

## SANTOS – PORTO-CIDADE: MODERNIZAÇÃO, SANEAMENTO E VIAGEM

Maria Izilda Santos de Matos<sup>1</sup>

**Resumo:** Estes escritos têm 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 modernização e a cidade-porto-modernização: conexões, viagens e olhares; por fim, algumas considerações finais, denominadas “olhares, relatos e representações”.

**Palavras-chave:** Santos; cidade-porto; viajantes; saneamento; modernização.

## SANTOS – PORT-CITY: MODERNIZATION, SANITATION AND TRAVEL

**Abstract:** This paper focuses on questioning the transformations and tension in the port-city of Santos in part of the nineteenth and early decades of the twentieth century, analyzing, among other documents, some travel writings. The text is split into three topics entitled: the feverish port: epidemics; sanitation and modernization and the city-port modernization: connections, travel and looks. Finally, some concluding remarks, called “looks, reports and representations”.

**Keywords:** Santos; city-port; travelers; sanitation; modernization.

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.

---

<sup>1</sup> Professor titular do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP). O artigo vincula-se à projeto de pesquisa (intitulado “Santos: porto e cidade”) desenvolvido com bolsa de pesquisa 1A do CNPq. E-mail: mismatos@puccsp.br.

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

Estes escritos têm 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 modernização e a cidade-porto-modernização: conexões, viagens e olhares; por fim, algumas considerações finais, denominadas “olhares, relatos e representações”.

### **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 as dificuldades devido ao porto desarranjado, ruas estreitas com trânsito intenso de carroças carregadas de café, elevado número de cocheiras e cortiços, agravamento das condições ambientais, 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, 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 do intenso fluxo de imigrantes.

A população crescente enfrentava as dificuldades com a moradia se amontoando pelos becos e vielas nas áreas mais centrais da cidade, ocupando habitações precárias, cortiços, erguidos nos pátios e nos quintais de qualquer jeito, quase todos em estado deplorável, sem água, esgoto e iluminação, enfim sem condições sanitárias. Estes "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, também faltavam latrinas e abastecimento de água.

Havia também as 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 abafados, insalubres e as águas paradas nos pátios difundiam o mosquito transmissor da febre amarela, que juntamente com outras epidemias atingiam particularmente a população pobre e imigrante, grupo mais vulnerável talvez por causa das condições de viagem, da própria contaminação a bordo e também pela falta de aclimatação.

Em maio de 1889, o médico da municipalidade descrevia o quadro alarmante e solicitava à Câmara medidas sanitárias urgentes.

Na qualidade de Medico da Camara Municipal, julgo de meu dever apontar a V.S. as medidas mais urgentes ao saneamento desta cidade para que de alguma forma se previna de um novo ataque de epidemias como aquelle que enlutão tantas famílias e nos ultimos mezes de Fevereiro, Março e Abril.

O deploravel estado dos cortiços no seio da cidade que serviram de factores da medonha epidemia e onde vive grande numero de famílias na maior indigência requer medidas urgentes para o saneamento da nossa cidade, proponho a demolição, visto não poder, e adaptar nenhum meio de melhora nesses antros da morte.

V.S. sabe perfeitamente que as matérias fecaes são atiradas em quintaes e nelles passam para as phases de decomposição, infiltração nos solos, exalação mefítica acho conveniente que se dê principio immediato a um systema perfeito de esgotos com abundancia de agua de acordo com todos os preceitos d'hygiene.

O actual cemitério acha-se completamente saturado de micróbios tornando prejudicial qualquer pequena escavação que ahi se faça. Torna-se imprescindível o seu immediato fechamento depois de ser estendida uma camada de cal em toda a área pelo menos de 20 centímetros de altura.

As valas que cortam a cidade em diferentes pontos e que acha-se cheiras de substancias vegetaes e animaes tornão-se um foco constante d'infeções e indico que sejam cobertas, abrindo-se novas nos arredores da cidade para o dissecação dos terrenos contíguos, tendo presente o aterro de diferentes pântanos no seio da cidade.

Sendo a nossa cidade colocada em uma grande baixa cercada por uma elevadíssima Serra; apenas um terço dela é ventilada, restando os outros dous terços sob a pressão de uma athmosphera completamente condensada de humidade, lembro o alargamento de algumas ruas para estabelecer maior ventilação.

Outras considerações poderia adduzir sobre a hygiene desta cidade onde ha tudo a fazer, mas limito-me ás indicadas por acha-las urgentíssimas<sup>2</sup>.

Da mesma forma, os vices cónsules da Holanda, Dinamarca, Áustria, Estados Unidos e os cónsules da Alemanha e Inglaterra através de officio dirigido a municipalidade denunciavam a situação e exigiam providências.

Tendo se queixado alguns Capitães de navios mercantes que dia e noite o porto e parte dos subúrbios dele, por causa das immundicias acumulados ahi, exalem um cheiro insuportável e tendo já se dado desde quarta feira vários casos de Febre amarela, que por parte podem ser attribuídos aos estado da putridão de materiaes fecaes, pede os abaixo assignados que V.Sa mande dar a ordem competente, que não somente se procede imediatamente a limpeza, como tambem que hajão umas vigias, afim de que não se lancem materiaes fecaes e deteriorados nas proximidades dos navios<sup>3</sup>.

Richard Francis Burton, cónsul britânico em Santos (1865), cuja missão era acompanhar as relações comerciais do Brasil com a Inglaterra e com outros países da Europa, pediu transferência para São Paulo, alegando que a cidade era um “pântano imundo e mal cheiroso, 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: 643-647), muitas vezes por medo das doenças e frente as notícias veiculadas por outros viajantes, 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 atacar nos portos de Santos e do Rio de Janeiro: os passageiros destinados a São Paulo acabavam desembarcando em Buenos Aires e retornando por terra ou navegação de cabotagem ao Brasil. (TELAROLLI JR, 1996: 34)

A somatória destes fatores precipitava as condições de insalubridade, as diversas doenças e epidemias geravam assustadores taxas de mortalidade, afetavam o comércio exportador e a estabilidade econômica. Entre as moléstias que vitimavam a população, destacavam-se: tuberculose, tétano, cólera, coqueluche, impaludismo, varíola e febre amarela, entre 1890 a 1900 faleceram 22.588 pessoas, destes, 6.688 atingidos pela febre amarela. As medidas sanitárias se mostravam insuficiente, e em 1889 a epidemia de febre

<sup>2</sup> Doc. Não numerado. Série 6.1.1 Ofícios solicitando medidas sanitárias. Fundo Câmara Municipal de Santos.

<sup>3</sup> Doc. 0037. Série 6.1.1 Ofícios solicitando execução de medida sanitária. Fundo Câmara Municipal de Santos.

amarela foi maior do que todas as anteriores iniciando um ciclo que se manteve pela década seguinte e difundindo o temor da contaminação que se somava as resistências às internações, devido à superlotação, tratamentos ineficazes e 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 a observação de passageiros e marinheiros provenientes de locais aonde era conhecida a ocorrência de epidemias (AMORIN, 2013), desinfecção das bagagens, mercadorias e dos próprios navios. Contudo, devido à falta de condições, estas determinações não foram implementadas adequadamente.

O porto aparecia como lugar de contágio, passando a ser considerado um organismo doente, vulnerável as febres e epidemias, 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.

Nesse processo, a problemática da cidade foi delineada - a chamada questão urbana, conjugando o olhar médico, a ação/observação/transformação do engenheiro e à política de intervenção de um Estado planejador/reformador, que buscaram constituir um campo de interferência visando sanar as questões (PECHMAN, 2002: 38).

### **O porto: saneamento e modernização**

A década de 1890 também traz um novo aspecto econômico, 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.

Em 1892 foi criada a Companhia Docas de Santos que 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. Estas medidas encontravam-se

vinculadas aos novos pressupostos de higienização e somavam-se aos desejos de tornar o porto moderno e planejado, visando eficiência e rapidez, assentados nos princípios do binômio civilização-modernidade.

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 se manifestava: “O saneamento de Santos torna-se uma necessidade inadiável para garantir não só a vida da população, mas altos interesses de ordem econômica”.<sup>4</sup> 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<sup>5</sup> 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<sup>6</sup>.

O sonho da cidade higienizada-modernizada transparecia no projeto, ele se propunha “reparador absoluto das dificuldades”, apresentando 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<sup>7</sup> 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 recebiam 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

---

<sup>4</sup> Boletim da Associação Comercial de Santos, 1889. Representação junto ao Governo de São Paulo.

<sup>5</sup> Francisco Saturnino de Brito nasceu em Campos/RJ, em 1864. Formado em engenharia civil, dedicou-se ao saneamento e urbanismo, é considerado patrono da engenharia sanitária no Brasil, atuou urbanisticamente nas cidades de São Paulo, Recife, Belém, Campos, Santos, tendo seu trabalho obtido reconhecimento internacional.

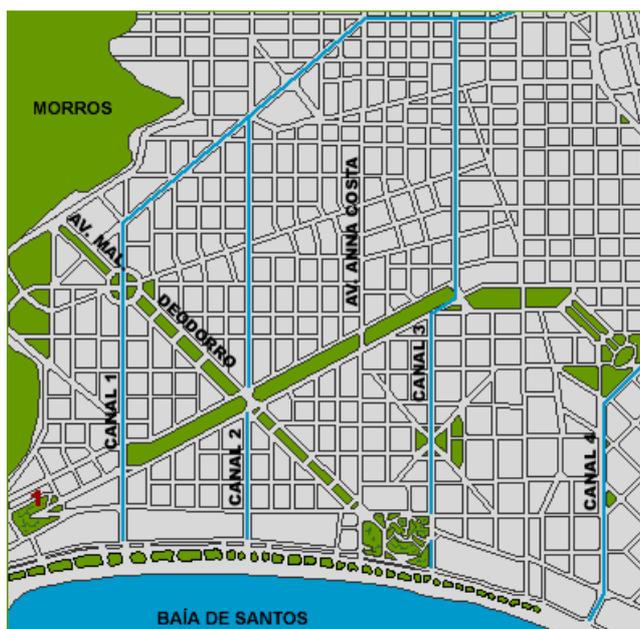
<sup>6</sup> O projeto de Saturnino foi executado sob sua direção e dos engenheiros Miguel Presgrave, Joaquim T. de Oliveira Penteadó e João Ferraz. As pontes ornamentadas sobre os canais foram projetadas por Carlos Lang e executadas por D. Savorelli. (BRITO, 1943).

<sup>7</sup> Saturnino de Brito incorporou a concepção de Oswaldo Cruz e Guilherme Álvaro, inovadora na época, de que a febre amarela era transmitida pelo mosquito *Aedes aegypti*.

circulação para pedestres e veículos. A longa extensão dos canais e a largueza as avenidas favoreciam a penetração das brisas marítimas no interior da ilha, refrescando-a (ANDRADE, 2000).

Os trabalhos da Comissão foram iniciados em 1905 e em 1907, grandes 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/modernizadora encaminhada através do projeto de 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.



Plano urbanístico de Saturnino feito a partir dos canais de drenagem.

Em pouco tempo, Santos tornou-se um território<sup>8</sup> privilegiado, buscava-se acompanhar os modelos europeus, não só nos negócios regidos pelos parâmetros do

<sup>8</sup> Deve-se destacar a noção de territorialidade, identificando o espaço enquanto experiência individual e coletiva, onde a rua, a praça, a praia, o bairro, os percursos estão plenos de

comércio importador e exportador, com a forte presença de comissários e exportadores, enquanto outros modelos eram difundidos, entre eles generalizava-se um desejo de ser moderno.

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. Aos poucos ocorreu uma gradativa ampliação da ida à praia como forma de lazer e prática esportiva, a frequência às praias se generaliza, sendo elas representadas enquanto espaço de beleza, sensualidade, sociabilidade e lazer.

### **Cidade-porto-modernidade: conexões, viagens e olhares**

Nesta pesquisa sobre a cidade-porto de Santos, foram investigados 25 relatos de viagem, englobando autores de diferentes nacionalidades (norte americanos, ingleses, franceses, italianos, uruguaios, alemães, entre outro), 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 outra focaliza as transformações e modernização da cidade-porto.

#### **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 (SILVA, 2009). Nas referências mais ancestrais o percurso foi identificado pelos seus obstáculos e perigos, observando-se a Serra do Mar como uma verdadeira muralha. O clérigo jesuíta, Simão de Vasconcelos, registrou a descrição do denominado “caminho de Anchieta”, no qual apontava as dificuldades do acesso, mas também demonstrava o encantamento frente à paisagem. Este relato se tornou

---

lembranças, experiências e memórias. Espaços que, além de sua existência material, são também codificados por todo um conjunto de representações, numa dinâmica de múltiplos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (ROLNIK, 1992).

uma matriz para outros viajantes, sendo referendada por eles e tendo influenciado 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. A profundidade dos vales é espantosa; a diversidade dos montes uns sobre os outros parece tirar a esperança de chegar ao fim; quando cuidais que chegais ao cume de um, achai-vos ao pé de outro não menor; e é isto na parte já trilhada e escolhida. Verdade é que recompensava o trabalho desta subida de quando em quando, porque, assentado sobre um daqueles penedos, donde via o mais alto cume, lançando os olhos para baixo, me parecia que olhava do céu da lua e que via todo o globo da terra posto debaixo de meus pés, e com notável formosura, pela variedade de vistas, do mar, da terra, dos campos, dos bosques e serranias, tudo vário e sobremaneira agradável (VASCONCELOS, 1865).

O intercambio 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 a 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:

Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga e se desce com segurança. Evitou-se as asperezas do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados junto aos despenhadeiros se desvanecem a contingência de algum precipício. Por meio de canais se preveniu o estrago que costumavam fazer as enxurradas; e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol... Sem dúvida, a calçada foi um grande estímulo para a cultura canavieira serra acima (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 as 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).

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 (estas eram compostas por cem a trezentos animais (KIDDER, 1980: 272-273). Em 1847, Ida Pfeiffer descrevia a ligação como perigosa, estando a calçada mal conservada, cheia de buracos e lama (FLORENCE, 1977: 6-8 e 199-200; KIDDER, 1980: 191; PFEIFFER, 1861: 211).

Desde os início do século XIX, que Edmundo Pink (2000), além de registrar as necessidades de melhorias na estrada, sugeria benfeitorias no percurso para permitir a passagem de carroças, da mesma forma, 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: 328 e 195-196) e Zaluar, além de destacar as dificuldades de acesso ao porto, prognosticava o impulso que seria dado depois da finalização da ferrovia, neste período já em construção, dizia ele “fácil é augurar um lisonjeiro futuro a esta próspera e ativa povoação” (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. Uma das partes mais interessantes da rota é a passagem por uma ponte entre duas montanhas. Esta ponte, em plano inclinado, descreve uma curva elegante, com mais de duzentos e cinquenta pés de altura (D'URSEL, 1898).

Depois da inauguração do eixo ferroviário, os relatos mudaram de tom, salientando a eficiência da estrada, sua tecnologia construtiva (tuneis, viadutos, maquinário, etc.) e a agilidade e segurança do percurso; alguns até passando a considerar a viagem como um

passeio, pelo qual se podia observar os encantos das paisagens, vistas panorâmicas, a beleza da natureza e da flora, também evidenciando a emoção de certos partes mais íngremes, desníveis, desfiladeiros e precipícios

(...) Indubidablemente, los ingleses son los reyes del ferro-carril, y esta enorme concepción de la ingeniería lo patentiza. El tren se desliza, presa la máquina a un cable sin fin, que gira en torno de enormes ruedas impulsadas por la fuerza del vapor generado en cuatro grandes fábricas, que en precisos puntos del camino fueron construidas. La marcha es matemática tanto en el descenso como a la subida, graduada por una doble vía compulsora del peso del tren, que baja con el que sube. Túneles y túneles, viaductos enormes, que debieron hacer costosísima esta línea, y costosa debe de ser su conservación (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.

A cidade-porto: antes e depois

Os viajantes dos inícios do século XIX, ditos como naturalistas (D'ALINCOURT, 1953; SAINT-HILAIRE, 1976; FLORENCE, 1977; KIDDER, 1980; PFEIFFER, 1861; ESCHWEGE, 2000; AVÉ-LALLEMANT, 1980), em seus relatos deixaram cuidadosas descrições da cidade-porto de Santos, sobre a sua localização, topografia, vegetação, informações climáticas, posição estratégica do ancoradouro e sua navegabilidade (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, em sua *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, além de apontar a posição estratégica do ancoradouro, observava, com um olhar técnico, a vulnerabilidade da estrutura defensiva com suas imperfeitas fortificações da região. Ele apontou a necessidade de providências frente à importância do porto que mantinha comércio considerável recebendo e escoando vários produtos.

O ancoradouro de Santos é muito bom; os navios estão próximos à terra, e chegam mesmo aos trapiches, para carregar... O porto de Santos é um dos melhores, e mais abrigado deste Império, o primeiro da interessantíssima Província de S. Paulo, e de um comércio considerável. Não obstante a sua grande importância nunca se atendeu como se devia à sua defesa, e ainda que ultimamente se deram algumas providências para evadir-se a vila de

Santos dos insultos, que poderiam tentar nossos inimigos, tudo quanto se fez é obra de pouca duração, e por isso em breve tempo voltará a defesa deste porto ao péssimo estado, em que a notei no ano de 1818 (...). É esta vila o interposto de todos os objetos de exportação, e importação das Províncias de Goiás, e Mato Grosso; ou conduzidos por terra, ou pelos rios. As produções, que descem dos estabelecimentos centrais, para saírem à barra, são açúcar, algodão, tecidos do mesmo, toucinhos, aguardentes, café, couros (...). Os estrangeiros levam daqui açúcar, algodão, café, e courama. Os principais efeitos de importação vêm a ser o ferro, o aço, o sal, as fazendas secas, e vinhos, e, além destes, em mais ou menos quantidade, todos os que a Europa produz, e costumam ser exportados para o Brasil: daqui sobem a abastecer S. Paulo, e as mais povoações da província. É de lastimar-se que, sendo esta vila uma das mais antigas do Brasil, colocada tão vantajosamente para o comércio, com um excelente porto, em uma das mais povoadas, e melhores províncias do Brasil, esteja ainda tão pouco adiantada! (D'ALINCOURT, 1953).

Outros também assinalavam a movimentação do porto, os gêneros que eram distribuídos, arrolando produtos que entravam e saíam, com destaque para as exportações de açúcar e a importação de várias mercadorias para o abastecimento de São Paulo e regiões vizinhas.

Na segunda metade do século XIX, com a expansão da produção cafeeira pelos interiores de São Paulo, 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.

Depois do saneamento (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 pontuavam como um de corte o saneamento e a construção do cais que viabilizaram o crescimento portuário e econômico.

O comércio do porto de Santos aumenta ano após ano (...). O porto de Santos era anteriormente um dos portos mais insalubres dos trópicos, com uma incidência elevada de epidemias, agora se tornou um dos mais saudáveis e menos atingidos por doenças. O saneamento da cidade e do porto foi efetuado através de esforços persistentes e constantes do governo. Santos tem agora um sistema de drenagem perfeito e as medidas

de higiene e saúde pública adotadas prometem resultados ainda mais satisfatórios (WRIGHT, 1907, p. 274-276)<sup>9</sup>.

Marie Robinson Wright, inglesa que visita a cidade em 1907, destacava os resultados positivos do novo sistema de drenagem e saneamento da cidade, descrições como esta das mudanças apareciam em viajantes de várias outras nacionalidades.

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).

Nos registros do uruguaio Manuel Bernardez (1907-08) 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, que denominava de “negrada”, destacando que com as benfeitorias “os negros foram varridos com o mesmo escovão”.

Ele manifestou sua surpresa frente aos progressos, o saneamento da cidade, construção dos canais, obras contínuas de ampliação do cais realizada pela Companhia Docas de Santos (destacando o empreendedorismo dos proprietários C. Gaffrée e Eduardo Guinle), trabalho de inúmeros imigrantes (com a significativa valorização da presença de

---

<sup>9</sup> “The commerce of the port of Santos is increasing year by year (...). The port of Santos, formerly thought to be one of the most insalubrious ports of the tropics, though the prevalence of epidemics was always exaggerated, has now become one of the most healthful and least visited by disease. The sanitation of the city and the port has been effected through the persistence and constant effort of the government. Santos now has perfect drainage and a complete waterworks system; and the hygienic measures adopted in the interests of public health promise most satisfactory results” (WRIGHT, 1907: 274-276).

portugueses e espanhóis<sup>10</sup> 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).

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 estes escritos se interpenetravam focalizando o cotidiano, o trabalho portuário, os negócios e a cidade aonde o “ouro verde” era o centro das atividades.

Andando em Santos, desde que se entra até que se sai, o café é o tema, é o comentário que cruza todos os diálogos, até se tornar uma obsessão. Entra o precioso grão em intermináveis comboios, que baixam do altiplano de São Paulo e vão se despejando nos enormes depósitos, donde se depositam sobre o solo, formando verdadeiras montanhas segundo sua classe, e se faz logo à pá as mesclas compondo os diversos tipos que o mercado exterior exige. Depois, outra vez ao saco e ao transatlântico, e nele, a espalhar-se pelo mundo, para estimular com suas suaves excitações o fatigado e misterioso laboratório das ideias (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.

Hoje, Santos não é mais a cidade insalubridade que encontramos durante a nossa primeira visita há cerca de trinta anos, quanto os europeus, que lá abordam a cada ano, desde 1850, enfrentavam as epidemias de febre amarela, varíola e malária. Esta má reputação aumentou devido à grande epidemia de 1889 que despovoou a cidade e dizimou tripulações de navios ancorados no porto. Considerava-se Santos como uma cidade muito quente e insalubre, inabitável para estrangeiros... No período, entre 1890 e

---

<sup>10</sup> A área portuária tornou-se polo de atração de imigrantes, particularmente portugueses e espanhóis, que foram incorporados em serviços nos armazéns de café e docas, aonde exerciam atividades de doqueiros, estivadores, ensacadores, carroceiros e também na construção civil (pedreiros, carpinteiros, marceneiros, marmoristas, serralheiros e vidreiros, entre outros).

1896, com a entrada de 542.548 emigrantes, as condições sanitária pioraram ainda mais (WALLE, 1926: 83-90)<sup>11</sup>.

Na sequência apontava as mudanças urbanas, melhorias nas condições sanitárias e embelezamento na 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 e, finalizando, projetava um desenvolvimento ainda maior para o futuro.

Santos é uma cidade de negócios, a atividade dos moradores esta centrada principalmente na venda e compra de café, fala-se e pensa-se no café, tudo envolto no consumo de muitas xícaras; o aroma e os tipos deste produto invadem as ruas ao redor do porto. A recepção e a expedição das cargas provenientes do interior ocupam milhares de pessoas.

Por toda parte, se nota uma atividade considerável; dos vários armazéns adjacentes ao porto e da estação de trem saem milhares de carroças que carregam, quase exclusivamente, sacos de café; próximo às docas nós contemplamos várias carroças que formavam filas na espera de serem descarregadas, em meio a gritos ensurdecedores de seus condutores.

O trabalho do porto, de carga e descarga de navios é efetuado por trabalhadores portugueses, italianos e espanhóis; geralmente são poucos os negros, na verdade, os brasileiros são mais indolentes.

Fica-se surpreso ao admirar estes trabalhadores das docas que carregam nos ombros e no pescoço vários sacos de café, alguns poucos conseguem a façanha de transportar até seis sacos (WALLE, 1926: 83-90)<sup>12</sup>.

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,

---

<sup>11</sup> “*Ce n’est plus aujourd’hui la cité insalubre que nous avons connue lors de notre premier séjour, il y a une trentaine d’années, alors Européens, où chaque anée, depuis 1850, sévissait une épidémie de fièvre jaune, accompagnée par la variole et la malaria. Cette mauvaise réputation augmenta encore du fait de la grande épidémie de 1889 qui dépeupla la ville et décima les équipages des navires ancés dans le port. On finit par considérer Santos comme une ville trop chaude et malsaine, inhabitable pour les étrangers (...). Entre les années 1890 et 1896, durant lesquelles il entra 542.548 émigrants, les conditions sanitaires empirèrent encore*” (WALLE, 1926: 83-90).

<sup>12</sup> “*Santos est une cité d’affaires, l’activité des habitants se fait principalement sentir dans la vente et l’achat du café, on parle et on pense café, tout en en buvant un grand nombre de tasses; l’odeur fade et spéciale de ce produit envahit les rues avoisinant le port. La réception et la réexpédition des chargements venus de l’intérieur occupent des milliers de personnes.*

*On note partout une activié considérable; des multiples magasins voisins du port et de la gare sortent des milliers de charrettes presque uniquement chargées de sacs de café; près des docks nous avons compté plusieurs centaines de voitures faisant queue sur plusieurs rangs, attendant d’être dechargées, au milieu des cris assourdissants de leurs conducteurs.*

*Le travail du port, chargement et déchargement des navires est opéré par des ouvriers portugais, italiens et espagnols; il y a en général assez peu de nègres. En effet, les Brésiliens les plus indolents. On se surprend à admirer ces ouvriers des quais portant sur les épaules et le cou plusieurs sacs de café, qu’il y en a quelques-uns qui realisent la prouesse d’en porter jusqu’à six”* (WALLE, 1926 : 83-90).

preparação do produto para a exportação, atividades que envolviam milhares de trabalhadores; observava também o embargue dos sacos de café, com os estivadores carregando os sacos 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 no portuário<sup>13</sup>, em substituição aos trabalhadores negros, também se explicitando de forma preconceituosa para com os negros considerando-os indolentes.

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

Prefiro não dizer como era esta cidade há apenas 30 anos, quando a visitei pela primeira vez. Hoje, ela ergue-se soberba sobre o litoral do Atlântico e belos edifícios, palácios modernos e monumentos arquitetônicos surgem alinhados em ruas retificadas e ensolaradas como as das cidades marítimas mais reputadas da Europa. Os estrangeiros que visitam Santos manifestam marcada preferência pela Rua XV de Novembro, ladeada de edifícios de construção recente, grandes hotéis, luxuosos restaurantes e movimentados cafés (...) a vida movimentada e atarefada que mantém em contínua efervescência esta cidade marítima e comercial (...). Por outra parte, as avenidas e praias atestam, pela ostentação graciosa de seus hotéis e suas vilas modernas, o ímpeto progressista que vem transformando vertiginosamente esta velha cidade (D'ATRI, 1926).

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

A cidade não é hoje o que era a quinze ou dez anos antes. Nesta época, os navios tinham que atracar no meio do canal, as ruas feias, miseráveis, sujas causavam tristeza aos viajantes, que não tinham outro desejo senão

---

<sup>13</sup> Ao chegarem a Santos, as sacas de café eram descarregadas dos vagões dos trens e colocadas nos depósitos alinhados ao longo da via férrea; carroças e carretões estacionavam junto às portas numeradas desses depósitos e retiravam a mercadoria, iniciava-se então o transporte pelas ruas estreitas da cidade até os armazéns particulares e o porto. O número de carroças que transitando cresceu em proporção direta ao aumento da quantidade de café exportado. Pelas ruas, homens corriam ao lado das carroças puxadas a burro, sob um calor sufocante, fazendo às pressas a viragem, as misturas e o reensaque do café. 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 regulares e outros eventuais. Com a expansão das atividades portuárias se constituiu uma especialização das funções e o setor da estiva foi se organizando, todavia, os ganhos eram incertos, pois se em alguns dias arranjavam trabalho, em outros ficavam parados, se durante a safra o trabalho era intenso, em outros momentos do ano os ganhos eram eventuais.

de partir, sentindo-se perseguidos pelo fantasma da morte; no vagão do trem, esperavam ansiosos para emitir um longo suspiro de alívio quando ouviam o apito de saída.

Ainda pior eram as condições de higiene da cidade: as epidemias de febre amarela retornavam quase todos os anos, e durante os meses de verão massacravam os estrangeiros e os que vinham do interior para realizar os seus negócios.

Mas, com a construção das docas (Docas), e com um trabalho constante de limpeza e drenagem, a cidade resurgiu para uma nova vida.

Os Srs E. Guinle e Cândido Gaffrée (...) foram os que desenvolveram o grande projeto de construção do porto, concluindo-o com sacrifícios extraordinários e com uma tenacidade digna do nobre empreendimento, mas viram coroados os resultados da obra em muito mais do que eles mesmo esperavam e imaginavam: com um aumento enorme do movimento marítimo e do retorno econômico para esta empresa concessionária.

O centro da cidade, especialmente a área dos negócios, não oferece nada de especial para o viajante, mas, existem dois passeios atrativos, a praia de Guarujá e a região do Zé Menino (...) (BUCCELLI, 1910)<sup>14</sup>.

Bucelli dirigia-se aos viajantes aconselhando itinerários, o centro da cidade possuía atrativos para os negócios, em paralelo, havia os encantos da orla, as praias, novas avenidas arborizadas, divertimentos diurnos e práticas esportivas, somavam-se os 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. Ele buscava desconstruir as representações negativas do porto-cidade marcado pelas epidemias e desorganização, veiculava as imagens de prosperidade e possibilidades, como propagandista procurava construir pontes comerciais

---

<sup>14</sup> “*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 transcinati 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 piú di quanto avevano sperato e immaginato: oltre all’aumento colossale del movimento marittimo, e al compenso economico che ne deriva alla compagnia concessionaria...*

*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).

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, 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”, além das atividades de lazer diurnas e noturnas, salões de baile, teatros, cassinos, constituindo “um ambiente cosmopolita y atrayentemente familiar” (ARCA, 1925).

### **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 á paisagem demonstrando encantamento da 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, grande imigração, emergência do governo republicano e 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 destas publicações. Nos textos deste período, se percebe certos elementos constantes e característicos que constituem um estilo – a literatura de viagem<sup>15</sup> (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.

Assumindo o papel de mediadores e de testemunha ocular, os viajantes filtraram aspectos, usaram de 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 o processo de modernização (saneamento e construção do cais); prognosticava sucesso e prosperidade no futuro, destacando as potencialidades econômicas. Assim, entre os sentidos da produção da narrativa, um era de instruir os visitantes e, outro visando persuadir, 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, estes textos não podem ser reconhecidos como cópias simples de outros escritos (apesar de que ocasionalmente isso poderia até ter ocorrido), as experiências da visita se somaram a outras informações, indícios e pistas obtidos antes ou durante a estadia (adquiridas através de livros, artigos da imprensa, propaganda oficial, álbuns, imagens pictóricas, cartões postais), que foram acrescidos e

---

<sup>15</sup> Os relatos de viajantes são fontes históricas com múltiplas possibilidades, legados de informações detalhadas e interessantes, algumas imperceptíveis a outros sujeitos históricos. Numa posição marcada pelo estranhamento frente ao desconhecido – o “olhar estrangeiro” realçava as diferenças, traduzia o visto através de alegorias e comparações que se encontravam balizadas por interpretações pontuadas por hierarquias, diferenças e vinculadas as suas origens e formações, produzindo registros e análises carregados de nuances e tintas, em alguns casos também apresentaram críticas e sugestões. (LEITE, 1996).

comparados (explicitamente ou não) aos padrões já conhecidos e reconhecidos por estes escritores de cidade (da sua cidade de origem, de outras já visitadas – conhecidas, concebidas como padrões de cidades ideais). Todos estes 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 destes narradores, mais do que relatar a cidade real, construiu sua representação - uma cidade imaginada síntese do processo de modernização.

De outra forma, pode-se dizer que apesar de se proporem fieis a suas experiências, as narrativas destes viajantes não retrataram a cidade real, erigiram uma cidade assentadas em padrões e informações, escritos anteriores, modelos (higienista, sanitarista, urbanista, utópicos), somados as suas próprias memórias urbanas. Ao reforçar as transformações urbanas reconheciam a cidade 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, silenciar outras experiências urbanas como a dos populares, das mulheres, dos trabalhadores (negros<sup>16</sup> e imigrantes<sup>17</sup>), que labutavam cotidianamente e reivindicaram pelos seus direitos e ideais políticos, gerando cidades invisíveis (CALVINO, 1994).

Estes observadores estrangeiros depositaram um olhar analítico sobre Santos, os sentidos das experiências narrativas destes viajantes encontram-se marcados pelos filtros da sua própria cultura através destes empenharam-se num exercício de observar, diferenciar-comparar, decifrar, desvendar contextos, paisagens, pessoas e relações, neste processo refletiram sobre outro e sobre si mesmo criando representações acerca de ambos, assim, estes escritos encontram-se marcados pela alteridade, num movimento de mão dupla, constituindo a imagem do outro (hetero-representação) e em confronto a sua auto-representação. (DUARTE, 2002: 267-288. TORRÃO, 2011: 111-141).

---

<sup>16</sup> Em alguns casos (Manuel Bernardez e Paul Walle) foram explícitas as manifestações de preconceitos para com os negros. Estes viajantes consideravam que os negros tinham uma natureza inferior e bruta e por isso eram mais resistentes às epidemias e se disponíveis para a realização de trabalhos considerados desprestigiados.

<sup>17</sup> Entre os imigrantes que chegavam a Santos alguns já traziam experiências políticas, outros adquiriam no convívio de trabalho e na luta incorporavam ideias anarquistas e socialistas, que transformaram a cidade, no dizer de alguns, na chamada “Barcelona Brasileira”, devido às intensas articulações e ações grevistas dos finais do século XIX e inícios do XX.

Pesquisar sobre estes escritos (sua produção, circulação, leitura e recepção<sup>18</sup>) torna-se desafio a ser enfrentados, envolvendo muitas questões e inquietações para o investigador que tem como preocupação a história cultural das cidades. Cabendo destacar o potencial dos relatos e também todos os cuidados na sua análise já que sob a cidade fisicamente tangível, descortinam-se cidades análogas (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.

### Referências

#### Relatos de viagem:

ANDREWS, Christopher C. *Brazil. It's condition and prospects*. New York: D. Appleton and Company, 1887.

ARCA, Nuñez S., *Primer puerto del Brasil, ciudad de simpatía y encanto*. Impresiones de una visita a Santos. [S.l: s.n], 1925.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980. [1858].

BERNARDEZ, Manuel. *El Brasil, su vida su trabajo, su futuro: itinerario periodístico*. Buenos Aires: Ortega y Radaelli, 1908.

BUCCELLI, Vittorio. *Libro D'oro Dello Stato di S.Paolo*. Roma: Incisión e Stampa dello Stabilimento Fratelli Capaccini, 1910.

BURTON, Richard F. *Viagens aos planaltos do Brasil*. [S.l: s.n], 1941. [1869]

D'ALINCOURT, Luiz. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo: Livraria Martins, 1953.

D'ORBIGNY, Alcide D. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

D'ATRI, Alessandro. *L'État de São Paulo et le renouvellement économique de l'Europe*. Paris: Etienne Chiron, 1926.

D'URSEL, Charles. *Le Bresil*, Paris : Hachette, 1898.

---

<sup>18</sup> A intensificação das viagens e a maior circularidade cultural entre diferentes sociedades ampliou a necessidade de orientações de viagem e do conhecimento anterior contraído por outros, contudo, a possibilidade de recuperação do processo de recepção/leitura das narrativas de viagem envolve dificuldades, embora se identifique que alguns destes escritos tiveram várias edições e circularam em diferentes idiomas.

MARIA IZILDA SANTOS DE MATOS

ESCHWEGE, Wilhelm L. von. *Brasil, novo mundo*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, vol. 2, 2000.

ESCHWEGE, Wilhelm L. von. *Pluto brasiliensis*. 2. vol. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

FLORENCE, Hércules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829*. São Paulo: Editora Cultrix; Edusp, 1977.

HARTT, Charles F. *Geologia e geografia física do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1941.

KIDDER, Daniel P. *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: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

MADRE DE DEUS, Frei Gaspar. *Memórias para a história da Capitania de São Vicente*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978.

MAY, William. *Diário de uma viagem da Baía de Botafogo à cidade de São Paulo (1810)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

PFEIFFER, Ida L. *The last travels of Ida Pfeiffer*. New York: Harper & Brothers, 1861.

PINK, Edmund. *A São Paulo de Edmund Pink*. São Paulo: CBA, 2000.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de São Paulo*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuiabá*. Notas de um naturalista. São Paulo: Cia. Melhoramentos, 1922.

SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil, 1817-1820*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, vol. 1, 1981.

UCKERS, William. Santos, the world's greatest coffee port. In: *Tea and Coffee Trade Journal*, dec. 1931.

VASCONCELOS, Simão de. *Crônicas da Companhia de Jesus do Estado do Brasil (1597-1671)*. Lisboa: Editor J. Fernandes Lopes, vol. 1, 1865.

WALLE, Paul. *Au pays de l'or rouge*. L'état de São Paulo, Bresil. Paris: Augustin Challamel, 1926.

WRIGHT, Marie R. *The New Brazil: its resources and attractions historical, descriptive, and industrial*. Philadelphia: George Barrie & Sons; London: [s.e.], 1907.

ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de S. Paulo: 1860-61*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

### **Bibliografia**

AMORIN, Pietro, *A medicina social e as medidas sanitárias em Santos (1870-1889)*. 2013. Monografia (Licenciatura em História) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2013.

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

BARREIRO, José C. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

BENEDUZI, Luis F. Emblema de modernidade: o relato de viagem de Vittorio Buccelli e o Rio de Janeiro como cartão de visita. *Revista Cordis*, São Paulo, v.2, 2009.

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

DUARTE, Regina H. Olhares estrangeiros. Viajantes no vale do rio Mucuri. *Revista Brasileira de História*, v. 22, n. 44, 2002.

GERBONIV, Tathiane. *O olhar do estrangeiro em São Paulo até meados dos oitocentos: relatos de viajantes ingleses e norte-americanos*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 2009.

LEITE, Ilka B. *Antropologia da viagem: escravos e libertos em Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.

LISBOA, Karen M. *Nova Atlântida ou o gabinete naturalista dos doutores Spix e Martius: natureza e civilização na viagem pelo Brasil (1817-1820)*. 1995. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 1995.

LOPES, Betralda. *O porto de Santos e a febre amarela*. 1974. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 1974.

MOURA, Carlos E. M. de (org.). *Vida cotidiana em São Paulo no século XIX: memórias, depoimentos, evocações*. São Paulo: Ateliê Editorial; Editora da Unesp; Imprensa Oficial do Estado; Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

PECHMAN, Robert M. *Cidades estreitamente vigiadas, o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

MARIA IZILDA SANTOS DE MATOS

PRATT, Mary L. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999.

RAMA, Angel. *Cidade das Letras*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

ROLNIK, Raquel. História urbana: história na cidade. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco A. *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: Faculdade de Arquitetura, 1992.

SILVA, Marcelo W. As linhas de comunicação da cidade de São Paulo com o restante do país na descrição de viajantes estrangeiros (1808-1858). Disponível em: [https://enhpgii.files.wordpress.com/2009/10/texto\\_marcelo\\_werner\\_silva.pdf](https://enhpgii.files.wordpress.com/2009/10/texto_marcelo_werner_silva.pdf) Acesso em: 25 jun. 2015.

TELAROLLI JR, Rodolpho. *Poder e saúde*. As epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo. São Paulo: Ed. Unesp, 1996.

TORRÃO, Amilcar. Biblioteca mundi: livros de viagem e a historiografia brasileira como espelho da nação. *Projeto História*, São Paulo, vol. 42, 2011.

Data de recebimento: 30/09/2015

Data de aceite: 22/10/2015