

PLANO INICIAL E EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO FRANCISCO DO SUL – SC

Fabiola Castelo de Souza Cordovil
Fabiolacordovil@hotmail.com
Universidade Estadual de Maringá

RESUMO

A formação urbana de São Francisco do Sul está relacionada aos objetivos estratégicos e de defesa empreendidos por Portugal, no século XVII, que buscaram dominar o trecho litorâneo da costa brasileira até o rio da Prata, protegendo-o da dominação espanhola.

O porto, então, foi o elemento de gerador do núcleo urbano de São Francisco do Sul, responsável por sua dinâmica urbana e sócio-econômica. Com a desaceleração das atividades portuárias, a partir de meados dos século XX, verifica-se o declínio econômico do município, que deixa de centralizar e distribuir a produção.

A queda da dinâmica econômica possibilita a conservação das características originais do plano urbano e do patrimônio arquitetônico, pois a renovação dos espaços deixa de ser fator preponderante, por não haver necessidade de adaptar-se aos novos usos e atividades, como acontece em centros com atividades econômicas mais dinâmicas.

Reconhece-se a importância deste município para a história do povo catarinense por diversos motivos como apresentar conservado um tipo de plano urbano inicial dos mais característicos das cidades litorâneas brasileiras, onde o elemento predominante é a praça central que emoldura a igreja. Além de ter sido a primeira localidade a abrigar uma povoação no estado e uma das primeiras do Brasil a ser fundada.

Assim, São Francisco do Sul possui um acervo histórico e arquitetônico cujas origens remontam a meados do século XVI e seu plano inicial possui características intrínsecas das primeiras cidades brasileiras. O quadro reinante e a importância do município no contexto histórico-cultural brasileiro, fez com que se observasse a relevância em se entender sua gênese e a lógica do seu desenvolvimento urbano, no intuito de ajudar a refletir sobre a absoluta necessidade de preservação deste Sítio Histórico.

1. INTRODUÇÃO

A ocupação do litoral catarinense vinculou-se à divulgação da existência de minas de prata na região povoando-se, assim, localidades como São Francisco do Sul em 1658, Ilha de Santa Catarina em 1675, e Laguna em 1676. Estas foram, na época em que surgiram, as mais avançadas da costa meridional e os núcleos básicos do povoamento catarinense. (IBGE, 1977)

Portanto, São Francisco do Sul é uma das três primeiras povoações fundadas pelos portugueses no estado de Santa Catarina e a terceira cidade mais antiga do Brasil, fundada oficialmente em 1658, recebendo a primeira expedição européia em 1504. Conserva, ainda hoje, um importante patrimônio histórico e arquitetônico cujo tombamento data de 1987 e, em vista disso, recebe recursos estatais para recuperação do centro histórico, sob a coordenação do Instituto de Patrimônio Histórico e Arquitetônico – IPHAN.

Localizado no litoral norte de Santa Catarina, o município de São Francisco do Sul dista 190 quilômetros da capital, Florianópolis, faz divisa com os municípios de Itapoá e Garuva ao

norte, Araquari e Barra do Sul ao sul, Joinville ao oeste e com o Oceano Atlântico a leste, possuindo aproximadamente trinta quilômetros de costa litorânea.

Banhado pelos rios Cubatão, Saí-Mirim, Tapera, Jacutinga, Miranda e Morro da Palha, o município hidrograficamente caracteriza-se pela bacia marítima da Baía da Babitonga e seus braços norte – Canal de Três Barras – e sul – Canal do Rio São Francisco ou do Linguado.

O sítio em que o município está inserido apresenta uma topografia acidentada, possuindo a faixa litorânea e o interior planos, elevando-se algumas montanhas isoladas que demarcam a continuidade da orla da planície.



Figura 1 – Localização do município de São Francisco do Sul no Estado de Santa Catarina. Fonte: www.belasantacatarina.com.br

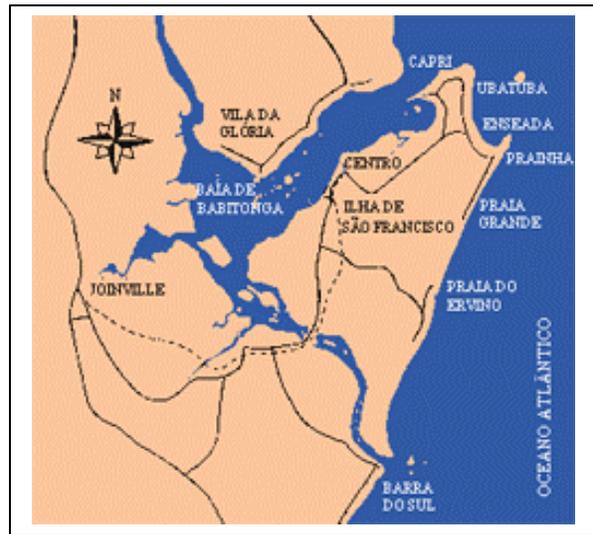


Figura 2 – Mostrando a Ilha de São Francisco do Sul. Fonte: www.belasantacatarina.com.br

2. OS PRIMEIROS COLONIZADORES

A fim de manter abastecida a Europa, financiou-se uma expedição francesa cujo objetivo eram as especiarias das Índias. No entanto, após reabastecer-se nas Ilhas Canárias da Europa, a expedição chefiada por Gonville desviou sua rota original e, durante aproximadamente um mês, ficou vagando desorientada até encontrar a entrada da Baía da Babitonga, em São Francisco do Sul. A expedição aportou, então, em 05 de janeiro de 1504, encontrando índios carijós, e permaneceram até o dia 03 de julho de 1504 (FERREIRA,1959).

A expedição francesa encontrou os primeiros habitantes de São Francisco do Sul, vivendo em aldeias de vinte a oitenta choupanas, cobertas de palha e construídas com madeira bruta, cujas estacas e varas se ligavam fortemente umas às outras por meio de cipós (FERREIRA, 1959).

Os franceses deixaram uma marca de sua passagem em uma colina de frente para o mar, onde ergueram uma cruz de madeira cuja inscrição dizia “aqui esteve Gonneville” e continha, também, o nome do papa Alexandre VI, do rei e do almirante da França. (PERRONE-MOISÉS, 1992). E, a partir das inscrições, pode-se entender o caráter das relações estabelecidas entre os franceses e os nativos.

O texto inscrito na cruz é revelador. Não se trata de uma tomada de posse da terra, mas de uma associação firmada entre os normandos e os indígenas, um tratado de aliança. De fato, esses primeiros comerciantes franceses que vieram ao Brasil não pretendiam instalar-se na terra e colonizá-la, mas apenas estabelecer boas relações com os índios, visando presentes e futuros negócios. A terra não é por eles batizada, e o nome do Rei da França aí figura não como o de seu dono, mas juntamente com o do Papa e do Almirante, na qualidade do Superior a que os normandos prestam obediência e homenagem. (PERRONE-MOISÉS, 1992:59)

Depois da expedição de Gonneville houve outras, porém inicialmente todas espanholas, como a chefiada pelo navegador espanhol João Dias Solis em 1515, e outra comandada por Juan Sanabriá que permaneceu entre 1553 e 1555 em São Francisco construindo, então, uma rústica capela. Somente em 1658 foi que se fundou oficialmente a povoação pelos portugueses. A elevação à categoria de vila deu-se em 1660. (FERREIRA, 1959)

Por estas questões há controvérsias quanto à data de fundação do município. Muitos consideram que a efetiva fundação deu-se somente a partir do momento em que se oficializou a povoação pelos portugueses, em 1658, mas outros afirmam que os franceses exerceram este papel, em 1504. É importante ressaltar, também, o pioneirismo dos espanhóis na colonização de São Francisco do Sul, construindo algumas moradias de taipa e cobertas com sapé ainda em meados do século XVI.

No entanto, observa-se que um maior incremento urbano deu-se com a vinda de Manoel Lourenço de Andrade, em 1658, que, com a ajuda do Governo da Capitania de São Paulo, traz sua família, escravos instrumentos agrícolas, gado e ferramentas para exploração de minas (FERREIRA, 1959).

No entanto, as primeiras edificações não surgiram onde hoje encontra-se o núcleo inicial de São Francisco do Sul. Inicialmente deram-se nas proximidades do morro Paranaguá-mirim, às margens de um afluente do rio Paraty, mas por não oferecer as condições de segurança necessárias percebeu-se que seria conveniente mudar-se o local da sede da vila (SILVA & BUGAY, 1985).

Como segundo local, determina-se a ponta do Iacolomi e, posteriormente, o local onde hoje se encontra a cidade. O sítio onde hoje a cidade está inserida pode-se destacar a topografia, que permitiu a instalação do porto de forma abrigada; o solo firme capaz de suportar as edificações pois o restante da orla compunha-se de mangues; e a facilidade de água potável através de fontes naturais, as cariocas (SILVA & BUGAY, 1985).

O ponto inicial da estrutura urbana de São Francisco do Sul foi marcado pela construção da primeira igreja matriz, edificada no ponto mais alto do sítio localizando ao lado de onde hoje encontra-se a atual.



Foto 1 – Foto mostrando o Centro Histórico de São Francisco do Sul, inserido às margens da Baía da Babitonga e, no centro da foto, a Igreja Matriz. Fonte: www.saofranciscodosul.com.br

Conforme Peluso Jr. (1991), o plano urbano mais difundido das cidades de Santa Catarina é o que possui como elemento predominante a praça central emoldurando a igreja. Este plano é mais comum nas cidades litorâneas onde, além da praça, verifica-se que o porto também exerce uma forte influência na configuração urbana sendo, inclusive, o responsável pelo incremento econômico das cidades.

3. FORMAÇÃO DO PLANO INICIAL

Além de importantes exemplares da arquitetura, São Francisco do Sul conserva, ainda, o plano urbano inicial de acordo com os preceitos portugueses e espanhóis para a colonização de cidades que colonizavam nas Índias e na África que, por sua vez, formavam-se a partir da influência direta das famosas Leis da Índias, de Filipe II, rei da Espanha.

Apesar das cidades litorâneas brasileiras apresentarem uma influência relativa destas Leis, por permanecerem muito flexíveis para adaptar-se ao relevo, os portugueses não desprezavam a malha xadrez como princípio, mas sem a rigidez absoluta das cidades colonizadas pelos espanhóis da América (HOLANDA, 1948 & REIS FILHO, 1968 in: BRUAND, 1980). Fazendo-se esta ressalva, pode-se afirmar que o plano inicial das vilas e cidades litorâneas brasileiras possuem, na sua maioria, a nítida influência das Leis das Índias, promulgada por Filipe II, da Espanha, em 1573, que consagrava a planta regular, axadrezada.

...No que se refere ao traçado, a planta dividir-se-ia em praças, ruas e terrenos de construção a régua e cordel, começando na Praça Maior e fazendo sair dela as ruas em direção às portas e caminhos principais e deixando tantos espaços abertos que, mesmo que a população tenha um grande crescimento, se possa sempre prosseguir e dilatar seguindo a mesma forma (GOITIA, 1982:120)

Dessa forma, o Plano Urbano de São Francisco do Sul, com o crescimento da cidade, desenvolveu-se na tendência do traçado xadrez, respeitando, como centro, a praça fronteiriça à igreja e a orientação geral dada pelo mar. Os primeiros arruamentos espontâneos adaptaram-se ao relevo a partir da praça mas, uma vez estabelecidos, os demais subordinaram-se a ele.



Foto 2 – Foto mostrando a Igreja Matriz de São Francisco com sua praça fronteiriça.
Fonte: www.saofranciscodosul.com.br

As cidades fundadas por Portugal com objetivo estratégico e de defesa, possuíam o porto como elemento de formação do núcleo urbano. Em São Francisco do Sul esta regra confirma-se e o interesse comercial, pelas transações dos navios que ancoravam na baía, fez da linha da praia o elemento que concentrou a população.

O sistema de vias da cidade forma-se seguindo uma ordem linear inicialmente, adaptando-se ao sítio inicial que se caracteriza por estar comprimido entre as águas e as elevações topográficas. Além disso, a existência do porto aliava a formação do sistema viário aos interesses comerciais, pelas transações dos navios que ancoravam na Baía da Babitonga. Assim, a linha da praia foi o elemento que mais concentrou a população e os primeiros arruamentos adaptaram-se ao relevo a partir da praça subordinando os demais.

Segundo Peluso Jr. (1991), o que orientam o arranjo do espaço urbano das cidades fundadas nesta época são as condições geográficas, do sítio e a cultura da sociedade que ali se insere.



Figura 3 – Evolução da ocupação do Centro Histórico do município de São Francisco do Sul até 1950. A mancha mais escura mostra os limites da ocupação referida.
Fonte: SILVA & BUGAY, 1985. Sem escala.

3.1. Desenvolvimento da Malha Urbana

Foi o Porto o elemento gerador do núcleo urbano, desempenhando um papel maior quanto à capacidade de estruturação e polarização da cidade, responsável pela dinâmica urbana e sócio-econômica de São Francisco do Sul. Inicialmente era utilizado para servir de apoio como porto secundário fazendo a manutenção dos navios portugueses que seguiam até a desembocadura do Rio da Prata, buscando o comércio intenso ali existente.

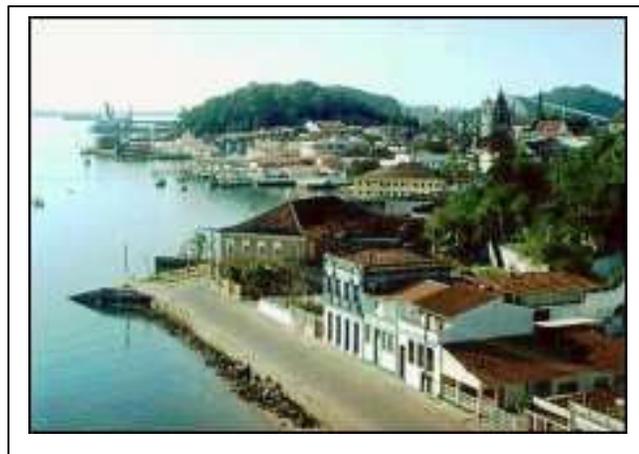
O Porto, servia para escoamento da produção regional e por muito tempo esteve com sua movimentação exígua devido à economia de subsistência existente na região. Somente no final do século XIX houve incentivos estatais para melhoria da estrutura portuária e, foi devido a isso que se instalou em São Francisco do Sul, no ano de 1906, o armazém de estocagem Hoepcke, que hoje abriga o Museu do Mar, servindo como sede do porto. Assim, verifica-se uma concentração de toda a economia da cidade na Baía da Babitonga onde os agricultores passaram a trabalhar como estivadores.

Vinculado ao desenvolvimento do porto, verifica-se a construção da Estrada de Ferro, juntos formaram importantes elementos para o incremento da dinâmica urbana e econômica do município.

Inicialmente, a construção da Ferrovia estava atrelada aos objetivos de garantia dos domínios do imenso território da região sul, assim foi projetada para ligar os dois mais importantes centros urbanos do país na época, Rio de Janeiro e São Paulo, com Rio Grande do Sul, subdividindo-se em ramais. Portanto, em 1900, as obras da ferrovia do ramal São Francisco do Sul – Porto União foram iniciadas, sendo concluídas em 1906 (SANTOS, 2000).

Em 1912, foi implantada na Baía da Babitonga uma estação marítima pela Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Em 1920 atracavam no Porto pequenos navios e já se tinha a necessidade de um cais para navios de maior calado. A Inspetoria de Portos, Rios e Canais organizou um projeto de implantação portuária e a obras iniciaram-se em 1922 mas a finalização deu-se somente em 1955. Assim, o porto afirma-se como importante entreposto para o deslocamento da erva-mate e da madeira vindas do interior do estado para o resto do país (IPHAN, 1995).

Decorrente deste processo, a partir do início do século XX, verifica-se a modificação do espaço urbano e arquitetônico de São Francisco do Sul, onde as vias são alargadas, casas térreas passam a ser substituídas por sobrados e aterros são construídos. No entanto, a partir de 1940 registra-se uma queda no ciclo da erva-mate, principal atividade econômica da época, e da madeira, cessando, então, o processo de desenvolvimento e gerando uma estagnação econômica no município até meados de 1970.

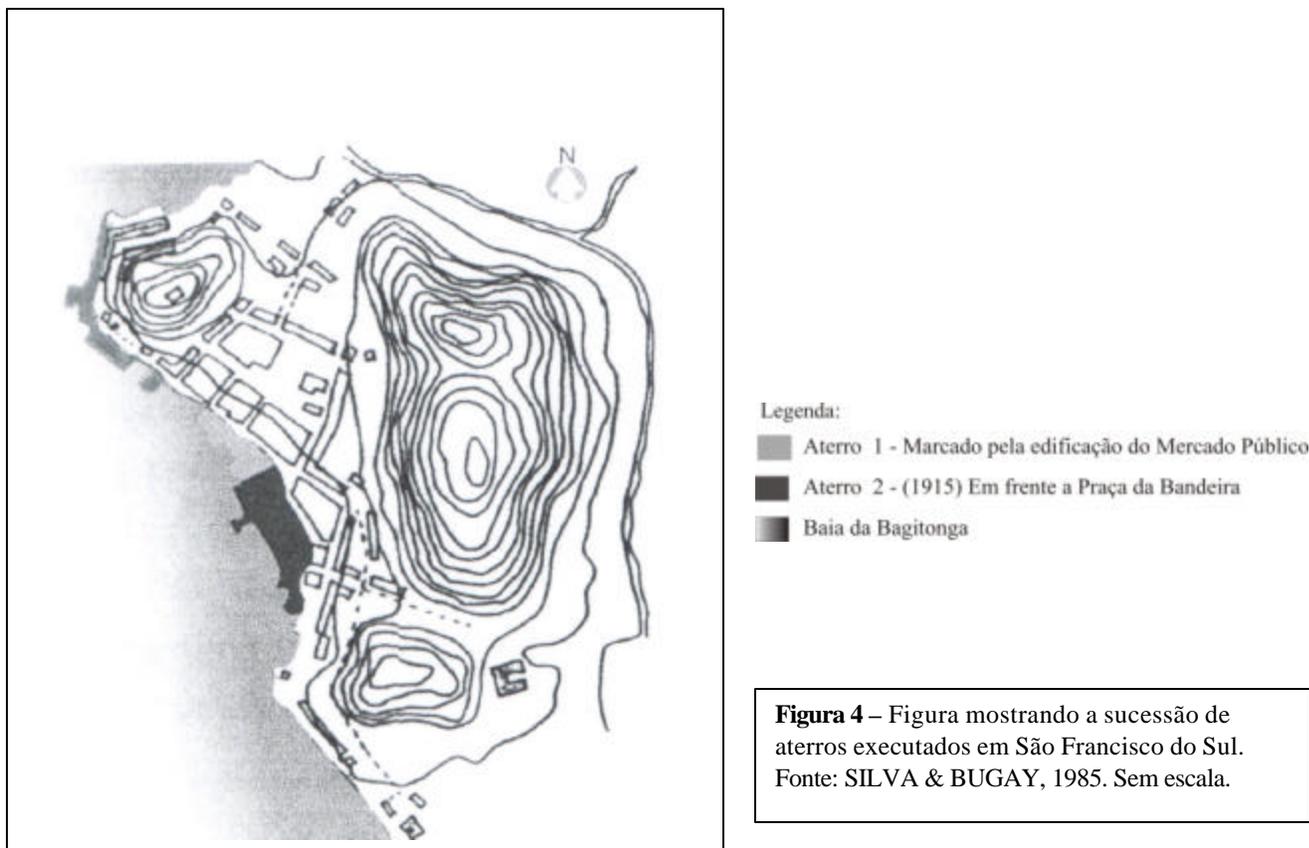


Fotos 3 e 4 – Fotos mostrando o patrimônio edificado de São Francisco do Sul, às margens da Baía da Babitonga.
Fonte: www.belasantacatarina.com.br/saofranciscodosul

Os investimentos feitos até a década de 1950 acarretaram a São Francisco do Sul o surgimento de um sistema viário radial, que começou a aparecer nas primeiras décadas do século

XX, originado pelo crescimento populacional e condicionado pela topografia do sítio. Rompeu-se a linearidade característica até então, quando se intensificou a ocupação dos antigos acessos que ligavam a cidade aos núcleos do interior (SILVA & BUGAY, 1985).

Assim, além das conseqüências físicas marcantes decorrentes da atividade portuária, como a construção de aterros e a instalação dos armazéns, verifica-se a modificação da estrutura urbana com a edificação do Mercado Público, em 1900, e uma transformação em altura do skyline da cidade.



I

Em 1975 o Porto de São Francisco foi transferido para as proximidades, saindo da Rua da Babitonga, centro econômico inicial do município. Com a transferência das atividades portuárias e a desativação dos antigos armazéns, a Rua da Babitonga tornou-se mais administrativa e comercial.

Entre a década de 1970 e a de 1980 o porto desenvolveu-se significativamente, mas da década de 1980 para a década de 1990 houve uma descontinuidade relativa do crescimento. Mas este é retomado a partir de 1994, com a procura para a movimentação de cargas de agentes importadores e exportadores ampliando-se, assim, o complexo portuário.

O Porto de São Francisco ocupa uma posição estratégica, pois está próximo a Joinville, serve-se das BRs 101 e 280 e da Ferrovia América Latina Logística – ALL, constituindo-se, então, em uma boa opção para escoamento de mercadorias.

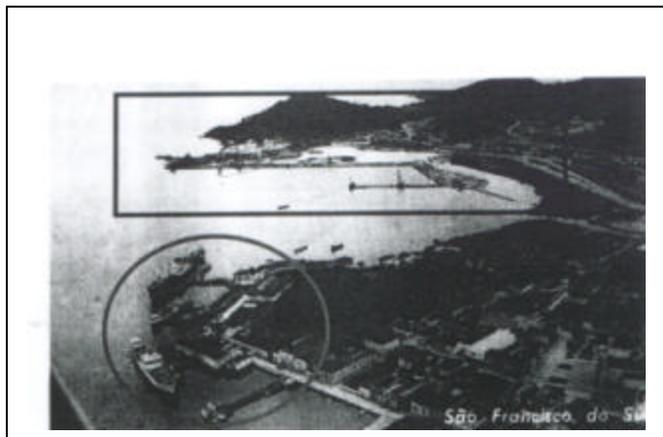


Foto 2- Foto mostrando a localização do porto original (em círculo) e o local de sua transferência (em retângulo). 1975.

Fonte: Arquivo Histórico do Museu Nacional do Mar.



Foto 3 – Mostrando a configuração do porto original. Em primeiro plano, ligados aos navios atracados, observa-se os armazéns de estocagem Hoepecke, hoje Museu Nacional do Mar.

Fonte: www1.apsfs.sc.gov.br

A transferência do porto das margens da Rua da Babitonga para as proximidades foi fundamental para a conservação do patrimônio arquitetônico, pois prescindiu da renovação dos espaços necessário ocasionado pelo incremento econômico.

O porto e a ferrovia possibilitaram novas formas de articulações de bens de capitais em nível mundial. A expansão da malha ferroviária para os mais distantes pontos interessava governos e grupos econômicos. Assim, a ferrovia foi um importante fator para o desenvolvimento econômico do município na época e, articulada com porto, foi fundamental para que o município se firmasse economicamente.

3.2. Falanstério de Fourier em São Francisco do Sul

Curiosamente, encontra-se na bibliografia histórica de São Francisco do Sul, a tentativa de implantação de um modelo utópico de alojamento decorrente da proposta falanstério de autoria de Charles Fourier elaborada em meados do século XIX, conhecido como o Falanstério do Saí.

Esses modelos de alojamentos ideais, auto-suficientes, surgem no início do século XIX na Europa a partir da reflexão da impossibilidade de se restaurar a ordem e a harmonia das cidades industriais européias. Os utopistas julgam que as formas irracionais de convivência devem ser

substituídas por outras completamente diversas, ditadas pela razão pura, ou seja, contrapondo à cidade real uma cidade ideal (BENEVOLO, 1983).

Ocorrida em São Francisco do Sul entre 1842 e 1847, essa experiência de habitação coletiva era uma alternativa ao capitalismo vigente e objetivava ser o centro de uma vida harmoniosa em comunidade.

O local escolhido para implantação foi em uma península do município de São Francisco do Sul, próxima às margens dos rios Saí-guassu e Saí-mirim. Ali se implantou a Colônia Industrial Francesa. Pretendia-se formar uma metrópole de renovação social, no intuito de resolver a crise das cidades superlotadas européias, provando que o homem bem orientado poderia refazer-se numa humanidade feliz e perfeita (FERREIRA, 1959).

O recrutamento dos colonos era feito em Paris e o responsável pela organização do Falanstério foi o Dr. Benoit Jules Mure. A iniciativa não obteve êxito, porém ainda pode-se encontrar descendentes dos que permaneceram (KNIE, 2002).

Apesar do fracasso da experiência, este fato mostra que o município possuía uma importante projeção, atraindo diversos interesses.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verifica-se que o porto foi o elemento formador do município, uma vez que as condições físicas naturais sempre possibilitaram a chegada de embarcações, fato que se confirma através das referências bibliográficas existentes que relatam a primeira expedição aportada na Baía da Babitonga em 1504.

Por sua vez, a economia de São Francisco do Sul esteve durante toda a sua história baseada nas atividades portuárias, inicialmente com a participação agrícola diversificou-se desde a implantação da estrada de ferro São Francisco – Porto União, que interligou o município ao sul e centro do país.

A estagnação econômica que o município sofreu na metade do século XX, possibilitou a conservação do plano inicial adaptado à topografia do sítio e evidenciando a primeira ocupação pela orla da praia, além disso conservou-se juntamente o patrimônio arquitetônico.

A presença da BR-280, que desvia o trânsito até o porto, evitando o tráfego pelas ruas estreitas onde se dava o fluxo até então, foi fator de elevada importância para a conservação de casas antigas ameaçadas pela trepidação e poluição atmosférica ocasionada por veículos.

Assim, percebeu-se que a queda da dinâmica econômica possibilita a conservação das características originais do plano urbano inicial bem como do patrimônio arquitetônico, pois a renovação dos espaços deixa de ser fator preponderante, por não haver necessidade de adaptar-se

aos novos usos e atividades, como acontece em centros com atividades econômicas mais dinâmicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva. São Paulo, 1983.
- BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. 4ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- FERREIRA, Jurandyr Pires. **Enciclopédia dos Municípios**. XXXII Volume. 1ª edição. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.
- GOITIA, Fernando C. **Breve História do Urbanismo: tipos fundamentais de cidades: a cidade e a história: a cidade do presente: ecologia urbana**. 4ª edição. Lisboa: Presença, 1996.
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cadernos de Documentos nº 2: Estudo de Tombamento**. Rio de Janeiro, 1995.
- KNIE, Joaquim. (coord.) **Atlas Ambiental da Região de Joinville: complexo hídrico da Baía da Babitonga**. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2002.
- PELUSO JR., Victor Antônio. **Estudos de Geografia Urbanade Santa Catarina**. 1ª edição. Florianópolis: UFSC, 1991.
- PERRONE-MOISÉS, Leyla. **Vinte Luas: Viagem de Paulmier de Gonneville ao Brasil: 1503-1505**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SANTOS, Sílvio Coelho (org.) **Santa Catarina no Século XX: ensaios e memórias fotográficas**. Florianópolis: UFSC: FCC edições, 2000.
- SILVA, Andréa; BUGAY, Eliane. **Revitalização do Sítio Histórico de São Francisco do Sul**. Florianópolis, 1985, 60 p. (Trabalho apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC)
- Sites:**
- www.saofranciscodosul.com.br – Acessado em setembro de 2003.
- www1.apsfs.sc.gov.br – Acessado em setembro de 2003.
- www.belasantacatarina.com.br/saofranciscodosul – Acessado em setembro de 2003.
- www.sfs.com.br – Acessado em setembro de 2003.

Agradecimentos: Agradece-se ao Centro Universitário de Jaraguá do Sul, UNERJ, pelo financiamento da pesquisa que originou este artigo através de seu programa de incentivo à pesquisa.