

REVISTA PORTO

Programa de Pós-Graduação em História da UFRN

Volume 1 | Número 2 | 2012.1

Santos: porto, deslocamentos e representações

Santos: port, displacements and representations

Maria Izilda Santos de Matos

Professora Titular do Programa de Pós Graduação em História- PUC-SP.

Doutora em História- USP.

Revista Porto 1 (2): 93-115 [2012]

Recebido em 02/06/2012 – Aprovado em 30/07/2012

REVISTA PORTO

Resumo: Tendo como foco de análise a cidade/porto de Santos, esta investigação discute algumas questões que envolvem os portos observando-os como território de deslocamentos - porta de entrada e de saída. Neste sentido, buscar-se-á recuperar o cotidiano, resgatando várias experiências, ações, projetos e interferências urbanas implementadas em Santos, bem como todo um conjunto de representações presentes no prédio/monumento da Bolsa do Café.

Palavras-chave: Santos. Porto. Cotidiano. Representações. Memória.

Abstract: This research analyzes the city / port of Santos, discusses some issues surrounding the ports watching them as a territory of displacements - with entries and exits. In this sense, it will seek to recover the daily life, rescuing several experiences, actions, projects urban and interference in Santos, as well as a range of representations present in the building / monument of the Bolsa do café.

Keywords: Santos. Harbor. Daily life. Representations. Memory.

O porto: saídas e entradas

A história da cidade e do porto de Santos esteve diretamente ligada aos negócios do café. 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, então realizado em lombo de burro, enfrentando o relevo íngreme da Serra do Mar.

A inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí (1867) possibilitou um transporte regular, com menos riscos e maior grau de eficiência, impulsionando ainda mais a expansão da cafeicultura e viabilizando um escoamento eficiente da produção. A partir de então, o comércio e a exportação do café foram centralizados em Santos, em detrimento de outros portos, desencadeando um processo de crescimento contínuo da cidade. Dessa forma, estabeleceu-se a vinculação do porto aos negócios cafeeiros, enquanto porta de saída para que o “ouro verde”, dinamizando a chegada desse produto aos mercados consumidores europeus e norte-americanos.

A tradição agro-exportadora do país e as referências economicistas, ainda fortes na historiografia, destacam os portos pelos produtos que eram/são através deles exportados. Ao se nomear Santos - o Porto do café – se reproduzem essas referências, que também privilegiam a visão que os outros, os consumidores (Europa e América do Norte) tinham do Brasil – “o país do café”.

Esta perspectiva necessita ser relativizada, deve-se focalizar o processo de mundialização e de circularidade cultural, também observando o país internamente, investigando: como o café era produzido; o cotidiano nas fazendas, no porto e na capital paulista; o que se produzia além do café; quais e como eram as transformações que estavam ocorrendo e quais eram as influências recebidas.

A segunda metade do século XIX foi um momento estratégico do processo de mundialização - de expansão do capitalismo e crescimento industrial, com amplas mudanças nas formas de produzir, o vapor extravasando os limites da fábrica, através dos trens e dos navios, viabilizando o aumento das conexões internacionais. Foram criados e/ou dinamizados fluxos de circulação de mercadorias, de matérias primas e de capitais, ampliando o consumo e gerando novas necessidades. Assim, foi nesse contexto que o consumo da bebida - café e os

próprios cafés (espaço de sociabilidade) - se expandiam, possibilitando a ampliação do cultivo do produto no Brasil e ampliação do movimento portuário em Santos.

Esse processo de mundialização também implicou na intensificação da circulação de mercadorias, pessoas, idéias e referências culturais. Assim, os portos para além de *porta de saída* dos produtos (em Santos o café), tornaram-se *porta de entrada* de mercadorias, pessoas e influências. Daí a importância de se observar não só o que era exportado, mas também as mercadorias e referências culturais que adentravam.

O porto de Santos, conexão do Brasil com o mundo, exportava café, mas também recebia todo um amplo conjunto de influências, tornando-se um território privilegiado de trocas culturais e da chegada de mercadorias. Nesse sentido, cabe destacar toda ampla e variada gama de novos objetos de consumo que chegavam ao porto e eram comercializados, dinamizando não só o comércio exportador como também o importador. De várias partes do mundo, particularmente da Europa, chegavam toda uma gama de produtos e influências, gerando e dinamizando um “vetor civilizador” sobre a cidade e tornando o porto cenário efervescente para receber esses fluxos.¹

Entravam pelo porto: modas, modos, hábitos, costumes, estilos, sensibilidades, modelos, não só de como vestir, se alimentar, de como se morar, também modelos de comportamento masculino e feminino, de como receber e ser recebido, de como namorar, novas noções de higiene, de civilidade e de modernidade. Para divulgar e vender essas mercadorias foram abertas lojas, criados catálogos, almanaques e periódicos que passaram a circular para divulgar esses produtos. Nestes impressos e nos periódicos eram oferecidos desde barbatanas para uso nos colarinhos masculinos, espartilhos para modelar os corpos femininos dentro dos padrões de moda europeus; utensílios de uso cotidiano, como: colherinhas de café, vasos sanitários, até uma estação ferroviária, como a estação da Luz/SP, totalmente importada da Inglaterra.

¹ ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

Em pouco tempo, Santos tornou-se um território² privilegiado, buscava-se acompanhar os modelos europeus, não só nos negócios regidos pelos parâmetros do comércio importador e exportador, com a forte presença de comissários e exportadores; mas outros modelos eram difundidos, entre eles generalizava-se um desejo de ser moderno³.

Vivia-se a euforia, a idéia da chegada de novos tempos, com as referências da modernidade e do progresso, com novas avenidas, praças e os canais recém construídos e iluminados, novas residências e prédios comerciais no estilo eclético-europeu. No lugar dos antigos carros de parelha, tálburis e bondes a burro, apareceram os bondes elétricos circulando juntamente com os primeiros automóveis; motores, telégrafo, telefone; máquinas fotográficas registravam o processo, também despontava o cinema reproduzindo na tela a vida em contínuo movimento.

Os ritmos e fluxos da cidade se alteravam, as ditas conquistas tecnológicas acenavam que o mundo nunca mais seria o mesmo. O desejo de modernidade se expandia e se generalizava, sob o influxo do crescimento comercial e financeiro. A modernidade também se apresentou com novas referências de temporalidades, tempo efêmero, mudanças constantes e ininterruptas, os tempos dos negócios (os negócios a termo), as agilidades possibilitadas pela expansão da tecnologia, uma segmentação cada vez maior do campo e da cidade, ruptura com as tradições, constituição do arcaico e a busca incessante pelo moderno.

² 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 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, Raquel. *História Urbana: História na Cidade*. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio. *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: Fac. de Arquitetura, 1992.

³ Perseguir o moderno se generalizou como uma aspiração presente na cidade, nos seus gestores e moradores. Cabe destacar que nesse processo diferentes sentidos da modernidade foram construídos e reconstruídos através dos tempos e por vários grupos e setores. A construção do moderno, em geral, diagnosticava um presente problemático, projetava um futuro modelar e assim procurava justificar ações de intervenção. Dessa forma, estava permeada de intenção e fazia parte dos jogos de poder.

O porto: múltiplas experiências

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

Além dos portos serem um território de trocas de mercadoria, eles também se constituíram como lócus de deslocamento de corpos, pessoas, viajantes, turistas, marinheiros, comerciantes, homens de negócios, também de migrantes e imigrantes, múltiplas identidades em trânsito nesse e por esse território circulando, entrando, saindo, atuando e trabalhando.

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

Assim, o crescimento do porto - consolidando-se como ponto de trânsito dos produtos de exportação, importação e centro econômico e político-, sofreu transformações sociais e demográficas num curto espaço de tempo e em ritmo acelerado, num quadro no qual se interpenetraram a desintegração da escravidão, a grande imigração e a emergência do governo republicano.

O "sonho americano" e a atração exercida pela cidade concentraram um significativo contingente de homens e mulheres. O porto, centro dinâmico da cidade, precisava ser constantemente modernizado e ampliado, a área tornou-se pólo de atração, um ímã para os

imigrantes recém-chegados⁴, particularmente, portugueses do continente e das ilhas. Este contingente imigrante foi incorporado em serviços estratégicos ao funcionamento nos armazéns de café e docas, onde exerceram atividades de doqueiros, estivadores, ensacadores e carroceiros.

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. Havia firmas organizadas, mas, geralmente, os carroceiros, quase todos imigrantes, dividiam entre si o transporte de café pela cidade.

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.

Os carroceiros e carreteiros também realizavam inúmeras tarefas ligadas à circulação de alimentos e de mercadorias em geral e ao suporte à construção civil; faziam mudanças, transportavam pessoas, assegurando o funcionamento de serviços essenciais à rotina urbana (lenha para as cozinhas, carregamento de lixo, água, forragens para os animais das cocheiras). Todavia, o ganho era incerto, pois se em alguns dias arranjavam vários fregueses, em outros ficavam parados, se durante a safra o trabalho era intenso, em outros momentos do ano os ganhos eram eventuais.

⁴ Na ferrovia e obras do porto, os imigrantes eram preferidos nos contratos desde 1890. Ver contrato da Graffré-Guinle & Cia com a Sociedade Promotora de Imigração, em 1892.

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

A atração exercida pela cidade prosseguia, concentrando uma significativa quantidade de trabalhadores imigrantes⁵ e nacionais, abrindo-se possibilidades de associação entre companheiros e/ou conterrâneos em pequenos negócios. A crescente urbanização de Santos e o aumento considerável de sua população geraram novas oportunidades para as atividades comerciais e de abastecimento.

O setor de gêneros alimentícios se destacou com os estabelecimentos de pequeno e médio porte, na maioria unidades familiares que procurando trabalhar com custos operacionais reduzidos aproveitavam o quarto da frente de suas próprias casas para estabelecer pequenos armazéns de secos e molhados, açougues, adegas, quitanda de frutas e legumes, vendas, botequins e pensões. A participação de mulheres nesses negócios era determinante, vários estabelecimentos eram conhecidos pelos nomes de suas proprietárias. Entrecruzando o público e o privado, a mulher administrava o lar e o negócio, trabalhando duramente no balcão de madrugada a madrugada.⁶

Dessa forma, enquanto uns dirigiam-se para o comércio, outros atuavam por conta própria ou foram impelidos para o trabalho em vários ramos. O número de trabalhadores excedia as necessidades do mercado, aviltando os salários, criando formas múltiplas de atividades temporárias e domiciliares, subemprego e emprego flutuante e ampliando uma população que garantia a sua sobrevivência na base das ocupações casuais, à custa de improvisações de

⁵ Para os imigrantes, o trabalho foi uma experiência estratégica, eles dotaram de um novo sentido o ato de trabalhar - sob certa perspectiva, o trabalho ajudava a superar o medo do novo e a insegurança do desconhecido. No intuito de "fazer a América", investindo economias, adiando os prazeres imediatos e procurando melhorar sua situação, entregavam-se ao trabalho com extremo despojamento e tenacidade.

⁶ MATOS, Maria Izilda S. de. *Cotidiano e Cultura*. Bauru: EDUSC, 2002.

expedientes variados, eventuais e incertos, constituindo trajetórias que englobavam privilégios, participação e exclusão num processo de tensões e conflitos.

As experiências no porto foram múltiplas, resta aos pesquisadores o desafio de recuperá-las, observando o porto a partir dessas múltiplas vivências: dos homens de negócios, comissários, importadores e exportadores; visitantes, marinheiros, turistas, veranista e banhistas; destacando os trabalhadores no balcão, os caixeiros e caixeirinhos (portugueses), os estivadores e carroceiros, as costureiras de sacaria ⁷ e as catadoras de café e toda uma vasta gama de outras atividades que envolviam de homens e mulheres, brancos e negros, nacionais e imigrantes e que vitalizavam o cotidiano do porto.

O porto: epidemias e saneamento

Delineando cenários em constante movimento, a cidade de Santos se constituiu como um lugar para se viver, trabalhar, rezar, observar, divertir e sonhar. Misturando laços comunitários e étnicos, criando-se espaços de sociabilidade e reciprocidade, foram se estabelecendo conflitos e tensões urbanas, variando entre o aumento de mobilidade e os desejos de enraizamento, oposições entre planificação, programação, ordenamento num confronto infundável com a criação, identidade, movimentos que redimensionam o pulsar urbano num fluxo contínuo de tensões.

No Brasil, desde os finais do século XIX e inícios dos XX, uma das vias a delinear a cidade enquanto questão foi a higiênico-sanitarista. O olhar médico conjugado à ação/observação/transformação do engenheiro e à política de intervenção de um Estado planejador/reformador, constroem um campo de interferência sobre a cidade - o urbanismo.

Buscando dar ao espaço uma qualidade universal e manipulável, através da "racionalidade e objetividade da ciência", que passou a ter função-chave na sua luta contra o arcaico pela "ordem e progresso"; caminhava-se conjuntamente ao desejo latente e

⁷MATOS, Maria Izilda S. de. *Trama e Poder: Um estudo sobre as Indústrias de Sacaria para o Café (1888-1934)*. 6.ed. Rio de Janeiro: Sette Letras. 2004.

generalizado de "ser moderno", em que a cidade aparecia como sinônimo de progresso em oposição ao campo.

Nesse processo, a problemática da cidade foi delineada enquanto questão - a chamada questão urbana - encontrando-se atravessada pelos pressupostos da disciplina e da cidadania, passando a ser reconhecida como palco de tensões. Construiu-se aí a questão social mediante a identificação do outro - o pobre, o imigrante, o negro, as mulheres.

O processo de constituição de uma nova ordem social (a urbana), toda experiência de transformação tem que se submeter no sentido de atualização de seus códigos de mando e de obediência, a partir do que se redefine o lícito e o ilícito, o que é direito e o que é ilegal, e, no limite, o possível e o impossível, o desejável e o desprezível, o tolerável e o insuportável..., toda a experiência vivida é levada a ter um direcionamento uno, objetiva-se formas codificadas de expressão.⁸

As ruas estreitas, o porto desarranjado, o trânsito de centenas de carroças carregadas de café, as cocheiras e as epidemias marcavam o espaço urbano santista. Velhos problemas foram ampliados com o crescimento desordenado e o movimento agitado do porto, gerando o agravamento das condições ambientais, insuficiência de água e de esgotos, precária vigilância sobre os navios vindos de portos infectados. Fazendo com que a cidade fosse constantemente assolada por violentos surtos de epidemias como a cólera, febre amarela, varíola, impaludismo e peste bubônica, atingindo particularmente a população pobre e imigrante. Esta população amontoava-se em moradias precárias, em becos, cortiços, vielas, praticamente sem água, esgoto e iluminação, enfim sem condições sanitárias, deixando-a vulnerável para contaminação e possibilitando a expansão das epidemias.

Apontava-se como um dos principais fatores das epidemias o alto número de cortiços localizados nas áreas mais centrais da cidade, erguidos nos pátios e nos quintais de qualquer jeito, quase todos em estado deplorável; esses "cubículos" eram baixos, feitos de tábuas,

⁸ PECHMAN, Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas, o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002, p. 38.

cobertos com zinco, compostos de um só cômodo. Eram construídos às pressas para albergar a numerosa imigração chegada em busca de trabalho remunerador e certo.

Havia também o problema das cocheiras-cortiços, que em sua maioria eram também habitações coletivas, onde viviam cocheiros e suas famílias em palanques construídos sobre as baías. O grande número de cocheiras facilitava a difusão de ratos e pulgas, transmissores da peste bubônica. Como os outros cortiços, não tinham água nem esgoto, eram abafadas, insalubres. As águas paradas nos seus pátios difundiam o mosquito transmissor da febre amarela, de 1890 a 1900 faleceram 22.588 pessoas atingidas por várias moléstias, desde 6.688 de febre amarela.⁹

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

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

Tornava-se premente o saneamento, contudo, o município não possuía recursos financeiros suficientes. As pressões cresceram em particular do setor comercial-exportador de café, a Associação Comercial de Santos 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".¹⁰ Por fim, o governo do Estado assumiu a empreitada, era imprescindível manter o fluxo do café e para tanto o funcionamento eficiente do porto.

⁹ LOPES, Betralda. *O porto de Santos e a febre amarela*. Dissertação de mestrado em história, FFLCH-USP, 1974.

¹⁰ Boletim da Associação Comercial de Santos, 1889. Representação junto ao Governo de São Paulo.

Várias propostas foram encaminhadas, enfrentando a burocracia e outros obstáculos políticos, por fim, foi aceito o projeto do engenheiro Saturnino de Brito. Foram montadas duas Comissões: uma sanitária, na sua maior parte coordenada pelo médico Guilherme Álvaro e outra de saneamento sob a liderança de Saturnino¹¹.

O sonho da cidade higienizada 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 e as inundações.

Construídos de cimento armado, geralmente a céu aberto; gramados, internamente, na parte superior, com pontes e passadiços, os canais drenavam o solo e recebiam dos emissários as águas pluviais, em tubos de cimento armado. Eles 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. A longa extensão dos canais e a largueza as avenidas favoreciam a penetração das brisas marítimas no interior da ilha, refrescando-a.¹²

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.

¹¹ O projeto de Saturnino foi executado sob sua direção e dos engenheiros Miguel Presgrave, Joaquim T. de Oliveira Penteadado e João Ferraz. As pontes ornamentadas sobre os canais foram projetadas por Carlos Lang e executadas por D. Savorelli. BRITO, Saturnino. *Saneamento de Santos: projetos e relatórios*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

¹² ANDRADE, Wilma T. F. de Santos. Canais traçam a história urbana. In: MATOS, Maria Izilda; SOLLER, M. Angélica (Orgs.), *Cidade em Debate*. São Paulo: Olho d'água, 2000.

A implantação da ação reformadora 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.

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 buscavam bons ares ou defendiam os milagres curativos do banho de mar. No século XIX, o banho de mar não era hábito social difuso, mas terapia recomendada para tratamento de saúde.

Imagens dos inícios do século XX exibem banhistas santistas, aos poucos ocorreu uma gradativa ampliação da ida à praia como forma de lazer e prática esportiva, mas depois da década de 1940 que a frequência às praias se generalizou, sendo elas representadas enquanto espaço de beleza, sensualidade e prazer. Apesar de se manter a importância das atividades portuárias, a função de veraneio se acentuou na cidade, gerando transformações urbanísticas e arquitetônicas com um processo de verticalização da orla da praia, a partir de então a cidade volta às costas para o porto.

O porto: celebração e memória

Discutir a cidade enquanto lugar de memória permite observar seus usos e manipulações, ordenações do passado, esquecimentos e ocultamentos. Carregado de conteúdos emocionais e forças simbólicas, momentos estratégicos forjaram, exploraram, atualizaram, apropriaram e reordenaram as memórias da cidade, produzindo enunciados e construindo sentidos, pleno de referências de poder, usando do passado como um campo de disputas.

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

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

As comemorações do I Centenário incluíram uma ampla pauta de atividades: salva de morteiros no Monte Serrat, desfiles de militares e escolares, Missa campal com orquestra, procissão cívica ao túmulo de José Bonifácio de Andrada e Silva, juramento à Bandeira pelo presidente da Câmara, prefeito (Joaquim Montenegro) e vereadores. No começo da noite a Comitativa Oficial do Estado iniciou o retorno à capital pelo Caminho do Mar (da mesma forma que D. Pedro I), repavimentado para a ocasião, inaugurando no trajeto vários ranchos-monumentos, marcos históricos e monumentos, edificados em comemoração ao Centenário da Independência.¹³

Durante a inauguração dos monumentos (07/09/1922), Júlio Prestes fez a seguinte referência à Serra do Cubatão:

Esta serra é o emblema da intrepidez, da coragem, do descortino dos paulistas. É o símbolo da altivez e da sobranceira de S. Paulo. Por ela, se fez a primeira conquista, quando os seus cocorutos, embiocados de neblina, calafetavam o interior numa noite povoada de fantasmas; por ela, penetrou na América a civilização latina, quando, ao sol da cristandade, os seus cumes se aureolavam de arneses de ouro e o céu, raiado de púrpura, refletia as planícies do além; por ela, os patriarcas de nossa emancipação política conduziram Pedro I, e as trompas da liberdade retroaram na alvorada da nacionalidade, acordando a alma alvoroçada do Brasil ao grito de

¹³FERREIRA, Antonio Celso. Modernos mamelucos. In: CAMARGO, Ana Maria de Almeida. *São Paulo uma viagem no tempo*. São Paulo: CIEE, 2005.

Independência ou morte!; por ela, a escravidão, fugindo ao cativo, voltou à liberdade; por ela, São Paulo galvanizou o Brasil com os clarões de sua fé republicana, com a mesma segurança com que fez a democracia e com a mesma firmeza com que mantém o império da ordem e da legalidade.¹⁴

Já em Santos as comemorações continuaram com a iluminação das praças, avenidas e ruas centrais, concertos musicais em várias praças, banquete no Parque Balneário Hotel, - Grande baile no Clube XV.

Merece destaque as inaugurações dos marcos celebrativos: o Monumento da Independência, o Palácio da Bolsa Oficial do Café e o monumento ao padre Bartolomeu de Gusmão "O Voador", que contaram com a presença do presidente do estado Washington Luiz.

O porto: monumento - a Bolsa do café



Palácio da Bolsa do Café – Santos.

¹⁴ Idem, p.43.

O Palácio da Bolsa Oficial do Café pode ser observado como um monumento ao I Centenário da Independência. A sua construção (iniciada em 1920) coube à Companhia Construtora de Santos (Roberto Simonsen) e foi intensificada nos dois anos de obras para possibilitar a inauguração em 1922.

Inspirada no estilo Renascentista Italiano, a Bolsa possui exterior suntuoso, sóbrio, com cerca de seis mil metros de área construída e mais de 200 portas e janelas, tem 3 fachadas: a torre na Praça Azevedo Júnior, Rua Frei Gaspar e o pórtico de entrada principal na Rua XV de novembro, que foi construído inteiramente em granito, ornado de oito colunas dóricas e de um entablamento, encimado por um frontão com de duas estátuas deitadas, representando Mercúrio (Deus do Comércio) e Ceres (Deusa da Agricultura).

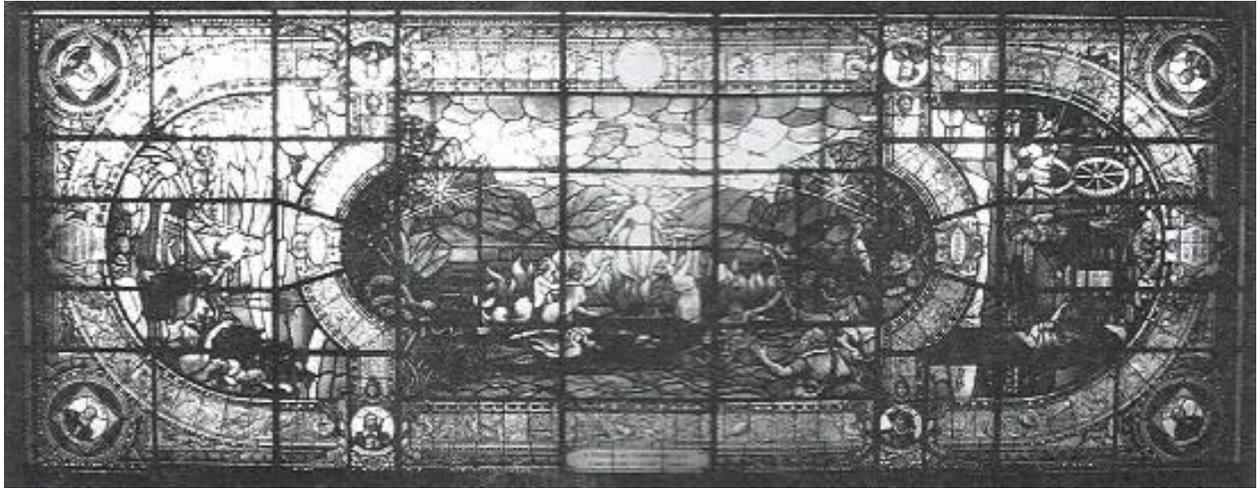
Na Praça Azevedo Júnior, de frente para o porto, destaca-se a torre de quarenta metros de altura. Encima da torre um *belvedere* ornado de quatro estátuas simbolizando a Indústria, o Comércio, a Lavoura e a Navegação, em suas quatro faces se destacam grandes mostradores, indicando a hora oficial. Sobre a cúpula, coberta de folhas de cobre, ergue-se um mastro para o hasteamento da bandeira. Já na parte central da Rua Frei Gaspar, aparecem arcadas decoradas de guirlandas de folhas e grãos de café, a cultura, a colheita e a venda do produto.

A obra foi marcada pela diversidade de origem do material de construção, com cimento e ferros da Inglaterra, telhas e pisos da França, mármore da Itália, Espanha e Grécia e ladrilhos da Alemanha. O interior do prédio também é luxuoso e requintado: cristais belgas, bronzes franceses e mármore italianos.

A entrada um *hall* de conversação que contava com um sistema de informações comerciais, a Caixa de Liquidação, Câmara Sindical de Fundos Públicos e sede de firmas comerciais. No segundo andar a Sala de classificação do café e sedes de firmas e exportadoras, já no terceiro andar escritórios de intermediários, contando com cerca de trinta compartimentos.¹⁵

¹⁵ MUNIZ Jr. Disponível em: J. www.novomilenium.com.br.

Merece maior destaque o grande salão da Bolsa de Café, aonde ocorriam os pregões, com a mesa do Presidente e seus Secretários ao centro, um círculo de cadeiras dos corretores e a galeria. No chão mosaico de mármore e o vitral do teto "A visão de Anhangüera", desenhado por Benedito Calixto.¹⁶



Visão de Anhangüera – vitral do teto da Bolsa do Café.

Observa-se de um lado a representação Lavoura, com a Deusa da abundância e fertilidade. Ao centro, “A Penetração e Conquista do Sertão” destaca o encontro do bandeirante com a mãe d’água e algumas ninfas, também as representações dos perigos enfrentados no desbravamento do sertão (cobras e jacarés). Do outro lado indústria e o comércio, com a presença da Deusa da ciência, a roda dentada como símbolo da indústria.

Ao fundo do Salão do Pregão, um imenso painel, de Calixto, dividido em três partes. Ao centro, a maior é composta por um tríptico central que representa a Fundação da Vila de Santos (1545), nas laterais, o artista recriou a paisagem de Santos, em 1822 e em 1922.¹⁷

¹⁶ Benedito Calixto de Jesus, pintor e historiador, nasceu em Itanhaém em 1853 e morreu em 1927, São Paulo. Morou a maior parte de sua vida, em São Vicente e ficou conhecido como marinista e pintor de temas históricos. Começou a carreira como autodidata, mas conseguiu estudar na Academia Julian, em Paris. Dois anos após a morte de Calixto, seu amigo e colega do IHGSP, Júlio Conceição, realizou um levantamento de suas telas, das quais 28 quadros identificados como "desdobramentos da tela Santos de 1822". CONCEIÇÃO, Júlio. Benedito Calixto - Traços Biográficos. *Revista dos Tribunaes*, 1929.

¹⁷ Os painéis foram pintados a óleo sobre tela de linho grosso. O painel central se constitui num tríptico e mede 9X3 m na parte do central e 2,8X3 m cada uma das laterais. ANDRADE, Wilma Therezinha F. de. Os painéis de Benedito Calixto, no Palácio da Bolsa de Café. *Leopoldianum*, ano 25, n. 67, dez/1998, p. 12.

Buscando uma abordagem que pudesse reposicionar Santos e São Paulo na história nacional, o pintor destacou as transformações urbanas da cidade, com ênfase para nestes três momentos eleitos.¹⁸ Baseando-se em cautelosa pesquisa, Calixto estabeleceu sentidos históricos à cidade de Santos, dialogando através dos seus pincéis e de escritos como seus contemporâneos dos Institutos Históricos.¹⁹



Painel de Benedito Calixto na Bolsa do Café.

A Fundação da Vila de Santos – 1545

Na tela central, Santos foi representada como um vilarejo com suas construções em obras: A Igreja da Misericórdia, a Casa do Conselho e a Capela de Santa Catarina. A pintura destaca na Fundação da Vila como uma celebração hierarquizada, com os personagens dispostos em seqüência de subordinação: os vereadores, de "homens bons" e fidalgos, seguidos dos capitães, juízes e os religiosos, damas e outras matriarcas, aparecem também lanceiros e alabardeiros, mais atrás os povoadores. À frente e em pé sobre a pequena plataforma que sustenta o pelourinho, símbolo do poder público e da justiça – Brás Cubas.

¹⁸ Calixto foi membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e também sócio fundador do Instituto Histórico e Geográfico de Santos, centrou seus estudos sobre cidades litorâneas e sua colonização.

¹⁹ SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. *Os Guardiões da Nossa História Oficial*, Idesp, Série História das Ciências Sociais, nº 9, 1989, p. 45.

Os índios que aparecem em ambos os lados do painel são, na esquerda, prestando tributos e trazendo oferendas nativas, índios tupis e guaianazes; no lado direito, ainda presos ao trabalho escravo, segurando apetrechos de trabalho, os índios carijós. As demais figuras que aparecem no fundo são fidalgos, mulheres e operários.²⁰



A obra buscou destacar a comunhão das raças e as hierarquias, acompanhando a proposta dos Institutos Históricos, Calixto se preocupou com a genealogia, realçando o poder político, religioso e administrativo, bem como a composição social da vila e das famílias. Nesse mesmo sentido, na moldura ele colocou o nome de quatro donatários: no canto superior esquerdo Martim Affonso de Souza da Capitania de São Vicente; em segundo lugar, no mesmo lado, no canto inferior, a condessa de Vimieiro e da Capitania de Itanhaém; no canto superior direito, o marquês de Cascaes e Capitania de Santo Amaro; e, abaixo dele, no quarto canto, o marquês de Aracaty e Capitania de São Paulo.

²⁰ FARIA, Cale Alves. A fundação de Santos na ótica de Benedito Calixto. *Revista USP*, n. 41, mar./maio de 1999, p. 120-133.

Santos 1822

Os dois painéis laterais também focalizam Santos, em contraste com a tela central nota-se a ausência de figuras humanas. À esquerda, Calixto recriou Santos no momento da Independência, em 1822. A cidade aparece como um pequeno núcleo a Oeste da ilha. O autor escolheu um ângulo superior, de onde destacou a topografia, vista ampla do canal do porto até a Barra, os percursos das águas e dos caminhos, tendo como ponto de fuga o horizonte, possibilitando notar a paisagem e a vegetação.



Santos 1922

Para a representação 1922 escolheu um ponto de vista diferente - o morro do Pacheco, tendo a natureza como moldura. A representação, exceto pelo porto, pouco lembra uma cidade litorânea, mas destaca o traçado urbano planejado, quarteirões simétricos, com ênfase

nos os edifícios: da Catedral, da Bolsa do Café, Casarões Gêmeos, porto e seus armazéns; sendo que o ângulo valoriza o porto exportador e não importador.

Nos quatro cantos da moldura se destacam os brasões alusivos ao Brasil Colônia, Brasil Império e Brasil República, elementos da fauna brasileira e as referências *Artes e indústria, ordem e progresso*, emblemas e frases de inspiração positivista.



Calixto representou as dimensões temporais, destacando uma cidade mutante no tempo. Os momentos retratados apresentam cenas serenas reforçando a organização social e urbanística. O equilíbrio visual é alcançado pelas três telas juntas, que se complementam. A Fundação da Cidade seria o ponto de partida de um processo evolutivo de Santos e da nação. Do pequeno núcleo inicial seguiu-se um "processo", linear, regular, constante e progressista.

O período das bandeiras, a busca pelos tesouros da terra, que levou às descobertas e ocupação de território, teve como ponto de saída o litoral, tornando Santos como o berço do país. No período seguinte - a Independência (1822)- Santos foi um cenário especial com a participação dos Andradas no processo e passagem de D. Pedro pela cidade. O terceiro momento (1922), o de crescimento urbano, impulsionado pelo comércio do café e do porto, que possibilitaram o surgimento de cidade moderna, este não rompe com o seu passado, mas se torna credora dele.

Santos: memórias, representações e imaginários

As cidades constituem-se em territórios que condicionam múltiplas experiências pessoais e coletivas. Sob a cidade fisicamente tangível, descortinam-se cidades análogas invisíveis, tecidos de memórias do passado, de impressões recolhidas ao longo das experiências urbanas.

As celebrações são portadoras de sentido, permitindo perceber as construções do passado que materializam a memória em monumentos eleitos - “lugares da memória”²¹, enraizada no concreto, quadros e objetos, buscando a perpetuação voluntária ou involuntária de lugares - Âncoras da memória coletiva.

O porto de Santos torna-se um documento a ser lido pelo investigador, possibilitando uma arqueologia urbana, destacando as múltiplas experiências, incluindo todo um esforço de recuperação dos vestígios deixados, decodificar os significados destes emaranhados de monumentos, tempos, espaços e memórias, buscando recuperar as várias camadas e as relações entre elas, decifrando seus vários enigmas.

²¹ LE GOFF, J. *História e Memória*. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1996, p.431.

Referências Bibliográficas:

ANDRADE, Wilma T. F. de. *O Discurso do Progresso: A Evolução Urbana de Santos (1870-1930)*. São Paulo: FFLCH-USP. (Tese de doutorado). 1989.

_____. *Coleção Santista: o que se pode ler sobre Santos*. São Paulo: Ed. Loyola, 1977.

_____. Santos Canais traçam a história urbana. In: MATOS, Maria Izilda e SOLLER, M. Angélica (orgs.). *Cidade em Debate*. São Paulo: Olho d'água, 2000.

BRITO, Saturnino. *Saneamento de Santos: projetos e relatórios*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

CALVINO, Ítalo. *Cidades Invisíveis*. São Paulo: Cia das Letras, 1991.

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

CONCEIÇÃO, Júlio. *Benedito Calixto - Traços Biographicos*. Empreza Graphica da Revista dos Tribunaes, 1929.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

FARIA, Cale Alves. A fundação de Santos na ótica de Benedito Calixto. *Revista USP*, n. 41, mar./mai. de 1999, p. 120-133.

FERREIRA, Antonio Celso. Modernos mamelucos. In: CAMARGO, Ana Maria de Almeida. *São Paulo uma viagem no tempo*. São Paulo: CIEE, 2005.

FURTES, E.A. *Saneamento da cidade e porto de Santos*. São Paulo: Typ. Diário Oficial, IHGSP, 1895.

LE GOFF, J. *História e Memória*. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LOPES, Betralda. *O porto de Santos e a febre amarela*. Dissertação de mestrado em história, FFLCH-USP, 1974.

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

_____. *Trama e Poder: Um estudo sobre as Indústrias de Sacaria para o Café (1888-1934)*. 6. ed. Rio de Janeiro: Sette Letras, 2004.

PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

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

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

ROLNIK, Raquel. História Urbana: História na Cidade. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio. *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: Fac. de Arquitetura, 1992.

SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. *Os Guardiões da Nossa História Oficial*, Idesp, Série História das Ciências Sociais, n. 9, 1989.