

Mobilidade humana e circularidade de ideia

Diálogos entre a América Latina e a Europa

editado por Luis Fernando Beneduzi e Maria Cristina Dadalto

Santos: múltiplas experiências, ações e olhares

Cidade-porto, febril, saneada e imaginada

Maria Izilda Santos de Matos

(Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil)

Abstract Analyzes the changes and tensions in the port city of Santos in part of the nineteenth century and early decades of the twentieth, reflecting with various documents, including the travel accounts. Analysis is organized under three headings entitled: the feverish port: epidemics; port: sanitation and control and the port city: connections, travel and looks; Finally, some concluding remarks, called 'looks, reports and representations'.

Sumário 1 O porto febril: epidemias. – 2 O porto: saneamento e controle. – 3 A cidade-porto: conexões, viagens e olhares. – 3.1 A muralha: viagem pela serra. – 3.2 A cidade-porto: antes e depois. – 4 Olhares, relatos e representações.

Keywords Santos. Port. Epidemics. City. Representation.

Na segunda metade do século XIX, a expansão da produção cafeeira rumo ao oeste do estado de São Paulo encontrou, entre outras dificuldades, a do escoamento do produto, superada com a inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí (1867), que possibilitou um transporte regular, eficiente e seguro, impulsionando ainda mais a cafeicultura. A partir de então, as exportações do café foram concentradas no porto de Santos, desencadeando um processo de crescimento urbano.

Esse momento coincide com o processo de mundialização, a expansão do capitalismo industrial, o aumento das conexões internacionais através da difusão dos transportes a vapor (trens e navios) e a intensificação da circulação de mercadorias, capitais, referências culturais e pessoas. Assim, os portos, para além de porta de saída dos produtos – notadamente, em Santos, o café – tornaram-se porta de entrada, recebendo um número maior de viajantes. Alguns desses deixaram seus relatos.

Este escrito tem como foco questionar as transformações e tensões na cidade-porto de Santos em parte do século XIX e décadas iniciais do XX, analisando, entre outros documentos, os relatos de viagem. O texto encontra-se organizado em três tópicos, intitulados: o porto febril: epidemias; o porto: saneamento e controle; e a cidade-porto: conexões, viagens

e olhares. Por fim, algumas considerações finais, denominadas «olhares, relatos e representações».

1 O porto febril: epidemias

Nas décadas finais do século XIX, os velhos problemas de Santos foram ampliados, com o crescimento desordenado das exportações de café e da população. A cidade enfrentava dificuldades devido ao porto desarranjado, às ruas estreitas com trânsito intenso de carroças carregadas de café, ao elevado número de cocheiras e cortiços, ao agravamento das condições ambientais e à precária vigilância sobre os navios vindos de portos infectados, fazendo com que fossem constantes e violentos os surtos de epidemias.

O porto não comportava adequadamente o intenso tráfego marítimo, e os trapiches eram velhos e mal conservados, gerando congestionamento e lentidão no embarque-desembarque, situação que se agravou na década de 1880, quando Santos se tornou a porta de entrada de intenso fluxo de imigrantes.

A população crescente enfrentava dificuldades, com a moradia se amontoando pelos becos e vielas nas áreas mais centrais da cidade, ocupando habitações precárias e cortiços erguidos nos pátios e nos quintais de qualquer jeito, quase todos em estado deplorável, sem água, esgoto e iluminação, sem condições sanitárias. Esses *cubículos* eram baixos, feitos de tábuas ou caixotes, cobertos com telhas de zinco, compostos de um só cômodo, ou eram sublocações de quartos e porões em péssimas condições, úmidos e sem circulação do ar, onde também faltavam latrinas e abastecimento de água.

Havia igualmente as cocheiras-cortiços, que, em sua maioria, eram 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 abafados, insalubres, e as águas paradas nos pátios difundiam o mosquito transmissor da febre amarela, que, junto com outras epidemias, atingiam particularmente a população pobre e imigrante, grupo mais vulnerável talvez por causa das condições da viagem e da própria contaminação a bordo, e também pela falta de aclimação.

Richard Francis Burton, cônsul britânico em Santos (1865), cuja missão era acompanhar as relações comerciais do Brasil com a Inglaterra, pediu transferência para São Paulo, alegando que a cidade era um «pântano imundo e malcheiroso, um grande mangue cheio de mosquitos e cobras» (Burton 1941). Tripulantes de navios começaram a evitar o considerado «porto da morte» ou «the white man's grave» (Uckers 1931, 643-7), muitas

vezes por medo das doenças e frente às notícias que comentavam sobre a morte de toda a tripulação em certos navios. O temor era tão grande que, algumas vezes, os navios se recusavam a atracar no porto de Santos.

A somatória desses fatores precipitava as condições de insalubridade. As diversas doenças e epidemias geravam assustadoras taxas de mortalidade e afetavam o comércio exportador e a estabilidade econômica. Entre as moléstias, destacavam-se: tuberculose, tétano, cólera, coqueluche, impaludismo, varíola e febre amarela. As medidas sanitárias se mostravam insuficientes e, em 1889, uma epidemia de febre amarela foi maior do que todas as anteriores, iniciando um ciclo que se manteve pela década seguinte, difundindo o temor da contaminação, que se somava às resistências às internações, à superlotação, aos tratamentos ineficazes e à falta de pessoal competente.

Para o controle das epidemias, era necessária a adesão da população, aliada a ações preventivas de controle do porto, como a inspeção dos navios; quarentenas; estabelecimento dos lazaretos, visando à observação de passageiros e marinheiros provenientes de locais onde era conhecida a ocorrência de epidemias; e desinfecção das bagagens, mercadorias e dos próprios navios. Contudo, devido à falta de condições, essas determinações não foram implementadas adequadamente.

O porto era visto como lugar de contágio, sendo considerado doente e vulnerável a febres e epidemias. Havia, por isso, o medo de que, a qualquer momento, navios aportassem trazendo doenças. Tornava-se urgente, portanto, um controle da situação, das doenças e de sua transmissão (regras de entrada, inspeção e controle, quarentenas), mas também se buscavam *ações de cura*, no sentido de sanear o porto e a cidade.

2 O porto: saneamento e controle

Na década de 1890, a exportação de café pelo porto de Santos ultrapassou a do Rio de Janeiro, porém a situação sanitária causava prejuízos pelo afastamento dos navios. Intensificavam-se as preocupações na reorganização, higienização do espaço urbano e aparelhamento/modernização do porto, ainda com o sistema de trapiches.

A Companhia Docas de Santos (1892) investiu na remodelação do cais, construindo-o numa concessão muito lucrativa e monopolística de quase cem anos. Contudo, a situação sanitária continuava a preocupar autoridades, médicos, comerciantes e exportadores de café, 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 somavam-se aos desejos de tornar o porto moderno e planejado, visando à eficiência e à rapidez.

Tornava-se premente o saneamento; contudo, o município não possuía

recursos financeiros suficientes. As pressões cresceram, em particular do setor comercial-exportador de café, através da Associação Comercial de Santos, e, por fim, o governo do Estado assumiu a empreitada. Era imprescindível manter o fluxo do café e, para tanto, o funcionamento eficiente do porto. Depois do encaminhamento de várias propostas, enfrentando a burocracia e outros obstáculos políticos, o projeto do engenheiro Saturnino de Brito foi aceito. Duas comissões foram instituídas: uma sanitária, na sua maior parte coordenada pelo médico Guilherme Álvaro, e outra de saneamento, sob a liderança de Saturnino de Brito.

O sonho da cidade higienizada transparecia no projeto, o qual se propunha «reparador absoluto das dificuldades», apresentando toda uma complexidade: um sistema de separação do esgoto das águas pluviais; um moderno sistema de esgoto que 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; e o enxugamento da planície e correção dos rios por meio da drenagem superficial, composta por oito canais (mais um), de mar a mar, que, aproveitando a força das marés, possibilitava a limpeza dos canais, evitando as águas estagnadas e as inundações.

Os canais foram construídos em cimento armado, geralmente a céu aberto. Gramados internamente, na parte superior, com pontes e passadiços, o sistema garantia a drenagem do solo e recebia dos emissários as águas pluviais, em tubos de cimento armado. Estes canais ocupavam o espaço central das avenidas, facilitando a circulação e o arejamento urbano. Árvores nas calçadas laterais formavam uma paisagem urbana amena, com espaços de circulação para pedestres e veículos, bem como a penetração das brisas marítimas no interior da ilha, refrescando-a.

Os trabalhos das Comissões foram iniciados em 1905 e em 1907. Grandes festividades marcaram a inauguração do primeiro e maior dos canais, o Canal 1. Havia motivos para comemorar: com as epidemias extintas, os canais garantiriam que elas não voltariam; o moderno sistema de esgoto tornou a cidade mais saudável, e as inundações foram evitadas; os negócios do café estavam revitalizados; e o porto funcionava a todo vapor. Em 1908, já eram 45.000 metros de canais, que, por sua utilidade e beleza, passaram a marcar as memórias afetivas de Santos.

A cidade higienizada diversificava suas funções: as chácaras da praia cederam lugar a mansões da elite. Já na primeira década do século, foi construído o luxuoso Hotel Parque Balneário, e 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 buscavam bons ares ou defendiam os milagres curativos do banho de mar. No século XIX, este não era hábito social difuso, mas terapia recomendada para tratamento de saúde. Aos poucos ocorreu uma gradativa ampliação da ida à praia como forma de lazer e prática esportiva. A frequência às

praias se generalizou, sendo elas representadas enquanto espaço de beleza, sensualidade, sociabilidade e lazer.

3 A cidade-porto: conexões, viagens e olhares

Nesta pesquisa sobre a cidade-porto de Santos, foram investigados mais de 20 relatos de viagem, englobando autores de diferentes nacionalidades (norte-americanos, ingleses, franceses, italianos, uruguaios e alemães, entre outros), que visitaram a região nos séculos XIX e XX. Nos escritos emergem duas questões: uma primeira versa sobre as conexões entre o porto e o planalto paulista; e a outra focaliza a própria cidade-porto.

3.1 A muralha: viagem pela serra

A ligação entre o porto de Santos e a cidade de São Paulo foi percorrida por viajantes que deixaram seus relatos e descrições. Nas referências mais ancestrais, o percurso foi identificado pelos seus obstáculos e perigos, observando-se a Serra do Mar como uma verdadeira muralha. O jesuíta Simão de Vasconcelos registrou a descrição do denominado «caminho de Anchieta», sobre o qual apontava as dificuldades do acesso, mas também demonstrava o encantamento frente à paisagem. Esse relato se tornou uma matriz para outros viajantes, sendo referendado por eles e influenciando os seus enunciados: «O mais do espaço não é caminhar, diz ele, é trepar de pés e mãos, aferrados às raízes das árvores, e por entre quebradas tais e tais despenhadeiros, que confesso de mim que a primeira vez que passei por aqui me tremeram as carnes, olhando para baixo» (Vasconcelos 1865).

O intercâmbio entre o porto e o Planalto se intensificou nos finais do século XVIII e no XIX. Com a maior circulação de negociantes e produtos, as cargas eram transportadas por tropas de mulas. Frei Gaspar, que também experimentou as dificuldades da trilha, não poupou elogios à pavimentação do caminho, inaugurada em 1792, construída a mando do governador-geral da capitania, Bernardo José Maria de Lorena, e conhecida como Calçada do Lorena (Madre De Deus 1975).

Poucos anos após, D'Alincourt (1818), apesar de apontar os problemas do percurso, devido ao terreno escarpado e perigoso, também se referia às vantagens do calçamento, particularmente em tempos de chuva:

A subida da serra é assaz íngreme, e em ziguezague; o terreno é todo coberto de alto, e espesso arvoredo: em alguns pontos passa a estrada junto a medonhos precipícios que se abrem entre monte e monte, e horrorizam a vista: tem este caminho a grande vantagem de ser todo

calçado, obra utilíssima, e que saneou a dificuldade do trânsito principalmente em tempo chuvoso. (D'alincourt 1953, 32)

Saint-Hilaire, que, no mesmo período, descreveu o percurso partindo do porto, identificou três etapas do trajeto: uma primeira não acidentada, compreendida entre Santos e a base da montanha; a mais complexa, da Serra; e a parte final, também plana, já no Planalto (Saint-Hilaire 1976, 210). Assim como ele, outros viajantes da primeira metade do século XIX, impressionados, reiteraram as dificuldades do caminho íngreme e sinuoso, cheio de precipícios e atingido frequentemente pela cerração, o que tornavam a jornada arriscada e exaustiva. Observaram que a construção da calçada ajudava; entretanto, destacavam os problemas de conservação, devido ao intenso movimento das tropas (Pfeiffer 1861, 211).

Desde o início do século XIX, Edmundo Pink (2000), além de registrar as necessidades de melhorias na calçada, sugeria benfeitorias no percurso, para permitir a passagem de carroças, e, da mesma forma que seu contemporâneo Eschwege (2000), lamentava a falta de uma estrada carroçável. Anos mais tarde, Avé-Lallemant fazia referências à possibilidade de um caminho de ferro (Avé-Lallemant 1980, 195-6; 328) e Zaluar, além de destacar as dificuldades de acesso ao porto, prognosticava o impulso que seria dado depois da finalização da ferrovia, nesse período já em construção (Zaluar 1975).

Após a inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ/1867), o comandante francês Charles d'Ursel realçava os benefícios do novo acesso, as características técnicas e o primor construtivo da obra:

A estrada de ferro que sobe as encostas da Serra do Mar faz grande honra aos engenheiros ingleses que a construíram: a ascensão é composta por quatro rampas sucessivas de uma inclinação considerável, e cada trem é puxado para cima com um cabo, por um motor a vapor. (d'Ursel 1898, 54)

Depois da inauguração do eixo ferroviário, os relatos mudaram de tom, salientando a eficiência da estrada, sua tecnologia construtiva (túneis, viadutos, maquinário, etc.) e a agilidade e segurança do percurso, alguns até passando a considerar a viagem como um passeio – pelo qual se podiam observar os encantos das paisagens, as vistas panorâmicas e a beleza da natureza e da flora –, e também evidenciando a emoção de certas partes mais íngremes, desníveis, desfiladeiros e precipícios (Arca 1925).

A ferrovia dinamizou as possibilidades de conexão entre a zona cafeeira e o porto, possibilitando a expansão da cultura e implementando as exportações por Santos, desencadeando um intenso processo de transformações na cidade.

4 A cidade-porto: antes e depois

Os viajantes dos inícios do século XIX deixaram cuidadosas descrições da cidade-porto de Santos, sobre a sua localização, topografia, vegetação, informações climáticas, posição estratégica do ancoradouro e sua navegabilidade, bem como orientações para os cuidados a serem tomados, presença de rochedos, correntes e ventos.

Alguns também rememoram as origens da vila e outros aspectos históricos. Entre eles, o engenheiro-militar franco-lusitano Luís D'Alincourt, além de apontar a posição estratégica do ancoradouro, observava, com um olhar técnico, a vulnerabilidade da estrutura defensiva, com imperfeitas fortificações. Ele apontou a necessidade de providências frente à importância do porto, que mantinha comércio considerável, recebendo e escoando vários produtos (D'Alincourt 1953).

Na segunda metade do século XIX, aparecem referências mais frequentes às exportações de café, juntamente com anotações sobre as deficiências dos embarcadouros e condições de insalubridade urbanas, devido às quais a presença de viajantes foi pouco significativa, notando-se a ausência de relatos (d'Ursel 1898).

Depois do saneamento do porto (1907-8), os visitantes retornaram e, pelos seus relatos, observa-se que reiteravam as mesmas informações. Iniciavam por rememorar as dificuldades anteriores, particularmente as representações do porto como «maldito» e «febril», para depois pontuarem o saneamento e a construção do cais, que viabilizaram o crescimento do porto e, conseqüentemente, da economia.

Marie Robinson Wriqth (1907), inglesa que visitou a cidade em 1907, destacava os resultados positivos do novo sistema de drenagem e saneamento da cidade. As descrições das mudanças apareciam em viajantes de várias outras nacionalidades, como as do uruguaio Manuel Bernardez:

Vem-se do Prata com a vaga noção de um porto sujo, onde se carrega muito café, mas donde as tripulações, enquanto atracam os navios, têm de fugir para sanatórios especiais, para escapar à febre, deixando aos negros a tarefa de carga e descarga. Tudo isso era assim poucos anos atrás... Há até bem poucos anos, não havia cais, e a negrada, chapinhando em uma praia viscosa e malcheirosa, povoada por nuvens de mosquitos, fazia as operações de carga e descarga como Deus era servido... o telégrafo tinha que transmitir continuamente despachos sinistros: «Tripulação dizimada pela febre», «Fretes encarecidos pela febre»... Contudo, era tão excelente o porto natural e tão indispensável à rica zona cafeeira de São Paulo, que não podia deixar de progredir, ainda que fosse sobre cadáveres. E progrediu, e o progresso afastou o germe mórbido. (Bernardez 1908, 132)

Nesses registros observam-se as representações que circulavam sobre o porto, como «sujo», foco de contaminação da febre amarela e sem «cais, e a negrada, chapinhando em uma praia viscosa e malcheirosa, povoada por nuvens de mosquitos», além das referências sobre o estado lastimável do porto-cidade. No seu discurso, emergem referências claramente preconceituosas para com os negros, a quem denominava de «negrada», destacando que, com as benfeitorias, «os negros foram varridos com o mesmo escovão».

Bernardez (1908) manifestou sua surpresa frente aos progressos: o saneamento da cidade, a construção dos canais, as obras contínuas de ampliação do cais realizada pela Companhia Docas de Santos (destacando o empreendedorismo dos proprietários C. Gaffrée e Eduardo Guinle), o trabalho de inúmeros imigrantes (com a significativa valorização da presença de portugueses e espanhóis, em substituição aos negros) e a cuidadosa organização das atividades portuárias (com os carregadores transportando os sacos de café). Detalhando a superação das dificuldades e o crescimento do movimento portuário, projetava um futuro grandioso para porto:

Encontrou-se a cidade com o belo e inesperado bônus de sua saúde, assegurada junto com seu progresso. E a evolução fatal e benéfica se completou rapidamente: febre, mosquitos e negros foram varridos com o mesmo escovão. Hoje Santos é um porto limpo na acepção completa do vocábulo, e é um grande porto, em potência de ser dos primeiros, no Brasil, no continente e no mundo. (Bernardez 1908, 143)

As narrativas convergem nas informações e impressões. Cada visitante agregava à sua experiência as informações obtidas em outros relatos, veiculadas pela imprensa, divulgadas pelas instituições públicas e presentes em obras de propaganda da cidade de Santos, como no álbum *Panorama do porto e parte da cidade de Santos*. Todos esses escritos se interpenetravam, focalizando o cotidiano, o trabalho portuário, os negócios e a cidade, onde o «ouro verde» era o centro das atividades (Bernardez 1908).

Nos anos de 1920, o viajante francês Paul Walle também rememorava a má reputação da cidade e suas mazelas: as epidemias e as péssimas condições de salubridade. Na sequência, apontava as mudanças urbanas, as melhorias nas condições sanitárias e o embelezamento da cidade, com realce para o sistema de canalização e de infraestrutura (esgoto, água, iluminação), destacando as transformações como resultante dos esforços conjuntos do governo estadual, municipal e da Companhia Docas, o que possibilitou a prosperidade. Finalizando, projetava um desenvolvimento ainda maior para o futuro (Walle 1926).

O olhar do viajante se impactava frente ao frenesi dos negócios cafeeiros, com o cheiro do produto que impregnava a zona portuária. Descrevia a recepção, circulação e preparação do produto para a exportação, ati-

vidades que envolviam milhares de trabalhadores. Observava também o embarque dos sacos de café, com os estivadores carregando-os sobre os ombros, alguns com a proeza de suportar até seis sacas (cada uma com sessenta quilos). Destacava a presença dos imigrantes, o cotidiano do trabalho portuário (carga e descarga dos trens, carroças e navios), em substituição aos trabalhadores negros, mas se expressando de forma preconceituosa para com estes, considerando-os indolentes.

Ainda na década de 1920, os escritos do francês A. D'Atri convergem com os anteriores, destacando a beleza das praias, o cotidiano movimentado do porto e as mudanças na cidade, no seu traçado urbano, canais, edifícios, monumentos e equipamentos (hotéis, cafés, restaurantes) (D'Atri 1926).

O italiano Vittorio Buccelli, de passagem pela cidade no início do século XX, lembrava, nos seus escritos, as dificuldades de outrora e destacava os progressos após a construção do cais e a higienização da cidade:

La città non é oggi quello che era quindici e anche diece anni fa. Allora le navi dovevano fermarsi in mezzo al canale: la strade brutte, squallide, sudice spiravano una tristezza invincibile ai viaggiatori, che non avevano altro desiderio se non de gettarsi, come inseguiti da un fantasma di morte, dentro un carrozzone ferroviario, ed aspettare ansiosamente l'ora della partenza, per emettere un lungo sospiro di sollievo quando se sentissero trascinati per la salita.

E peggio ancora si presentavano le condizioni igieniche della città: la febbre gialla vi stazionava quasi tutto l'anno, e durante i mesi estivi faceva addirittura strage degli stranieri a degli abitanti dell'interno che vi capitavano pei loro affari.

Ma con la costruzione delle banchine (Docas), e con un lavoro costante di ripulimento e di drenaggio la città risorse a vita nuova.

I signori E. Guinle e Candido Gaffrée... che favorirono in grandioso diseno dell'opera del porto e che lo portarono a compimento con sacrifici inauditi e con una tenacità degna della nobile impresa, videro coronato il loro edificio molto più di quanto avevano sperato e immaginato: oltre all'aumento colossale del movimento marittimo, e al compenso economico che ne deriva alla compagnia concessionaria, la costruzione delle banchine produsse la scomparsa della febbre gialla...

In centro della città, quello specialmente in cui si trattano gli affari, non offre nulla di rimarchevole al viaggiatore, ma nei dintorni di Santos ci sono due passeggiate attraentissime, quella alla spiaggia del Guarujá e quella all'albergo Zé Menino. (Buccelli 1910, 45)

Buccelli dirigia-se aos viajantes aconselhando itinerários. O centro da cidade possuía atrativos para os negócios; em paralelo, havia os encantos da orla, as praias, as novas avenidas arborizadas. Divertimentos diurnos e práticas esportivas somavam-se aos atrativos da noite: teatro, cassino,

concertos e outros espetáculos. Ainda visando informar outros viajantes, sugeria um passeio que considerava emocionante – a subida da serra pela ferrovia, através do sistema moderno de funicular. Buccelli buscava desconstruir as representações negativas do porto-cidade, marcado pelas epidemias e desorganização, veiculando imagens de prosperidade e possibilidades. Como propagandista, procurava construir pontes comerciais entre o Brasil e a Itália, tendo, entre outros objetivos, a captação e a atração de investimentos (Beneduzi 2014).

Outro viajante, cujo escrito assumiu o formato de um «manual de informações turísticas», denominado «Un paseo por la ciudad», foi Nuñez Arca, que observava a posição de primeiro porto do Brasil e a profusão de embarcações que chegavam. Apontava para o crescimento demográfico (a amabilidade dos moradores e a presença de imigrantes, preponderantemente de portugueses) e descrevia as ruas, casas, jardins e os encantos das praias, com seus chalés e mansões, além da existência de hotéis de «serviço irreprovável», das atividades de lazer diurnas e noturnas, de salões de baile, teatros e cassinos, constituindo «um ambiente cosmopolita y atrayentemente familiar» (Arca 1925).

5 Olhares, relatos e representações

Os viajantes que visitaram Santos nos inícios do século XIX, através de visões ditas como naturalistas (Pratt 1999), deram uma atenção à paisagem, demonstrando encantamento pela suntuosidade da natureza na serra, frente às dificuldades do percurso. Também demarcaram a posição estratégica do ancoradouro e sua navegabilidade, destacando o potencial do porto. Constituíram uma narrativa marcada pela alteridade, descrição do pitoresco e um discurso pedagógico da civilização.

Nos finais do século XIX, o porto consolidou-se como ponto de trânsito dos produtos de exportação-importação, transformando-se em centro econômico, passando por transformações sociais e demográficas num curto espaço de tempo e em ritmo acelerado, num contexto no qual se interpenetraram a desintegração da escravidão, a grande imigração, a emergência do governo republicano e a intensificação da circularidade, com a difusão dos transportes a vapor (trens e navios).

O porto, além das trocas de mercadoria, tornou-se palco de trocas culturais, um território de deslocamentos e circulação de pessoas. Algumas estavam apenas de passagem, para conhecer a área; outros vinham realizar negócios ou em busca de oportunidade de trabalho: marinheiros, comerciantes, homens de negócios, turistas, migrantes e imigrantes e também viajantes; múltiplas identidades em trânsito, circulando, entrando, saindo, atuando e deixando suas impressões, registros e narrativas.

A difusão das viagens ampliou a produção das escrituras e relatos, dinamizando a circularidade dessas publicações. Nos textos desse período, percebem-se certos elementos constantes e característicos que constituem um estilo – a literatura de viagem (com narrativa, formas de expressão, retórica e convenções específicas, incorporados por imitação e cópia, através de processos de aprendizagem e apropriação das normas), um empenho em relatar, instruir, guiar outros viajantes e, algumas vezes, propagandear as regiões visitadas (Leite 1996).

Assumindo o papel de mediadores e de testemunha ocular, os viajantes filtraram aspectos e usaram analogias, sedimentando diferenças plenas de hierarquias, num discurso que compreendia uma rede de significados intrincada, lacunar e fragmentada, mas que pretendia mostrar-se como coerente e íntegra. Nos registros sobre Santos, observam-se as referências constantes a um passado sombrio de mazelas – «porto maldito-porto febril»; na sequência, buscava-se reverter estas imagens negativas e valorizar o presente, descrevendo as mudanças efetuadas (saneamento e construção do cais); prognosticava-se sucesso e prosperidade no futuro, destacando-se as potencialidades econômicas. Assim, entre os sentidos da produção da narrativa, um instruía os visitantes e outro visava persuadi-los, através de uma narrativa apologética das potencialidades da cidade-porto, com interesses propagandísticos (como um território de possibilidades para os negócios e para os que queriam visitar, trabalhar e emigrar).

No encontro dos viajantes com a cidade de Santos, estes buscaram registrar sua visita e impressões, apesar das especificidades nas visões (dependendo do momento e da nacionalidade). As narrativas apresentam convergências e similaridades de informações, como que reproduzindo matrizes; contudo, esses textos não podem ser reconhecidos como cópias simples de outros escritos (apesar de que, ocasionalmente, isso pudesse até ter ocorrido). As experiências da visita se somaram a outras informações, pistas e indícios obtidos antes ou durante a estadia (adquiridos através de livros, artigos da imprensa, propaganda oficial, álbuns, imagens pictóricas, cartões postais), que foram acrescidos e comparados (explicitamente ou não) aos padrões já conhecidos e reconhecidos por esses escritores da cidade (da sua cidade de origem, de outras já visitadas – conhecidas e concebidas como padrões de cidades ideais). Todos esses fatores se somaram (se agregaram) num processo de apropriação e reapropriação que foram enunciados através da densa narrativa descritiva. O texto produzido encontra-se marcado pelo olhar hierarquizado e guiado desses narradores. Mais do que relatar a cidade real, construiu sua representação – uma cidade imaginada, síntese desse processo.

De outra forma, pode-se dizer que, apesar de se proporem fieis a suas experiências, as narrativas desses viajantes não retrataram a cidade real, e sim erigiram uma cidade assentada em padrões e informações, escritos anteriores, modelos (higienista, sanitarista, urbanista, utópicos), somados

às suas próprias memórias urbanas. Ao reforçar as transformações da cidade, reconheciam-na como objeto de intervenção política, tanto pelas atuações dos seus gestores, interventores (Saturnino de Brito) e empresários (Cia. Docas de Santos). Reproduziram o discurso da propaganda oficial e acabaram por camuflar as mazelas, produzir penumbras e silenciar outras experiências urbanas, como a dos populares, das mulheres, dos trabalhadores (negros¹ e imigrantes), que labutavam cotidianamente e reivindicavam seus direitos e ideais políticos, gerando cidades invisíveis (Calvino 1994).

Esses observadores estrangeiros depositaram um olhar analítico sobre Santos. Os sentidos das experiências narrativas desses viajantes encontram-se marcados pelos filtros da sua própria cultura. Através desses, empenharam-se num exercício de observar, diferenciar-comparar, decifrar e desvendar contextos, paisagens, pessoas e relações. Nesse processo, refletiram sobre o outro e sobre si mesmos, criando representações acerca de ambos. Assim, esses escritos encontram-se marcados pela alteridade, num movimento de mão dupla, constituindo a imagem do outro (hetero-representação) e em confronto com a sua auto-representação (DuarTE 2002, 267-88; Torrão 2011, 111-41).

Pesquisar sobre esses escritos (sua produção, circulação, leitura e recepção)² torna-se desafio a ser enfrentado, envolvendo muitas questões e inquietações para o investigador que tem como preocupação a história cultural das cidades. Cabe destacar o potencial dos relatos e também todos os cuidados na sua análise, já que, sob a cidade fisicamente tangível, descortinam-se cidades análogas invisíveis (Rama 1985), tecidos de memórias do passado, de impressões recolhidas ao longo das experiências urbanas, constituindo uma multiplicidade de histórias e memórias, muitas vezes em confronto.

1 Em alguns casos (Manuel Bernardes e Paul Walle), foram explícitas as manifestações de preconceito para com os negros. Esses viajantes consideravam que os negros tinham uma natureza inferior e bruta e, por isso, eram mais resistentes às epidemias e disponíveis para a realização de trabalhos considerados desprestigiados.

2 A intensificação das viagens e a maior circularidade cultural entre diferentes sociedades ampliaram a necessidade de orientações de viagem e de conhecimento anteriormente adquirido por outros; contudo, a possibilidade de recuperação do processo de *recepção/leitura* das narrativas de viagem envolve dificuldades, embora se identifique que alguns desses escritos tiveram várias edições e circularam em diferentes idiomas.

Documentos e Relatos de viagem

- Arca, Nuñez Santos (1925). «Primer puerto del Brasil, ciudad de simpatía y encanto Impresiones de una visita a Santos». *Jornal Santista a Tribuna*, 25 Março, 2.
- Avé-lallemant, Robert (1980). *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- Bernardez, Manuel (1908). *El Brasil, su vida su trabajo, su futuro: itinerario periodístico*. Buenos Aires: Ortega y Radaelli.
- Buccelli, Vittorio (1910). *Libro D'oro Dello Stato di S. Paolo*. Roma: Incisión e Stampa dello Stabilimento Fratelli Capaccini.
- Burton, Richard Francis (1941). «Explorations of the highlands of the Brazil, publicado em Londres 1869». *Viagens aos planaltos do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- D'alincourt, Luiz (1953). *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo: Livraria Martins.
- D'orbigny, Alcide Dessalines (1976). *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- D'Atri, A. (1926). *L'État de São Paulo et le renouvellement économique de l'Europe*. Paris: Etienne Chiron.
- d'Ursel, Charles (1898). *Le Bresil*. Paris: Hachette.
- Eschwege, Wilhelm Ludwig Von (2000). *Brasil, novo mundo*, vol. 2. Belo Horizonte: Fund.
- Eschwege, Wilhelm Ludwig Von (1979). *Pluto brasiliensis*. 2 voll. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- Florence, Hércules (1977). *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829*. São Paulo: Editora Cultrix; EdUSP.
- Kidder, Daniel Parish (1980). *Reminiscências de viagens e permanência nas Províncias do Sul do Brasil: Rio de Janeiro e Província de São Paulo compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- Madre De Deus, Frei Gaspar (1975). *Memórias para a história da Capitania de São Vicente*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- Mawe, John (1978). *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- May, William Henry (2006). *Diário de uma viagem da Baía de Botafogo à cidade de São Paulo (1810)*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Pfeiffer, Ida Laura (1861). *The Last Travels of Ida Pfeiffer*. New York: Harpp er & Brothers.

- Pink, Edmund (2000). *A São Paulo de Edmund Pink*. São Paulo: CBA Editora e Artes Gráficas.
- Saint-Hilaire, Auguste de (1976). *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo.
- Uckers, William (1931). «Santos, the World's Greatest Coffee Port». *Tea and Coffee Trade Journal*, 643-7.
- Vasconcelos, Simão de (1865). *Crônicas da Companhia de Jesus do Estado do Brasil (1597-1671)*, vol. 1, 149. Lisboa: Editor J. Fernandes Lopes.
- Walle, Paul (1926). *Au pays de l'or rouge. L'état de São Paulo, Bresil*. Paris: Augustin Challamel, 83-90.
- WRIGHT, Marie Robinson. *The New Brazil: Its Resources and Attractions Historical, Descriptive, and Industrial*. Philadelphia: George Barrie & Sons; London: 1907, 274-6.
- ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de S. Paulo: 1860-61*, BH/Editora: Itatiaia, SP/Edusp 1975.

Bibliografia

- Beneduzi, Luis F. (2016). «Emblema de modernidade: o relato de viagem de Vittorio Buccelli e o Rio de Janeiro como cartão de visita» [online]. *Revista Cordis*. URL [http://www4.pucsp.br/revistacordis/downloads/numero2/artigos/revista_cordis2_luis_fernando_\(2016-10-12\)](http://www4.pucsp.br/revistacordis/downloads/numero2/artigos/revista_cordis2_luis_fernando_(2016-10-12)).
- Calvino, Italo (1994). *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Duarte, Regina Horta (2002). «Olhares estrangeiros. Viajantes no vale do rio Mucuri». *Revista Brasileira de História*, 22, 44, 267-88.
- Gerboniv, Tathiane (2009). *O olhar do estrangeiro em São Paulo até meados dos oitocentos: relatos de viajantes ingleses e norte-americanos*. São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- Leite, Ilka Boaventura (1996). *Antropologia da viagem: escravos e libertos em Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lisboa, Karen Macknow (1995). *Nova Atlântida ou o gabinete naturalista dos doutores Spix e Martius: natureza e civilização na viagem pelo Brasil (1817-1820)*. São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- Pratt, Mary L. (1999). *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. São Paulo: EDUSC.
- Rama, Angel (1985). *Cidade das Letras*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- Torrão, Amilcar (2011). «Biblioteca mundi: livros de viagem e a historiografia brasileira como espelho da nação». *Projeto história*, 42, 111-41.