Oliveira, Helancias - Vários artigos sobre o litoral (Vila Bela), publicado pelo "Estado de São Paulo" e pela "A Tribuna" de Santos.

119. Pauwels, Pe. Geraldo - A morfo- gênese do litoral catarinense. Revista Brasileira de Geografia, Ano II, nº 4, Rio de Janeiro, Outubro de 1941.

120. Peixoto, João - O comércio do café. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Vol. IV, Rio de Janeiro, 1943.

121. Pinto, Adolfo - História da Viação Pública de São Paulo. São Paulo, 1903.

122. Pinto Junior, Joaquim Antônio- Santos e São Vicente de 1868 a 1876. Rio de Janeiro, 1877.

123. Poefret, John E. - A Geografia Humana e a Cultura. Boletim do Conselho Nacional de Geografia, Ano I, nº 2, Rio de Janeiro, maio de 1943.

124. Prado, J. Almeida - Primeiros povoadores do Brasil. 1500-1530. Edição Ilustrada - São Paulo, 1935.(Coleção Brasiliania)

125. Prado Junior, C. - O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. Revist Geográfica n. 3, São Paulo, 1935.

126. Prado Junior, C. - Crítica e Notas. Tipos de povoamento no Estado de São Paulo. Revista Geográfica, I, São Paulo, 1935.

127. Prado Junior, C. - Distribuição da propriedade fundiária rural no Estado de São Paulo. Geografia, I, São Paulo, 1935.

128. Prado Junior, C. - Formação do Brasil Contemporâneo - Colonia. São Paulo, 1942.

129. Ratzel - Geografie de 11 Uomo (Anthropogeographie). Trad. para o italiano por Ugo Caballero. Turim, 1914.

130. Rawitscher, F. - Problemas de Fitoecologia com considerações especiais sobre o Brasil Meridional, 1ª parte. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, Botânica, n. 3, São Paulo, 1942.

131. Recenseamento de 1940. Tomo IV.

132. Recenseamento de 1940. Tomo I.

133. Rego, N.F. de Moraes - Considerações preliminares sobre a geomorfologia do Estado de São Paulo. Revista Geográfica, I, no 1, São Paulo, 1935.

134. Rego, L. F. de Moraes. Notas sobre a Geomorfologia do Estado de São Paulo e sua gênesis, São Paulo, 1932.

135. Relatório do Presidente da Provincia, 1873, São Paulo, 1874

136. Revista do Arquivo Municipal. (Vários artigos).

137. Rue, M. Aubert de la - L'homme et les Iles. Paris, 1935.

138. Ruellan, Francis - Orientação científica dos métodos de pesquisa geográfica. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro - Março, 1943.

139. Ruellan, Francis - As normas de elaboração da redação de um trabalho geográfico. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, Outubro-Dezembro, 1943.

140. Ruellan, Francis - Geomorfologia do litoral do Espírito Santos e do Rio de Janeiro. Conferência realizada na Associação dos Geógrafos Brasileiros, em São Paulo, novembro de 1943.

141. Ribeiro, Antonio João - Divisão da Costa Brasileira em centros ou zonas conteiras. Relatório da Divisão de Caça e Pesca. Rio de Janeiro, s.d.

142. S.N. "Principles of Human Geography" de Ellsworth Huntington. Comentário. Revista Brasileira de Geografia. 1941, Rio de Janeiro.

143. Saint-Hilaire, A.de - Voyages dans les Provinces de St. Paul et Ste. Catherine. I, Paris, 1851.

144. Sampaio, Teodoro - São Paulo no século XIX. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, T.VI. São Paulo, 1901.

145. Santos, Francisco Martins dos - História de Santos, 1532-1936. São Paulo, 1937.

146. Sampaio, Teodoro - Anagão guianá da capitania de São Vicente. Revista do Museu Paulista, I., São Paulo, 1897.

147. Schmidt, Afonso - A marcha, romance da abolição. São Paulo, 1941.

148. Schmidt, Afonso - A sombra das bananeiras, (Artigo publicado no "Estado de São Paulo").

149. Schmidt, Afonso - As praias (artigo publicado no "Estado de São Paulo",1944).

150. Schmidt, C. B.- O problema da habitação rural. (Artigo publicado no "Estado de São Paulo, 1944).

151. Schwalbach, Luiz - Os portos traços de união entre a Geomorfologia e a Antropologia, Lisbôa, 1935.

152. Secretaria da Agricultura, Industria e Comércio- Boletim do Serviço de Imigração e Colonização nº 4, São Paulo, Setembro de 1941.

153. Serebrenik, S.- Classificação meteorológica dos climas do Brasil. Anais 3oIX Congresso Brasileiro de Geografia. Tomo III, Rio de Janeiro, 1944.

154. Setzer, José - Levantamento agro- geológico do Estado de São Paulo. Separata da Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 1941.

155. Silva, Cledomiro Pereira da - O regime das costas. São Paulo, 1940.

156. Silva, F. Moacir - Geografia dos transportes no Brasil. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, nºs de Abril, 1939 e seguintes.

157. Silveira, J.B.- Estudo sobre a evolução da repartição das densidades humanas no Estado de São Paulo, Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, T. III, Rio de Janeiro, 1943.

158. Silvestre, Romório de Sousa- Aspecto físico. Separata da Grande Geografia Comemorativa do Primeiro Centenário da Independência do Brasil, Rio de Janeiro, 1922.

159. Simonsen, Roberto C.- História econômica do Brasil, 1500 - 1820. Tomo I, São Paulo, 1937 (Coleção Brasiliana).

160. Southey, R. - História do Brasil. Tradução de Luiz Joaquim de Oliveira Castro e Anotação do Conego J. C. Fernandes Pinheiro. Rio de Janeiro, 1862, T.VI.

161. Sousa, A. Sousa - Os Andradas. Obra comemorativa do Primeiro Centenário da Independência do Brasil, mandada executar pela Câmara Municipal de Santos, São Paulo, 1922.

162. Souza, Gabriel Soares de - Tratado descritivo do Brasil em 1587. São Paulo, (Coleção Brasiliana).

163. Spix, J. B. von e Martius, C. F. P. von - Viagem pelo Brasil. Tradução brasileira promovida pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro para a comemoração do seu centenário. Rio de Janeiro, 1938, 3 vols.

164. Staden, Hans - Suas Viagens e cativeiro entre os selvagens do Brasil. Edição comemorativa do 4º Centenário, São Paulo, 1930.

165. Taques, Pedro - História da Capitania de São Vicente, Edição da Companhia de Melhoramentos, s.d.

166. Taunay, Afonso de E. - Prefácio da s "Memorias para a História da Capitania de São Vicente", de Frei Gaspar da Madre de Deus, São Paulo, Edição da Companhia de Melhoramentos, s.d.

C.V. Carvalho

167. Taunay, Afonso de E. - História geral das bandeiras Paulistas. Tomo I, São Paulo, 1924.

168. Taunay, Afonso de E. - História do café no Brasil, Rio de Janeiro, 1930 - 1939, 12 vols.

169. Vallaux, Camille - La Mer. Populations maritimes - migrations. Pêches. Commerce. Domination de la mer. Paris, 1908.

170. Vallaux, Camille - Les sciences géographiques. Paris, 1929.

171. Vallaux, Camille - Géographie Générale des mers. Paris, 1933.

172. Varnhagem, A.F. - História geral do Brasil antes de sua separação e independência de Portugal, São Paulo, Edição da Companhia de Melhoramentos, 1936.

173. Varnea, Afonso - A Geografia do Açucar. Rio de Janeiro, 1943.

174. Viana, F. J. Oliveira - Populações meridionais do Brasil, 2a. edição, São Paulo, 1933.

175. Viana, F. J. Oliveira - Evolução do povo brasileiro. Terceira edição ilustrada. São Paulo, 1935.

176. Wiener, Carlos - Estudos sobre os sambaquís do Sul do Brasil. Arquivos do Museu Nacional do Rio de Janeiro, vol. I, Rio de Janeiro, 1876?

177. Willer, Frederico - "Currais", "Cercadas" e "Cacurís". Anais do Primeiro Congresso Nacional de Pesca - 1º Volume, Rio de Janeiro, 1938.

178. Willems, E. - A solução do problema rural brasileiro. Revista Sociologia, vol. V. nº 1.

179. Yong, E.G. - Revista do Museu Municipal de Iguape, vol.I.

180. Young E.G. - Os primeiros europeus no litoral de São Paulo e suas obras em bem da colonisação do país. Revista do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas, Agosto 1919.

181. Young, E.G. - Subsídios para a história de Iguape. Revista do Inst. Hist. Geog. de São Paulo, vol VI. São Paulo, 1902.

182. Young, E.G. História de Iguape. Rev. Inst. Hist. Geog.

O Marcello

183. Young, E. G. - Documentos para a História de Iguape. Rev. Inst. Hist. Geog. de São Paulo, vol. IX, São Paulo, 1904.

184. Young, E. G.- Esboço Histórico da fundação da cidade de Iguape. Revista do Inst. Hist. Geog. São Paulo, Vol. II, São Paulo, 1898.

185. Zarur. J. - Um comentário sobre a classificação de Koppen. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Abril - Junho, 1943.

C. Carvalho

BIBLIOGRAFIA CARTOGRÁFICA.

1. Castiglione , J. e Martins dos Santos , F.- Município de Santos. Escala 1: 75 000 (1940).

2. Comissão hidráulica -.Planta parcial da cidade de Santos. 1 : 2 000 (1879)

3. Diretoria de Navegação - Cartas hidrográficas :

   1600 - Do Rio de Janeiro á Ilha de São Sebastião. Escala 1: 300 000 (1938).

   1614 - Canal de São Sebastião. Escala 1:50 000(1937)

   1700 - Da Ilha de São Sebastião a Ilha do Bom Abrigo . Escala 1: 288, 723 (1939).

   1701 - Porto de Santos. Escala 1: 32 208 (1940).

4. Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Santos . s.e. (1939).

5. Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo.- Cartas :

   Município de São Vicente . Escala 1: 100 000

   Município de São Sebastião.Escala 1: 100 000

   Município de Caraguatatuba. Escala 1: 100 000

   Município de Itanhaem . Escala 1: 100 000

   Município de Ubatuba . Escala 1: 100 000

6. Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo - Cartas gerais :

   Carta geral do Estado de São Paulo.Escala 1: 1000 000 (1941).

   Carta hipsométrica do Estado de São Paulo. Escala 1: 1 000 000 (1943)

SBD/FFLCH/USP
SEÇÃO DE Geografia
AQUISIÇÃO
VALOR
Doação
DATA 04/12/90 TOMBO X 5232