

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

DESTERRO: NAVEGAÇÃO, CRESCIMENTO DO COMÉRCIO, DA CIDADE E DA POBREZA
DURANTE O SÉCULO XIX.

André Luiz Santos (Universidade Federal de Santa Catarina)

Desterro: navegação, crescimento do comércio, da cidade e da pobreza durante o século XIX.

Resumo

No início do século XIX o desenvolvimento da navegação e do comércio na pequena Desterro passou a formar uma classe de comerciantes que tomou o poder político e social. Novas relações transformaram a pobreza incluída na cidade numa nova pobreza marginal e segregada espacialmente, com transformações diretas na paisagem da cidade, um espaço urbano que nas primeiras décadas do século XX estaria totalmente transformado. A pobreza passou a ser identificada como uma doença da civilização, cuja produção acompanharia o próprio processo econômico. A segregação se estabeleceu com a instalação seletiva das primeiras redes de infra-estruturas urbanas e as medidas sanitaristas, concomitante ao processo de expulsão dos pobres da área central do perímetro urbano. Mudanças impostas ao modo de vida e de relações sociais urbanas culminaram numa crescente segregação social que implicou em profundas transformações no espaço urbano, com a destruição da antiga cidade colonial e dos bairros em que viviam os pobres. A reorganização de um espaço urbano exclusivo para a elite econômica e política implicou a expulsão dos pobres para novas áreas, primeiro para as várzeas dos cursos de água e depois para os morros.

Introdução

No início do século XIX o dinheiro já tinha tomado importância no cotidiano da cidade de Nossa Senhora do Desterroⁱ e produtos europeus já faziam parte do consumo de alguns. O comércio era mais presente, um porto livre, porém limitado e controlado pelo governo. Gado, açúcar, café e rum só podiam ser comercializados com os navios estrangeiros por dinheiro à vista, era proibido exportar a madeira e nenhuma mercadoria poderia ir direto para a Europa. Nas palavras de Krusensternⁱⁱ que descreveu o comércio externo da região naquele tempo havia dúvidas de que em toda a Ilha e na costa vizinha, poderia-se encher um navio de 400 toneladas e que provavelmente nenhum navio viria da Europa comprar mercadorias à vista. Um comércio precário ao olhar do europeu. Mas, anualmente um ou dois pequenos navios de 70 a 80 toneladas seguia para o Rio de Janeiro a negociar produtos nacionais por produtos europeus.

Nesse contexto do início do século XIX é que inicia o desenvolvimento da navegação e do comércio na pequena Desterro, um processo que formaria uma classe de comerciantes que tomaria o poder político e social e transformaria a pobreza incluída na cidade numa nova pobreza marginal e segregada espacialmente, com transformações diretas na paisagem da cidade, um espaço urbano que nas primeiras décadas do século XX estaria totalmente transformado.

A tese que pretendemos demonstrar é que paralelo ao desenvolvimento do comércio às novas relações formaram uma nova pobreza marginal e segregada espacialmente.

O texto está dividido em três partes: na primeira uma descrição do povo pobre da cidade, na segunda o lento desenvolvimento da navegação numa cidade escrava e pobre em que uma classe de comerciantes passa a ser formada e toma o poder político e social e na terceira parte a transformação na cidade realizada por essa nova classe que impõe uma profunda reorganização do espaço urbano com consequências sociais principalmente sobre a pobreza urbana.

O povo pobre da Desterro pobre

Na primeira década do século XIX o povo de Nossa senhora do Desterro era na maioria de pessoas pobres, mestiços e negros escravos e libertos pescadores, marítimos da cidade, vindos de outras províncias e países, pessoas degradadas, mendigos, mulheres abandonadas, viúvas, prostitutas e mestiços que viviam entre os brancos proprietários de um pedaço de terra, oficina ou comércio e os negros escravos. Além de tentarem sobreviver na cidade,

Os registros dos internos no Hospital de Caridade da cidade entre 1801 e 1810 guardam um retrato dessa população.ⁱⁱⁱ No início do século XIX os hospitais atendiam praticamente as pessoas pobres e indigentes, os ricos e remediados que tivessem família eram tratados em suas casas. Esses registros revelam alguns dados sobre quem eram e como viviam os pobres na cidade.^{iv}

Os mais pobres eram mendigos, indigentes, pessoas degradadas, abandonadas que não tinha onde morar, que perambulavam pelo porto, pelas ruas, Igrejas e tavernas tentando arranjar a sobrevivência diária. Muitas dessas pessoas acabavam debilitadas ou doentes pela falta de alimentação, vícios, e violências, eram os mais expostos às doenças e epidemias e acabavam passando pelo Hospital para tentar alívio para suas

feridas e doenças ou para não morrer na rua. Eram chamados de homens pobres, pobres ou degradados, muitos eram velhos vindos de outras províncias através do porto. Uma grande parte dos atendidos era de marítimos, gente de longe sem recurso, com chagas, escorbuto, com venéreas. Marinheiros velhos que não serviam mais ao mar, então abandonados no porto. Outros, entregues a bebida e as brigas estropiados, doentes, surrados, esfaqueados. Outros, sem ninguém na cidade, estrangeiros, portugueses, ingleses, espanhóis, que em grande número eram atendidos no Hospital com venéreas, chagas, feridas, facadas. Muitas viúvas sem família procuravam o hospital para curar suas chagas ou para morrer.

O maior grupo entre os pobres, e que vivia em piores condições eram os negros, escravos ou libertos. Não tinham sobrenome, “escravo ou escrava de tal senhor, “preto ou preta forra”, de origem mina, angola e de outras províncias. Geralmente, quando não serviam mais ao trabalho para seus senhores ou para serem alugados, quando não lhes davam mais lucro, quando não os sustentavam mais no ganho diário das ruas e nas quitandas, quando perdiam as forças para trabalhar a terra ou pescar, nas cozinhas das casas ou comércios, quando envelheciam, quando adoeciam, eram então abandonados ou alforriados, alguns eram doados ou se doavam ao hospital - negros e negras da casa. Um escravo doente tinha que ser tratado a custos de seu senhor, estes para não ter despesas, alforriavam ou abandonavam seus escravos. Em 1815, o naturalista francês Adalberto von Chamisso relatou que o governo de Santa Catarina trazia anualmente de cinco a sete navios negreiros, cada um com cerca de cem escravos principalmente do Congo e de Moçambique, para substituir os escravos que morriam a cada ano. Os escravistas preferiam consumir as forças de cada escravo o mais rápido possível, substituindo-os logo um novo.

Havia também os mestiços livres, a maioria pobre, sem terra, casa, profissão ou trabalho. Em uma sociedade baseada no trabalho escravo não lhes restava muito, talvez viver como artesão, soldado, marinheiro, ou vadio.

Outros pobres eram: as prostitutas, brancas, mestiças e negras, libertas e escravas no ganho da profissão sustentando seus senhores; mulheres degradadas, abandonadas até mesmo de outros países; os “expostos” - crianças rejeitadas ou abandonadas nas portas das casas ou no Hospital, para que não pudessem ao relento ou devoradas por cães ou formigas; prisioneiros; forasteiros; mulheres solteiras sem ninguém; idosos abandonados ou que tornavam-se mendigos por não poderem mais

trabalhar e que recorriam ao Hospital. Pobres próximos à morte procuravam as Igrejas ou o Hospital para ter certeza que seriam ao menos sepultados.

Os escravos e libertos eram maioria entre os mais pobres, mas os escravos nem sempre eram levados ao Hospital, muitos pereciam antes, pois era obrigação de seus senhores tratá-los. Os marítimos assim como os estrangeiros em geral não possuíam casas ou terras na cidade, viviam da vida nos navios e no porto ou em transito formavam dois dos grupos que mais recorriam à caridade do Hospital. Sobre os marítimos Saint-Hilaire relata que os homens da Ilha eram criados no mar nas canoas que eram ótimos marinheiros e que para não servir a milícia grande numero resolvia viver embarcado (1936, p. 165).

Outro grupo de pessoas pobres era o de viúvas, sem família que as amparassem, que procuravam o Hospital principalmente para morrer. Entre os outros pacientes estavam crianças e mulheres solteiras abandonadas, pessoas que moravam na cidade, mas sem nenhuma referência específica sobre quem eram. Os descritos como: pobres; pobres degradados ou simplesmente degradados, incluíam os mendigos, os que não tinham trabalho, local certo de moradia, os abandonados, os entregues a bebida, ou dos quais não se tinha nenhuma referência. Pessoas da vila e que vinham das outras freguesias da Ilha, das vilas do continente próximo das outros lugares da província e de outras províncias que procuraram o hospital, “estoporados”, com febres malignas, com chagas corrosivas, doentes de bulbas - os vadios - maioria mestiços - que livres viajavam entre as províncias em busca de sobrevivência.

Os internados no hospital e que viviam em Desterro eram simplesmente registrados como “morador dessa vila”. O fato de não haver nenhuma referência sobre o local específico onde moravam demonstra que durante a primeira década do século XIX Desterro ainda era bastante homogênea, com os mais pobres vivendo por toda a vila.

Tabela 3. Pacientes do Hospital de Caridade registrados entre 1801 e 1810.^v

Pobres ou degradados	77	15,4%
Marítimos	45	9,0%
Negros libertos	44	8,8%
Escravos	26	5,2%
Viúvas brancas	22	4,4%
Estrangeiros	21	4,2%
Enterrados no cemitério	16	3,2%
Outros pacientes	248	49,8 %
Total atendidos	497	

A navegação: trabalho escravo e riqueza para os comerciantes.

O navegador Pernetty ^{vi} descreveu um comércio que não excedia o do consumo dos habitantes locais que estavam longe de serem ricos. Mas uma referência de que o comércio crescia era a do valor do dinheiro. Se antes não servia pra nada agora “se adquiria uma longa extensão de terra por uma ninharia” e a produção da costa apresentava “boas perspectivas futuras” e na cidade já havia grande diversidade de artesãos. No relato de Mawe, algo que não tinha destaque nas descrições dos navegadores anteriores, e que no futuro seria a riqueza da cidade: “numerosos” navios costeiros da Bahia, Pernambuco e outros portos que se dirigiam para o Prata.

Já havia condições mais favoráveis para que, em função da navegação mais constante, alguns brancos pudessem enriquecer com o comércio. “... *eles não poderiam fracassar com o mínimo de espírito empreendedor, não importa quão pequeno fosse o capital inicial*”.^{vii} Na descrição do militar russo Vassili Golovnin em 1808 a cidade já tinha uma área destacada onde estavam as casas do governo e do comércio - casas de tijolos pintadas de branco divididas entre de um e dois andares.

Um acontecimento daquele ano fortaleceria a navegação, a fonte das relações que forjaram a riqueza e a pobreza da cidade. Também destacado por Golovnin, com a vinda da corte portuguesa para o Brasil, o porto antes controlado e interdito passou a ser mais livre para o comércio. E ponto de reunião principalmente de navios mercantes ingleses que em rotas para o Pacífico tinham aqui uma parada obrigatória para descanso e abastecimento.^{viii} Também é nessa época, próxima da independência que segundo Sara Souza começam a ser construídos os primeiros sobrados que eram construídos para servir de moradia e comércio. Durante a década de 1830 na Rua do Príncipe havia 197 construções sendo 31 sobrados (1980, p. 217). A navegação propiciou o crescimento do comércio, o fortalecimento de uma nova elite, os comerciantes passaram a se estabelecer na área central próxima do Porto o posteriormente expulsando os pobres do centro para bairros pobres.

Esse crescimento do comércio ocorreu da Praça em direção ao Norte ao longo do Porto, a rua do Príncipe se tornou Rua do Comércio, onde se fixaram também os armadores. O comércio que se desenvolvia afastava e concentrava espacialmente a pobreza. Enquanto alguns enriqueciam, a escravidão dos negros e a as impossibilidades de trabalho e terras aos livres mestiços e libertos significou uma nova pobreza. Uma crescente população mestiça que passaria a viver em áreas específicas da cidade com e o comércio tomando as áreas próximas ao mar e do porto expulsando os pobres, uma

pobreza que durante o século XIX passaria a ser cada vez mais espacial e visível na cidade.

Na análise de Kowaric o sistema colonial impedia o surgimento de circuitos econômicos internos, na medida em que conflitavam com os interesses da burguesia mercantil metropolitana. Como o monopólio da caça da baleia. O sistema colonial concentrava recursos em grandes unidades produtivas para ativar a acumulação na metrópole (1994, p. 24). Apesar de um comércio externo restrito, a descrição de Langsdorff^{ix} dá referências de que mesmo sem nenhum incentivo da coroa, passara a existir um comércio local centrado na cidade. Havia comerciantes, mascates e artesão de todo tipo, e alimentos trazidos de toda costa comercializados no mercado, como o gado. Nas pequenas lojas mercadorias da Europa: ferro; vidro; porcelana; fazendas de seda e algodão, espelhos lustre, papel. Não eram os pobres que consumiam essas mercadorias, já não eram todos que viviam apenas da subsistência. Langsdorff diz que o pão da maioria pobre era o de tapioca, mas que os mais ricos conseguiam consumir trigo e centeio.

Desde o fluxo mais intenso de escravos em Desterro por volta de 1750,^x logo após a grande emigração açoriana e madeirense patrocinada pela coroa portuguesa, as diferenças se acentuaram entre a população da cidade e em 1803, Langsdorff já relata a presença de senhores ricos na pequena Desterro, os negros escravos transportavam senhores numa espécie de cadeirinha - *porte-chaise* e segundo Saint-Hilaire as mulheres mais ricas da cidade acompanhavam a moda do Rio de Janeiro que era a mesma de Paris.

A navegação fortaleceu o crescimento do comércio da nova classe que realçou as diferenças sociais. O navegador Seidler diz que quase todos os comerciantes estabelecidos na vila teriam sido navegadores, capitães de navios. Saint-Hilaire também dá uma pista da elite que se formou a partir da navegação.

“Demais, é preciso que se saiba que as pessoas de representação em Santa Catharina não são naturais da ilha e, finalmente que esse luxo exterior que, á primeira vista, deslumbra ádvena, quase sempre encobre a mais desoladora miséria (1820)”.^{xi}

Apesar de pouco documentada, a formação de uma classe de comerciantes da cidade antiga foi um processo lento e complexo que refletiu a especificidade local de boas condições de um porto natural para reabastecimento de navios, que de um contexto de comércio restritivo pela coroa portuguesa passou a ter maior fluxo comercial no

contexto da forte navegação inglesa que baseava sua hegemonia mundial no domínio do comércio e que incluía a Ilha de Santa Catarina nas rotas de seus navios ao Pacífico pelo Ocidente. Tal processo de formação de um capital comercial em Desterro foi complexo e incluiu o roubo, contrabando e a mão de obra de escravos marinheiros.

Alguns navegadores passaram a comerciantes e entre esses alguns cresceram mais. Alguns viajantes do início do século XVIII descreveram a Ilha de Santa Catarina como um lugar ideal, favorável para se passar o fim da vida, onde depois de muito trabalho podia-se desfrutar de uma vida tranqüila ou viver bem do comércio. O dinheiro passou a ter seu lugar no cotidiano da cidade e os interesses a aumentar em proporção aos antigos interesses da vida de subsistência. Na Ilha de Santa Catarina não havia a riqueza de outros centros, a dos latifundiários donos de fazendas de açúcar, de café ou de algodão. Segundo Cabral os “modestos senhores ricos de Desterro não passavam de alguns comerciantes que conseguiram economizar como a navegação e às vezes com a sonegação”. Esses formariam a “nobreza da terra” os “homens bons”, os políticos, a aristocracia local que rivalizaria com os militares e os altos funcionários do Estado (1971, p. 222 e 223).

A navegação era o destaque na paisagem descrita pelo militar norte-americano David Porter em 1812:

“... a vila parece em situação próspera (...) e pode ter cerca de dez mil habitantes. Parece lugar de comércio, vários bergatins e barcos em frente a vila e os mercados eram numerosos e bem estabelecidos (...) as casas são em geral construídas com elegância”.^{xii}

As mercadorias comercializadas no porto eram trazidas por escravos navegando nos bergatins e canoas. A produção vinha das praias de toda a costa habitada pelos colonos soldados que à maior parte do tempo viviam de trabalhar as terras próximas das casas. A principal riqueza era manter para o serviço dois ou três escravos que viviam junto da casa de seus senhores. Às considerações de Kotzebue o comércio externo ainda era fraco em 1815. A navegação que animava o porto e a cidade era a navegação da costa próxima em pequenas embarcações, ainda não era constante a movimentação de grandes navios de comércio. Mesmo fora do circuito da economia escravista exportadora de café das capitânicas do Norte, era grande o comércio de escravos para a Ilha de Santa Catarina e Desterro. Uma economia baseada nas pequenas propriedades dos colonos açorianos e na navegação local que movia o comércio crescente no porto.

Segundo Chamisso, o governo de Santa Catarina necessitava anualmente de cinco a sete navios negreiros, cada um com cerca de cem escravos vindos principalmente do Congo e Moçambique. Novos escravos para substituir os que morriam na lavoura e na cidade.

Saint-Hilaire se referia a uma Desterro marítima e comercial em 1820. Mais povoada que as villas do interior, movida pelas pequenas embarcações atravessando o canal conduzindo “gêneros” para o porto.

A navegação desenvolvia o comércio e formava uma classe de comerciantes. Diferente das vilas do interior de onde se viajava a velocidade dos animais, por caminhos para chegar a capital da colônia, Desterro estava conectada ao Rio de Janeiro pelo que de mais avançado existia em transporte, a navegação.

“A partir do Rio de Janeiro, em nenhuma outra parte, exceptuando São Paulo vi lojas tão bem sortidas e em tão grande número como em Santa Catarina. Os negociantes fazem suas compras na capital. Os negociantes fazem as suas compras na capital do Brasil e a rapidez da viagem permite-lhes nos seus estabelecimentos mercadorias sempre novas”.^{xiii}

Em 1822 o famoso navegador francês Louis Duperrey descrevia um comércio interno e externo ainda modesto, talvez por um olhar mais detalhado desse navegador, mas sua descrição é de um comércio mais diversificado do que os descritos pelos navegadores anteriores. Baseado em mandioca, milho, arroz, café, açúcar, rum, tabaco, aguardente, araque, óleo, linho, algodão, louças de barro, peixe seco, gado, aves e madeira. Artigos nacionais e estrangeiros vinham com navios da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e do Rio da Prata. Na vila ancoravam sumacas com capacidade de 50 a 200 pipas d’água. O porto em frente a praça já possuía um guindaste para a movimentação de mercadorias. Ainda não havia instalações de grandes cidades como hotéis, restaurantes e cafés, mesmo o mercado, segundo René Lesson, naturalista da expedição de Duperrey, só funcionava aos domingos. Mas havia um crescimento: lojas de revendedores; magazines sortidos, farmácias, manufaturas de linho e algodão; fábricas de licores; olarias, muitos artesãos e tavernas.

Os anos da produção baseada no trabalho escravo que movimentava a navegação e o comércio além da manutenção da vida dos colonos e da riqueza dos donos dos barcos e do comércio, tinham então gerado uma pobreza separada, segregada, vizível e identificada na paisagem da cidade em 1822. As descrições feita por Duperry e Lesson mostram que Desterro tinha aproximadamente seis mil pessoas, brancos, mulatos e negros a maioria escravos e que a cidade já expressava as diferenças sociais em sua

paisagem. Somente a área em torno da praça se destacava com os prédios do governo, justiça e o mercado. Tinha aproximadamente 600 casas de três tipos: as de dois ou um pavimentos as melhores construídas de pedra ou tijolos rebocadas, assoalhadas e pintadas com cal e as de madeira, em “bom número” que tinham a aparência de “miseráveis choupanas”, localizavam-se ao lado Sudoeste na saída da vila – que mais tarde seria conhecida como bairro pobre da Toca.

Três anos depois o militar alemão Carl Seidler descreve um mercado de peixe e legumes que tinha se tornado mais movimentado. “uma vida intensa em todas as ruas e aglomeração no mercado”. Se os relatos mais remotos descrevem que praticamente todo o povo vivia da pesca, nos relatos do final do século, a pesca era realizada principalmente pelos negros escravos e em 1825 havia um movimento maior no mercado de peixe, sinal que parte crescente da população não vivia mais da simples subsistência.

A economia da navegação que se tornava a fonte da riqueza, restrita em relação a economia escravista das grandes propriedades das províncias do norte, mas que prosperou a partir da propensão do porto natural do local de fácil abastecimento, primeiro pelas populações indígenas e depois pelo colono-soldado português e pela inserção do trabalho escravo. De acordo com Ianni (1960, p. 76), em 1857 a maioria dos homens da navegação costeira eram escravos (350), enquanto os livres somavam 341 – dos quais muitos eram forros e mestiços.

A navegação no século XIX estava ligada ao um grande crescimento da navegação mundial dominado pelo imperialismo comercial inglês. Nos relatos de Seidler é constante a presença de navios e navegadores ingleses na Ilha. O militar, em um trecho chega a considerar o quanto seria útil e vantajoso à Inglaterra ter o domínio de um porto como o da Ilha: “*De um modo geral, nada seria mais proveitoso para os ingleses do que uma possessão bem no meio da América do Sul, com bom porto, onde caberia seguramente pelo menos a metade de sua frota*”.^{xiv} O relato de Seidler dá referências de que muitos dos comerciantes, que dominariam a economia e a política na cidade capitães de navios: “... *um negociante inglês estabelecido na vila do Desterro e que, como quase todos esses homens, outrora fora capitão de navio, se ofereceu espontaneamente a ir recolher a fragata inglesa*”.^{xv}

O terceiro maior contingente de estrangeiros internados no Hospital de Caridade durante a década de 1840 era de ingleses, em geral marinheiros, o que reflete o

desenvolvimento do comércio na cidade pelo domínio capitalista mercantil inglês que mantinha a maior frota comercial à época.

Ao viajante suíço Heinrich Trachsler, em 1828, Desterro ofereceu a impressão de uma “cidade industrial e comercial, bem construída e abastada”. Esse relato descreve uma paisagem diferente daquelas em que Desterro parecia uma cidade apenas marítima de comércio estagnado. Porém o relato de Ave-Lallemant de 1858 volta a destacar a estagnação da “pequena e bolorenta Desterro” mas uma cidade de comércio de “desenvolvimento uniforme”. Uma cidade ainda sem uma pobreza segregada espacialmente, homogênea, sem uma classe rica importante à medida do olho de Lallemant, segundo essa descrição: “sem ruas principais, apenas travessas” e sem uma classe rica expressiva: sem “o verniz da elegância” de outras cidades. O relato de Ave-Lallemant, tomado isolado, dá impressão de que o comércio não tinha relevância, pois não havia, segundo ele, “grandes lojas e armazéns”, nem ruas principais. Mas comparados aos relatos anteriores já havia “grandes casas” e o novo mercado de peixe. Em que os colonos iam vender seus produtos. Então, um comércio que continuava a tomar importância, ao menos uma população maior na cidade a ser abastecida pelo mercado.

Os relatos dos viajantes sobre Desterro parecem, numa comparação rápida, tratar de cidades distintas. Mas há de ser considerado, o momento de cada relato, as comparações diversas, que cada um dos viajantes faz com lugares e medidas diferentes. Também deve ser considerado, que mesmo defendendo a tese de que o comércio passou aos poucos a possibilitar o enriquecimento de uma elite, seu crescimento não foi contínuo nem linear, variou ao longo do século XIX, com períodos de crescimento, estagnação e até retrocedendo, o que explicaria as diferenças quanto ao comércio nos relatos de viajantes estrangeiros. Hübener (1981) em seu estudo do comércio de Desterro durante o século XIX conclui que seu desenvolvimento foi lento, por ser voltado principalmente para o mercado interno do Brasil e por ser baseado em produtos largamente produzidos em todo o país, o que não permitiu um desenvolvimento econômico regular. Um exemplo dessa instabilidade comercial foi o das exportações da farinha de mandioca que dependia da política de abastecimento determinada pelo Rio de Janeiro.

Essa economia do porto dinamizava o comércio e gerava uma pobreza diferente da de vida isolada, simples, ainda sem base no consumo que havia no século XVIII e parte do século XIX. Uma nova pobreza paralela ao desenvolvimento da navegação e do

capitalismo comercial intricada ao escravismo e que se expressava cada vês mais espacialmente. Esse tipo de pobreza Milton Santos classificou como a da marginalidade, identificada como “uma doença da civilização”, cuja produção acompanha o processo econômico. “Além da pobreza absoluta, uma pobreza relativa que classifica o indivíduo pelo consumo e marginaliza os pobres” (2001, p. 70 a 74).

O comércio e o início da expulsão dos pobres

A vida em Desterro até meados do século XIX era a dos escravos e pessoas ligadas à vida do mar, do porto, do trabalhar a terra, do artesanato e da subsistência, uma cidade marítima. Mas foi o desenvolvimento do comércio, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, o aumento das atividades do porto e, mais tarde, os processos urbanos de implementação de infra-estrutura, os novos serviços e o processo sanitarista das primeiras décadas do século XX, que passaram a impor um novo padrão social que ao longo do tempo segregou as pessoas, do antigo modo de vida da cidade, a alguns bairros, expulsando-os posteriormente aos cursos d’água e por fim, aos morros e ao longo dos caminhos para o Interior da Ilha. Foram expulsos para fora do centro urbanizado, que se encerrava com a construção da “Avenida do Saneamento” (Avenida Hercílio Luz) construída ao longo do córrego da Fonte Grande, última área em que pobres viveram no antigo perímetro central. A avenida formava um cinturão, em torno do centro, da Baía Sul a esquerda da Praça até ao Norte da Praia de Fora, onde as melhorias urbanas encerravam.

Pela praça e porto se estendiam as barraquinhas, as tendas e quitandas onde as mulheres vendiam alimentos. O quadro desse comércio se completava com pescadores que traziam e expunham os peixes em canoas. Nas barraquinhas também se vendia comida preparada, a “gororoba”, servidas aos negros de “ganho”, os canoeiros e pescadores a toda gente mais pobre da vila, os que trabalhavam pelo porto, os escravos ao jornal, os sem família. O peixe e a farinha eram a base da alimentação do povo.

Os produtos exportados pelo porto eram a madeira, aguardente, arroz couro peixe e os produtos vindos das colônias de imigrantes e principalmente a mandioca das pequenas propriedades açorianas. Hübener (1981, p. 91 e 92) descreve a economia da farinha de mandioca exportada para o Rio de Janeiro e de lá para o Nordeste, e em menor escala para Montevideo e Buenos Aires. Mas últimas décadas daquele século a participação da farinha no comércio do porto havia diminuído. A exportação da farinha era sujeita a grande oscilação e dependia da demanda e produção de outras províncias.

A farinha era a base da produção na Ilha e base da alimentação da população e dos contingentes militares desde o século XVIII. O governo obrigava a venda compulsória da farinha para suprir os militares, mas a irregularidade dos pagamentos desestimulava os produtores e chegava a desestruturar a produção em alguns períodos. Quando isso ocorria, a pobreza transcendia a muito mais habitantes. Enquanto uma classe de comerciantes se formava, uma outra pobre se avultava.

Alguns armazéns tinham alimentos e produtos importados de outras províncias e da Europa, como queijos e vinhos de Portugal, conservas e cervejas inglesas, doces franceses, queijos de Minas, charutos da Bahia. Para o pobre havia a cerveja da terra o vinho mais barato, para os escravos a cachaça da terra, abundante para o consumo e a exportação. O jornal mais antigo da cidade “O Expositor” publicava em 1832 uma lista de preços correntes de produtos que mostra o que era importado e exportado pelo porto.^{xvi} Era importado alcatrão e peixe da América do Norte e da Suécia; Breu, Brins, Chá imperial, chapéus, farinha de trigo, fumo, lenha, pano de algodão americano, sabão sal e toucinho. Essa lista mostra um consumo de produtos básicos da época e revela hábitos europeus como o de consumir trigo cuja cultura não se adaptava as condições naturais do litoral sul. A importação de lenha que vinha da costa próxima a Ilha em decorrência do intenso uso da terra na ilha para lavoura que suprimia as matas as partes mais altas dos morros. O viajante Sait-Hilaire faz referências sobre esse intenso cultivo nas áreas de mata da Ilha pelos colonos açorianos em 1820. As exportações eram de aguardente de cana, alho, amendoim, arroz, azeite de peixe, açúcar, batatas, café, couros, farinha de mandioca, feijão, taboado fino, grosso, praxões, melado, milho, cebolas, xifres. As exportações eram mais diversificadas do que as importações de produtos dirigidos principalmente para o comércio e consumo interno. Nessa lista de exportação de 1832 ainda aparece o açúcar que foi implantado durante o século XVIII. Mas, o açúcar não prosperou em uma região colonizada por famílias açorianas, com a terra dividida em pequenas glebas, com menor número de escravos do que os das grandes fazendas das províncias do Norte com largo uso da mão-de-obra escrava. Um trecho dos relatos de Saint-Hilaire é sobre a decadência do açúcar, o número de engenhos que chegou a 288 no século XVIII, diminuía para 256 já em 1797. Em 1820 se exportava pouco açúcar e na década de 1840 já não era mais exportado. Essa decadência do açúcar, assim como a da caça a baleia e o fim da exportação de suco de limão para Montevideo, o hábito da administração de comprar sem pagar ao agricultor os produtos de sua lavoura e a guerra na província do Rio Grande do Sul, que requeria

homens que eram retirados do trabalho na Ilha para compor as tropas do império formavam um quadro que segundo Saint-Hilaire diminuíram as relações comerciais. Mas, suas conclusões sobre a impressão que teve da ilha de Santa Catharina mostra a riqueza sendo acumulada.

“Do que acabo de escrever sobre a ilha de Santa Catharina, conclui-se que a mesma cada vez mais se empobrece, visto a sua população augmentar incessantemente; as terras vão diminuindo a sua producção, devido ao rotineiro systema agrícola (...) e finalmente, o dinheiro proveniente da exportação logo se consome na aquisição de objetos de luxo que vem de fora e se renovam continuamente, ou na compra de escravos que também se importam e, na maioria não se multiplicam”.^{xvii}

A crescente população livre e liberta não encontrava lugar numa sociedade escravocrata. A riqueza proveniente das exportações comerciais era acumulada pela classe comerciante para o luxo ou comprar escravos. O comércio foi se desenvolvendo, tomando o centro e as casinhas foram dando lugar aos sobrados. O anúncio no jornal O Catharinense de 1932 é sobre esse processo:

“Quem quiser comprar uma morada de casas na rua do Príncipe, com fundos até a praia, e com boas proporções para fazer armazém, e bom porte para embarque e desembarque; dirija-se a outra banda do estreito a tratar com Isidoro Ribeiro, que he seu dono”.^{xviii}

As casinhas dos pobres passaram a ser mais comum na Toca, na Figueira, na Tronqueira, na Pedreira. Um processo de segregação movido pela ação de uma elite comercial que ao ampliar seu poder econômico, passou a ter o poder político, criando mecanismos de expulsão da população pobre, formando um território para uso dos mais ricos, causando uma profunda mudança na paisagem urbana.

A elite da cidade que passou a se formar com o desenvolvimento da navegação e do comércio passou a dar uma crescente importância ao sanitarismo urbano, a fomentar uma nova ordem moral e da estética urbana, que tiveram repercussões diretas sobre a ordem social e a organização do espaço da cidade.

Ao longo do século XIX as casas de porta e janelas da gente comum da cidade foram sendo substituídas pelos sobrados dos comerciantes. Durante as primeiras décadas do século XX praticamente desapareceram, demolidas durante o processo sanitarista implantado na cidade. Algumas casas os moradores não podiam conservar, outras foram vendidas por pouco dinheiro, em geral a comerciantes, que ambicionavam incluir mais uma parcela de terreno a sua propriedade. Muitas chegariam a quadras

inteiras, enquanto o morador mudava-se para um cortiço qualquer do Beco-Sujo ou do Beco do Segredo. Segundo Müller os moradores pobres tinham suas casas inspecionadas por “agentes de higiene” que exigiam um novo tipo de comportamento social, os moradores pobres viviam pressionados sob ameaças de denúncias as autoridades sanitárias e a municipalidade (1971, p. 86). Assim as casas antigas de posse de viúvas ou velhos herdeiros dos casais açorianos que vieram povoar a terra ou dos que chegaram de outras capitâneas para formar as primeiras guarnições das fortalezas, foram destruídas. A maioria dessas casas, construídas no final do século XVIII ou início do século XIX, ficava a esquerda da Praça, concentradas nas ruas paralelas e transversais à da cadeia, no caminho dos principais olhos d’água e dos mananciais.

A cidade comunicava-se pelo porto, e as relações principais eram com o Rio de Janeiro, então a área comercial passou a se localizar próximo da Alfândega, na Rua do Príncipe (atual Conselheiro Mafra) passou a localizar o comércio varejista, com seus “armazéns”, lojas de fazenda e as de secos e molhados. Na Rua Augusta e Largo do Palácio foram se concentrando as casas de comércio atacadista, representantes de produtos importados e exportadores.^{xix} Eram os comerciantes atacadistas que realizavam a maioria das relações com outras cidades, províncias e países. Eram os principais agentes da economia urbana, vendiam os produtos importados e realizavam o papel dos bancos. Segundo Milton Santos sobre o comércio das cidades coloniais, não havia a separação entre um comércio especializado e integrado e um pequeno comércio. “O bazar servia tanto as classes abastadas quanto aos pobres, havia de tudo em suas prateleiras. As disparidades de renda eram menores, eram cidades de funcionários, comerciantes, lugar de residência dos proprietários de terra. Quanto aos empregados domésticos e outros subempregados tinham participação mínima no consumo e fomentavam a atividade artesanal” (2004: 78 e 79). Esse comércio não dividido também reflete uma cidade em que as classes ainda viviam no mesmo espaço. Os pobres viviam no centro, próximo ao porto, por toda a cidade.

Com os comerciantes incorporando a mão-de-obra escrava se acentuaram as diferenças entre a população. Gilberto Freyre (1963) descreve o processo. “À medida que os comerciantes passavam a ter mais lucro com o crescimento das demandas e da navegação, passaram a comprar casas térreas e escravos. Estes escravos contribuíram não só com o trabalho na parte de cima do sobrado, a casa do comerciante, mas também no seu comércio. Com a exploração do trabalho escravo e sua incorporação ao lucro das

trocas, houve um maior crescimento do comércio que fomentou a formação de uma classe com mais poder”.

Também os que tinham melhores condições de vida, que moravam nas chácaras dos arrabaldes da Praia de Fora e Mato Grosso, com crescimento do comércio e do porto passaram a se fixar no centro, construindo sobrados e fomentando a urbanização onde tinham seus negócios (MÜLLER, 2002, p. 78).

Com comércio no térreo e a casa do proprietário no andar acima, os sobrados foram aos poucos tomando as áreas do centro próximas ao porto. Os velhos casarios do povo e cortiços foram dando lugar aos sobrados, assobradados e as casas mais amplas.

O desenvolvimento do comércio e da elite econômica durante o século XIX, foi lento, a margem da economia das monoculturas exportadora a cidade não apresentava durante o século XIX as transformações urbanas que já vinham ocorrendo no Rio de Janeiro, e em outras cidades atlânticas a partir da segunda metade daquele século. As transformações eram as “modernizações urbanas”, implementação de serviços e infra-estruturas, reconstrução da cidade colonial portuguesa por uma nova influenciada pelas transformações que vinham ocorrendo na França, uma cidade para a classe burguesa e que excluía os pobres e seus cortiços.

Esse contexto de mudança urbana só passou a existir em Desterro depois que se formou a burguesia comercial urbana, o que ocorreu principalmente nas últimas décadas do século XIX. Nessa época a cidade uniria ao século de comércio e construção da cidade portuguesa o comércio desenvolvido pelos migrantes europeus.

À década de 1860 há um impulso a formação da elite comercial. Segundo Hübener, a pesar de um período de oscilações, foi o de maior prosperidade comercial até então em Desterro. Entre os motivos: a demanda por alimentos em virtude da guerra do Paraguai, de secas no Nordeste, de epidemias em outras províncias. O comércio e a economia da cidade começaram a se modificar na década de 1880 quando a produção das colônias de migrantes passaram ter maior importância nas exportações de alimentos e semi-manufaturados (1981, p. 96).

Esse crescimento do comércio gerou uma classe comerciante que passou a ser a principal elite urbana e que imprimiria mudanças sociais e políticas que logo se refletiriam na cidade. A formação dessa elite urbana fortaleceu as diferenças sociais que passaram a ser expressas no espaço da cidade. Principalmente, a instalação de serviços e infra-estruturas que serviram a elite comercial e a concentração da população pobre em áreas específicas e não mais por toda a cidade.

Ao longo do tempo em que o comércio tornava-se mais forte, e os comerciantes a classe com mais poder e riqueza, a população pobre crescia. Essa população era formada principalmente por libertos e migrantes pobres, que sobreviviam de serviços esporádicos, da vida nos barcos, como soldados, do comércio ambulante, da prostituição ou da mendicância.

À medida que eram expulsos dos cortiços demolidos, das casas de aluguel vendidas ao comércio, ou fugindo das posturas que condenavam suas casas ou das leis que impediam seu modo de vida, os pobres migraram para os bairros mais afastados do centro do comércio. Foram se concentrando nos caminhos para o interior da Ilha, na Tronqueira no caminho que cruzava o Antão para a Santíssima Trindade, às vizinhanças do Campo do Manejo próximo ao quartel onde foram viver os soldados e suas famílias, às ruas que ficavam por trás da Matriz. Marginando o a Fonte Grande, em cortiços habitados por gente ainda mais pobre, geralmente nova na cidade, libertos, soldados, lavadeiras e suas famílias. O bairro da Toca no caminho para o Sul da Ilha no sopé do Menino Deus era o bairro dos pescadores. Do outro extremo ao Norte o Bairro da Figueira era o dos marítimos, estivadores e das prostitutas.

Algumas conclusões

No final do século XIX a população urbana brasileira era de pouco mais de 1,3 milhões de habitantes, cerca de 10% da população total (SANTOS, 2001b). Nas primeiras décadas do século XX o processo de urbanização começou a se consolidar. A crescente população mestiça de brasileira livres, que nunca teve lugar na sociedade colonial e imperial, com fim da escravidão e a emigração europeia formou uma grande população que procurava cada vez mais as cidades para sobreviver. Com a república e a consolidação da classe burguesa, um processo de mudanças sociais profundas passou a impor uma reorganização do espaço urbano. Processos de modernizações urbanas com base nos modelos europeus e capitais estrangeiros, o contexto higienista da época e as políticas sanitárias impuseram aos pobres uma condição a margem de todas as transformações. À população pobre livre que era maioria nas cidades brasileiras do século XIX, somaram ex-escravos e migrantes, uma população cada vez maior que procurava as cidades para subsistir, por outro lado, as elites criaram políticas e mecanismos para expulsá-los.

Durante o século XIX, de uma pobreza ligada às dificuldades de subsistência da antiga póvoa de pescadores, do povo de vida simples que construiu as fortalezas dos

militares, da cidade dos emigrantes açorianos e dos escravos, Florianópolis passou de uma pobreza incluída em seu perímetro, a uma pobreza marcada pela marginalidade, pela segregação crescente no espaço urbano. Esse processo teria ocorrido paralelo ao crescimento do comércio ligado ao desenvolvimento da navegação e do porto, que possibilitou a uma classe, a dos comerciantes, ter um poder econômico e político cada vez maior e uma cidade voltada cada vez mais para os seus interesses e para servi-los. Passou daquela pobreza ligada ao modo de vida geral da população a uma pobreza ligada a marginalidade. Até o século XIX a pobreza era a de uma realidade quase sem consumo ou dinheiro. Como se refere Santos, a pobreza era uma “desadaptação local aos processos mais gerais de mudança e entre condições naturais e condições sociais. Uma pobreza que se produzia e existia isolada no lugar. As soluções eram privadas, assistencialistas e locais, a pobreza era freqüentemente apresentada como um acidente natural ou social, em um mundo onde o consumo e o dinheiro ainda não eram tão difundidos, uma pobreza menos discriminatória”.

Durante as primeiras décadas do século XX Florianópolis passou a uma pobreza marcada pela marginalidade. Como define Santos “o momento em que a pobreza passa a ser identificada como uma doença da civilização, cuja produção acompanharia o próprio processo econômico”. O consumo se impõe como um dado importante e que passa a medir as diferenças. Foram ampliadas as possibilidades de circulação e a informação passava a ser um dado cada vez mais importante nas relações comerciais. Além da pobreza absoluta, uma pobreza relativa que leva a classificar o indivíduo pelo poder de consumo, os pobres como marginais. Esse tipo de pobreza se consolida com a instalação seletiva das primeiras redes de infra-estruturas urbanas e as medidas sanitárias, concomitante ao processo de expulsão dos pobres da área central do perímetro urbano. Mudanças impostas ao modo de vida e de relações sociais urbanas que culminaram num processo de crescente segregação urbana e social que implicou em profundas transformações no espaço urbano, com a destruição da antiga cidade colonial e dos bairros em que viviam os pobres. A “modernização”, reformulação e reconstrução de um espaço urbano exclusivo para a elite econômica e política implicou a expulsão dos pobres pra novas áreas, primeiro para as várzeas dos cursos de água e depois para os morros.

Referências bibliográficas

- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. Nossa Senhora do Desterro: notícias, vol. II. Florianópolis: UFSC, 1971
- FREYRE, Gilberto de Melo. (1900). Casa-grande & Senzala. 13ª Edição. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1963
- HÜBENER, Laura Machado. O comércio da cidade do Desterro no século XIX. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981
- IANNI, Octavio. CARDOSO, Fernando Henrique. Côr e mobilidade social em Florianópolis: aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade no Brasil Meridional. São Paulo: Brasiliense / Companhia Editora Nacional, 1960
- KOWARIC, Lúcio Trabalho e Vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994
- MÜLLER, Gláucia Regina Ramos. A influência do urbanismo sanitário na transformação do espaço urbano em Florianópolis. Florianópolis: Dissertação de Mestrado. UFSC, 2002
- SAINT-HILAIRE, Auguste d. Viagem á Província de Santa Catharina (1820). Tradução de Carlos da Costa Pereira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936
- SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 6ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2001
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5ª edição. São Paulo. Edusp, 2001b
- SANTOS, Milton. *O espaço dividido*. Tradução: Myrna T. Rego Viana. São Paulo: 2ª edição, EDUSP, 2004
- SOUZA, Sara Regina Silveira de. A presença portuguesa na arquitetura da Ilha de Santa Catarina séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Dissertação de mestrado em História. UFSC, 1980

ⁱ Antigo nome da cidade de Florianópolis.

ⁱⁱ Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX, 1979.

ⁱⁱⁱ Livro de registros de pacientes (indigentes) 17/01/1801 a 23/01/1822.

^{iv} Em 25 de janeiro de 1744, a pedido da Câmara da Vila de Nossa Senhora do Desterro chegava a vila Frei Alexandre de Santa Cruz. Em setembro de 1745 o Frei fundou a Ordem Terceira da Penitência para cuidar de pobres enfermos. De acordo com Henrique da Silva Fontes em A Irmandade do Senhor do Passos e o seu Hospital e aqueles que o fundaram. 1965, p. 62 e 63. Em 1789 foi fundada uma casa de caridade aos pobres, pelo trabalho do franciscano Irmão Joaquim. Francisco de Assis, o Irmão Joaquim filho de açorianos, nasceu em Desterro em 1761. De acordo com Oswaldo Cabral (1979: 190 e 191) e jornal A Fé, número 1, de 31/08/1903.

^v Tabela construída a partir dos registros do Livro 2 “Livro de registro de pacientes (indigentes) 17/01/1801 a 23/01/1822 do Hospital de Caridade. Para a tabela consideramos apenas os registros entre 1801 e 1810, após esse ano os registros desse livro incluíam poucas informações além do nome do paciente e as datas de entrada no Hospital, saída ou de falecimento.

^{vi} As referências dos relatos de viajantes estrangeiros desse subcapítulo são de Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX, 1979, p. 168, 232, 241, 252, 258, 263, 279, 280, 282, 292, 299, 300, 302, 303, 309, 310, 312 e, 321.

^{vii} **Krusenstern em 1803** Idem, p. 152 e 153.

^{viii} As referências dos relatos de navegadores citados nessa primeira parte são de: Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX, 1979, p. 19, 21, 47, 69, 86, 88, 89, 122,123, 136, 150, 151, 153, 162, 175, 180, 202, 203, 204, 206, 213, 214 e 217.

^{ix} Idem.

^x Walter Piazza. O negro na Ilha de Santa Catarina. Em: História sócio-cultural de Florianópolis. P. 123 a 125, 1991.

^{xi} Auguste d. Saint-Hilaire, 1936, p. 191.

^{xii} Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX, 1979, p. 232.

^{xiii} Auguste d’ Saint-Hilaire. Idem, 1936, p. 153.

^{xiv} Idem, p. 300.

^{xv} Idem, p. 301.

^{xvi} O Expositor, de 8 de dezembro de 1832.

^{xvii} Auguste d’ Saint-Hilaire. Idem, 1936, p. 171 e 172.

^{xviii} O Catharinense, de 25 de janeiro de 1832, número 22.

^{xix} Hübener destaca que condições impostas por medidas político-administrativas desde o período colonial dificultaram um desempenho normal das atividades comerciais, como embargo de gêneros alimentícios para suprimento das tropas militares, fragilidade fiscal que incentivava o contrabando e dependência de comerciantes do Rio de Janeiro.