

Santos: o porto e a cidade - entradas e saídas

Maria Izilda Santos de Matos¹

Resumo:

Essa apresentação discutirá questões que envolvem as cidades portos, observando as referências do porto como território de troca - porta de entrada e de saída-. Tendo como foco a cidade de Santos busca recuperar o cotidiano no porto, resgatar várias experiências urbanas e suas perspectivas sensoriais, memórias e sensibilidades; passando pelas ações, projetos e interferências urbanas implementadas na cidade-porto, finalizando com um questionamento sobre a construção da memória urbana de Santos.

Palavras chave: Porto, cidade, Santos

Abstract:

This presentation will argue questions that involve the cities ports, observing the references of the port as exchange territory - exit and entrance door. Having as focus the city of Santos searches to recoup the daily one in the port, to rescue some urban experiences and its sensorial perspectives, memories and sensibilitys; passing for the actions, projects and urban interferences implemented in the city-port, finishing with a questioning on the construction of the urban memory of Santos.

Key words: Port, city, Santos

O porto: entradas e saídas

A história da cidade e do porto de Santos esteve diretamente ligada aos negócios cafeeiros. A inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí (1867) possibilitou um transporte regular, com menos riscos e maior grau de eficiência, impulsionando ainda mais a expansão da cafeicultura e viabilizando um escoamento eficiente da produção. A partir de então, o comércio e a exportação do café foram centralizados em Santos, em detrimento de outros portos, desencadeando um processo de crescimento contínuo da cidade.

A segunda metade do século XIX foi um momento estratégico do processo de mundialização, que implicou na intensificação da circulação de mercadoria, de pessoas, de idéias e de referências culturais. Assim, os portos para além de **porta de saída** dos produtos – em Santos do café, tornaram-se **porta de entrada** de mercadorias, pessoas e influências. Daí

1- Professora titular da PUC-SP.

a importância de se observar não só o que era exportado, mas também as mercadorias e referências culturais que entravam por esta porta.

O porto de Santos, conexão do Brasil com o mundo, exportava café, mas também recebia todo um amplo conjunto de influências, tornando-se um território privilegiado de trocas culturais, identificando-se mercadorias como produtos culturais. Nesse sentido, cabe destacar toda ampla e variada gama de novos produtos e objetos de consumo que chegavam ao porto e lá eram comercializados, dinamizando não só o comércio exportador como também o importador.

O porto: palco de múltiplas experiências

Reforçando a necessidade de não olhar só o que se exportava por Santos - o café-, mas atentar para o porto e a cidade, nas suas conexões com o mundo e transformações internas, cabe destacar as transformações e as múltiplas e variadas experiências que passaram a se constituir no cotidiano da cidade. Como porta de entrada, saída e circulação de pessoas, o porto tornou-se palco de trocas culturais, os sujeitos históricos traziam experiências, hábitos, idiomas, modas, sensibilidades, ou seja, um conjunto complexo de referências culturais, que passavam a circular juntamente com eles pela cidade.

Além de trocas de mercadoria, os portos também se constituem como lócus de fluxo de corpos, pessoas, viajantes, turistas, marinheiros, comerciantes, homens de negócios, também de migrantes e imigrantes, múltiplas identidades em trânsito nesse e por esse território circulando, entrando, saindo, atuando e trabalhando.

Cabe recuperar as formas e os fluxos de pessoas de diferentes nacionalidades que chegavam e saíam pelo porto, alguns estavam de passagem para conhecer a área, outros vinham realizar negócios ou em busca de oportunidade de trabalho nas atividades portuárias e na cidade. Gerando novas necessidades, como o crescimento do número de hotéis e pensões para hospedar as pessoas que estavam de passagem, já para as que procuravam instalar-se, devido a permanências mais longas ou definitivas.

O "sonho americano" e a atração exercida pela cidade concentraram um significativo contingente de homens e mulheres. O porto, centro dinâmico da cidade, precisava ser constantemente modernizado e ampliado, a área tornou-se pólo de atração, um ímã para os imigrantes recém-chegados, particularmente portugueses do continente e das ilhas. O contingente imigrante, em particular de ibéricos, foi incorporado em serviços estratégicos ao

funcionamento nos armazéns de café e docas, onde exerceram atividades de doqueiros, estivadores, ensacadores e carroceiros.

No porto, o embarque era feito carregando-se os sacos de café nas costas, e como num formigueiro humano os trabalhadores subiam e desciam com sacos nos ombros as pranchas do cais para o convés dos navios, ou de um navio para outro. O trabalho girava em torno da safra, quando o ritmo da atividade era intensificado, envolvendo trabalhadores mais regulares e outros eventuais.

O intenso processo de urbanização era marcado pelas constantes demolições e construções, erigiam-se obras que definiam novos espaços, em geral estabelecidos a partir do porto e de suas necessidades. Na cidade eram muitos os trabalhadores nas obras do porto e na urbe como pedreiros, carpinteiros, marceneiros e marmoristas, artífices também se destacavam, fabricando artefatos de cimento e gesso, tacos de madeira para pisos, serralheiros executavam trabalhos em ferro para portões, janelas, grades e gradis.

As experiências no porto foram múltiplas, resta aos pesquisadores o desafio de recuperá-las, observando o porto a partir dessas múltiplas vivências: dos homens de negócios, comissários, importadores e exportadores; visitantes, marinheiros, turistas, veranista e banhistas; destacando os trabalhadores no balcão, os caixeiros e caixeirinhos (portugueses), os estivadores e carroceiros, as costureiras de sacaria e as catadoras de café e toda uma vasta gama de outras atividades que envolviam de homens e mulheres, brancos e negros, nacionais e imigrantes e que vitalizavam o cotidiano do porto.

O porto: questão e saneamento

As ruas estreitas, o porto desarranjado, o trânsito de centenas de carroças carregadas de café, as cocheiras e as epidemias marcavam o espaço urbano santista. Velhos problemas foram ampliados com o crescimento desordenado e o movimento agitado do porto, gerando o agravamento das condições ambientais, insuficiência de água e de esgotos, precária vigilância sobre os navios vindos de portos infectados. Fazendo com que Santos fosse constantemente assolado por violentos surtos de epidemias como a cólera, febre amarela, varíola, impaludismo e peste bubônica, atingindo particularmente a população pobre e imigrante.

Essa população amontoava-se em moradias precárias, em becos, cortiços, vielas, praticamente sem água, esgoto e iluminação, enfim sem condições sanitárias, deixando-a vulnerável para contaminação e possibilitando a expansão das epidemias.

Apontava-se como um dos principais fatores das epidemias o grande número de cortiços localizados nas áreas mais centrais da cidade, erguidos nos pátios e nos quintais de qualquer jeito e tamanho, quase todos em estado deplorável; esses "cubículos" eram baixos, feitos de tábuas, cobertos com zinco, compostos de um só cômodo. Eram construídos às pressas para albergar a numerosa imigração chegada em busca de trabalho remunerador e certo.

Havia também o problema das cocheiras-cortiços, que em sua maioria eram também habitações coletivas, onde viviam cocheiros e suas famílias em palanques construídos sobre as baías. O grande número de cocheiras facilitava a difusão de ratos e pulgas, transmissores da peste bubônica. Como os outros cortiços, não tinham água nem esgoto, eram abafadas, insalubres. As águas paradas nos seus pátios difundiam o mosquito transmissor da febre amarela, de 1890 a 1900 faleceram 22.588 pessoas atingidas por várias moléstias, desde 6.688 de febre amarela.

Nesse processo o porto aparecia como lugar de contágio, passando a ser considerado um organismo doente, vulnerável as febres, epidemias, contaminações, e também pelo medo de que em qualquer momento navios aportassem trazendo doenças. Tornava-se urgente um controle da situação, das doenças e da sua difusão (regras de entrada, inspeção e controle, quarentenas), mas também buscavam "ações de cura", no sentido de sanear o porto e a cidade.

A situação preocupava a todos, autoridades, médicos, comerciantes e exportadores de café, a Companhia Docas de Santos, que percebiam a necessidade de uma remodelação urbana, com uma atenção particular aos assuntos da saúde público-sanitária. Essas medidas encontravam-se vinculadas aos novos pressupostos de higienização e somava-se ao desejo da *Belle Époque* de tornar o porto moderno e planejado, procurando eficiência e rapidez e pautada no binômio civilização-progresso.

Tornava-se premente o saneamento, contudo o município não possuía recursos financeiros suficientes. As pressões cresceram em particular do setor comercial-exportador de café, a Associação Comercial de Santos dizia: "O saneamento de Santos torna-se uma necessidade inadiável para garantir não só a vida da população, mas altos interesses de ordem econômica". Por fim, o governo do Estado assumiu a empreitada, era imprescindível manter o fluxo do café e para tanto o porto em funcionamento.

Várias propostas foram encaminhadas, enfrentando a burocracia e outros obstáculos políticos, por fim, foi aceito o projeto de Saturnino de Brito. Foram montadas duas Comissões: uma sanitária, na sua maior parte coordenada pelo médico Guilherme Álvaro e outra de saneamento sob a liderança de Saturnino.

O sonho da cidade higienizada transparecia no projeto, ele se propunha "reparador absoluto das dificuldades", ele apresentava toda uma complexidade: um sistema de separação do esgoto das águas pluviais; um moderno sistema de esgoto projetava o esgotamento dos despejos pelo sistema de estações elevatórias acrescido da construção de uma grande ponte pênsil para levar as tubulações de esgoto e lançá-los ao mar; o enxugamento da planície e correção dos rios por meio da drenagem superficial composta de oito canais (mais um), de mar a mar, que aproveitando a força das marés possibilitava a limpeza evitando as águas estagnadas e as inundações.

Construídos de cimento armado, geralmente a céu aberto; gramados, internamente, na parte superior, com pontes e passadiços, os canais drenam o solo e recebem dos emissários as águas pluviais, em tubos de cimento armado. Eles ocupam o espaço central das avenidas, facilitando a circulação e o arejamento urbano. Árvores nas calçadas laterais formam uma paisagem urbana amena com espaços de circulação para pedestres e veículos. A longa extensão dos canais e a largueza as avenidas favorecem a penetração das brisas marítimas no interior da ilha, refrescando-a. (ANDRADE, 2000)

Os trabalhos da Comissão foram iniciados em 1905 e em 1907, festividades marcaram a inauguração do primeiro e maior dos canais, o Canal 1. Tinham-se motivos para comemorar: as epidemias estavam extintas, os canais garantiriam que elas não voltariam, o moderno sistema de esgoto tornou a cidade mais saudável e as inundações evitadas, os negócios do café estavam revitalizados depois do Convênio de Taubaté (1906) e o porto funcionava a todo o vapor.

A implantação da ação reformadora encaminhada através do projeto do engenheiro Saturnino de Brito, marcou Santos, a ponto de se poder dividir sua história em duas etapas: antes e após o saneamento. Em 1908, já eram 45.000 metros de canais, que por sua utilidade e beleza passaram a marcar as memórias afetivas da cidade.

A cidade higienizada diversificava suas funções, as chácaras da praia cedem lugar a mansões da elite. Já na primeira década do século foi construído o luxuoso Hotel Parque Balneário, a praia passou a ser sinônimo de lazer, atraindo moradores e visitantes.

O espaço da praia rapidamente se distinguia de anos anteriores, um areal procurado pelos que procuravam bons ares ou defendiam os milagres curativos do banho de mar. No século XIX, o banho de mar não era hábito social difuso, mas terapia recomendada para tratamento de saúde.

Imagens dos inícios do século XIX exibem banhistas santistas, aos poucos ocorreu uma gradativa ampliação da ida à praia como forma de lazer e prática esportiva, mas somente depois da década de 40 é que a frequência às praias se generaliza, sendo elas representadas enquanto espaço de beleza, sensualidade e prazer.

Em 1947, se soma à antiga estrada rodoviária, a Via Anchieta, que aproximou Santos de São Paulo e do interior. Apesar de se manter a importância das atividades portuárias, a partir daí a função de veraneio se acentuou na cidade, gerando transformações urbanísticas e arquitetônicas com um processo de verticalização da orla da praia. O processo acelerado de transformação relaciona-se à própria ocupação urbana primeiramente vinculada a uma elite e posteriormente a uma expansão de imóveis mais acessíveis, atraindo para a área outros setores sociais. A partir de então a cidade volta às costas para o porto.

O porto: sensibilidades e sonhos

Cabe observar os portos-cidades como territórios que condicionam múltiplas experiências sensoriais pessoais e coletivas: odores, sons, sabores, imagens/visões e experiências táteis. Buscando observar que além da cidade fisicamente tangível, se descortinam outras cidades invisíveis, tecidos de memórias do passado. Assim, a cidade e o porto passaram a serem vistos através da história da espacialização do tempo e das escolhas coletivas feitas ao longo do seu transcurso, envolvendo experiências individuais e coletivas, ocorridas na rua, praça, praia, porto, bairro e morros, contendo lembranças visuais, sonoras, olfativas, gustativas, táteis e envoltas em sensibilidades.

O porto se tornou um território fértil para a análise das sensibilidades, afinal era o lócus das partidas, das despedidas fazendo brotar a saudades, a dor da espera e das perdas, do finalizar algo com um adeus ou buscar iniciar uma nova vida, uma vida melhor. Junto às imagens do porto emergem lembranças dos sinais de despedida, também dos abraços de boas vindas, múltiplas referências de sensibilidades – tornando-se **uma ancora de emoções**.

Delineando cenários em constante movimento, Santos foi se constituindo como um lugar para se viver, trabalhar, rezar, observar, divertir e sonhar. Buscavam realizar sonhos várias pessoas atravessaram oceanos - os imigrantes enfrentavam todo um processo de desterritorialização e reterritorialização. Entre os imigrantes que chegavam a Santos, também entravam os ditos “indesejáveis”, com seus sonhos utópicos e anarquistas que transformaram

Santos na chamada “Barcelona brasileira”, com uma forte articulação anarco-sindicalista, presente no grande número de greves dos finais do século XIX e anos iniciais do XX.

Outros sonhos se fizeram presentes, os lucros nos negócios cafeeiros, nos jogos na Bolsa do café, que se somaram aos sonhos de turista e banhistas, sonhos de verão, de um romance datado e curto, do prazer das férias, do lazer e do banho de mar.

Caberia destacar que para além da referência do porto-cidade enquanto uma unidade, a trama urbana constitui-se através de múltiplas ações de liberdade, reivindicações de autonomia, construções coletivas e defesas dos limites do privado, num processo em que de os diferentes sujeitos históricos produzem múltiplas cidades.

Dessa forma, a cidade-porto vai se impondo como construção problemática de algo a ser decifrado pelo pesquisador, que se depara com múltiplas sensoriedades, sensibilidades e memórias para investigar, numa paisagem urbana que se impõem como documento a ser lido, como um texto a ser decifrado.

O porto: memórias urbanas

Discutir a cidade enquanto lugar de memória permite observar seus usos e manipulações, as hierarquias das lembranças, ordenações do passado, esquecimentos e ocultamentos, também as e buscas de assegurar um lugar na História, representações do presente, projeções do futuro.

Se comemorar significa trazer à memória um acontecimento e nela conservar o passado, rememorar encontra-se carregado de sentidos políticos, merece destaque como momento celebrativo da cidade de Santos: o I Centenário da independência, 1922, momento que coincide com a Terceira Valorização do Café.

Os significados e re-significados dados ao passado constituíram-se em instrumentos de construção e hierarquização de poder, controlado por “guardiões da memória” – a Comissão do I Centenário. Buscava-se edificar uma imagem homogênea do passado dito glorioso e de pujança, alicerçada na bravura e coragem, com destaque para os Andradas seu pioneirismo, tenacidade e coragem, particularmente, José Bonifácio - “patriarca da independência”, que é visto como o herói que deu sentido a nacionalidade.

As comemorações do I Centenário incluíram uma ampla pauta de atividades: salva de morteiros no Monte Serrat, Missa campal com orquestra, procissão cívica ao túmulo de José

Bonifácio de Andrada e Silva, juramento à Bandeira pelo presidente da Câmara, prefeito (Joaquim Montenegro) e vereadores.

Acrescidos dos desfiles de militares e escolares, inaugurações (monumento da Independência e o Palácio da Bolsa Oficial do Café), que contaram com a presença do presidente do estado Washington Luiz..(FERREIRA, 2005).

A pedra fundamental do Monumento aos Andradas foi lançada em 22 de agosto de 1921, contou com a presença do presidente da República, Epitácio Pessoa. A autoria é do escultor Antonio Sartori, sendo o maior monumento da cidade, está localizado numa das mais importantes avenidas a Ana Costa, voltado de frente para a praia.

Foi executado em granito, com figuras e ornamentos de bronze, com destaque para os elementos formadores do povo brasileiro e os acontecimentos da Independência, acima na parte frontal uma imagem de uma Marienne alada (significando a Liberdade), trás nas mãos uma coroa de louros. No topo, os irmãos Andradas: José Bonifácio, com a farda de 1º ministro; Martim Francisco, de uniforme de coronel de engenheiros e Antonio Carlos, com a toga de magistrado.

Também o Palácio da Bolsa Oficial do café pode ser observado como um monumento ao I Centenário da Independência. A sua construção, iniciada em 1920, coube a Companhia Construtora de Santos (Roberto Simonsen) e foi intensificada nos dois anos de obras para possibilitar a inauguração no dia 7 de setembro de 1922.

* * *

O porto é um documento a ser lido pelo investigador, possibilitando uma arqueologia urbana, destacando as múltiplas experiências incluindo todo um esforço de recuperar os vestígios deixados, nos depoimentos das pessoas que viveram no porto, nas imagens marcantes do porto (as fotografias, os cartões, iconografia, monumentos, cultura material, sonoridades) e outros rastros de sensibilidades, sensoriedades, memórias e monumentos.

Bibliografia e Fontes:

ANDRADE, 2000. Wilma T. F. de. Santos Canais traçam a história urbana. In: MATOS, Maria Izilda e SOLLER, M. Angélica (orgs.), *Cidade em Debate*. São Paulo. Olho d'água.

Boletim da Associação Comercial de Santos, 1889. Representação junto ao Governo de SP.

Contrato Graffré-Guinle & Cia com a Sociedade Promotora de Imigração, em 1892.

FERREIRA, 2005, Antonio C. Modernos mamelucos in SP uma viagem no tempo, SP, CIEE.

FURTES, 1895. E.A. *Saneamento da cidade e porto de Santos*. SP, Diário Oficial, IHGSP.

MATOS, 2002. Maria Izilda S. de. *Cotidiano e Cultura*, Bauru, EDUSC.

MATOS, 2005. Maria Izilda S.de. *Ancora de Emoções*, Bauru, EDUSC.

PECHMAN, 2002. Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas, o detetive e o urbanista*. RJ, Casa da Palavra, p. 38.

SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. *Os Guardiões da Nossa História Oficial*, Idesp, Série História das Ciências Sociais, nº 9, 1989, p. 45.

SILVA SOBRINHO, 1953. J.Costa da. *Santos Noutros Tempos*, São Paulo, Instituto Histórico e Geográfico de Santos.