

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC – SP

Bruno Bortoloto do Carmo

**ENTRE FISCAIS E MULTAS: EXPERIÊNCIAS URBANAS ATRAVÉS DAS
POSTURAS MUNICIPAIS (1870 – 1890)**

MESTRADO EM HISTÓRIA

SÃO PAULO
2014

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC – SP

Bruno Bortoloto do Carmo

**ENTRE FISCAIS E MULTAS: EXPERIÊNCIAS URBANAS ATRAVÉS DAS
POSTURAS MUNICIPAIS (1870 – 1890)**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Izilda Santos de Matos.

SÃO PAULO
2014

BANCA EXAMINADORA

*Dedico este trabalho aos moradores anônimos que
conheci através de suas experiências e histórias
presentes na documentação.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à minha orientadora Professora Maria Izilda Santos de Matos, com quem pude contar com sua leitura atenciosa e crítica, além de sua amizade em momentos de falta de inspiração, nos quais me aconselhou pacientemente para conseguir concluir a dissertação.

Aos meus pais, Haydée e José Fernando, por sua presença diária e incondicional apoio, sem os quais não teria chegado onde cheguei.

À minha namorada Regina, que foi atenta leitora e companheira nos momentos difíceis, renovando meu ânimo e humor para continuar a pesquisa.

À Paulinha, ao Ivo e ao Fábio, os barulhentos que trouxeram para o meu trabalho valiosos conceitos abstratos e intangíveis da música e da improvisação.

À Rita e ao Nelson, pessoas entendem infinitamente melhor o acervo utilizei e, sem seu conhecimento e organização não teria chegado à esse texto.

À Marina, Daniel, Higor, Liliana: obrigado pelas sessões quinzenais de leituras de textos teóricos que muito me ajudaram, além do carinho e atenção quando precisei.

Ao Pietro, Guilherme, Marília, Fernando, Marcela, Renata, Thais, Mariana, Vivian, Luciane, Silvana, Maria, Cláudia, Nascilene, Beatriz, Mirella, Sabrina, Osvaldo, Karina, Vinicius, Nádia, Caleffi, Alcides, João, Flávia e Roberta: colegas profissionais e pessoas lindas que, em diferentes épocas, me acompanharam e apoiaram.

À Fabiana, Cleberson, Edmar, Augusto e Caio, colegas (também conhecidos como *jedis*) que, ainda na faculdade, sabiam e afirmaram que eu chegaria aqui.

Aos colegas e professores da PUC: agradeço a todos pelo carinho e companheirismo que demonstraram e ainda demonstram nesses quase dois anos.

Ao amigo Jaelson por toda ajuda e paciência, que desde o processo de qualificação até a defesa contribuiu com inúmeras fontes e direcionamentos.

À professora Senia Bastos, que de leitora desde a leitura de um pequeno artigo da disciplina Pesquisa Histórica até a banca de qualificação contribuiu com seus conselhos e direcionamentos.

À Nelly de Freitas pela leitura atenta, contribuições e carinho na banca de qualificação e mesmo depois, me enviando dicas e sugestões que foram preciosas para a finalização da dissertação.

À CAPES e ao Programa de Pós-Graduação em História da PUC-SP pela bolsa de estudo, de suma importância para que realizasse o mestrado.

Enfim, a todas as pessoas que passaram pela minha vida nesses dois anos e que com uma palavra amiga, um sorriso, uma gentileza ou demonstração de amor gratuito: mesmo sem saberem contribuíram (muito!) e, por isso, meu sincero obrigado!

*Silence is the loudest noise, perhaps the
strongest of all noise.*

Miles Davis

RESUMO

CARMO, Bruno Bortoloto do. **Entre fiscais e multas:** experiências urbanas através das posturas municipais (1870 – 1890). Dissertação (Mestrado em História), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

Este trabalho analisa as relações cotidianas através dos conflitos gerados pela aplicação das Posturas Municipais dentro do cotidiano da cidade de Santos (1870 a 1890). Para encontrar o “ser” desse cotidiano, e não olhá-lo através da perspectiva da municipalidade e legitimar seu discurso, procurou-se o invisível no processo de aplicação dessas posturas.

No período estudado migrantes e imigrantes chegavam à cidade de todas as partes do país e do mundo; ao mesmo tempo, era marcante no discurso da municipalidade questões como a “modernidade” e o “progresso”. Isso fazia com que o “outro” não fosse compreendido em sua complexidade e forçava com que todas essas experiências fossem balizadas pelo discurso unificador em busca de hábitos “civilizados”.

Na pesquisa foram trabalhadas questões relativas aos transportes, principalmente os conflitos que envolviam as principais formas de locomoção na cidade: as carroças, os bondes e os transeuntes. Dentro dessas experiências, procurou-se desde relações sociais e de trabalho, como essas pessoas entendiam as vias públicas e qual o papel da Câmara Municipal em projetar mudanças de apropriação desses territórios, autuando, multando e direcionando as práticas cotidianas.

A cidade também se alargava e crescia para além de seus limites coloniais, surgiam novos bairros o que não aconteceu sem conflitos ou disputas entre setores da elite. A busca por novos locais para morar também significava a existência de conflitos e dificuldades de habitar dentro do centro urbano. Diversas pessoas chegavam à cidade em busca de trabalho e procuravam locais para se estabelecer de forma fixa ou por apenas um par de noites. Era comum que empregados morassem no próprio local de trabalho, fazendo com que fiscais aumentassem a fiscalização desses tipos de moradias. Foi durante a década de 1870 que a palavra “cortiço” incorporou-se no vocabulário dos agentes da municipalidade e tornaram-se um problema a ser solucionado. A fiscalização da construção dos também chamados “quartinhos” ou “cubículos” eram bastante dificultosas pois um punhado de madeiras acumuladas em um dia poderiam significar um cortiço construído no dia seguinte.

Além disso, a centralidade que a cidade de Santos adquiriu nos anos de 1870 a 1890 para imigrantes, migrantes, escravos e forros faziam com que uma grande multiplicidade de hábitos e costumes fossem colocados frente a ações fiscalizatórias que visavam um projeto de cidade “civilizada”. Esse discurso e práticas tornaram-se mais incisivos e as fiscalizações ficaram mais constantes no cotidiano da população pela presença dos surtos epidêmicos – principalmente da febre amarela e varíola – fazendo com que os costumes que fossem considerados nocivos à saúde e a higiene viessem à tona.

Os despejos de “matérias pútridas”, o lixo, a limpeza da cidade e a própria forma que a população vivia eram sintomas que evidenciavam um “corpo urbano doente”. Dentro dessa perspectiva, a municipalidade alternava entre discursos brandos e paliativos e outros mais assertivos e intervencionistas.

Tendo essas questões em vista, buscou-se compreender esses sujeitos históricos, suas experiências, suas trajetórias em meio aos diversos conflitos analisados e trazê-los à tona, valorizando suas vozes e suas atuações no cotidiano da cidade de Santos, em suas várias formas de viver e sobreviver.

Palavras chave: Posturas Municipais, Cotidiano, Costumes, Cultura, Câmara Municipal.

ABSTRACT

CARMO, Bruno Bortoloto do. **Between fiscals and fines:** urban experiences through the Municipal Postures (1870 - 1890). Dissertation (Master in History), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

This article analyzes the daily life relationships through the conflicts generated by the application of the Municipal Postures within the routine of the city of Santos (1870-1890). To find the "being" of everyday life, and not look at it from the perspective of the municipality and legitimize its speech, the invisible in the application process of these postures was sought.

In the studied period migrants and immigrants came to the city from all over the country and the world; at the same time, it was striking in the speech of the municipality issues such as "modernity" and "progress". This made the "other" to not be understood in its complexity and forced that all these experiences were buoyed by the unifying speech in search of "civilized" habits.

In the research were worked questions related on transport, especially the conflicts involving the main forms of transportation in the city: the wagons, trams and passersby. Within these experiments, it was also sought from social to labor relations, as how these people understood the roads and the role of the City Council in designing ownership changes of these territories, fining and directing the daily practices.

The city also widened and grew beyond its colonial boundaries; new districts appeared which did not happen without conflicts or disputes among the elite sectors. The search for new places to live also meant the existence of conflicts and difficulties of living in the city center. Several people came to the city in search of work and they were looking for places to establish themselves in a fixed way or for just a couple of nights. It was common to see employees living in their workplace, causing a surveillance increase of these types of houses. It was during the 1870s that the word "cortiço" was incorporated in the vocabulary of the municipality agents and it had become a problem to be solved. The supervision of the construction of the also called "little rooms" or "cubicles" were quite difficult because a handful of accumulated wood in a day could mean a cortiço built in the next day.

Furthermore, the centrality that the city of Santos acquired in the years 1870-1890 for immigrants, migrants, slaves and freed slaves meant that a great multitude of habits and customs were placed towards fiscal actions that aimed at a "civilized" city project. This discourse and practices have become more incisive and inspections were more constant in the daily life of the population by the presence of epidemic outbreaks - mainly yellow fever and smallpox - making customs that were considered harmful to health and hygiene come to light.

Evictions of "putrid matter", the garbage, the city cleaning and the very way that people lived were symptoms showing a "sick urban body." Within this perspective, the municipality alternated between soft and palliative speeches and others more assertive and interventionist.

With these issues in mind, efforts were made understand these historical subjects, their experiences, their paths among the various conflicts analyzed and bring them to the fore, valuing their voices and their actions in the routine of the city of Santos, in its various forms of living and survive.

Keywords: Municipal postures, Everyday Life, Custom, Culture, City Council.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	12
CAPÍTULO I – ENTRE TRILHOS E ATOLEIROS: OLHARES PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE DE SANTOS.....	18
1.1 EXPANSÃO DOS TRILHOS E TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE.....	21
1.2 TENSÕES ENTRE OS TRANSEUNTES E NOVOS FLUXOS.....	35
1.3 CARROÇAS, CARROCEIROS E SEUS ANIMAIS.....	39
1.4 TRANSPORTE SOBRE TRILHOS EM SANTOS E O MONOPÓLIO INGLÊS.....	43
1.5 TENSÕES NO TRÂNSITO: POSTURAS E PRÁTICAS DE APROPRIAÇÃO.....	49
CAPÍTULO II – ENTRE PEDRAS E MADEIRAS: MORAR E SOBREVIVER.....	65
2.1 ARRABALDES E LIMITES DA CIDADE.....	72
2.2 RUAS, CALÇADAS E CASAS.....	83
2.3 PEDREIRAS DE SANTOS.....	89
2.4 COMÉRCIOS E MORADIAS.....	95
2.5 CORTIÇOS: HABITAÇÕES E CUBÍCULOS.....	102
CAPÍTULO III – ENTRE IMUNDÍCIAS E MIASMAS: SAÚDE, DOENÇA E MORTE.....	112
3.1 BECOS DE DESPEJOS E ÁGUAS ESTAGNADAS: TENSÕES COTIDIANAS.....	114
3.2 EMPREGADOS DA LIMPEZA MUNICIPAL.....	121
3.3 MORTES E ENTERRAMENTOS: EPIDEMIAS DE 1876 E 1889.....	131
3.4 POBRES, INDIGENTES E MENDICANTES.....	142
3.5 ISOLAMENTOS E TENSÕES.....	148
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	157
FONTES E BIBLIOGRAFIA.....	161
ANEXOS.....	173

LISTA DE TABELAS E FIGURAS

Tabela 1 - Relação de pobres atendidos pela Santa Casa durante a epidemia de varíola em 1881.....	76
Tabela 2 - Número de habitantes da cidade de Santos, com dados de Guilherme Álvaro em seu livro A Campanha Sanitária de Santos.....	137
Figura 1 - Mapa aproximado da região onde ocorreu o conflito entre a carroça e o bonde.....	20
Figura 2 - Carta de resposta ao 1º e 2º recursos interpostos pelos comerciantes da Vila de Santos aos contratadores das passagens da mesma vila, 1812.....	30
Figura 3 - Mapa de Santos por Jules Martin, 1878.....	32
Figura 4 - Rua da Praia e Mercado Provisório, 1901.....	37
Figura 5 - Mapa aproximado da região de trânsito intenso entre bondes e carroças.....	51
Figura 6 - Mapa aproximado mostrando a região de conflito entre bondes e carroças.....	53
Figura 7 - Mapa da região por onde passavam os bondes para São Vicente.....	57
Figura 8 - Mapa aproximado de onde ocorreu a autuação.....	67
Figura 9 - Quilombo do Jabaquara, c. 1900.....	71
Figura 10 - Foto panorâmica de Marques Pereira tirada a partir do Monte Serrat, com vista para a praia da Barra e loteamento da Villa Mathias.....	78
Figura 11 - Região da praia da Barra desde o José Menino até a Ponta da Praia.....	81
Figura 12 - Região da pedreira de São Bento.....	93
Figura 13 - Região do Cortiço de Francisco Ferreira Limbres.....	103
Figura 14 - Localização aproximada do cortiço.....	113
Figura 15 - Trecho do abaixo-assinado enviado por cônsules e vice-cônsules à Câmara Municipal.....	123

APRESENTAÇÃO

É curiosa Santos como cidade, tem cor sua, inteiramente sua. As casas são quase todas construídas de alvenaria, com soleira e portas de granito lavrado. O ar, salitroso pelas emanções marinhas, ataca, rói, carcome a pedra. Não há ver aí superfícies lisas. Tudo é áspero, caraquento, semidecomposto. Sobre grande parte dos telhados viceja uma vegetação aérea, forte, vivaz, gloriosa. Vista do mar, do estuário, a cidade é negra: *black town* lhe chamam os ingleses.

Julio Ribeiro, 1888

Caminhar pelas estreitas e sinuosas ruas do centro de Santos nos dias de hoje é uma das minhas atividades favoritas desde os primeiros dias de estágio, quando ainda fazia a graduação de História, em 2008.

A Vila do Porto de Santos foi fundada a partir de um povoado portuário de sesmarias compradas por Brás Cubas no estuário da Ilha de São Vicente na década de 1540. O primeiro conjunto urbano era formado por poucas moradias aglomeradas próximas ao Outeiro de Santa Catarina. A vocação portuária de Santos naquele lado da ilha tornou-se irresistível, transformando o espaço entre o porto e os morros o mais valorizado da referida ilha. Por isso, a vila de Santos se expandiu sempre próxima ao mar, próxima ao porto.

Bucólico, o centro de Santos aparenta ter a feição que possui hoje, no ano de 2014, desde os tempos mais primórdios da antiga vila e do antigo porto. Mas não: esse centro remete a um passado eleito, um passado do café, um passado da República. Construiu-se uma cidade nos escombros de outra, que se formou bem lentamente e que, em 1850, ainda tinha uma região urbana acanhada, que acompanhava os poucos metros de porto que iam do Outeiro de Santa Catarina ao Valongo.

Nas ruas do centro, ainda nos dias de hoje, dentre os edifícios considerados históricos, alguns exibem sua data de construção – prática comum da virada do século. Lê-se: 1897, 1906, 1921, 1927. Pouquíssimos são os

remanescentes de um período anterior a esse. Ao entrar nesses prédios, seus pés-direitos altos e as paredes que não possuem revestimento denunciam: as bases da edificação são de pedra, com alguns complementos de tijolos aqui e ali. Algumas dessas pedras estão por ali desde o século XVIII.

Caminhar pelo centro de Santos também é descobrir cheiros e sensações. Após uma forte chuva, ou em dias de muito calor, os rios, ribeiros e córregos, que estão todos canalizados e embaixo do asfalto, são lembrados pelo seu odor. Antigos chafarizes, que antes abasteciam a população de água, hoje ornamentam praças. Quem por esses lugares passa nem desconfia que eram locais de extrema importância antes do advento da água encanada.

Ao prestar atenção aos detalhes desse centro, o passado salta aos olhos. A memória do café está estampada nas ruas do centro de Santos. Mesmo os mais desavisados não conseguem deixar passar um edifício como o do Museu do Café – que um dia abrigou a Bolsa Oficial de Café – um monumento que simboliza a transformação que ocorreu em toda a cidade.

O período escolhido para o estudo foi o de 1870 – 1890, que marcou em Santos o início do “drama do progresso”: “maciço, iluminado, seguro de si, satisfeito, mas acima de tudo inevitável”¹. Não existia oposição a esses avanços, algo que lhes colocasse um freio. Esse “drama” seria uma metáfora se não tivesse atingido tantas pessoas diretamente. Populações de diversos locais do interior da Europa vieram para o Brasil e para outros países da América, tendo que se acostumar a novas formas de vida e com o desafio de manter suas próprias culturas. Nacionais também migravam, fossem escravos, forros ou livres. Ao mesmo tempo, esse progresso trazia, como se observa nos textos dos documentos analisados, um novo discurso, expressado nos seguintes termos: “progresso material”, “civilização”, etc. Quem não se adequasse a esses padrões era marginalizado ou, em tempos de epidemia, excluído do convívio social e levado para hospitais de isolamento, os lazaretos.

A questão central desta dissertação são as relações cotidianas vistas através dos conflitos gerados pela aplicação das Posturas Municipais nas últimas duas décadas do Império, buscando sempre “o ser” e não o “dever ser” nas

¹ HOBBSAWM, Eric J. **A Era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

experiências urbanas.² O Código de Posturas, de onde parte a análise, é um instrumento normativo que existe desde as Ordenações Afonsinas no Direito Português. Desde o início da colonização, esse tipo de legislação foi aplicado no modelo das Câmaras Municipais, e está intimamente ligado aos costumes: conforme fosse necessário, emendariam-se as normas existentes ou criariam-se novas para suprir as necessidades emergentes.

Entretanto, um instrumento normativo é frio se analisado separado dos conflitos que foram gerados quando de sua aplicação. Por isso, incluí um elemento determinante para que aparecessem as experiências urbanas cotidianas: as fiscalizações do Código de Posturas. Nos relatórios de rondas dos fiscais, autos de infração e requerimentos de revisão de multas foi possível analisar com mais precisão os conflitos gerados pelo emprego das Posturas no dia a dia da cidade.³

A análise documental passou por um diálogo bastante frutífero com os estudos sobre a cidade⁴, estabelecendo relações de aproximação e distanciamento

² MATOS, Maria Izilda Santos. **Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho**. São Paulo: Edusc, 2002, p.34.

³ Foram também fichados os Autos de Infração por violação de Postura, que são documentos lavrados pelo Fiscal e Secretário, mais duas testemunhas, no local da infração, e que possui informações sobre o ocorrido; os Autos de Vistoria de Imóveis e Logradouros Públicos que possuem praticamente o mesmo protocolo dos Autos de Infração, mas com uma peculiaridade, que é o ato de verificação da irregularidade e a voz de peritos no assunto. Os relatórios de ocorrências feitos pelos fiscais também abriram horizontes, pois na primeira década analisada (1870) existia apenas um fiscal; a partir da segunda década (1880) surge o fiscal do 1º e o do 2º distrito, mostrando uma intensificação nas “redes de vigilância” criadas pela Câmara; essa documentação também se relaciona bastante com os Autos de Intimação e os de Violação. Junto dessa documentação, na sequência, os requerimentos de recurso aparecem como documentação essencial para se observar o diálogo dos moradores da cidade com as Posturas, assim como a medição de “poderes” entre a população e o que instituiu a Câmara. Também se procurou a relação entre os Códigos de Posturas de 1870 e 1883 com os anteriores para estabelecer um paralelo, observando-se as novas preocupações, as permanências dos Códigos anteriores, assim como as rupturas. Nesse movimento, foi gerada uma tabela analítica que foi de bastante ajuda para a escrita da dissertação, pois funcionou como um dicionário que baliza as Posturas temporalmente, à medida que vão surgindo ou se transformando.

⁴ Dentro desse contexto documental, a bibliografia foi fundamental para estabelecer relações entre os fragmentos de histórias que se colocavam à minha frente. Iniciando por autores já consolidados na bibliografia sobre a cidade, como Luiz Henrique dos Santos Blume, que trabalha a questão dos cortiços dentro da reforma urbana, na virada do século XIX, de forma a esclarecer muitos aspectos do cotidiano dessas pessoas; Ana Lúcia Duarte Lanna, que faz o estudo das alterações do viver urbano na virada do século em Santos; Maria Aparecida Franco Pereira, cuja obra é um dos estudos mais detalhados sobre a vida do alto comércio de café em Santos na virada do XIX para o XX; ou Betralda Lopes, uma das primeiras pessoas a trabalhar a questão das epidemias na cidade de Santos. Também busquei estudos recentes como “Ordem e Burla: Processos sociais, escravidão e justiça em Santos” de André Rosemberg, uma análise a respeito da vida do negro na cidade nos últimos oito anos da escravidão no Brasil; “Uma viagem possível: da escravidão à cidadania. Quintino de Lacerda e as possibilidades de integração dos ex-escravos no Brasil” de Matheus Serva Pereira, que joga

conforme nossos pontos de vista convergiam ou divergiam. Apesar de poucos desses estudos focarem na baliza dos últimos vinte anos do Império, pôde-se perceber a formação de alguns discursos que se solidificariam na virada do século XIX para o XX.

Relacionando todo esse material, verticalizei a análise e busquei dentro da própria documentação os elementos necessários para uma possível capitulação; nessa análise, percebi o cotidiano dos anos 1870 – 1890 como um palco de disputas que eram, em geral, desempenhadas por pessoas que, em busca de privilégios em um território marcado pela norma, eram em alguns casos protegidas e, em outros, jogadas à própria sorte.

Também me foquei na documentação para a construção da narrativa do texto. Todos os capítulos começaram de um evento específico que julguei significativo para o tema que trabalharia no restante de cada seção, abrindo todas as questões a partir desse acontecimento. Com essas análises verticais preliminares cheguei ao título “Entre fiscais e multas: o cotidiano da cidade de Santos através das Posturas Municipais (1870 – 1890)”, que traduz tanto a análise quanto as questões postas nos conflitos analisados.

No primeiro capítulo “Entre trilhos e atoleiros: perspectivas para o crescimento urbano” trabalharei, então, com as questões do transporte e das transformações da cidade através de um conflito iniciado por um carroceiro que não quis dar passagem para um bonde e que envolveu diversas autoridades municipais. Por meio desse confronto, desenvolverei questões de relações sociais e de trabalho, além de tentar perceber as diversas forças que estavam presentes no cotidiano da cidade no período, e de que forma a Câmara Municipal lidava com elas. Discutirei também as disputas de espaço dentro do centro urbano da cidade de Santos, procurando compreender a tensão, entre carroceiros e bondes, que acontecia concomitante às aplicações de posturas, que lançavam uma série de regulações a respeito da circulação.

uma nova luz na figura de Quintino de Lacerda, no Quilombo do Jabaquara e na questão racial na cidade; e ainda “A Medicina Social e as Medidas Sanitárias em Santos (1870-1889)” de Pietro Marchesini Amorim, trabalho primoroso a respeito das atitudes da municipalidade perante as epidemias na cidade nas últimas duas décadas do Império.

No segundo capítulo, “Entre pedras e madeiras: morar e sobreviver” partirei de uma autuação a um dono de botequim que não possuía alvará para funcionamento como hospedaria, mas hospedava uma mulher. Através do diálogo travado naquele momento e registrado nos autos, trabalharei algumas questões de moradia na cidade e sua expansão para além dos limites do centro urbano. Desta forma, buscarei perceber as relações sociais à medida que for compreendendo como essa população vivia, se estabelecia ou era empurrada para a marginalidade. Com isso, procurarei questionar as diversas formas de morar na cidade de Santos, relacionando essas questões com o número de pessoas que chegavam à cidade, vindas de diversos lugares do país e do mundo, e as dificuldades que enfrentavam de adaptação a um projeto de cidade que a municipalidade traduzia em ações fiscalizatórias baseadas em suas posturas. As poucas construções existentes na cidade e suas readaptações para comportar o maior número de pessoas possível fizeram com que o tema se tornasse central nas discussões da Câmara Municipal e adicionou o termo “cortiço” ao seu vocabulário.

No terceiro capítulo, “Entre imundícies e miasmas: saúde, doença e morte”, desenvolverei o tema da saúde dentro do espaço urbano através da retirada forçada de uma mulher negra, atacada pela varíola, de um cortiço, em condição de indigência. Serão abertas questões do cotidiano da cidade, sua relação com o limpo e com o sujo, com os rios e ribeiros que cortavam a cidade, além de como cada grupo social se colocava frente a situações alarmantes de epidemia. Com isso, analisarei o contexto da aplicação de posturas voltadas à saúde, que tiveram suas fiscalizações intensificadas no período. Investigarei abaixo-assinados, medidas emergenciais da municipalidade quando surgiam as epidemias e a permanência de costumes que a Câmara pretendia minar em todas as esferas sociais.

Em todos os capítulos, pretendo abordar o protagonismo de personagens populares, estabelecendo suas relações de força em situações em que um interlocutor despercebido depositaria no poder da municipalidade papel preponderante e definitivo. O “último recurso” dessas personagens em dissuadir os funcionários da Câmara Municipal, essa força invisível presente no intenso diálogo do cotidiano, é esse o elemento que buscarei como central dessa dissertação. Mesmo que seus destinos fossem certos – a cadeia, a multa, o isolamento – esses populares resistiram. E, aqui, procurei dar luz e amplificar suas vozes nos trechos de suas histórias registrados nos documentos oficiais.

CAPÍTULO I – ENTRE TRILHOS E ATOLEIROS: OLHARES PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE DE SANTOS

E esse interessante quadrúpede olhava para o bond com um olhar cheio de saudade e humilhação. Talvez rememorava a queda lenta do burro, expelido de toda a parte pelo vapor, como o vapor o há de ser pelo balão, e o balão pela eletricidade, a eletricidade por uma força nova, que levará de vez este grande trem do mundo até a estação terminal.

Machado de Assis, 1877

Este capítulo pretende discutir as disputas de espaço dentro do centro urbano da cidade de Santos, assim como as práticas de apropriação das Posturas Municipais existentes no período de 1870 a 1890, e aquelas que foram aprovadas no período. Os relatórios de fiscalizações e os requerimentos de recurso a multas foram pontos de partida para a discussão, que se verticaliza a partir do momento em que se percebe uma tensão entre carroceiros e bondes, ao mesmo tempo que a Câmara lançava uma série de regulações a respeito da circulação nas ruas e praças da cidade.

Ano de 1884. Dia 29 de fevereiro, Rua 25 de Março, antiga Rua Direita⁵. Lá, um carroceiro e um caixeiro que estavam a serviço da firma comissária Teixeira de Carvalho, Irmão & Machado descarregavam café no armazém sito ao número 29.

⁵ A Rua Direita, durante a década de 1880, chamou-se 25 de Março; a partir da República nomearam-na XV de Novembro, nome que mantém até os dias de hoje.

Inicia-se uma confusão. A carroça encontrava-se postada exatamente em cima dos trilhos de bonde que pertenciam à Companhia *City of Santos Improvements*; um de seus carros passava por ali naquele momento e, como não conseguiu dar continuidade ao seu trajeto, o fiscal João Feliciano dos Santos foi chamado ao local. Primeiro, intimou o caixeiro da empresa, João de Souza Medeiros; este funcionário da comissária falou ao carroceiro e recebeu como resposta “que a carroça só seria retirada quando ficasse desocupada”.

A confusão demorou mais algum tempo. Quando o fiscal estava prestes a levar o fato ao Delegado de Polícia, um funcionário da companhia de bondes conseguiu fazer com que o carroceiro saísse do caminho e o bonde continuasse seu trajeto. Mesmo assim, após o evento o fiscal chamou o caixeiro até a delegacia para que fosse advertido, “observando-lhe a autoridade que o seu comportamento tinha sido irregular e para o qual havia correctivo nas Posturas Municipaes mandando o mesmo, incontinenti embora”.⁶

O documento leva a crer que existia uma animosidade entre carroceiros e cocheiros de bondes. O fiscal ao final de seu relato dirige-se à Câmara:

[...] en venia para informar que é constante a má vontade de muitos carroceiros os quaes propositalmente demorão-se na carga ou descarga das carroças na linha dos bonds com o fim cinico de interromperem o transito d'estes vihiculos, cujo facto terá sido presenciado por V.Sa por mais de uma vez.⁷

O Fiscal declarava que essas atitudes “cínicas” dos carroceiros para com o serviço de bondes eram fato corriqueiro. No entanto, o conflito aqui descrito foi eleito dentre tantos outros que a documentação registra, uma vez que possui os elementos-chave que serão analisados neste capítulo.

⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 264, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 264. Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

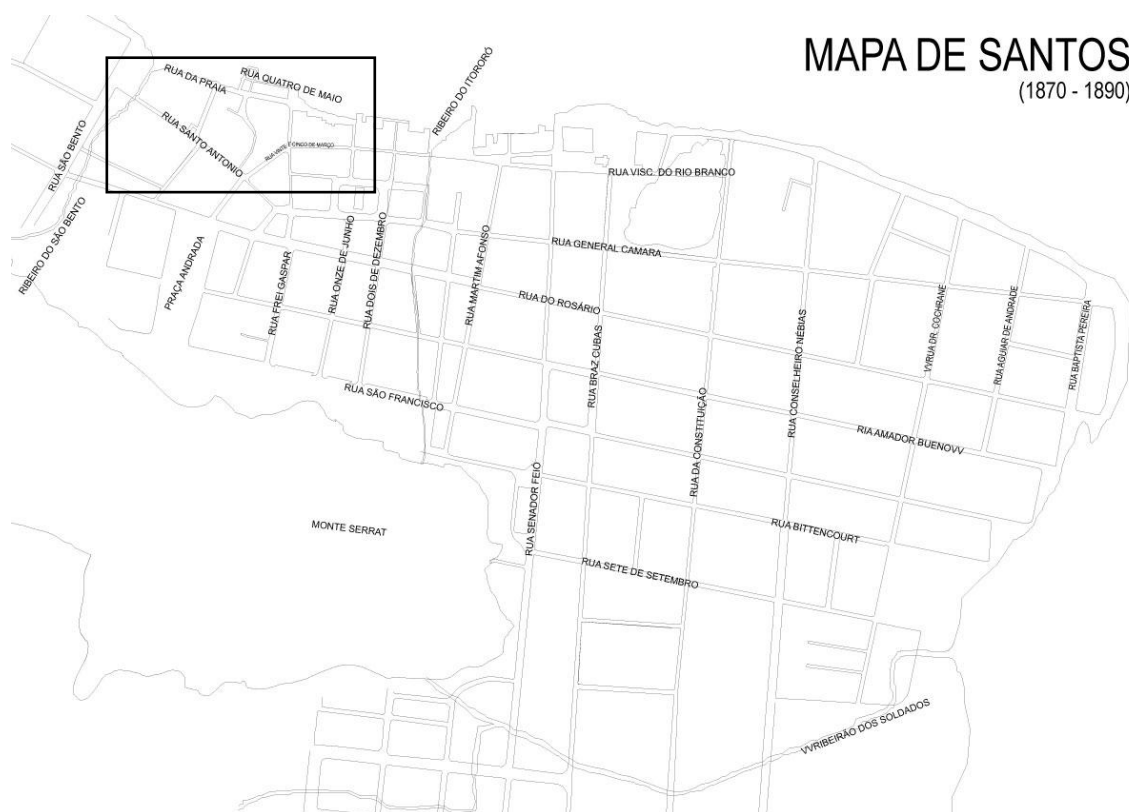


Figura 1 - Mapa aproximado da região onde ocorreu o conflito entre a carroça e o bonde.⁸

⁸ Esse mapa foi gerado a partir de informações cartográficas de 1878 e 1894, além de dados coletados na documentação.

1.1 EXPANSÃO DOS TRILHOS E TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE

A cidade atravessava um período de transformações e, ao mesmo tempo, passava por embates nas diferentes representações do modo de se viver o cotidiano. O novo, o diferente, encontrava-se com uma cultura enraizada no cotidiano. Não era uma cultura antiga ou arcaica, mas viva e pulsante, assim como aquela cultura moderna que vinha sob a égide do “progresso”. Essas práticas culturais da população eram afirmadas no cotidiano e apareciam na forma de confrontos ou conflitos.

Por esse motivo, este capítulo pretende analisar as práticas de locomoção e transporte em Santos no período das duas últimas décadas do Império, procurando entender como as culturas das carroças e a dos bondes dividiram o espaço urbano. Ou melhor, como a cultura enraizada das carroças⁹ e a inovação dos bondes, que foram implantados no ano de 1871, se adaptaram dentro da realidade do período e sob a fiscalização de diversas Posturas Municipais que se colocavam como necessárias para a circulação dentro do espaço urbano.

Buscará também questionar as trajetórias dos trabalhadores, tanto da municipalidade quanto dos serviços de transporte, ou até de transeuntes, para compreender quais táticas (ou práticas de apropriação) esses sujeitos históricos desenvolveram para se adaptar a uma Câmara Municipal que estabelecia estratégias para regularizar o trânsito nas ruas da cidade. Dentro dessa perspectiva, a definição de tais estratégias situaria o pêndulo da Câmara entre Posturas Municipais e Fiscalização:

Chamo de *estratégia* o cálculo (ou a manipulação) das relações de força que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um

⁹ A cultura das carroças era enraizada na cidade, sendo o carroceiro o elemento mais visível da paisagem urbana na virada do século. Cf. PEREIRA, Maria Aparecida Franco. Santos, cidade das carroças (fim do século XIX). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** - ANPUH. São Paulo, julho 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300868183_ARQUIVO_ARTIGO%20CARROCAS%20FINALC.F.22MAR2011.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2013.

lugar suscetível de ser circunscrito como *algo próprio* e ser a base de onde podem gerir as relações com *uma exterioridade* de alvos e ameaças.¹⁰

O estabelecimento de um “próprio”, de um campo de visão da municipalidade com as fiscalizações do Código de Posturas, apareceria como um contraponto a todas as ações calculadas presentes no cotidiano, as táticas ou práticas de apropriação:

Com respeito às estratégias [...], chamo de *tática* a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. Então nenhuma delimitação de fora lhe fornece a condição de autonomia. A tática não tem por lugar senão o do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. Não tem meios para se manter em si mesma, à distância, numa posição recuada, de previsão e de convocação própria: a tática é movimento “dentro do campo de visão do inimigo”, como dizia von Bullow, e no espaço por ele controlado.¹¹

Entretanto, não seria possível entender por completo a complexidade de uma cultura se a analisássemos somente dentro de suas definições sociais (tradições, instituições etc.); por isso, seria preciso compreendê-la em suas inter-relações dinâmicas. A princípio, as relações de estratégias e táticas dariam conta de um embate mais institucional entre municipalidade e demais forças cotidianas. Mas, como a implantação dos trilhos era o novo, o moderno, que emergia como alternativa às práticas vigentes que, pouco a pouco, se tornavam residuais,¹² outro terreno de disputas de apresentava.

Seria, no entanto, equivocada a leitura destas práticas residuais como “arcaicas”, pois ainda se encontravam bastante vivas dentro da cultura urbana.

¹⁰ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.93.

¹¹ Ibidem, p.94.

¹² De acordo com Raymond Williams – que categoriza as práticas em “residuais”, “emergentes” e “hegemônicas” –, as práticas “residuais” são costumes novos em contraponto àqueles que existem e estão enraizados na cultura local, gerando tensões cotidianas em busca da “hegemonia”. Cf. WILLIAMS, Raymond. **Marxismo y literatura**. Barcelona: Ediciones Península, 2000.

Lo residual, por definición, ha sido formado efectivamente en el pasado, pero todavía se halla em actividad dentro del proceso cultural; no sólo – y a menudo ni eso – como un elemento del pasado, sino como un efectivo elemento del presente. Por lo tanto, ciertas experiencias, significados y valores que no pueden ser expresados o sustancialmente verificados en términos de la cultura dominante, son, no obstante, vividos y practicados sobre la base de um remanente – cultural tanto como social – de alguna formación o institución social y cultural anterior.¹³

Portanto, o residual continuou vivo e não foi “engolido” pelo emergente: confrontou-se com ele cotidianamente. Até porque o transporte sobre trilhos, tanto bondes como trens, não substituiu automaticamente o transporte de café no lombo de muares pela Serra. Dentro da cidade, as carroças só começariam a ser substituídas quando carros e caminhões comesçassem a tomar as ruas, durante o segundo quartel do século XX.

Os trilhos traziam novas perspectivas. Até a criação, em 1867, da São Paulo *Railway* – também conhecida popularmente como “a Inglesa” – a ligação da cidade de Santos com o interior sempre foi bastante complicada. Historicamente, a cidade possuía uma relação muito mais íntima com o Rio de Janeiro,¹⁴ uma vez que a via marítima era a mais viável. Entretanto, não conseguindo competir com a Corte e Capital, era um porto de menor importância. A dificuldade para se chegar ao planalto (e conseqüentemente ao interior) começou a ser vencida (ou enormemente facilitada) em fins do século XVIII com a pavimentação da Calçada de Lorena, substituindo o antigo caminho do Padre Anchieta.

A Província de São Paulo entrava, portanto, na dinâmica da economia mundial com a expansão do café a partir das lavouras que se estendiam pelo Vale do Paraíba e alcançavam as regiões antes açucareiras de Campinas e Itu. Nesse contexto, o binômio navios e locomotivas a vapor, popularizado ao longo do século

¹³ WILLIAMS, Raymond. **Marxismo y literatura**. Barcelona: Ediciones Península, 2000, p.144.

¹⁴ Ainda assim, a ligação com a cidade de São Paulo era de extrema importância para a cidade, sendo o segundo núcleo urbano da cidade – a ocupação da região do Valongo – intimamente relacionado ao comércio com o planalto. Quando vinham para a cidade, os comerciantes de São Paulo preferiam as casinhas mais próximas à estrada do Cubatão, favorecendo a ocupação no extremo oposto do núcleo inicial do Outeiro de Santa Catarina. Cf. DEUS, Frei Gaspar da Madre de. **Memórias para a Capitania de São Vicente**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

XIX em escala mundial, transformou – e muito – as formas de comunicação e transporte.¹⁵

A inserção de Santos nesse circuito do capital internacional por meio da saída cada vez maior de café e outros gêneros para o Atlântico Norte só foi possível com a construção da ligação da cidade à Jundiaí pela São Paulo Railway. A ferrovia era vista como o maior feito da engenharia do período, principalmente quando transpunha montanhas e trafegava por grandes altitudes.

A ferrovia sul de Viena e Trieste atravessava o passo de Semmering a uma altura de quase 3 mil pés em 1854; em 1871 os trilhos que atravessavam os Alpes atingiam elevações de até 4500 pés; em 1869 a Union Pacific atingia 8600 pés atravessando as Rochosas; e, em 1874, o triunfo do conquistador econômico da metade do século XIX Henry Meiggs (1811 – 77), a Estrada de Ferro Central do Peru, corria lentamente a uma altura de 15.840 pés. Assim como atingiam os picos, elas perfuravam as montanhas, transformando em anãs as modestas passagens das primeiras estradas de ferro inglesas.¹⁶

Quando a ligação de Santos a Jundiaí pela São Paulo *Railway* foi inaugurada, eram vencidos os aproximadamente 2700 pés (ou 800 metros) da Serra do Mar. Era o caminho mais curto para o planalto. Em menos de um século, o caminho para interior – que antes era percorrido por uma estrada íngreme e acidentada, em lentos passos de tropas de muares – foi encurtado pelas máquinas a vapor sobre trilhos.

As ferrovias expandiram-se rapidamente. Em fevereiro de 1875 disputavam a preferência, perante o Governo Imperial, dois projetos para a estrada de ferro que ligaria o sul da província de Minas Gerais ao alto São Francisco. Os dois projetos divergiam quanto ao traçado que a estrada férrea teria:

¹⁵ HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o Café**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

¹⁶ HOBBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p.88.

- O primeiro, “traço do Rio Verde”, procuraria o porto do Rio de Janeiro e entroncaria com a estrada Pedro II;
- O segundo, “Sapucahy”, se prenderia à capital de São Paulo, alcançando o porto de Santos.

Em ofício enviado¹⁷ à Assembleia Provincial de São Paulo, a Câmara de Santos argumentava em favor do ramal “Sapucahy”. Apesar de dizer que era o mais viável financeiramente, tinha razões óbvias para querê-lo em detrimento do outro; os benefícios econômicos das ligações ferroviárias para a cidade eram sensíveis naqueles oito anos de atuação da “Inglesa”.

No fim das contas, os dois ramais foram feitos. No caso da disputa que se apresentava, o traço do “Rio Verde” e o porto do Rio de Janeiro tiveram preferência, começando sua construção um ano depois, em 1876. O segundo ramal, o “Sapucahy”, seria feito somente em 1889 quando o porto de Santos começou a alcançar, em números de exportação, o porto da Corte do Rio de Janeiro.¹⁸

A pretensão da Câmara em instalar trilhos em um centro urbano que ainda não possuía calçamento talvez estivesse relacionada à ideia de uma regularidade nos caminhos do transporte, já que as carroças sujeitavam-se a quaisquer deformidades que o solo pudesse ter e, por isso, tivessem o mesmo andar trôpego do animal. Por esse motivo, um possível descontentamento com os bondes por parte dos carroceiros é algo a ser cogitado.

¹⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.156A e 157. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁸ Exportação de café – safras anuais (de julho a junho) – sacas de 60 kg:

Anos	Rio de Janeiro	Santos
1872 – 1875	8.313.122	1.936.585
1875 – 1880	13.990.278	4.635.150
1880 – 1885	20.369.669	8.660.805
1885 – 1890	15.590.279	10.032.820
1890 – 1895	14.304.539	15.755.683

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF. Rio de Janeiro, nº 8, agosto de 1999. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2014.

Santos, localizada na ilha de São Vicente, também tinha nesse período um importante elemento de locomoção para quem entrava e saía da cidade: as pontes. Em 1877, o fiscal da Câmara foi incumbido de examinar o estado da estrada que vai para Cubatão, bairro de Santos à época e que era o ponto de contato mais próximo da Serra. O trecho do documento, reproduzido abaixo, mostra aquilo que o funcionário da Câmara encontrou ao avaliar as ligações da ilha com o continente:

[...] o estado actual da estrada que desta cidade vae ao Cubatão, cumpre-me scienificar que o estado da estrada é pessimo principalmente até o Casqueiro, inclusive a ponte. Em toda a extensão do caminho encontrão-se grandes atoleiros que impedem o. tranzito pela estrada sendo necessario fazer-se desvios pela linha ferrea, o que mais tarde será impossivel em razão da feitura da cerca que ali estão fazendo em toda a extensão da linha. Notei que os esgotos da linha ferrea são todos derigidos para o leito da estrada real. Sobre a ponte do Casqueiro, o estado é tal que mesmo á pé o passageiro não tem animo de atravessal-a. Igualmente a pequena ponte do Furado, precisa assoalho estando já podres o que existe.¹⁹

Os grandes atoleiros que encontrou naquela estrada não calçada e a ponte de madeira podre tornavam o local intransitável. Além disso, o funcionário registrou que os esgotos da linha férrea eram lançados naquela estrada de acesso à ponte, o que piorava a situação do local mesmo em dias de sol.

Poucos meses depois, o mesmo fiscal registrou que as tropas de muares – os marchantes – em pouco tempo deixariam de vir a Santos, que ficaria sem abastecimento de carne. Era um agravante: eram os tropeiros que forneciam os animais para o abate e consumo diário de “carne verde” na cidade. Eles se justificavam dizendo que “são tantos os buracos naquella ponte, que todas as vezes que passa gado, um ou outro, cahe ao mar, alem de muitos que se machucam”.²⁰

¹⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências registradas pelo fiscal. Documento 200, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências registradas pelo fiscal. Documento 204, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Os atoleiros e essa necessidade de desvio pela linha da estrada de ferro tornavam-se elemento simbólico. A São Paulo *Railway* já estava providenciando uma cerca para toda a extensão da linha férrea; com essa iniciativa, separava a circulação das locomotivas e carros de animais, assim como os próprios tropeiros.

Entretanto, devido ao espaço diminuto nas ruas da cidade, era impossível colocar cercas para limitar o espaço de circulação de bondes, carroças, animais ou transeuntes. Por isso, a ação de fiscalização da Câmara voltava-se para o estabelecimento de normas de circulação. Todavia, os atoleiros que o fiscal registrou nas terras além do perímetro urbano, já a caminho da subida da Serra, também existiam no centro urbano de Santos; poucas ruas eram calçadas e todas as restantes eram de areia ou terra batida.

Apesar disso, alguns problemas das ruas apareciam como resultantes da atuação da companhia de bondes na cidade, no processo de assentamento e manutenção de seus trilhos. O fiscal da Câmara intimou em Setembro de 1885 o gerente da *City* pelas sarjetas que fizeram na rua São Bento e Largo da Estação da Estrada de Ferro. Tendo intimado ao gerente da Companhia City para remediar o mal existente nas ruas de São Bento e Largo da Estação, onde passam os trilhos de Bonds, formando uma sarjeta insignificante para poder ser limpa como deve: nenhuma providência deu em quanto ao largo; e o que fez na rua de S. Bento, ficou pior do que estava, por que agora além da continuação da estritura para fazer a limpeza, tem profundidade, que facilmente é o quebramento de pernas d animaes. É esta a mesma opinião e de diversos donos de carroças que reclamão isso. Santos, 25 de 7bro 85²¹.

Além desse documento, outros de igual teor eram levados ao gerente da Companhia, que era responsabilizado pelo estado das ruas onde atuava. Rezava o contrato que a concessionária deveria zelar pelas ruas da cidade por onde seus bondes passassem. O artigo 2º desse contrato dizia exatamente que se obrigaria a

²¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 303, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

colocar os trilhos “devendo a superfície dos mesmos ficar ao nível do calçamento das ruas”.²²

Por isso que não só pela limpeza de valas, a Câmara chamava a Cia *City* para colocar as ruas em seu “primitivo estado” após a instalação dos trilhos dos bondes, como foi o caso da notificação que mandava “concertar as calçadas das ruas onde tem trilhos”; entretanto, a Companhia respondia que não tinha operários suficientes para o trabalho²³ e não raro mostrava morosidade nesses serviços, sem nenhuma represália registrada – como multa ou advertência – pela parte da municipalidade.

A cidade seguia o movimento de uma exponencial crescente. O Porto de Santos adquiriu nas décadas de 1870 e 1880 uma centralidade que tornou a cidade um ímã de pessoas de todas as partes do Brasil e do mundo. Isso gerou uma crise que se manifestava no seu aspecto demográfico e urbanístico.²⁴ A construção da estrada de ferro fez com que a cidade começasse a ser não só porta de saída e entrada de produtos, mas também de pessoas.

Cada vez mais negros, escravos e forros, imigrantes e migrantes disputavam o mercado de trabalho nas ruas estreitas, carregando, transportando, empilhando e se locomovendo de um lado para o outro da cidade. Enquanto isso, grandes escritórios e variadas modalidades de comércio se estabeleciam nas ruas próximas ao Porto. Com isso, novas e velhas ideias de como se portar socialmente entravam em conflito.

Esse cotidiano confuso e movimentado foi registrado por Julio Ribeiro em seu romance “A Carne”, de 1888;²⁵ nele, existe uma carta na qual o personagem principal enviava impressões de Santos para sua amada, que estava no interior. Na verdade, as impressões do protagonista eram as que o próprio Ribeiro teve, dois anos antes, quando fixou moradia em Santos à procura de alunos.

²² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Contratos de concessão de exploração de bondes. Documento 003, Série 7.5.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

²³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 204A, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁴ MATOS, Maria Izilda Santos. **Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho**. São Paulo: EDUSC, 2002, p.69-71.

²⁵ RIBEIRO, Julio. **A Carne**. São Paulo: Martin Claret, 1999. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/Livros_eletronicos/A%20Carne.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2013.

Pelas ruas vai e vem, encontra-se, esbarra-se um enxame de gente de todas as classes e de todas as cores, conduzindo notas de consignação, contas comerciais, cheques bancários, maços de cédulas do tesouro, latinhas chatas com amostras de mercadorias. Enormes carroções articulados, de quatro rodas, tirados por muares possantes, transportam da estação do caminho de ferro para os armazéns, e deles para as pontes, para o embarcadouro, os sacos de loura aniagem, empanturrados, regurgitando de café. Homens de força bruta, portugueses em sua maioria, baldeiam-nos para bordo, sobre a cabeça, de um a um, ou mesmo dois, em passo acelerado, ao som, por vezes, de uma cantiga ritmada, monótona, excitativa de movimento como um toque de corneta. Nos armazéns, vastos cimentados, manobrando pás polidas, gastas pelo uso, batem o café, fazem pilhas, cantando também.

As décadas de 1870 e 1880 também foram marcadas também pela monopolização²⁶ – ao menos dentro da cidade de Santos – dos serviços de transporte sobre trilhos. Esses serviços agilizaram o transporte de mercadorias tanto de exportação como de importação de produtos industrializados estrangeiros, e encurtaram a distância entre o porto e o interior, aproximando a cidade de Santos da capital da província, São Paulo.

Duas plantas da cidade de Santos simbolizaram esse encurtamento e uma consequente mudança de olhar em relação à cidade. A primeira planta, de 1812 (Figura 2) e de autor desconhecido, mostrava a perspectiva de uma cidade ligada ao porto e com poucas ruas. Para os lados do Valongo (ponto m), o caminho para o planalto era imperceptível, levando a crer que nesse momento a via marítima era a alternativa mais viável.

As ruas eram representadas pelos lotes das habitações. Nos locais onde não existiam casas, os caminhos eram representados por uma linha pontilhada; isso não quer dizer, no entanto, que existia uma preocupação prática em sistematização ou regularização dessas vias em uma linha reta. O caminho pontilhado na extrema esquerda, até o limite do mapa para além do Monte Serrat, simbolizava essa ideia: era o Caminho da Barra. Nesse momento a única forma de se alcançar o outro lado

²⁶ Diversos protestos pipocaram contra essa forte atuação inglesa na cidade, gerando inclusive a demanda da construção de uma estrada de ferro alternativa à linha Santos – Jundiá com “destino ao porto, culminando na construção da ‘Mairinque – Santos’, em 1910, pela E.F. Sorocabana”. Cf. SANTOS, Francisco Martins. **História de Santos**. 2ª. ed. São Vicente: Caudex, 1996.

da ilha era por um caminho tortuoso, que cortava as picadas de mato, desviava de pedras e procurava partes menores dos rios existentes para construção de pequenas pontes de madeira.

O Monte Serrat como limite do centro urbano também era algo bastante marcante na cidade nesse período. Para trás das ruas que o autor da planta representou, existia um terreno bastante pantanoso e que dificultava a construção; para os lados do “Campo”, como se denominava toda a área atrás das ruas Direita e do Rosário em referência ao Campo da Misericórdia (local da primeira Santa Casa), o terreno era bastante pantanoso e com poucas construções; no mapa aparecia apenas o Mosteiro de São Bento e a Igreja de São Francisco, que daria nome à rua mais próxima ao Monte Serrat anos depois. Durante todo o século XIX, Posturas Municipais voltaram-se para a obrigação de proprietários drenarem as águas de seus terrenos e darem esgoto a elas nos mananciais próximos que cortavam a cidade.



Figura 2 - Carta de resposta ao 1º e 2º recursos interpostos pelos comerciantes da Vila de Santos aos contratadores das passagens da mesma vila, 1812.²⁷

²⁷ Cf.: MENDES, Carlos Pimentel. Mapas de Santos. Planta da Villa de Santos em 1812. **Novo Milênio**. 28/02/2002. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa13.htm>>. Acesso em: 13 jan. 2014.

Foi nesse contexto embrionário de novas perspectivas urbanísticas que o desenhista, litógrafo e cartógrafo Jules Martin produziu um mapa da cidade de Santos (Figura 3) de um ângulo diferente e não usual para época. O centro da cidade aparecia em sentido vertical, dando a impressão de uma cidade que começava na Estrada de Ferro e terminava na região dos Quartéis e do Paquetá. A residência e atuação de Martin na cidade de São Paulo provavelmente o influenciou a desenhar a cidade como uma extensão da ferrovia que vinha do Planalto; mesmo assim, a mudança de perspectiva apontava para uma maior aproximação da cidade de Santos com a capital da província e com o interior.

O autor também excluiu do seu desenho boa parte dos rios que ainda não haviam sido canalizados no período e prolongou ruas que ainda possuíam poucas construções, em uma possível intenção de sistematização dessas vias – ao menos no papel. Isso fica perceptível na comparação com o agora intitulado “Caminho Velho da Barra”, tortuoso e pontilhado no mapa de 1812, e com a Rua da Independência, que logo seria chamada de Octaviana e, mais tarde, de Conselheiro Nébias. Seria a primeira tentativa de cortar a cidade de ponta a ponta com uma avenida moderna e que trouxesse bons ares à cidade, seguindo a lógica europeia. Para isso, contava-se com o sistema de bondes.

A conotação do Caminho da Barra como “velho” também trazia uma diferenciação, demonstrava a presença de um “novo” caminho. Tal transformação ocorria também em sua nomenclatura: a cidade passava, aos poucos, a nomear regularmente suas ruas e praças deixando de lado a nomeação através do costume, batizando os locais com nomes de personalidades locais e/ou nacionais ou eventos comemorativos.

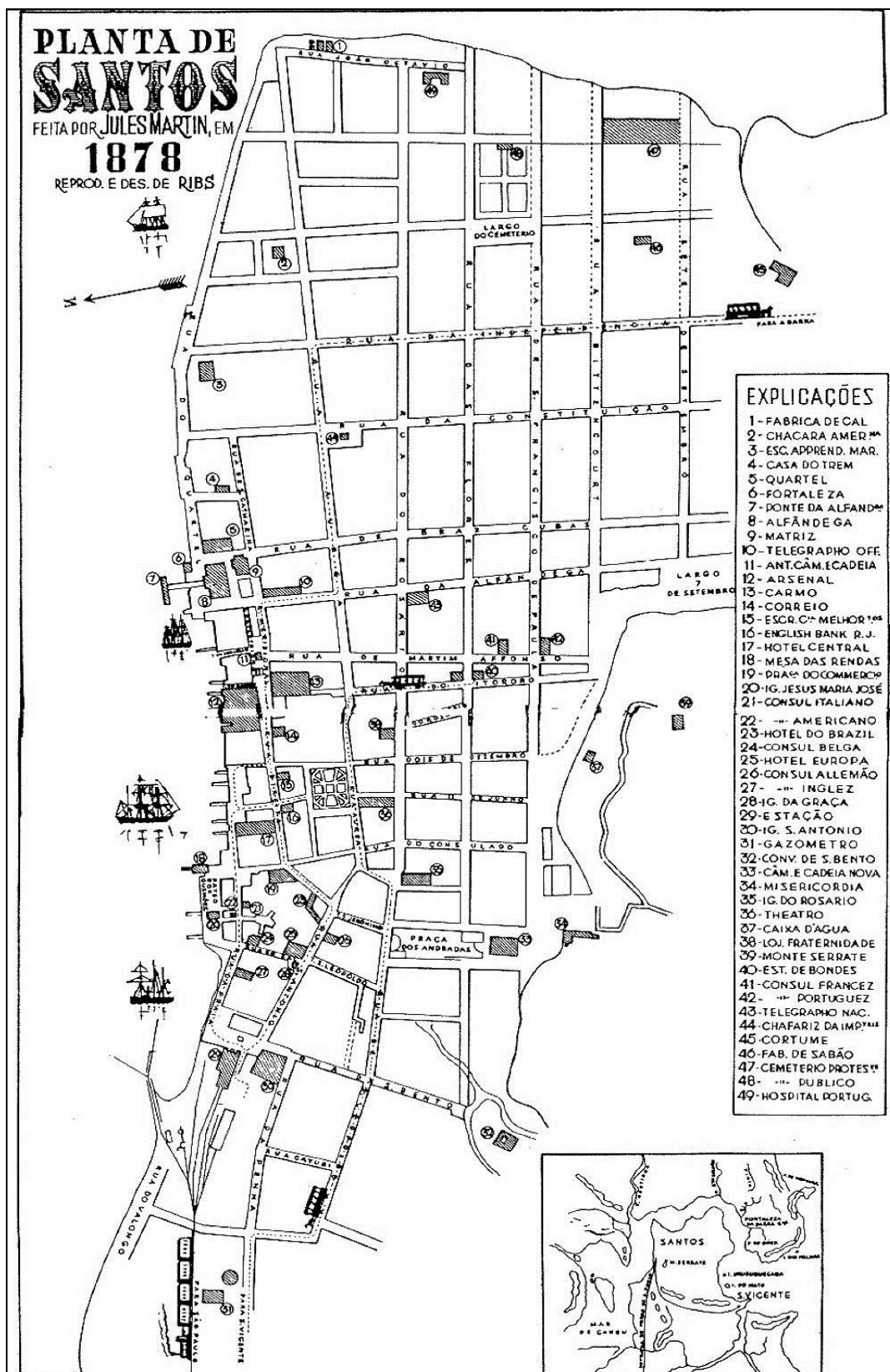


Figura 3 - Mapa de Santos por Jules Martin, 1878.²⁸

²⁸ Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Apesar da grande reforma de nomes de logradouros que a República faria décadas seguintes, a cidade de Santos passou por mudanças pontuais nos nomes de suas vias no período estudado. A rua “Direita” virou “25 de março” em referência ao dia da assinatura da Constituição Imperial de 1824; a rua “do Campo”, que fazia referência ao Campo da Misericórdia, virou “General Câmara”, em menção a um General da Guerra do Paraguai; a recém-criada rua “da Independência” logo viraria “Octaviana” e, pouco depois, “Conselheiro Nébias”, em referência a João Octávio Nébias,²⁹ conhecido político local e nacional.

Percorrendo essas ruas, encontrava-se o cocheiro de carros tirados a burro. A profissão era descrita como bastante rendosa, mas também sujeita a acidentes de toda sorte, como aquele que ocorreu em 16 de maio de 1886: “José Rodrigues era cocheiro de um desses carros de praça. A um solavanco (pobres ruas de Santos!) perdeu o equilíbrio e foi ao chão, partindo a cabeça, apesar de usar grande touca”.³⁰ Por isso, os bondes, mais do que apenas o transporte de cargas da ferrovia até a região portuária (e vice-versa), alargaram os horizontes da cidade para além do Monte Serrat. As inúmeras regiões alagadiças e a topografia acidentada eram árdua tarefa de ser vencida pelas carroças, que andavam desajeitadamente pelas ruas irregulares da cidade e seus arredores; isso levaria a uma tendência da elite, que queria residir fora do centro urbano, a apoiar a inovação, além de esse apoio ser um elogio ao moderno e o novo; entretanto, essa elite possuía na região da Barra algumas casas de veraneio que eram usadas de forma bastante inconstante.

Ainda com relação ao mapa de 1878, destacavam-se as ruas Santo Antônio e Direita como palco das disputas cotidianas. A primeira se iniciava no largo da Estação São Paulo *Railway* e mais à frente cruzava com a segunda, que percorria o centro até a Alfândega. Essas duas ruas representavam o momento de transformação da cidade e eram as primeiras vias que receberiam trilhos de bondes.

²⁹ Nascido em 1811, João Octávio Nébias foi político influente tanto na cidade de Santos como no Império. Foi Deputado Provincial em 1835; presidiu a Assembleia Legislativa de São Paulo em seu mandato como Deputado em 1859. Foi também governador do Rio Grande do Sul em 1852 e senador do Império em 1856, chegando a Ministro e Conselheiro do Imperador D. Pedro II. Faleceu em 1872.

³⁰ RODRIGUES, Olao. **Dicionário de Curiosidades**. Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973, p.259.

Simbolizavam a formação de uma nova elite negociante³¹ que se estabelecia na cidade³² e que possuía íntima relação com os cafeicultores do interior do Estado.³³

Nessas ruas, em meio a escritórios, casas de negócios, tavernas e armazéns – vários deles específicos para o depósito do café – começavam a coexistir depósitos de charutos e fumos, lojas de ourives, bancos, oficinas de conserto e venda de chapéus de sol e leques, salões de barbeiro, farmácias, chapelarias, casas de banhos, alfaiatarias, restaurantes e agente de leilões.³⁴

Essas ruas ficavam dentro de uma triangulação Porto, Alfandega e Estrada de Ferro, que formava o cenário dos embates cotidianos. O conflito gerado pelo carroceiro e o caixeiro José Souza Medeiros não gerou grande alarde por um mero acaso: ao desobedecerem às ordens do Fiscal da Câmara, paravam a circulação de uma das ruas de maior fluxo e também de grande interesse.

Além disso, os condutores de carroças eram os personagens mais visíveis da paisagem urbana santista durante os anos de 1870 a 1890. A movimentação portuária que se acelerava, em grande parte pela produção cafeeira, fez com que as carroças e bondes, mais e mais, tomassem o cenário urbano da cidade ao longo do século XIX.³⁵ Portanto, a tática desse carroceiro de “trancar” o trânsito tinha efeito prático e também simbólico. Até a década de 1870, os carroceiros dominavam os serviços e o transporte. Os bondes adicionam uma tensão ao cotidiano desses trabalhadores, que viam seu território ocupado por algo diferente, moderno e amplamente aceito. Em outras palavras, aguçavam a

³¹ Os Comissários de Café eram comerciantes ligados ao alto comércio exportador que, como seus antecessores, os antigos Comissários do Açúcar, tinham a prática de estabelecimento de laços íntimos com os agricultores do interior paulista para vender o produto de seus clientes no porto de Santos. PEREIRA, Maria Aparecida F. **O Comissário de Café no Porto de Santos, 1870-1920**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.

³² Entretanto, essa elite começa a se afastar, pouco a pouco, do Centro por conta das constantes epidemias que a cidade sofreria nas décadas de 1870 a 1900, se utilizando do serviço de bondes e da ferrovia para morar cada vez mais afastada e, ao mesmo tempo, próxima aos seus negócios, no porto.

³³ PEREIRA, op. cit.

³⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Série de arrecadação de Impostos de Indústria e Profissão no ano de 1881. Série 3.2.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. Esta série registra todos os comércios que adquiriram licença para funcionar no referido ano e as modalidades citadas situavam-se todas apenas nas ruas Direita e Santo Antonio, que percorriam longitudinalmente o Porto.

³⁵ ROSEMBERG, Andre. **Ordem e Burla: Processos sociais, escravidão e justiça em Santos**. São Paulo: Alameda, 2006, p.259.

curiosidade de uns e causavam desconforto em outros, e estabeleciam uma nova dinâmica aos fluxos da cidade.

1.2 TENSÕES ENTRE OS TRANSEUNTES E NOVOS FLUXOS

A dinâmica do fluxo de pessoas das ruas próximas ao porto era intimamente ligada ao cotidiano das carroças e bondes. Em dezembro de 1884, aplicou-se uma multa a José Vieira Martins, que estava sentado no Chafariz próximo ao Mercado Provisório (que também era conhecido como Banca do Peixe), local que substituía as “casinhas” onde se vendia peixe fresco e verduras. O próprio Guarda do Mercado, Manoel Costa, foi quem o multou.

Por meio de um requerimento enviado à Câmara, esse munícipe apresentou as razões pelas quais não pôde se sujeitar à multa imposta pelo Código de Posturas:

Achando-se o supplicante assentado é verdade na pedra onde pousa o chafariz, logar esse muito procurado por outros para depositos de bandejas com doces, frutas, quando foi intimado pelo guarda á multa de 30\$000rs. O supplicante ignora qual o artigo do Regulamento da Praça que prohiba a elle e outros assentarem-se ao redor do chafariz, e reconhecendo ser injustiça a multa pelo escrupuloso zelo do Guarda, espera de VV.SSas. ser a multa alliviada.³⁶

O mercado ficava na Rua da Praia, próximo às pontes para embarque e desembarque do porto. Por si só era uma região de grande movimento de carroças e pessoas, intensificado pela presença do Chafariz da Banca, local onde frequentemente pessoas abasteciam seus estoques de água potável.

O requerimento também citava o ato costumeiro, de diversos vendedores ambulantes – os taboleiros –, de depositarem suas bandejas no local onde o

³⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso a multas aplicadas pelo fiscal. Documento 040, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

autuado estava sentado, indicando que o local também era usado para o repouso de tábuas de doces e frutas. O requerimento foi deferido, mas o suplicante foi perspicaz: disse que foi autuado pelo art. 158, que diz respeito ao desacato a funcionário público, embora depois citasse o hábito daqueles trabalhadores que sempre por ali repousavam suas bandejas de trabalho. Desse modo, não seria possível saber o motivo da autuação de José Vieira: se por impedir a livre circulação de um local bastante movimentado ou por uma rusga com o guarda que lhe aplicou a multa. Uma hipótese é a de que José poderia ser influente a ponto de medir forças com o funcionário da Câmara. Entretanto, estava bastante claro em seu discurso a observância do costume daqueles taboleiros, que lhe pareceu apropriado citar.

A cidade de Santos do segundo quartel do século XIX não diferia dessa proposição, pois a população estava em uma situação de constante confronto de seus costumes frente às demandas do Poder Público. Com o aumento do movimento portuário, toda essa região se tornou foco de atuação das fiscalizações das Posturas pela municipalidade.

Marc Ferrez, em 1889, registrou inúmeras paisagens urbanas que em menos de cinco anos não existiriam mais. Já era notório nessa ocasião o contrato celebrado pela municipalidade e a Companhia Docas para o aterro de toda a região em questão. Por isso, essa imagem e esse ângulo teriam um apelo simbólico bastante forte (Figura 4).

Ao contrário do que se planejava para a cidade, a fotografia remetia a uma “cidade-porto”. O ângulo retratado, escolhido por Ferrez, foi o da Rua da Praia; além dos navios, trilhos, carroças e transeuntes, via-se ao fundo o Mercado Provisório e alguns dos locais de circulação citados até agora. A Câmara estava estabelecendo a prioridade de uso das ruas através das demandas. Apesar da dúvida gerada no requerimento de José Vieira Martins contra a multa que havia recebido, o acúmulo de vendedores ambulantes nessa região era algo que marcava sua escrita e seu discurso, sendo uma brecha para que sua absolvição estivesse atrelada ao movimento intenso naquele local.

Na década de 1890, a intensa atividade portuária e a atuação da Companhia Docas teriam papel fundamental na alteração da fisionomia dessa cidade. “Ao apropriar-se da faixa de marinha demoliu, aterrou e construiu”.³⁷



Figura 4 - Rua da Praia e Mercado Provisório, por Marc Ferrez, 1901.³⁸

Com essas ações fez desaparecer lugares, objetos e usos, como as canoas que aportavam nesse exato ponto para abastecimento do Mercado. Elas faziam o abastecimento local e não mais atracariam na área central da cidade. “Os muros do cais fizeram com que o mar ficasse, nessa região, invisível para a cidade portuária”.³⁹ A cena retratada na imagem era, portanto, elemento característico da cidade na baliza temporal do estudo e não poderia ser ignorado. O porto era a cidade; a cidade era o porto.

³⁷ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 - 1930**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.95.

³⁸ Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

³⁹ LANNA, op. cit., p.95.

Foi também nesse período que a municipalidade começou a intervir no espaço da rua de forma mais incisiva. A insistência a partir da década de 1880 em intimar os munícipes a construírem suas testadas tinha um motivo prático que ia além da criação de bocas de lobo para escoamento das chuvas: a Câmara queria estabelecer normas para o “estar na rua”,⁴⁰ a fluência dos caminhos e espaços determinados para carroças, bondes e pessoas.

Com habitações pequenas, úmidas e com pouca luz mesmo durante o dia, a rua era o local de encontro e sociabilidade.⁴¹ A Câmara Municipal, neste espaço tentava estabelecer o seu local de atuação, seu “próprio”. “Gesto cartesiano, quem sabe: circunscrever um próprio em um mundo enfeitado com os poderes invisíveis do Outro”.⁴² Por essa razão, a Câmara Municipal personificava-se no instrumento legal chamado Código de Posturas, materializado por funcionários fiscalizadores e, com isso, tentava estabelecer seu “próprio” em uma cidade com diversos poderes invisíveis da alteridade, do costume, das práticas residuais.

Além disso, a separação dos bairros residenciais e comerciais, ou seja, um zoneamento da cidade propriamente dito aconteceria em tempos republicanos e interferiria ativamente e diretamente no espaço urbano; nesse momento o que existia era uma cidade múltipla e diversa, tanto em sua gente como em suas atividades, com comissários e firmas exportadoras de café, representantes de uma elite, que conviviam em um espaço diminuto com negros (forros ou ainda escravizados) e imigrantes pobres de diversas partes da Europa, no caso de Santos, especialmente de Portugal e Espanha.

Em outras palavras, comerciantes ambulantes e escravos de ganho; carroceiros e cocheiros de bondes; ex-escravos e brancos livres despossuídos; elites, novas e já estabelecidas na cidade há tempos; todos disputam o mesmo espaço dentro de um centro urbano que cada vez tornava-se mais “apertado”, pois a cidade para além do Monte Serrat, no momento, ainda estava em gestação. Eram

⁴⁰ Esse assunto será mais bem explorado no Capítulo 2.

⁴¹ GARDEN, Maurice. Histoire de la rue. **Pouvoirs**. Revue française d'études constitutionnelles et politiques. La rue, n°116, jan. 2006, p.5-17. Disponível em: <<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>>. Acesso em: 12 out. 2014.

⁴² CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.93.

esses poderes da alteridade que faziam com que o cotidiano fosse inventado e reinventado diariamente.

1.3 CARROÇAS, CARROCEIROS E SEUS ANIMAIS

O espaço era mínimo e a quantidade de carroças, grande. Por esse motivo, eram comuns, no período, autuações de fiscais envolvendo animais e carroças estacionadas sem condutor. Animais sozinhos também eram apreendidos pelos fiscais da municipalidade constantemente:

- Em maio de 1883, uma égua e uma besta foram levadas ao depósito da Câmara e foram liberadas após o pagamento da multa por seu dono;⁴³
- Em dezembro de 1885, uma besta foi levada ao depósito e, vencido o prazo, mandou-se “fazer praça do costume, comparecendo algumas pessoas, porem que nada offerecerão; em vista disso, o animal foi levado “para o Cubatão para ser largada em pasto”.⁴⁴

A municipalidade tinha em seu favor as Posturas Municipais para regular o cotidiano da circulação de pessoas e gêneros na cidade, e materializava essas leis em forma de fiscalização. A agitação que a cidade adquiriu nas décadas de 1870 a 1890 fez com que surgissem preocupações de como fazer a organização urbana. A aplicação do Código de Posturas gerava conflitos nas formas de se viver a cotidianidade⁴⁵ daqueles que não estavam acostumados com o que se propunha como novo e moderno. A livre servidão das ruas era um tema que sempre esteve

⁴³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 226, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória.

⁴⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 315, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória.

⁴⁵ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012.

presente nos Códigos de Posturas que, entretanto, chamou a atenção e cuidado da fiscalização somente a partir da década de 1870.

Segundo as Posturas, animais, ao serem encontrados vagando sem seu dono ou condutor, deveriam ser encaminhados ao pasto da Câmara; caso não fossem reclamados findo o prazo legal de três dias, os animais seriam levados a leilão, a tal “praça de costume” citada nas fiscalizações.

Art. 65 Todo o animal que for encontrado a vagar nas ruas da cidade e seus arredores, será recolhido ao deposito publico e o seu dono multado em dez mil rês além da despesa que for feita. Se tres dias annunciada a apprehensão não fôr o animal reclamado será vendido em hasta publica effectuada pelo fiscal ou qualquer guarda urbano e o seu producto, deduzida a multa e despesas, será entregue a quem de direito. Ficam comprehendidos nas disposições deste artigo os animaes que forem entregues no deposito por aquelles que os prendedores em seus terrenos.⁴⁶

Era fixada uma multa para pessoas que quisessem recuperar seus animais apreendidos. Além dessa multa, pedia-se que pagasse toda a despesa que a municipalidade teve de arcar com a alimentação e estadia do animal apreendido. Por isso, o condutor animal ou carroça não era proprietários, e muitos desses provavelmente eram trabalhadores pobres ou remediados.

Por esse motivo, observa-se que, em alguns casos, pagava-se à Câmara a multa acrescida das despesas que a municipalidade teve para o sustento do animal e, em outros casos o animal era vendido em praça pública; quando não despertava interesse do público ali presente, a própria Câmara o descartava em região fora do centro urbano. Existiam duas possibilidades: o dono poderia ser muito pobre para arcar com as despesas colocadas pela municipalidade ou realmente o animal não tinha interesse por ser velho, por estar com uma pata quebrada etc.

Dentro da questão da situação social dos condutores e donos de carroças, em janeiro de 1883, um condutor de carros de Manoel Venancio Neves foi

⁴⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

recolhido para a cadeia após ter sido autuado pelo artigo 37 das Posturas, sendo solto após cumprir as 24 horas de prisão previstas no Código. Tendo como motivo a seguinte disposição: “Os carreiros ou conductores são obrigados a vir adiante dos carros ou animaes guiando-os”.⁴⁷

A prisão, como alternativa à multa, era prática bastante comum aplicada a escravos ou despossuídos, o que levaria a crer que muitos condutores seriam subordinados aos donos dos carros que conduziam. Em Postura que foi aprovada em 1874 com relação à documentação das carroças, que se tornava obrigatória a partir daquele momento, ficava explícita a prática por parte da municipalidade:

O conductor incorrerá na pena de 24 horas de prisão, e o dono de carro na multa de 10\$000, sendo o carro recolhido em deposito publico até ser procurado. Em iguaes penas incorrerão os conductores e donos de carros, quando pelos primeiros forem apresentado documentos, cujos numeros não correspondão aos dos carros por elle guiados ou condusidos.⁴⁸

Na mesma ocasião foi aprovada Postura com pena idêntica à que foi acima citada: pessoas que empregassem menores de 18 anos como condutores de carros seriam multados. A autuação feita na mesma ocasião que o condutor de Manoel Venancio foi preso aumentava as possibilidades de análise: evidenciavam a prática de prisão de escravos e despossuídos, além da própria fiscalização das Posturas citadas:

Por infringir o art. 6º da lei nº 21 de 30 de Março d’este anno [1874] forão multados
 ✓ José Antonio Bastos
 ✓ Manoel José Ferreira
 Por infringir o mesmo artigo foi recolhido a prisão por 24 horas um menor escravo de José Antonio Bastos (cumprio)⁴⁹

⁴⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1870. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁴⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.137 e 137A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

⁴⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 164, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A lei nº 21 de 1874 aprovava as Posturas em questão, que versavam sobre a documentação das carroças e a impossibilidade de menores conduzirem esses carros, apresentadas no parágrafo anterior. José Antonio Bastos e Manoel José Ferreira foram multados e o menor escravo, preso.

A cidade de Santos começou a ter uma efervescência de ideias abolicionistas no período estudado. Muito se fala do ano de 1886, quando a cidade foi declarada território livre de escravos; entretanto, na prática, existiram escravos na cidade até o ano de 1888, quando foi assinada a Lei Áurea. Foram muitas as formas com que os senhores conseguiam burlar a lei, uma delas era a alforria condicionada, na qual o cativo deveria trabalhar até pagar por sua liberdade.⁵⁰

Por esse motivo, os mecanismos da legislação traziam questões que iam além de libertos e cativos, e somente uma leitura a contrapelo da documentação traria esses sujeitos históricos à tona, como era o caso da prisão por contravenção de Posturas. Pretos e pardos ainda escravizados, ou ainda aqueles que pouco provento tiravam de suas jornadas de trabalho, não podiam arcar com as multas e eram encaminhados para a prisão.

Ainda sobre os escravos que apareciam na documentação municipal, tanto o condutor de Manoel Venâncio quanto o menor escravo que conduzia o carro de José Antônio, ambos apareciam nessa documentação anonimamente. Seus nomes eram apenas citados como “conductor” ou “menor escravo”. De 1870 em diante começava a ficar cada vez mais rarefeita a caracterização de negros e pardos escravizados de forma explícita na documentação analisada – inclusive nas Posturas. Nos Códigos anteriores existiam penas alternativas: o dono poderia escolher para o pagamento da multa uma quantidade de chibatadas em praça pública, determinadas no corpo do próprio artigo. Por isso, o fato dos condutores aparecerem como anônimos, em grande medida, pode indicar que fossem negros ou pardos, escravizados ou forros.

⁵⁰ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1930**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.191.

Mas existiam aqueles que eram carroceiros e também proprietários. Alguns possuíam apenas a carroça de sua subsistência, outros conseguiram aumentar seu patrimônio. O português Antonio Pereira Carvalho, que chegou ao Brasil em 1875 com apenas 15 anos, empregou-se na São Paulo *Railway* inicialmente, mas, após reunir economias, começou a trabalhar por conta própria. Adquiriu uma carroça puxada a burro, além de começar a explorar uma pedreira. Efetuou contrato com a “Inglesa” para o fornecimento de pedras e, com o aumento da demanda, passou a adquirir mais e mais carroças com outros funcionários, inúmeros condutores que trabalhavam guiando-as. Por esse motivo, chegou a ser chamado de “rei dos carroceiros”.⁵¹

A Câmara, portanto, começou a legislar para que a cidade começasse a ter espaços definidos; ou melhor, definia esses espaços para que se estabelecesse o certo e o errado no que tangia às suas regras, suas Posturas. Também adaptou suas disposições para uma nova situação, sem que se perdesse de vista “quem era quem” no cotidiano da cidade. Se o animal ou a carroça estivesse “em abandono” alguém iria arcar com essa falta, pois a rua devia estar livre e desimpedida.

A questão que se colocava era sobre essa via livre e desimpedida, se existiam interesses envolvidos nesse “próprio” que a Câmara estabelecia através das Posturas e tanto atingia carroceiros como condutores de carros. Se, por um lado, esse costume estava sendo modificado com vistas ao estabelecimento de uma cidade moderna e europeizada, questiona-se se existiria uma preferência pelos bondes para encabeçar esse projeto urbano.

1.4 TRANSPORTE SOBRE TRILHOS EM SANTOS E O MONOPÓLIO INGLÊS

As décadas de 1870 e 1880 foram marcadas pela introdução e expansão dos bondes puxados a burro para o transporte de cargas e pessoas. Seguindo a

⁵¹ PEREIRA, Maria Aparecida Franco. Santos, cidade das carroças (fim do século XIX). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** - ANPUH. São Paulo, julho 2011 Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300868183_ARQUIVO_ARTIGO"CARROCAS"FINALC.F.22.MAR2011.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300868183_ARQUIVO_ARTIGO%20CARROCAS%20FINALC.F.22.MAR2011.pdf)>. Acesso em: 21 dez. 2013.

lógica da Estrada de Ferro Inglesa, a implantação desse sistema foi feita por iniciativa britânica. Uma nova e diferente forma de se locomover chegava à cidade.

Em 1870, Domingos Moutinho,⁵² através de seu Procurador José Manoel Arruda, assinou contrato com a Câmara Municipal pela concessão de 50 anos para “estabelecer uma linha de trilhos de ferro n’esta cidade para o transporte de cargas e passageiros”. Pouco se sabe a respeito desse homem ou de suas relações; entretanto, já no contrato assinado aparecia um artigo que especificava que essas obras seriam executadas por concessionária ou associação que para esse fim fosse organizada; ao fim deste contrato já aparecia estabelecido o seguinte:

As obras [...] foram começadas por uma sociedade commandita, sob razão social de Russel, Benest & C.^a, cujos sócios entre si resolveram a organização de uma companhia anonyma, com a denominação de – Melhoramentos da Cidade de Santos.⁵³

A Companhia Melhoramentos só seria autorizada a funcionar pelo Decreto nº 4.950, de 4 de Maio de 1872, mas a empresa já era citada na documentação desde o início das obras no ano de 1870, o que levava a crer que Domingos Moutinho passaria a concessão para a Companhia, que seria administrada por britânicos.⁵⁴ No ano de 1881, a Companhia Melhoramentos foi

⁵² “Moutinho” ou “Moitinho”, seu nome aparece das duas formas tanto na documentação da Câmara quanto nos jornais e periódicos da época.

⁵³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Contratos de concessão de exploração de linhas de bondes. Documento 003, Série 7.5.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. A razão social de Russel, Benest & Cia era uma sociedade entre João Frederico Russel, Dr. Thomaz Cochrane e Eduardo Eweret Benest, que também estavam ligados à concessão de água e iluminação a gás, sendo essas três desempenhadas pela Companhia Melhoramentos de Santos, futura City. Ver: ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão Extraordinária da Assembléa Geral em 29 de Janeiro de 1876. Santos, nº. 85, Typographia Perseverança, 1876, p.24.

⁵⁴ A mesma dinâmica de concessão a um brasileiro e posterior criação de firma inglesa foi feita com a ferrovia e a empresa São Paulo *Railway*. “O privilégio para a construção da linha foi concedido ao Barão de Mauá em 1856. Dois anos depois, Mauá contratou a companhia inglesa Sharpe and Sons para os trabalhos de construção. Em 1859, a São Paulo Railway Company (SPR) foi formada em Londres e a concessão transferida para a companhia em 1860.” LAMOUNIER, Maria Lúcia. A Companhia Mogiana de Estradas de ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (São Paulo, 1870 – 1914). **Tercer Congreso Latinoamericano de Historia Económica** (CLADHE-III). Bariloche, Argentina, 2012. Disponível em: <www.economia.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/501_abstract.doc>. Acesso em: 13 jan. 2014.

incorporada pela recém-criada *The City of Santos Improvements Co. Ltd*, com sede em Londres e devidamente autorizada pelo Império.⁵⁵

A Câmara Municipal estava bastante animada com a perspectiva do estabelecimento de linhas de bondes na cidade. Na inauguração do primeiro trecho, que ligava todas as pontes de embarque e desembarque de navios à Estrada de Ferro, a municipalidade felicitou a Companhia Melhoramentos:

A Camara Municipal desta Cidade, tem a honra de accusar o recebimento do officio da Companhia de Melhoramentos de Santos datado de 9 do corrente, communicando-lhe ter começado o funcionar [...] nesta Cidade, e congratulando-se com ella **por mais este passo dado na senda do progresso e desenvolvimento material desta localidade.** [...] 13 de Outubro de 1871.⁵⁶

Claramente se observa um discurso em vista do “progresso e desenvolvimento material”, com preferência da municipalidade pelos trilhos e pelos bondes como parte fundamental nesse projeto de cidade. Um transporte mais rápido e regular era algo visto com bons olhos em função das ideias positivistas de cidade que, com o passar dos anos, ficam mais claras nas ações da municipalidade. Havia um projeto desenvolvimentista e evolucionista; e tais características estavam intimamente atreladas a esse processo.

Diversas cidades da Europa, dos Estados Unidos e o próprio Rio de Janeiro já contavam com a inovação; se Santos quisesse estar no rol das cidades civilizadas, precisaria acompanhá-las.⁵⁷ Além disso, havia uma grande presença de

⁵⁵ BRASIL. Decreto nº 4.950, de 4 de Maio de 1872. Concede á companhia - Melhoramentos da Cidade de Santos - autorização para funcionar, e approva seus estatutos. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4950-4-maio-1872-551098-publicacao-original-67214-pe.html>>. Acesso em: 21, dez. 2013.

⁵⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Offícios, 1865 - 1880, p.79. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

⁵⁷ Paulo Cruz Terra, ao analisar o movimento de carroças e bondes na cidade do Rio de Janeiro no período de 1870 – 1906, observa que: “O carregamento das sacas de café pelas carroças foi identificado [...] como ‘selvagem’, sendo o carroceiro tido como ‘grosseiramente brutal’. Deveria ser, portanto, suplantado por um modelo novo, o de carris – este, sim, digno da civilização da Capital.” TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: Cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870 – 1906)**. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 2012.

ideias estrangeiras na Corte que, conseqüentemente, circulavam pela cidade de Santos.⁵⁸

Os trilhos começaram a ser assentados seguindo designações da Câmara Municipal. A prioridade era estabelecer “comunicação entre a Alfandega, Estação Estrada de ferro, pontes de embarque, armazens particulares e arrabalde da Barra”. As primeiras ligações – alfandega, ferrovia, pontes de embarque e armazéns – indicavam uma preocupação comercial que visava acelerar a chegada dos produtos na região portuária e a última – o “arrabalde da Barra” – remetia à preocupação com o crescimento da cidade para além do Monte Serrat, em busca de “bons ares”. Por isso, as ruas ligadas eram basicamente a Direita, de Santo Antônio, da Praia e Octaviana – esta última em direção à praia da Barra.⁵⁹

Para além do aspecto simbólico, a inovação do bonde era algo que deixava dúvidas sobre sua utilização prática, além da mobilidade para locais mais distantes e de difícil acesso na cidade. Até então, o centro urbano possuía uma região que era um curto espaço a ser vencido, passível de ser feito a pé. Inicialmente, seu uso foi pensado em virtude exclusivamente do porto, já que possuía à época a opção de transporte de gêneros como primária frente ao transporte de pessoas. Entretanto, ao observar a tabela de tarifas para transporte da Companhia City, de 1889,⁶⁰ observa-se uma grande variedade de objetos pessoais, como armários grandes ou pequenos, bacias, baús grandes e pequenos, bancos de marcenaria ou de praça, barricadas de cerveja ou barris de vinho de diversos tamanhos, diversos tipos de cadeiras etc.. Portanto, a possibilidade de uma elite se utilizar desse serviço para – aos poucos – se mudar para fora do centro urbano ou abastecer suas chácaras de veraneio é uma hipótese a ser considerada.⁶¹

⁵⁸ Não se pode deixar de lembrar que um porto é um local de saída e entrada de mercadorias e ideias.

⁵⁹ Como os serviços de água, iluminação e transporte eram desempenhados pela mesma empresa, geralmente aparecem elencadas suas inaugurações conjuntamente: “O serviço de *bonds*, nos limites da cidade, inaugurou-se a 9 de Outubro desse mesmo anno [1871]; o abastecimento d’água a 15 de Julho de 1872, e a iluminação á gaz no dia 7 de Setembro.” ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão Extraordinária da Assembléa Geral em 29 de Janeiro de 1876. Santos, nº. 85, Typographia Perseverança, 1876, p.25.

⁶⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Informando Execução e Alteração de Serviço de Transporte Urbano. Documento 033^a, Série 7.5.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁶¹ A linha de passageiros para o Embaré foi inaugurada em 1873. Os moradores daquele bairro eram os proprietários da Companhia Melhoramentos. A linha tinha uma extensão de “cerca de 5 kilometros,

Até o ano de 1887, o serviço de transporte de cargas e passageiros foi monopolizado pelos ingleses na cidade de Santos.⁶² Foi nesse ano que o italiano João Éboli lançou a iniciativa para assentar trilhos em direção ao Paquetá⁶³ e o português Mathias Costa também recebia concessão para iniciar serviços de bondes que iriam para o loteamento que iniciara do outro lado do Monte Serrat.

Entretanto, a municipalidade não passou essas concessões pelo crivo da Companhia *City*, única detentora do direito de explorar o transporte na cidade. Através do Gerente H. K. Heyland,⁶⁴ a Companhia barrou judicialmente os contratos firmados pela municipalidade com aqueles dois concessionários. Alegou serem nulos, pois, conforme a decisão judicial, o contrato assinado por Domingos Moutinho em 1870 rezava que, “verificando conveniencia publica”, a concessão de novos ramais de bondes deveria passar primeiro pela apreciação da Companhia *City*.

Verificada a conveniencia das novas linhas pela recorrida, como foi, devia esta chamar a recorrente para contractal-as e, somente no caso de serem por ella recusadas as condições determinadas pela mesma recorrida, poderia esta contractar com quem melhores vantagens offerecesse, se para tanto estivesse legalmente habilitada: e porque não se procedeu assim, violou-se a clausula primeira do referido contracto.⁶⁵

mas a Companhia, de acordo com os proprietarios, residentes naquelle bairro, trata de prolongal-a para um e outro lado da praia n'uma extensão de mais 6 kilometros”. ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão Extraordinaria da Assembléa Geral em 29 de Janeiro de 1876. Santos, nº. 85, Typographia Perseverança, 1876, p.25.

⁶² Esse monopólio da Companhia Melhoramentos se applicava apenas à cidade de Santos, pois, em 1875, os alemães Jacob Emmerich e Henrique Ablas iniciam o serviço de bondes para a cidade de São Vicente, partindo do ramo inicial feito pela Companhia Melhoramentos, levando a crer em um interesse específico desta pela cidade portuária. “Bonds de S. Vicente, uma Lei Provincial, sob n. 42, datada de 3 de Abril de 1873, autorizou o Governo da Provincia a contractar com Jacob Emmerich & Ablas, mediante certas condições, o estabelecimento de carris de ferro entre esta cidade e a de S. Vicente.” Ainda na década de 1870 essa linha de bondes seria a primeira a mudar a tração animal pelo motor a vapor, prática que não seria adotada para o transporte na cidade de Santos. ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão Extraordinaria da Assembléa Geral em 29 de Janeiro de 1876. Santos, nº. 85, Typographia Perseverança, 1876, p.26.

⁶³ “Brevemente será feita a primeira chamada dos accionistas da empresa de bonds, em Santos, da qual é concessionario do dr. João Eboli. Brevemente começará o assentamento de trilhos para Paquetá.” Correio Paulistano. São Paulo, nº 9245, 26 de junho de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>.

Acesso em: 21 dez. 2013.

⁶⁴ O gerente da City H. K. Heyland ainda será protagonista de diversos embates cotidianos na cidade de Santos.

⁶⁵ Correio Paulistano. São Paulo, nº 9304, 6 de setembro de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

Essa consulta à *City* de verificação de conveniência já havia acontecido antes, em fevereiro de 1875. O caso, na época, era a necessidade de se aumentar as linhas existentes devido à quantidade de carros que se aglomeravam nas estreitas ruas, como explicava o ofício:

A Camara municipal, tendo em consideração a necessidade alargar o movimento de carros que se aglomerão em ruas estreitas, como é a Direita desta cidade, do que resulta alem de atropelamento de serviço, grande encommodo e até perigo para os transeuntes; resolvêo em sessão de 20 do corrente, ponderar á Companhia – Melhoramentos, da qual é Vossa Senhoria muito digno presidente, digo gerente, que sendo de conveniencia publica, parece tambem ser de interesse para a mesma companhia o augmento de sua linha de trilhos pela rua Aurêa, com o fim de, abreviando os inconvenientes apontados, facilitar o transito de seus carros de passagem e de cargas. Trasendo esta resolução ao conhecimento de Vossa Senhoria, espera a Camara que ella será tomada por Vossa Senhoria, na devida consideração.⁶⁶.

Entretanto, alguns interesses levariam a Câmara a fechar contrato com outros concessionários em 1887 e agir de forma diferente da com que agira em 1875; tanto Éboli quanto Mathias tinham razões para quererem tirar esse monopólio da Companhia *City*. O primeiro, italiano, junto com o engenheiro Jonathas Correia de Moraes, naquele mesmo ano de 1887, estava iniciando uma fábrica de papel na região do Paquetá;⁶⁷ já o segundo, português,⁶⁸ também em fins da década de 1880, iniciava um loteamento que se tornaria o bairro da “Villa Mathias” e uma linha de bondes encurtaria o caminho para além do Monte Serrat.

⁶⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1865 - 1880, p.156. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁶⁷ Correio Paulistano. São Paulo, nº 9365, 18 de novembro de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

⁶⁸ Também atuava como comissário de café com José Ferreira dos Santos sob o nome de Mathias Costa & Santos.

A cidade crescia para além de seus horizontes coloniais e descolava-se do porto. A Câmara, no movimento de trazer outros empreendedores levava a crer que houvesse a disposição em ter outros concessionários que abrissem trilhos para regiões onde havia demanda. Talvez a Companhia *City* não tivesse interesse outro que não fosse na região urbana e portuária; no entanto fez valer seu contrato, e as concessões a Éboli e Mathias foram anuladas. Mesmo assim, foram efetuadas as obras e essas linhas de bondes começaram a funcionar no ano de 1887.⁶⁹

1.5 TENSÕES NO TRÂNSITO: POSTURAS E PRÁTICAS DE APROPRIAÇÃO

No dia 30 de março de 1875, foi colocado em prática o regulamento para o “trânsito de carros” na cidade. Esse regulamento era previsto pelo artigo 49 do Código de Posturas Municipais de 1870, no qual a Câmara designaria, por meio de Edital e por “uma mão pintada nas esquinas das ruas”⁷⁰, onde se poderia subir ou descer carros. O objetivo principal era o de evitar colisões. Mais uma vez, observa-se a Câmara em sua tentativa de estabelecer maneiras de circular, mudando a prática vigente de intenso vai e vem em todas as ruas.

Parapho primeiro Os carros de passageiros ou de cargas que se dirigirem directamente **d’Alfandega á Estação da estrada de ferro**, transitarão pelas ruas d’Alfandega, Aurea ou do Rosario, Largo da Coroação, São Leopoldo, São Bento e Penha.

Parapho segundo. Os que **desde a Estação até a Alfandega** ou vice versa se destinarem á algum ponto intermediario, nas ruas de Santo Antonio, Antonina, Direita, Septentrional e Meridional, voltarão ou seguirão pelas ruas designadas no parapho antecedente, tomando as ruas ou travessas que ficarem máis proximas, observadas as limitações dos paraphos seguintes.

⁶⁹ Existiu um embate intenso entre a municipalidade e a já então nomeada Companhia City por conta dos contratos de abastecimento de água, culminando em uma revolta popular chamada de “Quebra Lampiões” por ocasião da falta d’água no ano de 1884. Desde então, a relação entre a empresa e a Câmara Municipal deixou de ser amigável, o que certamente contribuiu para o favorecimento das novas empresas de bondes de João Éboli e Mathias Costa.

⁷⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.158 e 158A. Acervo Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

Paragraphe terceiro. Nas ruas paralelas á Direita para o lado do mar, os carros transitarão nas direcções seguintes: de Oeste para leste, pela **rua da Praia**, desde a casa de Souza Queiroz e Vergueiro até a do Consulado; de Leste para Oeste, **pela mesma rua da Praia**, desde o largo Onze de Junho até a rua do Consulado e d'ahi pelo largo do Gusmão **até a Estação**.⁷¹

Nos primeiros parágrafos do regulamento, apareciam contempladas as ruas mais movimentadas da cidade à época. Não só isso: as prioridades para o fluxo eram idênticas às que foram estabelecidas no contrato celebrado com a companhia de bondes, cinco anos antes. Observa-se que dois pontos estavam sendo utilizados como partida e chegada, que eram a Alfândega e a Estrada de Ferro; como vias, usavam as ruas da Praia – com as pontes de embarque e desembarque de navios –, as ruas Santo Antônio e Direita, com os armazéns e firmas. A atenção aqui estava, portanto, voltada para os locais onde se acumulavam carroças e bondes, que levavam cargas e pessoas da região portuária até a região do Valongo – onde ficava localizada a Estação da Estrada de Ferro (ver Figura 5).

A rua foi um local de intervenção constante⁷² da Câmara Municipal sobre a circulação de pessoas, fossem elas pedestres ou estivessem dentro de carroças e bondes. As calçadas começavam a ser construídas para que vias de circulação fossem criadas e, junto a isso, a Câmara criava Posturas destinadas a estes novos espaços:

Fica expressamente prohibido aos carregadores de cargas ou cargueiros transitarem pelo passeio das ruas da cidade, visto estravasarem ao transito publico. Os contraventores soffrerão a pena de 5\$000 de multa e 24 horas de prisão, sendo escravo.⁷³

⁷¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Offícios, 1865 - 1880, p.158 e 158A. Acervo Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

⁷² GARDEN, Maurice. Histoire de la rue. **Pouvoirs**. Revue française d'études constitutionnelles et politiques. La rue, nº116, jan. 2006, p.5-17. Disponível em: <<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>>. Acesso em: 12 out. 2014.

⁷³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro De Offícios, 1865 - 1880, p.154. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Entretanto, a legitimidade das Posturas que a Câmara tentava aplicar na cidade por meio da fiscalização seria fator desencadeador de inúmeros conflitos no cotidiano urbano. A população em seu dia a dia tinha suas singularidades e não acataria passivamente tais disposições. Em outras palavras, seria um erro trabalhar a cultura popular dissociada de suas relações cotidianas com uma pretensa cultura legítima,⁷⁴ pois, o emergente e o residual⁷⁵ eram práticas que frequentemente eram colocadas frente a frente. Essa norma inseria-se dentro de um espaço vivo, que via de regra colocava à prova sua validade por diversas ocasiões, que abriam espaços para diálogos que ficavam entre o “sentido visado” e o “sentido produzido” e em que se insinuavam reformulações e deturpações das novas práticas propostas.⁷⁶

Em abril de 1881, diversos carroceiros enviaram um abaixo-assinado dizendo que o parágrafo 8⁷⁷ do regulamento de circulação determinava que os carros de “taboleiros baixos” só poderiam subir a Rua de José Ricardo, antiga rua do Sal. No corpo do regulamento lia-se: “Paragrapho oitavo. É permittido o transito das carroças de taboleiro athe que se destinão á descarga de sal para os armazens da rua do sal a voltarem pela mesma”⁷⁸ (ver figura 6). Tendo em vista que seria grande inconveniente a esses carroceiros – diziam –, pediram que fosse observado o contrário do que estava estabelecido na lei, “podendo os ditos carros descerem carregados e subirem vazios, visto como a rua tem espaço suficiente para esse fim”.⁷⁹ O requerimento foi deferido.

⁷⁴ CHARTIER, Roger. Cultura Popular: revisitando um conceito historiográfico. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, Vol. 8, CPDOC, 1995.

⁷⁵ WILLIAMS, Raymond. **Marxismo y literatura**. Barcelona: Ediciones Península, 2000.

⁷⁶ CHARTIER, op. cit., p.182.

⁷⁷ No requerimento, indicam o parágrafo 7 que versa sobre as demais ruas, porém é possível que tenha acontecido algum equívoco e tenha sido desconsiderado.

⁷⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.158 e 158A. Acervo Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

⁷⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimento de recurso a multas aplicadas pelo fiscal. Documento 022, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A antiga prática de ir e vir pelas ruas sem regularidade não era mais conveniente; não era aquilo que a municipalidade projetava, ao menos para as estreitas ruas do centro urbano, pois no parágrafo anterior explicitava: “Paraphographo Setimo. Em todas as outras ruas e travessas não comprehendidas n’estas disposições, é livre o transito de carros em qualquer direcção”.⁸⁰ Esse Poder Público queria uma regulação do trânsito para que o “gesto cartesiano” das Posturas fosse aplicado na utilização das ruas onde desejava maior poder de fiscalização, o que criaria um ambiente “próprio” e reconhecível a seus funcionários. Entretanto, frente ao argumento dos carroceiros, não foi possível que se mantivesse a disposição e o pedido dos carroceiros foi contemplado; o argumento desses trabalhadores se baseava tanto no antigo costume que a Câmara Municipal desejava minar, quanto na conveniência – “carros descenderem carregados e subirem vazios” – pois aquela rua não era nivelada e possuía um caimento para o lado do porto, o que gerava uma pequena ladeira.⁸¹ A via, dessa forma, teria mão dupla, pois – dizia-se – possuía largura suficiente para tal fim.

Acontece que esse simples deferimento causaria problemas, e logo a companhia de bondes seria multada exatamente por andar na mão oposta ao que foi estabelecido pela Câmara, naquela mesma rua José Ricardo. Como consequência dessa autuação, no dia 11 de abril daquele mesmo mês e ano, o gerente da Companhia, Alfredo Amaral Antunes, recorreu da multa. O requerimento dizia o seguinte:

[...] revendo o dito Codigo chegou ao conhecimento que [a Câmara] concede direito a uns e a outros não, como passa a expôr e é o seguinte: os bonds de carga devem estar sujeitos a igualdade de direitos com as demais carroças em observancia ao Codigo em vigor, mas na rua do Sal [José Ricardo], onde se faz excepção para carroças altas, dando justamente a mão contraria a que devem ter os demais vehiculos, visto que esta rua tem uma eminencia que torna difficil a subida com os

⁸⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.158 e 158A. Acervo Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

⁸¹ A relação de tensão entre munícipes para resolver questões do cotidiano mediadas pela municipalidade foi tema de estudos em outras cidades, como o que fez Sênia Bastos sobre a cidade de São Paulo. BASTOS, Sênia Regina. **A cidade por seus moradores:** ação e participação dos moradores na administração da cidade de São Paulo, na segunda metade do século XIX. Tese (Doutorado em História), PUC-SP, São Paulo, 2001.

carros carregados; deveria ser esta rua em lugar de subida, dar descida e assim ter feito todos os carros sempre em contramão ao artº citado:

Pelas excepções nº1 e 2 do paragrapho 8º vê-se que os carros de passageiros ou bonds, sobre trilhos estão sujeitos ao mesmo artigo, causando com isso serios prejuízos a Companhia, que tem horario certo e um contracto com a Illma. Camara, visto que ditos carros não occupão mais do que a area limitada pelos seus trilhos e podem facilmente mover-se para os dous lados sem causar prejuizo dos transeuntes, facilitando assim a boa execução do seo horario.

O supplicante pede a VSas. Prestar attenção as rasões expostas e darem [...] para que os bonds, tanto de passageiros como de cargas tenham livre transito pelas ruas onde estão assentos os seus trilhos, podendo subirem ou descirem onde melhor lhes convenha, para cumprimento do contracto que tem com a idelidade, e bem assim pede a VSas. Providencias sobre os carros de carga, que, propositalmente occupão os trilhos dos bonds, em prejuizo não só da Companhia como do publico em geral [...] 11 de Abril de 1881.

Esse requerimento também foi deferido. Com isso, ficava explícito: existia uma animosidade entre carroceiros e o sistema de bondes sobre trilhos na cidade de Santos, que já se evidenciava em outros pontos da documentação. Ainda mais: a Câmara, com a publicação do Regulamento de Trânsito acabou por ficar em meio a um fogo cruzado entre bondes e carroças, ou entre seus usuários.

O sistema de bondes trouxe para a cidade de Santos um sistema de circulação em horários definidos. Apesar de alterações e supressões de bondes ao longo dos anos, as partidas do centro da cidade para a ponta da praia da Barra eram feitas de 30 em 30 minutos, desde as 5h30 da manhã até às 10 horas da noite, e o sentido contrário também de 30 em 30 minutos desde 6h10 da manhã até as 10h10 da noite, com alguns períodos do dia com intervalos maiores, de uma hora.

Em dezembro de 1884, o gerente da Cia. *City*, H. K. Hayley, levou ao conhecimento da Câmara que, todos os dias, carroças impediam o tráfego dos bondes de passageiros, propositalmente. Segundo o próprio gerente, não existia diálogo com “esses” carroceiros:

Levo ao conhecimento de V.S. que é uma verdadeira lástima a forma que as carroças estão todos os dias propositalmente impedindo o tráfego dos bonds de passageiros.

Os conductores não podem mais falar com os carroceiros, visto que o resultado é simplesmente recusa absoluta de atender a qualquer reclamação.

Ainda hontem o bonde de 3-30 da Cidade foi junto com o bond de 4, a Barra.

D'esta forma é impossível conservar o horário marcado, como também impossível para a Companhia executar o contracto que tem com a Camara Municipal, - a irregularidade no serviço é constante e declaro á V.S. que nada mais posso fazer para satisfazer as reclamações constantes dos passageiros.⁸²

Com a continuidade de tais abusos, o gerente da Companhia dizia ser impraticável o cumprimento do contrato da *City* com a Câmara com relação aos horários fixados e satisfazer as reclamações dos próprios usuários do serviço.

Por outro lado, o território dos carroceiros estava sendo invadido, não só fisicamente, mas também simbolicamente. A rapidez dos bondes e a regularidade com que passavam geravam padrões de horário e isso seria algo a ser levado em conta. Os costumes dos carroceiros eram postos em xeque, já que antes da promoção desse serviço alternativo não existia tal regularidade. Não só isso: o ritmo da ferrovia e dos vapores, que cada vez mais se acumulavam para aportarem nas pontes de madeira da cidade, traziam essa marcação de tempo no relógio, com hora e minuto certos.⁸³

Mas percebia-se que não eram apenas os carroceiros que estavam no foco das denúncias. Em 1888, foi enviada uma mensagem de J. F. Rossmam – inspetor de bondes – para o vereador, presidente da Câmara e seu amigo⁸⁴ Júlio Conceição⁸⁵, a respeito da forma como os condutores dos bondes puxados a burro se comportavam em seu cotidiano; não só falava da Companhia *City*, mas dos

⁸² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos Encaminhando Reclamações quanto ao Serviço de Bonds. Documento 005, Série 7.5.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁸³ As locomotivas, os vapores, os bondes, todas essas inovações tinham horário certo; era o “sintoma de uma nova disciplina puritana e exatidão burguesa”. THOMPSON, Edward P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: THOMPSON, Edward P. **Costumes em Comum**: estudos sobre cultura popular tradicional. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005, p.268.

⁸⁴ A mensagem não tem forma de ofício, começando inclusive com um informal “amigo Julio”.

⁸⁵ Júlio Conceição era Presidente da Câmara, no período, e influente comissário de café.

condutores como um todo, incluindo também aqueles que serviam à empresa de Emmerich & Ablas no trajeto para São Vicente⁸⁶ (ver figura 7).



Figura 7 - Mapa da região por onde passavam os bondes para São Vicente.

Na mensagem ele contava que, tendo de resolver assuntos no armazém de Carvalho & Ferreira, por um acaso escutou um barulho e gritou a um transeunte que vinha passando e o salvou de ser “escangalhado” pela máquina que vinha sem dar sinal de aproximação. Em outro dia, ele mesmo, quando fazia o mesmo caminho do bonde que ia para São Vicente em uma carroça, pelas imediações do Matadouro, fez sinal para que a máquina parasse:

[...] o que não derão a menor atenção continuando na sua carreira como nada ouvesse no seu caminho e me escangalharia com os animaes [...] se o carroceiro não me tesse o carro sobre um monte de Pedras, com risco de maxucar os meus animaes e mesmo o carroceiro.⁸⁷

Em relato parecido, e com desfecho trágico, registrou-se a morte por atropelamento do indígena José Maria Camargo no caminho para São Vicente, em

⁸⁶ Lembrando que em 1889 já funcionam os bondes, para o Paquetá, de João Éboli e, para a Vila Mathias, de Mathias Costa.

⁸⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Informando Execução e Alteração de Serviço de Transporte Urbano. Documento 007, Série 7.5.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

local chamado Pasto do Bugre em fevereiro de 1885. O cocheiro de bondes Pedro Firmino, de 24 anos, foi indiciado pela justiça e absolvido um ano depois.⁸⁸

O dia a dia da movimentação nas ruas era registrado como bastante inseguro, muito em decorrência dos condutores. J. F. Rossman, evidenciava, nesse relato, que mesmo sendo um funcionário da *City* já não tolerava mais os abusos desses cocheiros de bondes e desejava que a Câmara fizesse algo a respeito.

Essa atitude de Rossman de culpar imediatamente os cocheiros de bondes era algo bastante comum, ainda mais quando confrontada à prática discursiva do gerente da *City*, H. K. Hayley, ao se referir aos carroceiros. Entretanto, seu relato traz um elemento novo para a análise: o bonde era mencionado como algo que não podia ser parado, uma máquina; carroças e bondes diferenciavam-se claramente nas palavras de Rossman, apesar de que os trabalhadores contratados para ambos os serviços fossem condutores de animais, que podem se desgovernar caso se perca o controle das rédeas.

Seria possível considerar a interpretação de que as Posturas, que foram aprovadas no mês de março de 1873, eram como estratégias⁸⁹ que a municipalidade gostaria de colocar em prática em suas fiscalizações, ante a um problema que “pioraria” ao longo dos anos:

Artigo 1º _ Os conductores de carros, carroças ou quaesquer vehiculos de conducção serão obrigados a desoval-os da linha de trilhos para darem passagem aos da Companhia de Melhoramentos de Santos – sob pena de sujeitarem-se a 24 horas de prisão.

Artigo 2º _ Nas ruas em que, por sua estreiteza, não possa haver prompto desvio, os conductores concorrerão reciprocamente para que o transito fique logo livre. O infractor incorrerá na pena de 24 horas de prisão.

Artigo 3º _ Para evitar qualquer accidente, [...] a companhia collocará nas esquinas, empregado seu que por meio de signaes avise aos conductores de vehiculos a aproximação dos respectivos carros. Os conductores que não obedecerem á intimação, ou os empregados que não fiserem em tempo

⁸⁸ ROSEMBERG, Andre. **Ordem e Burla**: Processos sociais, escravidão e justiça em Santos. São Paulo: Alameda, 2006, p.31-32.

⁸⁹ Entende-se por “estratégias” toda e qualquer tentativa de normatização da realidade cotidiana. CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012.

ficarão sujeitos, além da responsabilidade em que incorrerem, á pena de 24 horas de prisão.⁹⁰

Se, dois anos após a inauguração da linha de bondes, Posturas com esse teor já eram pensadas e aprovadas, uma relação de animosidade e disputa de território entre carroças e bondes seria algo bastante plausível dentro do contexto apresentado; a municipalidade impunha limitadores frente aos excessos dos trabalhadores.

A municipalidade com isso constatava: as ruas eram estreitas, por isso os condutores de carros, fossem quem fossem, deviam dar espaço a quem viesse atrás; ou seja, as vias deviam ser desobstruídas. Concomitantemente, os bondes, a ferrovia e os vapores colocaram a cidade em um ritmo diferente, e as carroças precisavam se adequar, acelerando e regulando seus horários.

Em 1889, o mesmo H. K. Hayley, em ofício, comunicava a Câmara sobre a desorganização do “serviço das linhas de passageiros entre a Cidade e a Ponta da Praia”, que se devia às constantes intervenções que sofriam os carros da Companhia, sem nenhuma solução ao impasse que perdurava.

Não sendo possível continuar assim, tenho dado ordem aos Conductores da Companhia para não se desajeitarem mais ás insolencias e atrevimentos dos culpados; [...] venho rogar-vos que tenhais a bondade de providenciar de forma que o trafego das linhas de passageiros desta Companhia possa continuar a ser feito com regularidade.⁹¹

Entretanto a municipalidade alegava que não possuía pessoal suficiente para que fosse feita uma fiscalização abrangente, dado o tamanho que a cidade estava adquirindo. Em julho de 1882, o fiscal do segundo distrito⁹² dizia que apenas com o auxílio do Delegado de Polícia conseguiu “regularisar o serviço de transito de

⁹⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1865 - 1880, p.107A, 108 e 108A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁹¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos Encaminhando Reclamações quanto ao Serviço de Bonds. Documento 010, Série 7.5.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁹² Na década de 1880, divide-se a cidade em dois distritos: no 1º ficam as ruas mais afastadas do centro portuário e, no segundo, as ruas mais movimentadas, como Santo Antonio, Direita, Valongo etc.

veículos nas principais ruas, harmonizando-os; de forma que todos trabalham sem hostilizarem-se”. Em novembro de 1884, o mesmo fiscal do 2º distrito, fez pedido formal ao delegado:

[...] para que ordenasse todos os dias 2 praças rondar na rua de Santo Antonio e rua 25 de Março [Direita], visto por varias vezes procurar praças e não encontrar, [...] para cessar os abusos dos carroceiros trancando ruas não dando passagem os bond de passageiros, respondeu-me que tomasse os numero do carro e mandasse diser porque não tinha praça.⁹³

Além da falta de pessoas, as táticas de antidisciplina⁹⁴ desses sujeitos faziam com que o fiscal buscasse autoridade maior do que a sua e trazia o Delegado de Polícia para dar peso à sua palavra.

Com a referida matrícula, os carroceiros recebiam um número de identificação. Contudo, comumente cobriam tais números para não serem identificados.⁹⁵ Eram as transgressões do cotidiano, em sua invenção e reinvenção. Carroceiros precisavam jogar com as armas que lhe eram fornecidas: as táticas, as antidisciplinas.⁹⁶

Conforme discussão inicial, envolveu-se o carroceiro da Comissária de Café Teixeira de Carvalho, Irmão & Machado em uma confusão trancando a rua Direita – uma das principais do centro urbano da cidade – que culminaria na advertência do caixeiro da firma, pelo Delegado de Polícia, para que este trabalhador soubesse que existia punição nas Posturas do município. Dias depois, a

⁹³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 278, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁹⁴ Entende-se por táticas de antidisciplina “operações quase microbianas que proliferam no seio das estruturas tecnocráticas e alteram o seu funcionamento por uma multiplicidade de ‘táticas’ articuladas sobre os ‘detalhes’ do cotidiano; [...] são assumidas pela criatividade dispersa, tática e bricoladora dos grupos ou indivíduos presos agora nas **redes de ‘vigilância’**. Esse poder e essas astúcias de consumidores compõe, no limite, a rede de **antidisciplina**”. CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 41. (grifo nosso)

⁹⁵ Em fevereiro de 1883, o fiscal do segundo distrito oficia à Câmara que os bondes de carga também devem ser numerados; diz que essa não era sua função e pede para intimar o aferidor a dar atenção também a esses bondes. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 220, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

⁹⁶ CERTEAU, op. cit., p.95.

Comissária enviaria uma queixa contra o fiscal João Feliciano dos Santos, na qual questionava sua autoridade. Esse fiscal se defendia, apresentando seu relato dos fatos ocorridos à municipalidade; dizia que nada teria acontecido se o funcionário tivesse seguido sua ordem:

O Fiscal do segundo districto abaixo assignado vem perante V.Sas. responder a queixa ou denuncia, que foi appresentada por Teixeira de Carvalho, Irmão & Machado.

Cumpre-me dizer em obdiencia a esta Camara que tenho a honra de servir que não tem fundamento a queixa appresentada. E impetro licença para declarar que é menos verdadeira a narrativa feita pelos queixosos que, mal informados por seu empregado avultão as circumstancias de um facto insignificante e que só adquire importancia pela imaginativa dos patrões do infractor.⁹⁷

Se o bonde tinha horário a cumprir, a Comissária também. O carroceiro havia dito que somente tiraria a carroça quando ela estivesse desocupada. Estava ali descarregando café, em um armazém. A disputa se iniciou em uma animosidade entre carroças e bondes, mas acabou sendo também uma disputa pelo tempo, pela execução do trabalho de ambos. Portanto, o carroceiro só sairia de lá quando seu trabalho estivesse acabado. Suas palavras estavam revestidas de poder, pois tinha ao seu lado a Comissária para a qual estava executando aquele trabalho, tanto que a própria firma questionou da aplicação da multa.

A questão do proprietário e do empregado-condutor novamente aqui se apresentava. Essas novas Posturas sugeriam quais eram as transgressões que mais incomodavam à municipalidade e dificultavam a fiscalização; assim, ficava claro que essa disputa de território não era apenas dos condutores de carroças e bondes.

Dentro desse panorama, a Câmara focava as ruas de Santo Antônio, Direita e da Praia (e suas imediações) com uma lupa, pois era onde se encontravam as atividades que traziam a transformação material que estava presente em diversos discursos da época.

⁹⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 264, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Os carroceiros tiveram seu espaço invadido pelas máquinas puxadas a burro, os bondes. Eram “máquinas” que não podiam ser paradas, e mantinham sua carreira como se nada houvesse à frente. Ao mesmo tempo, nos depoimentos da Companhia City, os carroceiros e cocheiros de bondes apareciam com um mesmo aspecto de “indolentes”.

No caso que se apresentou no início desse capítulo, se estivessem por conta própria, o carroceiro e até mesmo o caixeiro poderiam ter sido presos ou arcado com uma pesada multa. Um dado a ser ressaltado: sabia-se o nome e sobrenome do caixeiro: João de Souza Medeiros. O carroceiro permanecia anônimo, apesar de ser central na confusão gerada, já que foi ele quem estabeleceu “que a carroça só seria retirada quando ficasse desocupada”.⁹⁸

No caso que o inspetor de bondes J.F. Rossman apresentou, acontecia uma situação semelhante: os cocheiros de bondes tinham, por trás de suas atitudes, uma companhia de grande interesse para a municipalidade, que era a *City*. Viu-se inclusive o gerente, H. K Hayley, escrever para a Câmara que a situação conflituosa no cotidiano entre bondes e carroças era insustentável, dando ordem a não se “desajeitarem a insolências” dos carroceiros.

Condutores de carroças e bondes faziam parte de uma parcela mais pobre ou remediada da população, e eram contratados por negociantes estabelecidos na Praça ou pela própria Companhia *City*. A disputa que se viu acontecer provavelmente seria por espaço de atuação dos contratantes, mas lá na ponta quem a desempenhava eram os seus contratados, que, em busca de algum privilégio, eram protegidos por seus contratantes em alguns casos e, em outros, jogados à própria sorte.

Isso ficaria claro quando o Delegado de Polícia entrava em cena; as Posturas previam penas de reclusão aos que não cumpriam seus dispositivos, mas era o Delegado que efetuava a prisão. Esse episódio teria ligação com àquele que envolveu o condutor de Manoel Venancio das Neves, preso por não vir adiante de seu animal, guiando-o, como previam as Posturas. O trabalhador foi preso, pois, na

⁹⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 264, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

relação de ocorrências do fiscal sua autuação aparecia marcada com o termo “cumpru”. O relatório do fiscal ainda continha mais informações:

Por infracção do art. 111 foi recolhido a prisão por 4 dias **um escravo de Antonio Cruz (Cumprio)**

Por infracção do art. 37 foi recolhido a prisão por 24 horas um **conductor de carros de Manoel Venancio Neves (cumprio)**

Por infringir o art. 6º da lei nº 21 de 30 de Março d'este anno forão multados

√ José Antonio Bastos

√ Manoel José Ferreira

Por infringir o mesmo artigo [art. 6 da lei n. 21 de 30 de março de 1874] foi recolhido a prisão por 24 horas **um menor escravo de José Antonio Bastos (cumprio)**⁹⁹

Além disso, novamente a questão do anonimato se fazia presente. Todos os condutores têm seus nomes ignorados na documentação. “Um escravo **de** Antonio Cruz”, “Um condutor de carros **de** Manoel Venancio”: em todos os casos, quem fez a contravenção não tem nome nem sobrenome, estava apenas relacionado ao seu dono ou patrão. Por isso, a advertência do caixeiro e a queixa, apresentada pela firma comissária para qual trabalhava, dão um panorama de como funcionavam os “favorecimentos” nesses casos de autuações de Posturas.

A municipalidade também tinha dificuldades em aplicar suas Posturas. Além da astúcia desempenhada pelos condutores na hora a autuação, tinha interesse em ambas as partes. Tanto nos carroceiros, que em geral trabalhavam diretamente para o alto comércio de exportação – em especial o café – quanto nos bondes, que traziam uma perspectiva de alargamento dos limites da cidade para além dos atoleiros e regiões alagadiças, em grande parte, o fator limítrofe para a expansão urbana.

A essa situação conflituosa entre carroceiros, bondes e a Câmara Municipal somava-se a questão da moradia. O progresso material trazido pelos trilhos da ferrovia e dos bondes, assim como as novas representações de mundo trazidas pelas mais diversas pessoas que vinham para a cidade, escravos ou

⁹⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documento 164, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

libertos, imigrantes ou migrantes, ricos ou pobres, acirrou esse dia a dia. Santos era um centro urbano que possuía um espaço diminuto em que todas essas pessoas conviviam e compartilhavam. Enquanto as elites procuravam novos locais para se estabelecer e fugir dessa confusão, mais e mais pessoas se estabeleciam na cidade e também procuravam locais para morar. O transporte – ao menos na teoria – traria uma perspectiva de alargamento do centro urbano, que se mostrava diminuto para a quantidade de pessoas que chegavam à cidade; resta saber como e onde essas pessoas morariam.

CAPÍTULO II – ENTRE PEDRAS E MADEIRAS: MORAR E SOBREVIVER

Pôs lá seis homens a quebrarem pedra e outros seis a fazerem lajedos e paralelepípedos, e então principiou a ganhar em grosso, tão em grosso que, dentro de ano e meio, arrematava já todo o espaço compreendido entre as suas casinhas e a pedreira, isto é, umas oitenta braças de fundo sobre vinte de frente em plano enxuto e magnífico para construir.

Aluísio de Azevedo, 1890

Este capítulo pretende discutir as diversas formas de habitação nos anos de 1870 a 1890, desde as dificuldades de onde e como se morava até relacionar essas práticas com as construções da cidade em si, a fim de trazer à tona o agitado cotidiano do centro urbano da cidade de Santos. A pequena quantidade de habitações na cidade e o crescente número de pessoas que ali se estabeleciam fizeram com que um termo se tornasse, pouco a pouco, bastante comum no vocabulário da municipalidade: cortiços.

Em abril de 1885, na rua Senador Feijó, número 11, o português Jacintho de Souza Fonseca, de 27 anos, recebeu a visita de funcionários da Câmara e do Delegado de Polícia Major Joaquim Xavier Pinheiro para um auto de vistoria em seu botequim “Flor da Mocidade” (ver Figura 8).

Começou, então, uma série de perguntas ao dono do botequim a respeito de seu estabelecimento. Jacintho conta que adquiriu esse comércio de um antigo sócio, Jacintho Casanovas Vicente. No botequim ele possuía uma única hóspede, Maria. Inicialmente informou às autoridades que a mulher nada pagava de diária; em seguida ele se contradiria, declarando que essa mulher:

[...] pagara n’este estabelecimento a diaria de trez mil reis mas agora ele declarante que nada admite que ela receba mais visitas, nada mais lhe sobra. Que antes dessa hospede houve outra de nome Benedita de tal, que está actualmente no

botequim de Jacintho Casanova que tem botequim na rua de São Bento junto ao café dos anjos.¹⁰⁰

Jacintho tentou se desvencilhar da multa, mas foi incurso em dois artigos do Código de Posturas de 1883, combinados. Primeiro, no artigo 32, pois as licenças eram pessoais e intrasferíveis (salvo em caso de herança), e o documento que apresentou ainda se encontrava em nome de Casanovas, o antigo dono e agora proprietário do estabelecimento sito à rua São Bento; segundo, pelo artigo 30, pois nas licenças deviam ser declaradas especificamente todas as modalidades de comércio desempenhadas, e aquela que Jacintho possuía estava lavrada apenas como “botequim”, faltava-lhe, portanto, a modalidade “pensão”. Por mais que sua hóspede, naquela ocasião, não pagasse nada – pois lhe proibiu visitas e por isso nada sobrava a ela – acabou deixando escapar em determinado momento chegou a cobrar de Maria 3\$000 réis mensais.

O depoimento de Jacintho sugeria a existência de outros botequins com hóspedes, como aquele que seu antigo sócio possuía na rua de São Bento. Caso bastante parecido foi o do espanhol Agapito Perez, dono de uma casa de bilhares na rua General Câmara, n. 15. Em abril de 1885, o Delegado de Polícia Major Joaquim Xavier Pinheiro foi até esse estabelecimento junto com o escrivão para inspecionar o local e fazer algumas perguntas; Agapito, de 28 anos, era proprietário e tinha licença para funcionar como bilhar; comprovou apresentando o documento competente.

Perguntaram, então, quantos hóspedes Agapito tinha em seu bilhar: respondeu que cerca de quatro mulheres – mais ou menos – cobrando 3 mil réis a diária, com bebidas e despesas extraordinárias pagas em separado. Enfatizou que a casa era sossegada e nunca teve nenhuma reclamação sobre barulhos excessivos desde que ele se tornou proprietário do local.

¹⁰⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Autos de Infração por Violação de Posturas. Documento 050, Série 3.4.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

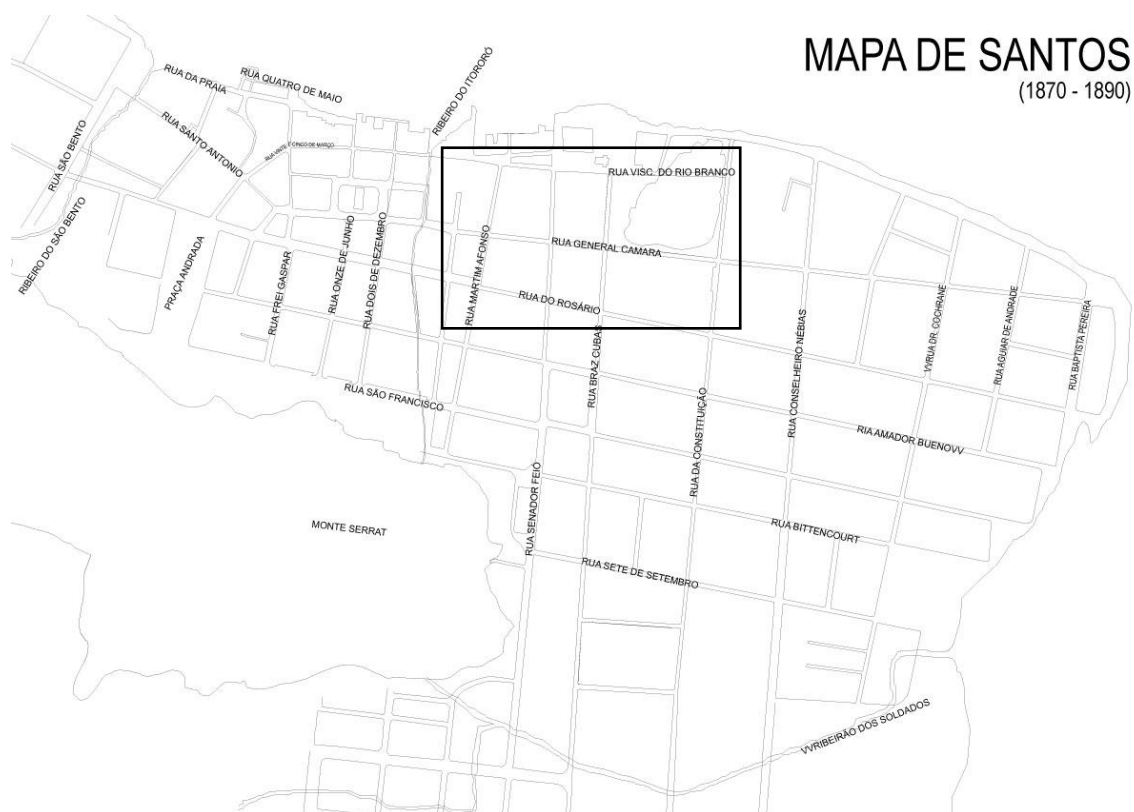


Figura 8 - Mapa aproximado de onde ocorreu a autuação.

Eis que, então, fez-se a pergunta crucial e que muito provavelmente motivou o auto registrado desde o início: o proprietário possuía licença para botequim e hotel? Com relação à modalidade botequim, estava junto à licença de bilhar “embora por engano o alvará não o declarasse”, mas para hotel não possuía e alegava “que o próprio Procurador da Câmara lhe declarou que não precisaria pagar nada” a mais por isso. Entretanto, nenhuma das alegações de Agapito adiantou e ele foi incurso no artigo 30 do Código de Posturas.¹⁰¹

Os botequins, onde moravam em troca de pensão Maria, Benedita de tal e outras mulheres anonimamente citadas nos depoimentos acima, possuíam uma coisa em comum: ambos proprietários locavam quartos sem licença e, logo, sem o conhecimento dos fiscais da Câmara. Aparentemente eram práticas bastante comuns; algo motivou Agapito a dizer que o Fiscal lhe tinha declarado que nada precisava pagar a mais, mesmo que isso não fosse totalmente verdade. De qualquer forma, a atenção da fiscalização da municipalidade se voltou, nesse período, para as hospedagens nesses botequins e bilhares.

De fato, naquele mesmo ano de 1885, mais especificamente em dezembro, aparecem nas reuniões da Câmara Municipal discussões a respeito de hotéis que eram locais de prostituição:

Officio da mesma delegacia, de 11 do corrente, pedindo que a Camara providencie de modo a serem cassadas as licenças concedidas aos proprietarios dos hoteis de Londres, Guarany e Oriente que, se furtando ao cumprimento do art. 39 do Cod. De Posturas, declararam que seus hoteis só recebem mulheres prostitutas e não passageiros; e sendo esse facto verdadeiras affronta atirada á moralidade publica, pede semelhante providencias para que cessem esses abusos.¹⁰²

A legislação das Posturas à época não abrangia tal prática como ilegal, apenas versava pelo “sossego público”, por isso, Agapito afirmava que o estabelecimento era calmo e sem nenhuma reclamação dos vizinhos. Entretanto, a

¹⁰¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Autos de Infração por Violação de Posturas. Documento 049, Série 3.4.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁰² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 4ª Sessão - 4ª reunião ordinária em 11 de dezembro de 1885, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

questão moral não fora discutida pelos vereadores e, muito possivelmente tenha se encerrado nas discussões da municipalidade, não sendo incorporada como ação efetiva contra a prostituição, conforme a sessão de dezembro.¹⁰³ A questão central era a falta de licença específica desses comerciantes para a prática de hospedagem ou pensão. Tal prática também perpassava as discussões da Câmara, pois havia uma preocupação com a aglomeração de pessoas recém-chegadas à cidade, seu modo de vida e a sua forma de habitação.

Esses dois diálogos de munícipes comerciantes com agentes da fiscalização evidenciam a matéria de que se pretende tratar nesse capítulo: o estabelecimento de regras, padrões e processos normatizadores por parte da Câmara Municipal, através das Posturas, que caminhavam na direção oposta dos costumes de uma cidade que cresceu sem muito espaço para novas habitações e onde a população vivia como podia. Em regularidade ou não, Jacintho e Agapito possuíam licença para seu comércio principal: o botequim. Mas além disso, alugavam quartos a pessoas que não podiam arcar com a despesa de uma moradia própria, ou até mesmo desempenhar um trabalho que lhes desse algum tipo de renda para sobreviverem.

Além disso, ambos eram estrangeiros: Agapito era espanhol e Jacintho português. Mas no caso de Maria, Benedita de tal e de outras anônimas não seria possível identificar de onde vinham e para onde iriam, se nascidas na cidade, se migrantes de outros locais do Império, se eram escravas ou forras, imigrantes... Apesar da centralidade das autuações estar voltada aos proprietários desses botequins, essas coadjuvantes também tinham muito a dizer sobre a cidade de Santos no período estudado.

Os anos de 1870 a 1890 foram marcados por um intenso deslocamento de pessoas, tanto de imigrantes e migrantes e, por definição, livres, assim como de escravos das regiões Norte para as lavouras de café do Sul, especificamente do Rio

¹⁰³ Ainda em sessões de dezembro de 1885, a Câmara Municipal chegou a redigir um artigo adicional de Posturas para punir hotéis que dessem abrigo a prostitutas, consideradas mulheres de vida “equivoca e nas quaes se façam dansas estrepitosas, vozerias desenvoltas, dêem-se gritos deshonestos e se pratiquem quaesquer outros actos escandalosos que façam vexame ao publico”. Entretanto, esse artigo não chegou a ser apreciado ou retornado pela Assembleia Provincial, nem convertido em fiscalizações efetivas. Além disso, em 1896, a então Intendência Municipal aprovaria uma lei que daria diretrizes para o funcionamento das casas de tolerância.

de Janeiro e São Paulo. Com relação aos imigrantes, só o Estado de São Paulo recebeu, entre 1890 e 1901, uma média de 700 mil colonos italianos, portugueses, espanhóis e austríacos, sem contar chegadas de outras nações¹⁰⁴ principalmente para a lida nas lavouras de café. Nesse mesmo período deslocou-se um grande contingente de escravos para as províncias do sul; a província de São Paulo, no censo de 1872, contava com a média de 4 escravos para cada habitante livre.¹⁰⁵ Em resumo:

Houve três principais movimentos de população no período imperial: o tráfico negreiro na primeira metade do século XIX, de longe o mais significativo; o tráfico interno de escravos, que transferiu contingente importante de cativos do Norte do país para as províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde se concentrava a cafeicultura, entre a década de 1850 e o início de 1880; por fim, o desencadeamento do processo de imigração europeia maciça, em especial de italianos, para a província de São Paulo a partir da segunda metade da década de 1880.¹⁰⁶

Santos era rota de escravos fugidos, sendo o Quilombo do Jabaquara e o do Pai Felipe os principais redutos dessas pessoas; o primeiro transformou-se em uma referência para a causa abolicionista dos republicanos locais pela atuação política de seu líder, Quintino de Lacerda.¹⁰⁷ A foto a seguir (Figura 9) é da década

¹⁰⁴ Santos carece de informações precisas de população durante as últimas décadas do século XIX. Entretanto, o censo de 1913 informou que dos 89 mil habitantes da cidade, 86,8% eram brancos, 7,8% mestiços, 3,5% negros, 1,3% índios e 0,6% imigrantes japoneses (chamados de amarelos pelo censo). Os imigrantes representavam 42,5% do total da população da cidade no mesmo ano. As principais colônias eram, por ordem de tamanho: a portuguesa, a espanhola, a italiana, a turca e a japonesa. Em cada cem habitantes santistas, vinte e cinco eram portugueses, nove espanhóis, três italianos e um turco ou japonês. GITHAY, Lúcia Caira. **Ventos do Mar: trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914**. São Paulo: Editora Unesp, 1992, p.41-42.

¹⁰⁵ CHALHOUB, Sidney. População e Sociedade. In: CARVALHO, José Murilo de. **História do Brasil Nação: A construção nacional (1830 – 1889)**. Madrid e Rio de Janeiro: Mapfre e Objetiva, 2012, p.46.

¹⁰⁶ Ibidem, p.46.

¹⁰⁷ Quintino de Lacerda é famoso ícone da História de Santos, saudado por inúmeros memorialistas. Veio do Sergipe para Santos na década de 1880. Trabalhou como escravo de ganho para os irmãos Lacerda Franco, principalmente como carregador de café, antes de conseguir sua liberdade. Teve intensa atividade política à frente do Quilombo do Jabaquara. Diferente daqueles quilombolas que se denominavam roceiros, ele referia a si mesmo como um negociante. Quando da construção do Cais pela Companhia Docas, tocou uma pedreira também no Jabaquara. Famosa foi sua participação na greve geral de 1891, quando destacou diversos trabalhadores de sua pedreira para suprir a falta dos jornaleiros grevistas portuários, quase todos imigrantes. PEREIRA, Matheus Serva. **Uma viagem possível: da escravidão à cidadania. Quintino de Lacerda e as possibilidades de integração dos ex-**

de 1910, e mostra as habitações remanescentes do antigo quilombo existente no Jabaquara. Naquele local, negros e pardos fugidos viviam longe do centro urbano, em casinhas de madeira com telhado de zinco de um cômodo com porta e janela; ali, havia roças de subsistência feitas pelos moradores, o que lhes dava certa independência da vida das jornadas assalariadas que o porto e o comércio poderiam render. Pela falta de informações sobre a urbanização desse local anterior à década de 1880, seria possível afirmar que se utilizou como referência a estrutura de senzalas de fazendas, além de uma clara semelhança com os “quartinhos” existentes no centro urbano, com quarto e cozinha.¹⁰⁸

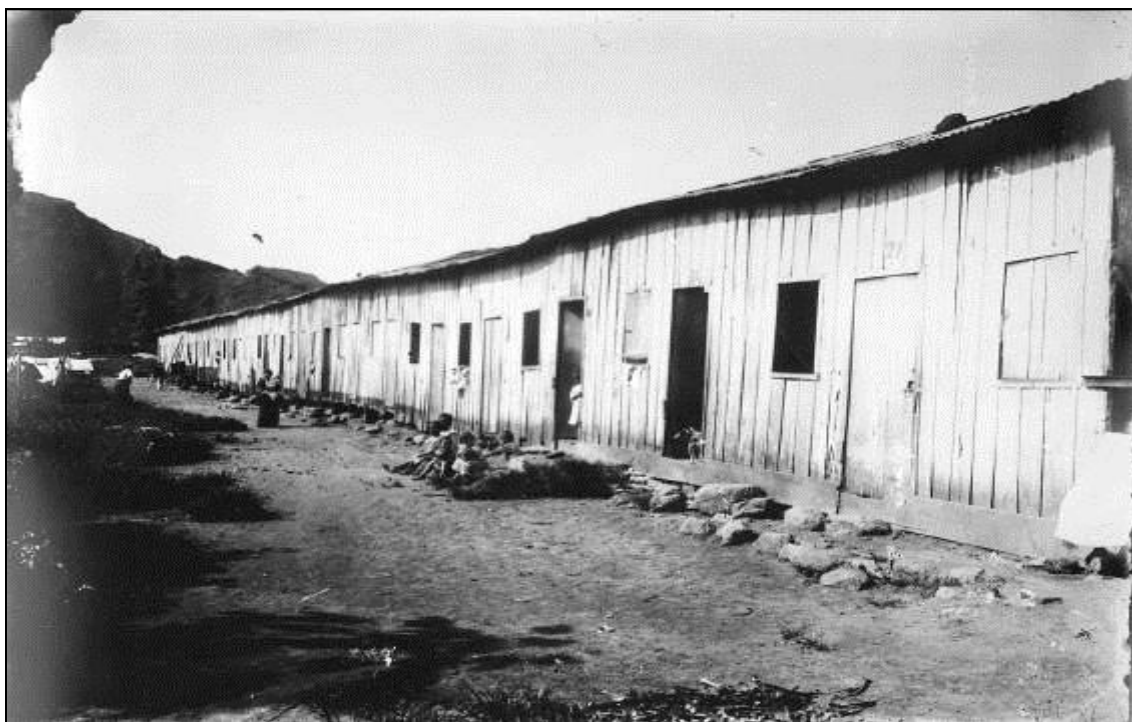


Figura 9 - Quilombo do Jabaquara, c. 1900.¹⁰⁹

Com relação aos estrangeiros, assim que tiveram a oportunidade deixaram as lavouras, onde viviam em condições precárias, e buscaram as cidades. Alguns desses imigrantes, apesar de originalmente virem com destino ao trabalho

escravos no Brasil. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011, p.11. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1488.pdf>>. Acesso em: 3 mai. 2014.

¹⁰⁸ Ibidem, p.11.

¹⁰⁹ Autor desconhecido. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

nas plantações de café, preferiam, logo quando chegavam, localizar-se nas cidades.¹¹⁰

Esses imigrantes rivalizavam com um grande número de pretos e pardos, fossem escravos ou forros; entretanto, ao longo do tempo, muitos imigrantes aparecem na figura de proprietários, após conseguir amealhar economias para tal fim.

Por outro lado, pobres, tanto imigrantes quanto migrantes brancos, pretos e pardos, ex-escravos, tinham de resistir às más condições de trabalho¹¹¹ e aos baixos salários existentes na cidade. E, por conta da condição modesta de seus rendimentos, instalavam-se em locais precários para morar. Aos forros adicionava-se a maior concorrência (que, como se podia ver, só tendia a crescer), além de mecanismos de exclusão que os associava a uma inferioridade racial perante o imigrante branco.¹¹²

2.1 ARRABALDES E LIMITES DA CIDADE

No período das décadas de 1870 e 1880, a população da cidade cresceu, mas o número de habitações não. Em vinte anos a cidade passou de 9 mil para cerca de 20 mil habitantes, sendo que o número de moradias não passava de 2 mil em fins da década de 1880.¹¹³ Segundo os números do imposto predial coletado no exercício de 1882 – 1883, a cidade de Santos possuía 1.662 casas, sendo elas:

¹¹⁰ HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o Café**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

¹¹¹ Relações complexas entre classes populares e as elites se davam no cotidiano da cidade, como os privilégios de se trabalhar para esse ou aquele empregador, como o caso do carroceiro anônimo que enfrentou a autoridade municipal e trancou a rua, atitude que de certa forma tinha respaldo de seus patrões. Ver Capítulo I.

¹¹² PEREIRA, Matheus Serva. **Uma viagem possível: da escravidão à cidadania**. Quintino de Lacerda e as possibilidades de integração dos ex-escravos no Brasil. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011, p.11. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1488.pdf>>. Acesso em: 3 mai. 2014.

¹¹³ ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio**. Histórias e Lendas de Santos. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

Terreas.	1,271
Assobradadas.	161
De 1 andar	218
De 2 andares.	12 ¹¹⁴

Além disso, apenas 105 dessas casas eram isentas de imposto, pois estavam fora dos limites urbanos, demarcados pela municipalidade, “nas ruas Octaviana, Constituição, Braz Cubas e Senador Feijó, as casas, além da rua 7 de Setembro”¹¹⁵. Em outras palavras, a maioria das pessoas morava dentro do centro urbano, próximo ao porto e aos armazéns.

Prédios térreos, em geral, eram moradia de uma população despossuída, principalmente quando se tratava de “casinhas”, “quartinhos” ou “cubículos” em estalagens ou mesmo nos fundos de algum sobrado. Já as habitações de dois ou três andares, em geral, eram caracterizadas pelo comércio no térreo e os outros andares destinados à moradia de famílias ou empregados daquele estabelecimento.¹¹⁶

Os “limites da cidade”, ou do centro urbano de Santos, se alargaram aos poucos e, por isso, havia a necessidade de seu reconhecimento. Em 1879, uma comissão encabeçada por Moreira Sampaio e Henrique Ablas documentou quais eram esses limites:

Aos três dias do mês de Janeiro de mil oitocentos e setenta e nove, na Alfândega desta cidade, comparecerás os cidadãos Carlos Moreira Sampaio e Henrique Ablas, designados pela Câmara Municipal para formarem a comissão que tem de demarcar os limites da mesma cidade, como determina §º 2º do Artigo 20 do decreto nº 4:129 de 28 de março de 1868, e ahi como o chefe de Secção Felix Bento Vianna, aquém o Senhor Inspector delegou esses poderes, assertarás que as divisas d'ora em diante sejam as seguintes: = Do Morro da penha de uma extremidade a outra até o mar, ficando compreendidos o

¹¹⁴ Correio Paulistano. São Paulo, nº 7898, 20 de janeiro de 1883. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_04&PagFis=0&Pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹¹⁵ Correio Paulistano. São Paulo, nº 7898, 20 de janeiro de 1883. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_04&PagFis=0&Pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹¹⁶ BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **Moradia da população pobre no final do século XIX**. Tese (Doutorado em História), PUC/SP, São Paulo, 2011, p.87. Disponível em: <http://www.sapientia.pucsp.br/tde_arquivos/17/TDE-2011-08-10T08:13:50Z-11423/Publico/Luiz%20Henrique%20dos%20Santos%20Blume.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2014.

Mosteiro de São Bento a Santa Casa de Misericórdia e rio do Macuco até o mar.¹¹⁷

Para os lados do Valongo, o Morro da Penha e, para os lados do Paquetá, o rio Macuco – também conhecido por ribeirão dos Soldados.¹¹⁸ Portanto, o limite da cidade não era subjetivo – a rua 7 de setembro e também a região chamada de “Duas Pedras” –, mas físico: um rio ou ribeirão estabelecia o fim de uma região considerada suburbana; após ele, somente existiam chácaras de veraneio, dada a dificuldade de transposição desse limite.

Uma rua bastante emblemática era a Octaviana,¹¹⁹ que posteriormente seria batizada de Conselheiro Nébias, ambos os nomes em homenagem a João Octávio Nébias. A Câmara, em outubro de 1870, publicou um Edital para que fosse contratada pessoa habilitada a conservar em bom estado esse caminho por um ano, tendo que zelar por diversos aspectos, tais como: consolidar o terreno por meio de cascalho ou pedra quebrada, para que não se formassem atoleiros; sempre que possível, era preciso conservar o leito da estrada abaulado para facilitar o escoamento de águas pluviais, assim como desobstruir essas valas, principalmente em época de chuvas; consertar os chamados “empedramentos” da via à medida que fossem se deteriorando, bem como consertar a “a ponte do boqueirão, quando assim reclame [...] substituindo qualquer pontilhão ou tabôa de sôalho de modo a oferecer sempre a necessaria e conveniente segurança”.¹²⁰ Todos esses melhoramentos sugeriam como era custoso e difícil morar para além da região suburbana da cidade, além do fato de essa região não ser coberta por uma conservação ativa da municipalidade.

¹¹⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Cópia do termo sobre os limites da cidade, 1879. Fundação Arquivo e Memória de Santos. Apud: FÁRIA, Luiz Henrique Portela. **Vila Mathias**: em Santos, um “pequeno Portugal”. Trabalho de Conclusão de Curso (História), Universidade Católica de Santos, Santos, 2008, p.40.

¹¹⁸ Ibidem, p.40.

¹¹⁹ No mesmo período outras ruas foram abertas em linha reta sob o mesmo argumento de se “alcançar a praia da Barra”.

¹²⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Offícios, 1870, p.54A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Essa rua Octaviana, no perímetro anterior à Rua 7 de setembro e ao ribeirão do Macuco (ou dos Soldados), era composta por diversos lotes extensos. Em consequência dessa ampliação, a municipalidade precisava cortar terrenos de particulares e, por isso, enviava ofícios aos seguintes proprietários informando que parte de seus terrenos seria “atravessada” e incorporada à via pública em questão: Luiza Maria de Jesus, Manoel Barbosa de Silveira, Capitão José Joaquim da Silva, Manoel da Costa, Doutor João Bernardo da Silva e Antonio Emmerick.¹²¹

Essa ação da Câmara de abrir uma via reta em direção à Barra não era uma ação isolada: a elite da cidade também especulava que a cidade cresceria nessa direção. Essa especulação ficava clara no momento em que se discutiu a construção de um novo cemitério para a cidade na região do Campo do Macuco, após o ribeirão.

Construir um Cemiterio no Campo do Macuco, na parte para onde caminha a edificação urbana, importa oppor uma barreira do progresso de Santos; pois que os terrenos chamados de Macuco, pela sua excellente topographia, são o subsidio natural da área hoje insufficiente da Cidade e o terreno que melhores vantagens offerece por estar desempedido dos morros que obstem a ventilação da maior parte da Cidade, recebendo directamente as virações do mar. _ Accresce, e não é esta razão a menoz digna de ponderação que as virações maritimaz do sul e de leste que refrescam a Cidade e lhe suavizam a calma abrasadora de est[ilegível], passam pelo Campo do Macuco, e se alli for construido o novo Cemiterio nos chegarão impregnadas de miasmaz morbido e deleterioz trazendo para a saude publica o mesmo mal que se procura remediar.¹²²

A região dos Quartéis e do Paquetá, onde se situava o primeiro cemitério municipal construído, era tradicionalmente habitada por pessoas de poucas posses, de “condição modesta”. Eram pretos e pardos ex-escravos e brancos, migrantes em sua maioria, e também imigrantes que, em tempos anteriores à baliza estudada, viveram da pesca, extração de lenha¹²³ e lavagem de roupas; nesse período,

¹²¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1872, p.82. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹²² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documento 042, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹²³ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1930**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.41.

também conviviam com trabalhadores braçais de jornada, os jornaleiros do Porto. Portanto, existia a possibilidade de uma relação íntima entre a qualidade do ar da região e o interesse de estabelecimento pelas pessoas de mais posses, mesmo que fosse de difícil acesso.

A relação da página seguinte (Tabela 1) contém informações presentes em prontuários de pacientes atendidos pela enfermaria especial da Santa Casa de Misericórdia durante a epidemia de varíola de 1881. As residências mais recorrentes eram exatamente as que circundavam a rua Octaviana na região limítrofe do ribeirão dos Soldados: Duas Pedras, Quartéis, Constituição, das Flores, Bittencourt e Senador Feijó. Além disso, também circundavam a região do Monte Serrat, conhecido por bloquear os bons ares para que a salubridade fosse adequada para manutenção da saúde e impedisse o avanço das constantes epidemias. Em outras palavras, quanto mais longe do Porto e mais próximo ao Morro mais baratas seriam as habitações e era ali onde as pessoas mais pobres da cidade, fossem imigrantes, migrantes, escravos ou forros, se estabeleceriam.

Tabela 1 - Relação de pobres atendidos pela Santa Casa durante a epidemia de varíola em 1881.¹²⁴

Nome	Residência	Classe	Idade	Procedência	Profissão	Cor
Madalena Maria da Graça	Duas Pedras	Pobre	20	Santos	Lavadeira	Preta
Anastasia	Duas Pedras	Pobre	7	Espanhola	Lavadeira	Branca
José Pedro de Mattos	Duas Pedras	Pobre	26	Ubatuba	Padeiro	Branca
João [ilegível]	Quarteis	Pobre	20	S. Sebastião	Cocheiro	Branca
Manoel Bento de Almeida	Rua Constituição	Pobre	18	Santos	Jornaleiro	Branca
Ritta Chandina	Rua Constituição	Pobre	25	São Sebastião	Lavadeira	Parda
Benta Querina de Jezus	Rua Constituição	Pobre	21	São Sebastião	Lavadeira	Branca
Antonio Francisco das Chagas	Rua da Constituição	Pobre	25	Hubatuba	Cozinheiro	Branca
Sebastião de Jezus	Rua da Constituição	Pobre	14	Hubatuba	Jornaleiro	Preta
Hisidene Almeida Bueno	Rua da Constituição	Pobre	18	Hubatuba	Jornaleiro	Branco
Benadicta Maria de Jezus	Rua da Constituição	Pobre	25	S. Sebastião	Criada de Servir	Preta
Felizgarda Maria da Consusão	Rua da Constituição, n 13	Pobre	26	Hubatuba	Lavadeira	Preta

continua

¹²⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Informando Procedimento para Atendimento Médico. Série 6.3.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

continuação

Nome	Residência	Classe	Idade	Procedência	Profissão	Cor
Tiara Peus da Silva	Rua das Flores	Pobre	4	Santos	Não Consta	Branca
Amelia Crescença do Espírito Santo	Rua das Flores	Pobre	10	Santos	Não Consta	Branca
Geraldo Garcia	Rua das Flores	Pobre	14	Santos	Não Consta	Preta
Salvador Domingos da Conceição	Rua das Flores	Pobre	20	Xiririca	Não Consta	Parda
Luiz d'Oliveira	Rua das Flores (quartos do snr Amorim)	Pobre	30	Santos	Não Consta	Preta
Maedino Ribeiro	Rua de Bittancourt	Pobre	28	Sorocaba	Jornaleiro	Não Consta
Jacinto Teixeira da Luz	Rua do Senador Feijó	Pobre	18	São Sebastião	Cigarreiro	Não Consta
Jose da Silva Reiz	Rua do Sinador Feijo	Pobre	42	Haratinguita	Jornaleiro	Não Consta
Manoel Augusto Alves	Rua do Sinador Feijo	Pobre	17	Sta Catarina	Padeiro	
Sebastião Lopes Guimarães	Rua Senador Feijó		19	Ubatuba	Jornaleiro	Branca
Antonio Mello dos Santos	Rua Senador Feijó, n 78	Pobre	20	São Sebastião	Jornaleiro	Preta

Com os dados da tabela, pode-se ter uma ideia da múltipla procedência dessas pessoas; suas profissões, diferentes etnias, tudo isso influenciava para um convívio de vizinhança que sempre variava do amigável ao conflituoso; além do auxílio mútuo, existiam os controles em uma relação de paternalismo e vigilância.

Por isso, a abertura da Rua Octaviana na região do centro era uma ação emblemática. Pois, em meio a essa população que vivia e trabalhava como podia, a municipalidade rasgava terrenos de diversos proprietários para construir uma estrada em linha reta em direção à Barra. Fisicamente, a Câmara aplicava um gesto cartesiano em busca do “próprio”,¹²⁵ buscando em noções europeias a diferenciação do passado colonial de ocupação do centro urbano.

¹²⁵ As questões colocadas para busca de um controle das estratégias aplicadas no cotidiano vinham como os elementos simbólicos de controle, como as ruas e avenidas. CERTEAU, Michel. **A invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.

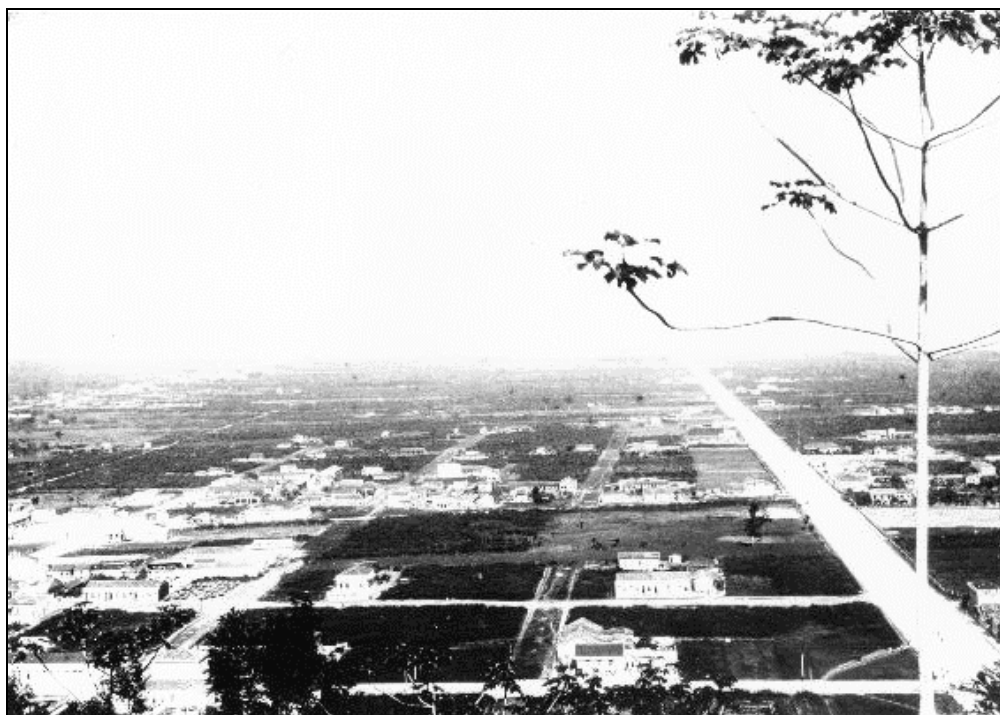


Figura 10 - Foto panorâmica de Marques Pereira tirada a partir do Monte Serrat, com vista para a praia da Barra e loteamento da Villa Mathias.¹²⁶

Na imagem de Marques Pereira (Figura 10) de cima do Monte Serrat, já em 1895, o Novo Caminho para a Barra estava consolidado como Avenida. O local começou a ser pouco a pouco ocupado, sendo o movimento alavancado pelo português Mathias Costa e sua concessão de linha de bondes¹²⁷ adquirida frente à Câmara Municipal; inicialmente o loteador deu prioridade a imigrantes lusos remediados mas, com o tempo a região atraiu uma elite desejosa de bons ares, que fez crescer na Conselheiro Nébias, Ana Costa e ruas adjacentes grandes palacetes.

Mathias Costa, protagonista do embate com a Companhia *City* no estabelecimento de novas linhas de bondes chegou ao alto comércio cafeeiro e foi uma das pessoas que tiraram o monopólio das mãos daquela companhia. Ele foi um dos primeiros loteadores da cidade fora do centro urbano. A sua linha de bonde, inaugurada em 1887, foi primordial para esse processo de loteamento de terras além

¹²⁶ Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹²⁷ O Rio de Janeiro apresentou movimento parecido, em que loteadores também se envolviam no serviço de transporte de bondes, como foi o caso do surgimento do bairro de Vila Isabel e da Companhia de mesmo nome. WEID, Elizabeth von der. **O bonde como elemento de expansão do Rio de Janeiro**. Fundação Casa de Rui Barbosa, s/d. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf>. Acesso em: 12 out. 2014.

do Monte Serrat. Seu procedimento era simples: adquiria terras, vendia lotes ou construía e alugava quartos já com mobília, principalmente, para trabalhadores portugueses que vinham trabalhar no Porto. Com a valorização das terras vizinhas, entrava em conflito com outros moradores e expulsava-os, até mesmo de forma violenta; foi dessa forma que morreu, em agosto de 1889, assassinado pelos irmãos Lima, “proprietários de terrenos vizinhos, com quem divergia sobre a construção de uma picada de terra que atravessaria sua propriedade”.¹²⁸ A Vila Mathias e seu loteador foram simbólicos desse movimento da cidade. Ele foi a primeira pessoa a planejar loteamentos na cidade.¹²⁹ Constantemente entrava em litígio com os donos das terras de que se apropriava, o que rendia requerimentos para a Câmara Municipal:

Requerimento de Felippina Emmerich Benjamin Fontana e sua mulher, em que dizem que lhe constando ter Mathias Costa e Samuel Alvez de Azevedo proposto a Camara o arruamento de terrenos de um sitio denominado – Morrinhos – que dizem possuir, offerencendo gratuitamente parte d’elles e pedindo illuminação, declaram que si os supplicados se referem a uns terrenos sitos no caminho velho da Barra, com fundes até o Jabaquára, de propriedade dos supplicantes, conhecidos por – Pastos do Vigario – acham-se elles em letigio por invasão e esbulho feito aos supplicantes, protestando como protestam contra qualquer concessão sobre elles na parte em que offende os seus direitos, e bem assim contra a intervenção municipal em terrenos puramente particulares. – Á Commissão de Obras Publicas, contra o voto do Sr. Nunes de Carvalho, por entender que a Camara não devia tomar conhecimento por não ser caso disso.¹³⁰

Por quase não possuírem moradores, era bastante dificultoso estabelecer limites para as terras de um ou outro proprietário. Além disso, a Câmara raramente se colocava como mediadora desses debates, fazendo com que as contendas se

¹²⁸ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1930**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.100.

¹²⁹ “Era também comissário de café, proprietário da companhia de seguros marítima Previdência Paulista e negociante de sal. Foi diretor da Associação Comercial e presidente da associação carnavalesca Clube XV em 1879. Ao mesmo tempo que Mathias loteava, criava uma linha de bonde e um botequim-venda com objetivo de atrair compradores.” Ibidem, p.100. Também participou da Associação de Beneficência Portuguesa; para mais informações sobre essa relação, ver: FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. Santos: Martins Fontes, 1951.

¹³⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão – 5ª reunião ordinária em 23 de fevereiro de 1886, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

alongassem sem qualquer definição. Enquanto o litígio se alongava, Mathias Costa trazia propostas para a Câmara Municipal cedendo terrenos para vias públicas, como aparecia nesse requerimento de 16 de março de 1886: “pedindo á Camara para designar os nomes das diversas ruas que tem de ser abertas nos terrenos denominados – Villa Mathias – propondo o supplicante os nomes de alguns cidadãos”.¹³¹

Com isso, a municipalidade estabelecia diretrizes para a abertura das ruas. Desejosa de uma cidade com vias retas e espaçosas, dizia ao loteador como proceder ao murar seus terrenos: deveria respeitar as diretrizes estabelecidas, aceitando as ruas longitudinais e fazendo as transversais perpendiculares e paralelas entre si, utilizando como base a Chácara do Macuco no extremo oposto. Ali os proprietários também permitiriam o prolongamento de tais ruas, sem desapropriação em um primeiro momento. A municipalidade concordava que tais ações concorriam para o “embelezamento” da cidade.¹³²

Dessa forma, a Vila Mathias se consolidava como um bairro habitado por trabalhadores, localizado próximo ao centro e com o facilitador do bonde de passageiros a partir do ano de 1887, que nos próximos anos alargaria não só os horizontes com o transporte até a região dos Dois Rios como geraria a extensa e reta Avenida Ana Costa – nome da mulher de Mathias¹³³ – que chegaria até a Praia da Barra e geraria o bairro conhecido como Gonzaga.

Algumas poucas pessoas conseguem se estabelecer em locais mais distantes do centro urbano, mas com muitas dificuldades. Os arrabaldes da Ponta da Barra, Embaré e do José Menino começam, aos poucos, a receber seus primeiros habitantes que se alternam entre os de veraneio e os moradores fixos (ver Figura 11).

¹³¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão – 6ª reunião ordinária em 24 de Março de 1886, p.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹³² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão – 6ª reunião ordinária em 24 de Março de 1886, p.5-6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹³³ “Não foi o único bairro que surgiu para fornecer condições de moradia para uma classe trabalhadora, que saindo dos limites da pobreza absoluta procurava sedentarizar-se na cidade adquirindo novos padrões de vida.” LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.100.

MAPA GERAL - SANTOS (1870 - 1890)

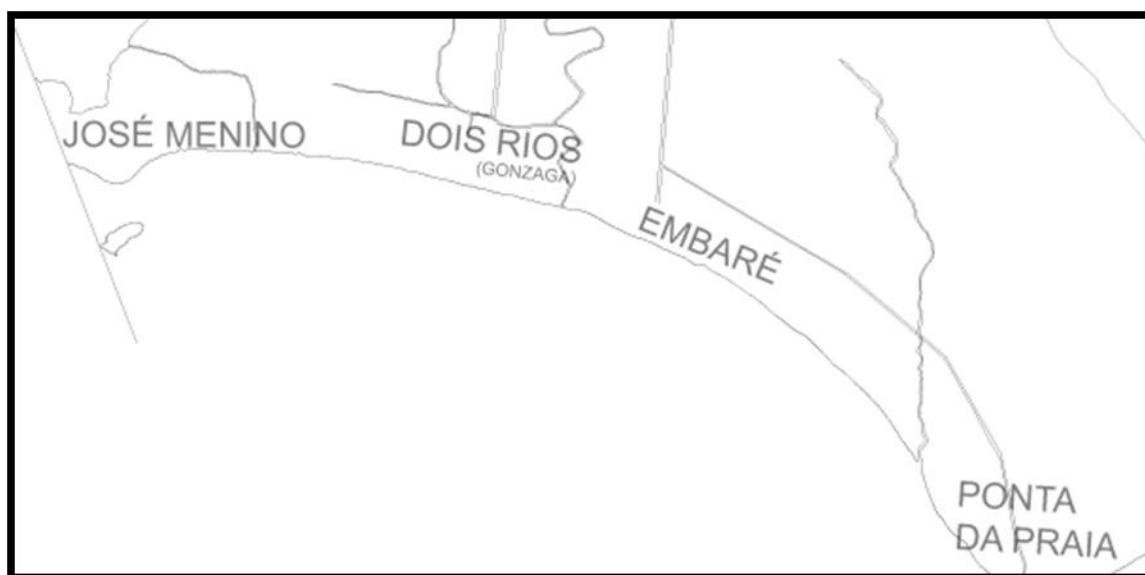
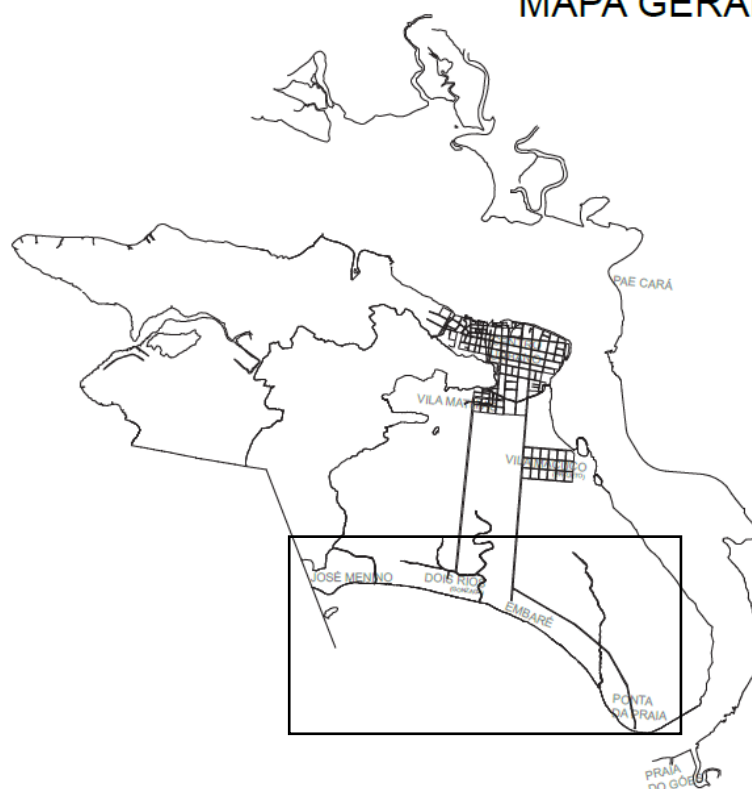


Figura 11 - Região da praia da Barra desde o José Menino até a Ponta da Praia.

Esses moradores tinham muitas dificuldades para morar nesses locais afastados. As fortes chuvas constantemente aterravam as valas e estagnavam as águas, fazendo com que reclamassem com a municipalidade para que tivessem o

serviço de desentupimento. Além disso, havia o temor de que tais locais virassem focos de epidemias.¹³⁴

O serviço dos bondes também era alvo de reclamações por suas irregularidades:

A imprensa d'esta cidade e diversos moradores da Barra, repetidas vezes têm reclamado, e com fundadas razões, por que eu proprio tenho observado, sobre o abuso que diariamente pratica a City of Santos Improvements Company, Limited, na deficiencia de bonds para transito de passageiros da cidade ao arrabalde da Barra, dando assim logar que seguidamente o publico que concorre para o augmento da renda e prosperidade da Companhia, não encontre a commodidade a que tem direito e lhe deve ser reciproca, desde que contribue com passagem, aliás cara, convicto de ter uma regalia que lhe é relativa no trajecto d'esses carros, cuja lotação se torna insuficiente para o numero de passageiros que em certas horas do dia afflue com mais frequencia. N'ese serviço está evidente que predomina a irregularidade, por cujo motivo já se devia ter imposto a multa de que trata a 13ª clausula, em que diariamente incorre a Companhia. Portanto, entendendo não ser de somenos importe á respectiva inspectoría para este trabalho que a de agua e gaz. Indico que no sentido de se regularizar o serviço da linha de bonds para a Barra, se nomeie um inspector de bonds, afim de tomar providencias necessarias, ante o seu digno gerente, e attender ás justas reclamações do publico, que clama contra a falta de carros e o pequeno numero de viagens, especialmente pela manhã e á tarde. – Paço Municipal em Santos 5 de Maio de 1887. – *Julio Conceição*. – Approvada, sendo o mesmo sr. Julio Conceição nomeado para occupar essa inspectoría, por elle indicada.¹³⁵

A abertura dos serviços de transporte sobre trilhos que, inicialmente, procurou perspectivas para novos ares fora da agitação do centro mostrava-se conflituosa, fazendo com que os enfrentamentos fossem um motivo para setores da elite aderissem a esse novo local de residência. Além disso, o próprio local possuía

¹³⁴ O assunto dos miasmas será mais bem discutido adiante (ver Capítulo 3). SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 3ª reunião ordinaria em 3 de fevereiro de 1887, p.7-8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 5ª Sessão - 2ª reunião ordinaria em 24 de novembro de 1887, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹³⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 2ª Sessão – 6ª reunião ordinaria em 5 de maio de 1887, p.3. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

seus revezes em períodos de maré alta; em abril de 1887, habitantes da Praia da Barra desde o José Menino até a Ponta da Praia solicitavam a abertura de uma rua na parte de trás de seus terrenos, visto que não podiam acessar a entrada de suas casas no período das altas marés; cediam, inclusive, tais terrenos gratuitamente para logradouros públicos.¹³⁶

No momento estudado, a região para além do Monte Serrat e da praia da Barra ainda não tinha conexão com o centro urbano; a ligação se consolidaria anos mais tarde. Essa região começaria a ser ocupada por famílias da elite, com mais posses. Esse movimento seria constatado pela consagração das imensas avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, que culminariam em hotéis de luxo à beira-mar já na década de 1890,¹³⁷ estando o grosso da ocupação urbana ainda localizado na região central da cidade de Santos.

2.2 RUAS, CALÇADAS E CASAS

Apesar do olhar voltado para fora dos limites da cidade, a grande maioria da população santista morava dentro do centro urbano. As construções ali possuíam moldes coloniais e começavam a ser demolidas e substituídas, pouco a pouco. A política que se depreende da documentação desse período era a de demolição apenas daquilo que era necessário, reconstruindo a partir das bases sólidas que a casa possuía. Por isso, morava-se em casas construídas em pedra, pintadas a cal e

¹³⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 2ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 28 de abril de 1887, p. 3. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹³⁷ Pontua-se que o aparecimento de um bairro à beira-mar, posteriormente chamado de Gonzaga, não poderia ser entendido de forma dissociada do loteamento próximo ao centro da cidade, a Vila Mathias; no entroncamento das linhas da *City* na Barra com a de Mathias Costa, ambas vindas do centro, havia um inquilino chamado João Quirino Machado, vulgarmente conhecido como “Gonzaga”, que construiu um botequim naquele local. “A história deste bairro mostra que ele fugiu das características de ocupação popular para as quais tinha sido pensado. A apropriação da beira-mar, a higienização da cidade, as grandes avenidas e os canais fizeram dele um local de moradia das classes mais abastadas e local preferencial de turismo.” LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.98 e 101.

– nesse momento – também se utilizava o tijolo para as reconstruções a partir das bases existentes, trazidos de olarias recentemente instaladas na cidade.¹³⁸

Desde o Código de Posturas de 1857, Santos contava com um Plano de Edificações anexo; em 1883 a municipalidade exigia que todas as construções ou reparos em edifícios feitos ou planejados em Santos tivessem suas plantas avaliadas e aprovadas pelos funcionários da Câmara. Estabelecia-se uma maior vigilância na construção da cidade, exatamente no período de maior agitação do Porto, mas com nenhuma ingerência naquelas edificações. Entretanto, nas ruas – mais especificamente nas calçadas ou testadas – a municipalidade estabelecia a sua ordem através da fiscalização de uma Postura que exigia por parte dos proprietários fazerem suas calçadas quando assim a municipalidade mandasse.

Pela dificuldade de alargar seus limites, os proprietários construíam em cima das bases das casas que já ali existiam, muitas delas térreas; subiam andares e geminavam sobrados. No mês de dezembro de 1873, a Câmara Municipal procedeu um auto de exame em uma casa de sobrado em construção, na rua da Constituição, pertencente ao Tenente Cirurgião Antônio Manoel Bicudo; estava presente o fiscal da municipalidade acompanhado dos peritos Thomas Antonio de Azevedo e José Ferreira Torres, que dariam o laudo sobre a construção. Os peritos disseram a respeito daquela construção:

[...] que a construção dela não é bastante forte para sustentar o sobrado que se está fazendo sobre a casa que serve de base e a ele, pois precisa pelo menos levantar as paredes lateraes de tijolos de marca grande colocados abaixo, e elevar estas paredes tambem de tijolos ao baixo, ateor frecháes(?) do sobrado e colocar os pés direitos mais juntos, acompanhadas de traves diagonais para sustentar as mesmas paredes, e sobre as linhas que se achão colocadas por baixo das terças e cumieiras necessita tambem nas emendas de uma chapa de

¹³⁸ Apesar dos Códigos de Posturas do período analisado não especificarem os materiais utilizados nas construções, o artigo 43 das Posturas aprovadas no ano de 1897 traz mais detalhadamente o que pode se depreender da cultura construtiva de Santos na época: “Os alicerces dos predios terão no minimo um metro de profundidade, e será exigida profundidade maior conforme a natureza do terreno e as condições da edificação. Serão sempre construidos com **tijollo ou pedra assente com argamassa de cimento ou cal**; deverão exceder de déz a quinze centimetros (0m,10 a 0m,15) de cada lado a espessura das paredes immediatamente acima a largura necessária para a conveniente destribuição da pressão sobre o terreno.” SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1897. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

ferro, em cada uma de quatro palmos d'extensão, e nos topos de cada uma das mesma linhas uma cantoneira de ferro que pregue na linha e no frechal, feito isso considerarão eles a obra segura. Perguntou mais o Fiscal qual o praso preciso para a realização destas obras; responderão que é indispensavel um mes.¹³⁹

Essa preocupação com as construções, reconstruções e ampliações dos antigos prédios de pedra da cidade estava intimamente ligada à questão da rua.¹⁴⁰ Se fora dos limites do centro urbano a municipalidade tinha a possibilidade de exigir terrenos para abrir e alargar suas vias, na parte mais adensada da cidade precisava fiscalizar e normatizar essas obras. A figura do arruador¹⁴¹ como funcionário da Câmara sempre existiu para garantir que a via pública seria respeitada frente ao alinhamento do edifício.

Foi nesse período que uma “nova rua” começou a tomar corpo frente à antiga, que deveria ser suplantada. Essa nova passagem guardaria o elemento simbólico de uma nova sociedade que, aos poucos, se estabelecia como hegemônico em relação ao antigo modo de pensar – baseado na linearidade e racionalidade. Estava em questão também o estabelecimento de fluxos próprios para a calçada e para rua. Um importante objeto de estudo, a rua aglutina questões que trazem à luz a vizinhança, a ação da municipalidade e os diversos usos que um quarteirão pode ter como objeto de coesão:

Et pourtant, la rue en tant qu'objet d'étude n'a pas beaucoup inspiré l'historien de la ville, plus attiré par le « quartier », sans trop se poser la question de savoir dans quelle mesure la rue est ou non l'élément majeur de cohésion d'un quartier. Parmi les milliers de titres d'une bibliographie de l'histoire des villes

¹³⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Autos de Vistoria de Imóveis e Logradouros Públicos. Documento 019, Série 3.4.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁴⁰ GARDEN, Maurice. Histoire de la rue. **Pouvoirs**. Revue française d'études constitutionnelles et politiques. La rue, n°116, jan. 2006, p.5-17. Disponível em: <<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>>. Acesso em: 12 out. 2014.

¹⁴¹ “Art. 2.º - Não se poderá edificar frentes de prédios nas ruas, e travessas d'esta Cidade, sem que o alinhamento, e nivelamento das soleiras tenha sido dado pelo arruador á vista de ordem por escripto do Presidente da Câmara. O contraventor será multado em 10\$000 r.s, além da obrigação de demolir tudo quanto houver feito irregularmente, e quando não queira voluntariamente prestar-se á demolição dentro de oito dias depois que para isso for intimado, pagará em dobro a despesa que se fizer para esse fim.” SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1847. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

depuis leur origine jusqu'à ce jour, peu de livres, et guère plus d'articles, comportent le mot « rue » dans leur intitulé. [...] Nous voudrions ici souligner tout l'intérêt qu'il y aurait à inscrire la rue dans les territoires, les objets et les acteurs de l'histoire urbaine, en retenant trois approches: la rue comme espace matériel aménagé, la rue de l'urbaniste ; la rue comme espace social, lieu d'habitation et lieu de fréquentation et d'usage, le lieu du commerce, de l'échange, des rencontres et des solidarités, mais parfois aussi de l'exclusion; la rue enfin comme espace symbolique, celui de la démonstration, de l'étalage et de l'affrontement des pouvoirs, la rue de l'apparence, du défilé, de la manifestation, de la révolte.¹⁴²

A interferência da municipalidade nas construções, por meio das Posturas legisladas, intensificada aqui nesse período pelas fiscalizações, evidencia o elemento simbólico das ruas, principalmente quando estabelece-se a calçada como território compartilhado entre a via pública, o transeunte e o proprietário ou morador. Portanto, mais que as fiscalizações diretas em construções propriamente ditas, a municipalidade fazia com que se observassem as Posturas na construção das calçadas, revezando essa obrigação com os proprietários ou inquilinos.

“O passeio das casas do meu Destricto ja estão fasendo se não estão ja todas promptas he a falta de Pedra de cantaria”¹⁴³ – foi dessa forma que o fiscal do segundo distrito João Feliciano dos Santos se dirigiu à Câmara em junho de 1883. Não se encontrou nenhuma ordem direta da municipalidade para os fiscais intimarem aos proprietários a fazerem as calçadas de seus prédios, mas isso ficava evidente nas fiscalizações da década de 1880.

O calçamento da cidade era feito pelo empedramento de ruas e travessas centrais. Além da leitura simbólica que essa mudança poderia ter, era de interesse da municipalidade realizar esse calçamento para que as ruas não ficassem sujeitas às constantes inundações; por isso intimava-se os proprietários a fazerem suas calçadas com pedras, e a municipalidade completaria o trabalho depois com a construção de sarjetas e bueiros. Os ribeirões “do Carmo, S. Jeronymo e de S. Bento, cujas nascentes eram aproveitadas como mananciais, nas encostas dos

¹⁴² GARDEN, Maurice. Histoire de la rue. **Pouvoirs**. Revue française d'études constitutionnelles et politiques. La rue, n°116, jan. 2006, p.5-17. Disponível em: <<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>>. Acesso em: 12 out. 2014.

¹⁴³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 231, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

morros, atravessavam a descoberto o centro urbano”,¹⁴⁴ por isso se fazia necessário o escoamento dessas águas.

Foi isso que o fiscal Hermenegildo sugeriu em seu relatório em agosto de 1882. Tendo visto que uma boca de lobo estava obstruída próxima à casa de Joaquim José Francisco Guimarães, à Rua Visconde do Rio Branco, precisou suspender a pedra da calçada para verificar o que havia acontecido. Dentro encontrou “lenha e cascas de palmitos, que impediam o escoamento das águas pluviais”, por isso dizia à Câmara que era importante colocar grades de ferro nessas bocas de lobo. A dificuldade de se escoar as águas das chuvas era um dos grandes problemas da cidade, que a municipalidade buscava sanar no processo da construção desses passeios e sarjetas.

Para esse trabalho, precisava da cooperação dos proprietários. Começava, então, um esforço desses fiscais em intimar os proprietários a fazerem seus passeios. As respostas eram as mais diversas:

Intimei ao Snr. Antonio de Freitas Guimaraes para fazer o passeio da caza nº 41 de propriedade dos erdeiros [de Joaquim Ferreira] Netto respondeu-me que tinha desistido da procuração mais segundo a minha carta de intimação que participaria aos erdeiros
Ao mesmo Snr para a caza nº 16 na rua de Santo Antonio de propriedade dos mesmo erdeiros respondeu-me o mesmo.
Intimei ao Snr. Henrique Rodrigues para fazer o passei da caza nº 95 na rua 25 de Março de propriedade dos erdeiros de Veuva Fará respondeume que ja tinha tratado lages [...]
Intimei ao Snr. Manoel de Santiago Ribeiro para fazer o passeio da caza nº 69 na rua 25 de Março respondeu-me que ja a dois negro tem tratado com Ferreira para fazer¹⁴⁵

Nos três primeiros casos, os procuradores precisavam levar a intimação aos herdeiros proprietários desses imóveis; no último, o proprietário já tinha

¹⁴⁴ BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **A moradia da população pobre e a Reforma Urbana em Santos-SP no fim do século XIX**. s/d, p.68. Disponível em: <http://www.academia.edu/4120170/IMAGENS_DA_CIDADE_CORTI%C3%87OS_E_REFORMA_URBANA_EM_SANTOS_1890-1907_>. Acesso em: 23 abr. 2014.

¹⁴⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 232, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

mandado dois escravos fazerem o passeio de acordo com o que o fiscal lhe havia intimado.

Em outros casos, proprietários não moravam na cidade e nem tinham procuradores, como o Desembargador Marcos Antonio Rodrigues de Sousa, residente na cidade de São Paulo e que foi intimado em 22 de Janeiro de 1884 “por não ter aqui Procurador, mas somente um agente para receber os alugueis d’esse predio, e que se nega a faser o passeio por falta de ordem para isso”.¹⁴⁶ Nesses casos enviava-se carta registrada aos donos em sua residência:

Intimei ao Snr. Dor. José Antonio Vas de Carvalhaes morador em Petropolis por carta registrada para faser o passeio da casa nº 57 na rua de Santo Antonio, e da casa nº 112 na rua 25 de Março¹⁴⁷

Intimou-se a mandar fazer

[...] o passeio da caza nº 28 na rua de Santo Antonio de propriedade do Desembargador Antonio Barbosa Gomes morador em São Paulo.¹⁴⁸

Existia uma morosidade nos trabalhos da parte de quem recebia a ordem. A culpa poderia ser dos trabalhadores por não terem executado o serviço que lhes foi mandado; para que não fosse aplicada multa, existiam outros meios de burla, como colocar a culpa na própria municipalidade. O fiscal do primeiro distrito Satyro de Azevedo diz, em setembro de 1885, que:

¹⁴⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 254, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁴⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 237, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁴⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 232. Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

[...] achando-se o prazo por mim marcado findo, esses individuos reclamão os meios fios, alegando ter esta Camara dado para uns e não querer para outros, estando este o unico obstaculo que apresentão que estão prontos a faser ditos passeios uma vez tendo a Camara mandado colocar os meios fios.¹⁴⁹

Os meios fios, responsabilidade da Câmara, deveriam ser colocados demarcando onde terminaria a calçada a ser feita pelo proprietário e onde começaria a rua. A municipalidade trazia à luz o argumento da falta de pedras, que constantemente era utilizado pelos proprietários.

A existência de procuradores, terceiros que trabalhavam para os donos desses imóveis que não se encontravam na cidade, indicava uma expectativa de lucro nos terrenos valorizados na cidade, visto que as terras fora do centro urbano ainda não possuíam a característica necessária para a especulação. Essa característica de locação das propriedades, aliada ao grande crescimento da população no período, e ainda à pequena quantidade de construções na cidade, faria com que os espaços cada vez menores fossem ocupados por um número maior de pessoas, principalmente aquelas que pouco dinheiro podiam dispendar para o aluguel.

Mas ainda alguns fatores seriam determinantes para a ocupação dos locais por determinadas modalidades de moradia, principalmente da população pobre: a proximidade do porto ou dos morros. A primeira localização tinha como característica o comércio, e a segunda as habitações populares, os cubículos ou cortiços.

2.3 PEDREIRAS DE SANTOS

As pedras de Santos eram bastante conhecidas. Eram usadas não só na cidade de Santos, como também no Planalto, para o calçamento de vias. Observa-se tal uso na proposta enviada à Câmara daquela cidade em que “propõe-se a fazer

¹⁴⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 303, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

o calçamento ácima com pedra de Santos, e com dimensões declaradas no edital”.¹⁵⁰ Para esse contrato, foram levadas 3.476 metros quadrados de calçamento de pedra de Santos quebrada, para reparos e aterros na “Ladeira Municipal”, inclusive com protestos para que a Estrada de Ferro facilitasse o frete com mais vagões.¹⁵¹ Essa grande demanda por pedras adicionava questões importantes para o já movimentado e conturbado cotidiano dos moradores do centro urbano de Santos nas duas décadas estudadas.

Em 1869, os munícipes Roberto Maria, Joaquim Meirelles Coelho Jr. e Antonio João Domingues Fernandes dizem que “pouco cuidado e nenhuma atenção é tido com o artigo de posturas respectivo” às pedreiras na cidade por parte da municipalidade; esse descaso, diziam, se configurava em um grande perigo “á vida dos transeuntes d’aquellas paragens, e às propriedades da visinhança.”¹⁵² Portanto, os signatarios do documento acabavam fazendo constantes reparos em seus telhados por conta dos estragos causados pelas pedras que voavam das explosões e das brocas para sua extração. Muitas vezes eram pedras que pesavam até 3 ou mais quilos, “e que causariam a morte da pessoa a quem por ventura apanhassem em sua queda, o que não é impossivel acontecer”¹⁵³ – relatavam os moradores.

No que tangia ao assunto da extração de pedras dentro do perímetro urbano da cidade, o Código de Posturas de 1870 repetia aquilo que já era proposto desde as Posturas compiladas em 1847. Eram dois artigos que versavam o seguinte:

¹⁵⁰ Correio Paulistano. São Paulo, nº 6945, 18 de janeiro de 1880. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹⁵¹ Correio Paulistano. São Paulo, nº 6957, 1º de fevereiro de 1880. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_04&PagFis=93&Pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹⁵² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimento solicitando aplicação de postura. Documento 003, Série 3.4.9. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁵³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimento solicitando aplicação de postura. Documento 003, Série 3.4.9. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Art.º 18 Ninguém poderá extrahir pedras, ou fazer qualquer genero de trabalho nas pedreiras da visinhança da Cidade, sem prévia licença da Camara. Estas licenças, por tempo determinado, não contituirão propriedade, podendo ser espaçadas quando não haja inconveniente. Os contraventores soffrerão a multa de 10\$000.

Art.º 19 Aquelles que trabalharem com brócas em pedreiras são obrigados a cobril-as na occasião da explosão, dando aviso aos transeuntes. O contraventor será multado em 16\$000, e sendo escravo, em dois dias de prisão, além da indemnização do damno causado.¹⁵⁴

Portanto, as Posturas que os munícipes reclamavam a observância já eram conhecidas da população há tempos, sendo a dificuldade de fiscalização um fator determinante, visto a grande demanda por pedras da cidade. Todavia, em 1883, era possível constatar uma normatização mais detalhada dessa atividade:

Art. 115. Os concessionarios, exploradores e trabalhadores de pedreiras, são obrigados:

A cobrirem a mina com uma rede de cabos de malhas estreitas ou com couros, que abranjam toda a extensão a que possa chegar a explosão.

A avisarem os transeuntes com bandeiras e signaes que se percebam a cem metros de distancia pelo menos, cinco minutos antes de atearem fogo á mina. Os infractores de qualquer destas disposições pagarão a multa de trinta mil réis.

Art. 116. As aberturas das minas ou brocas não terão mais de 4 metros de profundidade e 3 centímetros de diametro. A polvora empregada para o fim de fazer explosão, encherá a terça parte dessa profundidade, e se fôr empregada dynamite, guardar-se-ha a proporção entre a força explosiva desses dous agentes. Os infractores pagarão a multa de trinta mil réis.

¹⁵⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1870. Acervo Fundação Arquivo e Memória.

Art. 117. Incorrerão nas penas do artigo antecedente aquelles que minarem as fendas existentes na montanha, ou produzidas por explosões anteriores.

Art. 118. As explosões só poderão ter logar das 8 ás 9 horas da manhã e da 1 ás 2 horas da tarde. Os infractores incorrerão na multa de vinte mil réis.

Art. 119. Fica expressamente prohibido aos particulares explorarem pedreiras em seus terrenos nas proximidades das fontes e nascentes d'agua. Os infractores incorrerão na multa de trinta mil réis.¹⁵⁵

Não foi possível encontrar discussões que levassem a esse recrudescimento das Posturas nesse aspecto, apenas as reclamações constantes. Dez anos depois do último registro apresentado, em 1880, (e, portanto, antes da aprovação das novas Posturas) novamente proprietários da Rua São Bento reclamavam dos abusos daqueles que exploravam as pedreiras (ver Figura 12).

Diziam que tanto eles, moradores, quanto seus filhos e famílias passavam perigo constante pela forma como era feita a extração de pedras. Além disso, estava aquela pedreira “tão próxima á suas habitações, que nem podem sahir tranquilamente á seus quintaes pelo temor das volumosas pedras que d’alli são arrojadas quase diariamente”. O redator dizia, inclusive, que já algumas pedras teriam caído na Rua de São Leopoldo – via existente nos dias atuais com mesmo nome. Também eram lembradas as despesas que os moradores tinham com seus telhados, já que as pedras constantemente causavam inúmeras goteiras. Os abalos produzidos no solo também eram um incômodo constante, tendo já quebrado vidros e outros objetos, além de abrir fendas em diversos muros nas casas desses moradores. O documento terminava observando que a Câmara necessitava de meios mais enérgicos para conter tal situação, pois o proprietário da pedreira já teria recebido diversas multas e notificações, todas impotentes como meios repressivos.¹⁵⁶

¹⁵⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória.

¹⁵⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimento solicitando aplicação de postura. Documento 005, Série 3.4.9. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

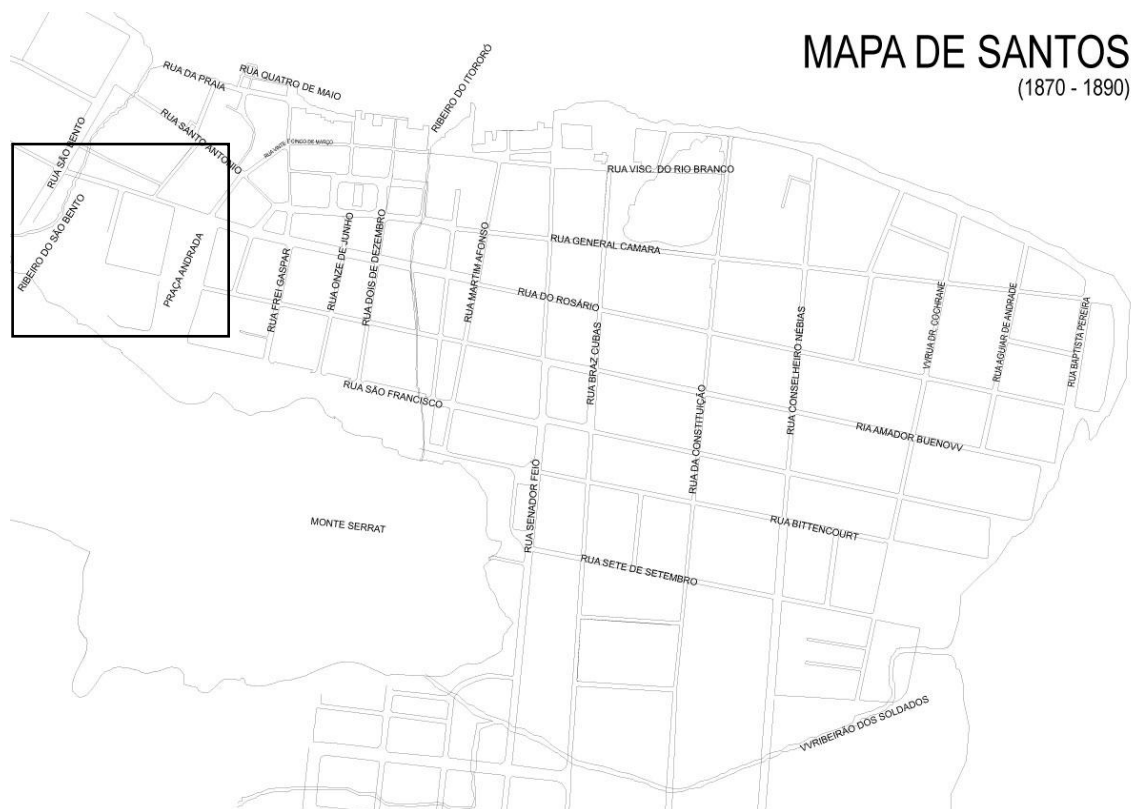


Figura 12 - Região da pedreira de São Bento.

Apesar da existência de moradores que diziam que o proprietário dessa pedreira já havia sido notificado e até multado, somente a partir de 1883 que se pôde observar, registrado na documentação, os fiscais da Câmara apresentando queixas e intimações a essas pedreiras.

Em outubro de 1885, o fiscal do segundo distrito João Feliciano dos Santos escreveu em seu relatório de ocorrências que Valentim João Pereira deu um tiro de broca à tarde. Segundo o fiscal, o barulho foi tão grande que a explosão não tinha como estar a 3 metros de fundo, nem coberta e, “como sendo o estrondo forte quebrou vidraças de três casas na rua de São Leopoldo”.¹⁵⁷ Valentim foi intimado a mandar consertar as vidraças.¹⁵⁸

Era uma situação cotidiana que amplificava os seus efeitos à medida que cada vez mais pessoas chegavam à cidade para se estabelecer e procurar ocupação. Na pedreira das Duas Pedras, José Rodrigues extraía pedras muito próximo ao chafariz; além do risco de alterar o curso ou danificar a nascente, a pedreira estava muito próxima ao chafariz público e colocava em risco qualquer pessoa que se servia daquelas águas para consumo diário. Foi, por isso, multado em 30 mil réis. O relato continua dizendo que:

¹⁵⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 307, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁵⁸ O dono dessa pedreira seria também contratado como empresário da limpeza pública, com diversos trabalhadores braçais sob seu comando para o serviço de varrição das vias públicas e de remoção do lixo das casas. (Ver Capítulo 3) Nessas intimações feitas pelo fiscal também seria possível entender quem eram os trabalhadores que faziam essa extração de pedras. Em julho de 1883, o italiano Francisco Micani “e outro” foram intimados pelo fiscal do primeiro distrito, Hermenegildo Castro, a parar de quebrar pedras próximo à rua Visconde do Rio Branco, pois não tinham a devida licença. Segundo eles, seguiam ordens do Coronel Candido Dias d’Albuquerque. Os dois trabalhadores foram ameaçados de prisão; o mandatário não foi multado “por não se achar presente ao acto, porem foi testemunhada por tres individuos”. Ficava clara aqui a questão, apresentada no Capítulo 1, da aplicação da pena de prisão por 24 horas a trabalhadores despossuídos ou escravos. Não se sabe quem era “o outro” trabalhador, ausente no discurso do fiscal. A cidade passava nesse momento por uma grande efervescência da campanha abolicionista e, não raro, escravos ou mesmo forros eram ocultados da documentação, apesar de sua presença maciça nos trabalhos braçais junto a imigrantes pobres e despossuídos. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 228, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A despeito dessas intimações, no dia 29 pelas 8 horas da manhã, foi dado fogo á essa mina, resultando grande prejuizo a uma casa situada nas immediações da pedreira.

Logo após, tendo comparecido o Ajudante Antunes, e multando o infractor Henrique José Rodrigues, de accôrdo com o art. 119º doCodigo de Posturas, conforme o auto, foi por elle desacatado, dizendo-lhe – *que podia multa-o quantas vezes quizesse, por elle não tinha pago as outras e que não pagava tambem esta, visto estar em propriedade sua e não ter que dar satisfação.*

Não pôde o mesmo fiscal cassar a licença, por não querer o infractor apresental-a.

A Camara ficando inteirada, resolveu o seguinte: [...] fosse extrahida copia do officio dirigido ao sr. Inspector de Obras Publicas e remetida, conjuntamente com o auto de infracção, ao Dr. Advogado afim de proceder judicialmente contra o infractor Henrique José Rodrigues¹⁵⁹

O prejuízo causado às habitações, a insubordinação dos donos de pedreiras – que revelava relações de compadrio profundas e colocava a municipalidade como um poder entre os vários existentes na cidade – adicionava uma relação de tensão às questões cotidianas. A existência de pedreiras no centro urbano, ao lado de diversas casas que começavam a ser habitadas, por um conjunto de pessoas da mais variada procedência do país e do mundo, fazia com que existissem duas regiões de moradia distintas da população pobre: aqueles que moravam nos comércios de seus patrões, próximos à região portuária, e aqueles que buscavam as habitações coletivas que rodeavam a região dos morros.¹⁶⁰

2.4 COMÉRCIOS E MORADIAS

Uma parcela grande de comerciantes morava nos armazéns e lojas onde trabalhavam. Começavam o trabalho aproximadamente às 7 horas da manhã e iam até a noite, varando altas horas. O comércio em Santos funcionava todos os dias, inclusive em domingos e dias santos, fechando nesses últimos casos às duas da

¹⁵⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 30 de dezembro de 1885, p.1-2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁶⁰ A região do entorno dos morros é também conhecida como uma região com menor ventilação, o que facilitava a proliferação dos miasmas (ver Capítulo 3).

tarde. Os funcionários, muitas vezes, moravam nos fundos de armazéns ou em camas no canto dos escritórios, como inquilinos em seu próprio local de trabalho.¹⁶¹

Josino Francisco Leite foi multado no dia 16 de novembro de 1873. O motivo: tinha as portas de seu negócio abertas após o toque de recolher. Ele alegou que, em momento algum, quis infringir um artigo das Posturas Municipais, conforme expôs o próprio suplicante:

Illmo Snr, tendo fechado o seo negocio as 9 horas da noite e como por excessivo o calor, entre abrio uma das portas onde tem o negocio e tambem é rezedencia do supplicante, e sentado do lado de fora acha-se a tomar o fresco, quando pelo referido Ajudante Fiscal foi intimado da multa por se achar diz elle com a porta do negocio aberto. Ora, o **supplicante apenas se achava sentado na porta, que não se achava aberta como pode provar** com o testemunho dos Snrs. Capitão Firmino José Maria Xavier e Ignacio Gomes d'Amorim, entendo que não deve soffrer uma penna na qual não incorreo e confiando na justiça que preside ao actos de V.S. [...] Dez de 9bro de 1873.¹⁶²

Nas palavras de Josino, sua intenção era apenas arejar sua casa que, por coincidência, vinha a ser também seu negócio e sustento. Além disso, a relação da população de Santos com a rua, nessa época, tinha bastante a dizer a respeito dessa prática reprimida pela municipalidade.

A mesma autuação sofreu José Antonio Fernandes Lages em novembro de 1861. Tendo o fiscal passado em frente ao seu negócio situado ao Largo do Chafariz na noite de 25 ou 26 do referido mês – não lembrava-se muito bem – encontrou uma das portas laterais abertas.

¹⁶¹ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.205.

¹⁶² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso. Documento 010, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos. (grifo nosso)

Sim, era verdade; segundo o próprio comerciante, aquela porta estava não inteiramente aberta, porém entreaberta, confessava. Entretanto José Antônio apresentava seu álibi, dizendo que naqueles dias seu inquilino, que pertencia à Companhia Dramática, estava em noite de espetáculo e necessitava sair e entrar por diversas vezes, razão pela qual a porta foi deixada por momentos “um pouco entreaberta e que dêo motivo da multa”.¹⁶³

As casas eram terrenos apertados e compridos, com pouca iluminação interna, por isso o “estar na rua” dizia muito sobre essa população. Ela ainda não havia passado para a concepção emergente de família que se consolidaria nos próximos anos, voltada para o recolhimento em oposição ao mundo público.¹⁶⁴ Além disso, a rua era como se fosse uma extensão da casa.

É jardim, é curral, é lavabo, é enxurro de necessidades. Ali, aos 3 ou aos 4, formam-se grupos onde a tagarelice transborda afinada, venenosa. Nas calçadas de tijolos ou pedras largas e toscas, enfileiram-se as cadeiras, assim como uma arquibancada para os espetáculos de todos os dias. [...] A rua é tudo e a rua se forma assim. Assim se forma a cidade.¹⁶⁵

Por isso, a habitação emerge como chave para uma civilidade europeia, que as elites desejavam consciente ou inconscientemente. A imposição de comprovação de residência e trabalho fixo simbolizava uma luta contra as habitações coletivas, a constante mudança de endereços e, ao mesmo tempo, sinalizava a rua como oposição à reclusão da casa.¹⁶⁶

¹⁶³ Apesar de o evento ter ocorrido nove anos antes da baliza estudada e a cidade ainda não ter a feição que apresentaria tão pouco tempo depois, é uma experiência importante de ser analisada pela anterioridade da estratégia da Câmara, que balizaria as ações fiscalizatórias do período analisado. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso. Documento 004, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁶⁴ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição**: Santos 1870 – 1913. São Paulo: Hucitec, 1996, p.112.

¹⁶⁵ MOURA, Paulo Cursino de. Apud.: Ibidem, p.106.

¹⁶⁶ LANNA, Ana Lúcia Duarte. A transformação urbana: Santos 1870 – 1920. **Revista USP**. São Paulo, nº. 41, p.98-111, mar./mai. 1999. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/41/08-analucia.pdf>>. Acesso em: 3 mai. 2014.

Com a grande quantidade de pessoas que vieram para a cidade de Santos — que encontraram no comércio uma forma de trabalho fixo que se encaixou em suas aspirações —, embates foram estabelecidos no cotidiano para mudança de algumas formas de viver. Obviamente, também existia a possibilidade de esses comerciantes estarem burlando a norma e utilizando essa prática para continuarem negociando fora do horário estabelecido pela municipalidade. Entretanto, esse fato não exclui a questão a respeito de uma maneira de morar já cristalizada na cultura local e amplificada pela quantidade de pessoas que chegavam à cidade durante as duas décadas estudadas.

Em 1887, diversos requerimentos para revisão de multas foram enviadas à Câmara quase que diariamente por diferentes proponentes. Neles emergiam questões de formas de viver e habitar, ao mesmo tempo que traziam à tona uma tensão entre fiscalização e comerciantes, na tentativa da Câmara de estabelecer um local “próprio”¹⁶⁷ e marcar seu território no exercício do controle social. Entretanto, os poderes invisíveis do outro apareciam; nesse caso, revestidos por um poder que os funcionários e inquilinos traziam de seus patrões como uma força adicional.

Em 27 de janeiro de 1887:

Dizem Bento de Souza & Cia que tendo sido multados pelo fiscal Viegas por conservarem aberta depois da 2 horas uma das portas do seu Armazem a rua do Santo Antonio nº 34, nos fundos do qual os supplicantes residem e bem como os seus empregados, vem pedir a Vsas hajã allevia-los da multa, pois que em tal ocasião não commerciavão, e se aberta estava a referida porta era porque precisavão de passagem para os fundos do Armazem!¹⁶⁸

¹⁶⁷ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.93.

¹⁶⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso. Documento 058. Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Em 30 de janeiro de 1887:

Diz Antonio Joze Castellão que tendo sido multado pelo fiscal João Feliciano, por concervar aberta depois das 2 horas uma das portas do seu estabelecimento a rua 2 de Dezembro nº 20, nos fundos do qual o supplicante reside e bem como seus empregados. Vem pedir a VSas hajão allevia-lo da multa pois que em tal occasião não commerciava supplicante achava-se jantando e sendo a casa escura não pode dispençar uma das portas abertas para ter a luz precisa, como é facil vereficar.¹⁶⁹

Em Santos, 3 de fevereiro de 1887:

Dizem os abaixo assignados, negociantes estabelecidos á Rua de Visconde de Rio Branco nº9 que tendo sido ilegalmente multados pelo Fiscal do 1º Districto no dia 23 de Janeiro do corrente anno as 3 horas de seo estabelecimento, vem respeitosamente pedir a V.V.S.S que os despensem do dito pagamento, pois que tendo moradia na mesma loja e comendo de pasteleiro não podião esperar a janta com o estabelecimento totalmente fechado, o qual não tem serventia pelos fundos.¹⁷⁰

Na década de 1890, o alto comércio da cidade de Santos entraria em um embate direto com a municipalidade para a revisão da disposição que não permitia o seu funcionamento aos domingos e dias santos. Entretanto a tática nesse momento era outra: recorria-se a um costume de quem morava nesses estabelecimentos – o direito do “estar na rua” para os que tinham como moradia o estabelecimento comercial – para que, de alguma forma, se justificasse uma possível burla de seus patrões.

¹⁶⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso. Documento 059, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁷⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos de recurso. Documento 060, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Dentro das sessões da Câmara, a ressonância dos anseios dos negociantes pertencentes ao alto comércio exportador ou importador era grande. Em fala do vereador Alfredo Ramires Esquivel de março de 1887, ele disse que julgava:

[...] que se deve dar aos negociantes a seguinte liberdade: *Abra quem quizer as portas do seu negocio, tambem feche-as quem quizer, nos domingos e dias santos.*

O commercio de Santos vendo a benevolencia da Camara, estou certo que fará expontaneamente, de livre vontade, aquillo que antes por lei era obrigado; os negociantes, os caixeiros meus collegas e eu vereador, teremos chegado assim a esse *desideratum*, sem violencias e odiosidades, cumprindo todos os nossos deveres. [...]

Além do mais, é impraticavel, pois não ha meios, por intervenção da Camara, de tornar effectivo o fechamento. A vigilancia por parte dos fiscaes não pode estar em toda parte; as multas que tem sido impostas não impedem que casas de negocio estejam abertas. Acontece tambem que em muitas casas de negocio ha moradores nas proprias lojas, e estes não podem ser privados da entrada, do direito de estarem á porta, nem da necessidade de por ellas arejarem a sua residencia. Se esta circumstancia dá direito legitimo a uns para terem as portas abertas, para outros (que queiram assim proceder), pode servir de pretexto para sophismarem o fechamento das portas, conservando-as abertas, e negociando quando queiram. [...]

A Camara assim procedendo, salva um principio muito elevado, o qual de não intervir em actos de natureza privada, que a infringir estabeleceria um procedente muito prejudicial para os direitos dos cidadãos, attende a uma reclamação dos negociantes, que se basêa em direito, e ao mesmo tempo, espera conseguirá para os empregados do commercio o que com justiça desejam, que são os domingos e dias santos para seu gozo, pois esta Camara, confiando nos sentimentos de justiça do commercio desta cidade, conta da parte do mesmo commercio acquiescencia ao apello que lhe faz nesse sentido. [...] 26 de Fevereiro de 1887.¹⁷¹

¹⁷¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 11 de março de 1887, p. 6-7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

O costume de se ocupar a rua não estava, entretanto, em alinhamento direto com os anseios dos patrões. Existia um posicionamento em relação ao direito dos funcionários de folgarem os domingos e dias santificados, direito em que os negociantes queriam colocar um fim para ampliar as possibilidades de lucros mensais. Além dessa questão, a Câmara Municipal com esse discurso, alinhava-se ao dos negociantes em partilhar o interesse de uma não interferência em assuntos privados, salvando-se um “princípio muito elevado”.

Essas pessoas que trabalhavam como caixeiros eram, em sua maior parte, imigrantes portugueses ou espanhóis, que já vinham para o Brasil com a certeza de ocupação em determinadas empresas exportadoras. Seu trabalho era incessante e não tinham horário certo nem para as refeições, que em geral eram frias e feitas às pressas para logo voltarem à ocupação. A relação deles com seus superiores era tão próxima que, em alguns casos, casavam-se com filhas ou sobrinhas de seus patrões, o que gerava expectativa em prosperar a partir da posição inicial de subalternos.¹⁷²

Por esse motivo, os caixeiros consideravam-se diferentes de outros operários por diversos motivos, que iam desde o local de moradia até as relações de compadrio com seus superiores e a possibilidade de ascensão social, muitas vezes alimentada pelos patrões. Quando conseguiam amealhar economias para se tornarem comerciantes abriam seu próprio negócio, fosse um botequim, uma pensão ou um hotel; em período de grande efervescência de pessoas em busca de locais para morar ou pernoitar, alguns caixeiros imigrantes se aproximam de um negócio bastante rentável: os cortiços.¹⁷³

¹⁷² LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.207.

¹⁷³ Gisele Sanglard, ao citar o memorialista Luiz Edmundo a respeito da experiência dos caixeiros do Rio de Janeiro, diz que: “Na hora de embarcar ouviam isto: ‘Para com teu patrão, meu rico filho, muita submissão e respeito, que outro não será o que há de te dar, na falta de teu pai, a mesa, o ensino e o futuro’ [...] Quando o pobre imigrante ingressa na sórdida vendoca, onde há de perder cedo ou tarde, [...] inocência e o caráter [...] o prato que ele encontra, se não é ótimo, é pelo menos, cheio e farto [...] Com a idade vai aprendendo a conhecer o mundo pela filosofia do patrão.” SANGLARD, Gisele. Do sonho da ascensão social à vida de operário: os caixeiros do Rio de Janeiro da virada do século XIX-XX. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, v.18, supl.1, dez. 2011, p.326-330. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v18s1/21.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2014.

2.5 CORTIÇOS: HABITAÇÕES E CUBÍCULOS

No período estudado, as elites começavam a sair do centro urbano. Mantinham seus imóveis e os alugavam para os mais variados tipos de atividade ou para moradias – ou para as duas coisas, no caso de pessoas sem possibilidade de pagarem aluguéis e que se estabeleciam no local de trabalho.

Foi nesse contexto que a municipalidade começou a tomar conhecimento de um tipo diferente de habitação.¹⁷⁴ Em outubro de 1873, na rua São Francisco – bem próximo ao morro e às pedreiras – os funcionários da Câmara foram fazer vistoria a uma construção que denominaram “acomodações á semelhança de cortiços, pertencentes a Francisco de Ferreira Limbres” (Figura 13). O proprietário não estava presente, sendo a vistoria acompanhada por seu procurador Manoel Gomes de Sá e o perito por ele nomeado. Eram duas construções, uma na frente e outra nos fundos: a construção da frente – já habitada – possuía 18 “cubículos” e a dos fundos – ainda em construção – 26. Eis as preocupações da Câmara:

- 1º- Se os edificios oferecem a precisa garantia de segurança e estabilidade em vista ao modo por que forão construídos.
- 2º Se podem ser reparados de modo a oferecerem a precisa garantia de segurança.
- 3º Quaes os reparos ou obras indispensaveis para conseguir o fim desejado.
- 4º Qual o praso necessario para a execução dessas obras ou reparos.

¹⁷⁴ Estabelecimento do “próprio” da municipalidade, na tentativa de estabelecer um campo de vigilância para que se pudesse aplicar de forma efetiva suas estratégias, suas posturas. CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.93.

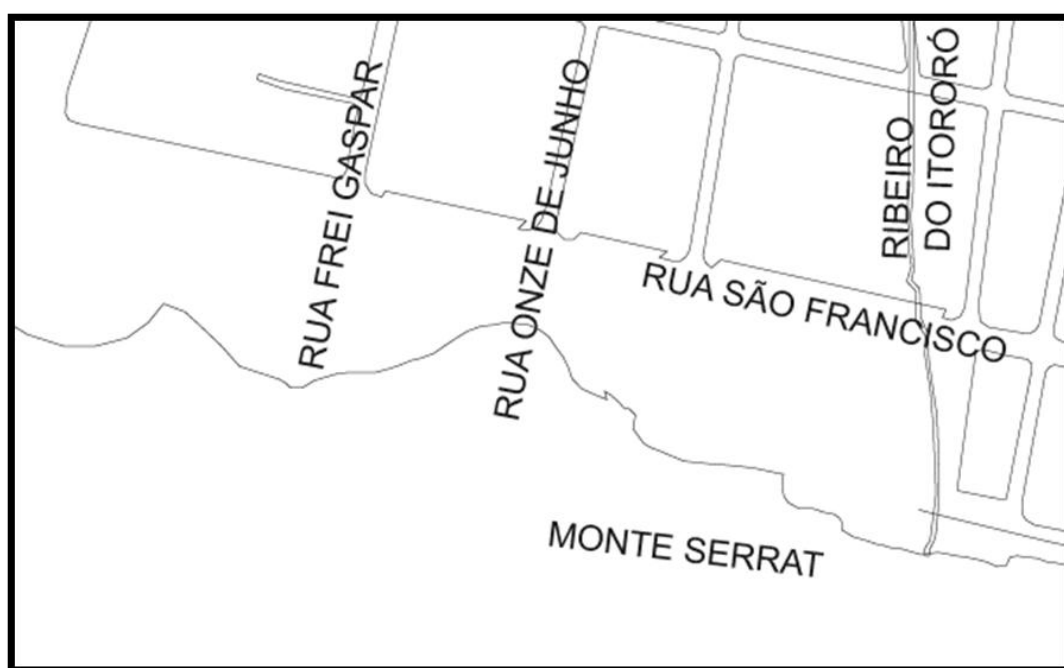
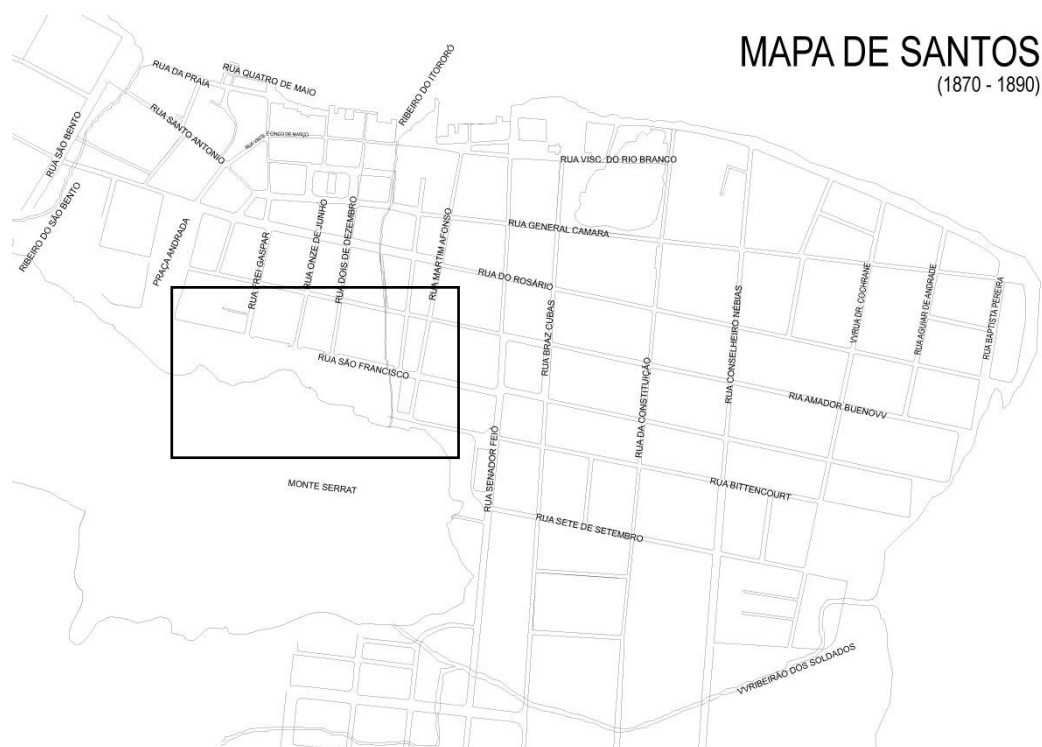


Figura 13 - Região do Cortiço de Francisco Ferreira Limbres.

Os peritos responderam que o edifício dos fundos ainda precisaria de alguns pilares de tijolos na frente da varanda, isto é, no pavimento térreo, assim como bases de pedra para solidez do pé direito. A respeito do edifício da frente, diziam os peritos que precisava de paredes de tijolos na frente e nos fundos. Tudo

isso com um prazo de 60 dias para realização.¹⁷⁵ Em outras palavras, a preocupação da municipalidade estava mais voltada para a solidez da edificação do que com a quantidade de pessoas que morariam no local.

Nada foi escrito sobre Francisco Ferreira Limbres, mas seu nome era bastante recorrente na documentação. Era português e quando faleceu, no ano de 1882, morava na cidade do Porto, em Portugal. Deixou dívida de 12 contos de réis, cujo pagamento não deveria exceder 8 anos, e que deveria ser paga pelos rendimentos dos prédios que possuía na cidade de Santos, os quais tinham à época rendimento aproximado de um conto e 500 mil réis anuais. Na descrição do testamento, sua propriedade aparecia como “nove sobradinhos na frente da rua de São Francisco de Paula, na cidade de Santos, Império do Brasil, com treze sobradinhos ou vinte e seis quartos para as trazeiras”.¹⁷⁶

Com grande rentabilidade, os “cubículos” de cortiços começaram a se propagar pela cidade. Em 1890, Benjamin Fontana queria legalizar junto à Câmara “uns quartinhos de madeira no sótão de seu estabelecimento, ao lado da Igreja do Rosário”.¹⁷⁷ Isso demonstra que qualquer local onde coubessem alguns cubículos, separados por madeira, era passível de se tornar uma habitação e atrair diversas pessoas, que pouco ou nada possuíam e viviam das jornadas de trabalho que procuravam diariamente.

Os proprietários passaram a ter táticas de antidisciplina¹⁷⁸ para que, por outro lado, passasse despercebida a criação de novos cubículos de moradia, uma vez que a Câmara insistentemente fazia rondas com seus fiscais para arrolar e manter um mínimo controle. Eram ações que, paulatinamente, desviavam das ordens da municipalidade, no seio de suas redes de vigilância.

¹⁷⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Autos de Vistoria de Imóveis e Logradouros Públicos. Documento 018, Série 3.4.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁷⁶ PORTO. Câmara Municipal. Registo do testamento com que faleceu Francisco Ferreira Limbres, 16 de março de 1882. Acervo Arquivo Municipal do Porto. Disponível em: <<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/17505/>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹⁷⁷ BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **A moradia da população pobre e a Reforma Urbana em Santos-SP no fim do século XIX**. s/d. Disponível em: <http://www.academia.edu/4120170/IMAGENS_DA_CIDADE_CORTI%C3%87OS_E_REFORMA_URBANA_EM_SANTOS_1890-1907_>. Acesso em: 23 abr. 2014.

¹⁷⁸ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.41.

Em maio de 1885, Luiz Pinto d'Amorim construía diversos cubículos na rua Octaviana. O ajudante fiscal Victorino José da Costa “na incerteza da totalidade das casinhas, ou cortiços por concluir acompanhou-me para verificar-mos”. Chegando lá, encontraram o irmão do senhor Amorim tapando com tábuas as divisões dos cubículos que construía próximo dali e, segundo o fiscal, só não se fez o embargo pois o senhor Amorim, “mestre e dono das casinhas”, não se encontrava. Quando o encontrou dias depois, foi “intima-lo perante as testemunhas do competente embargo. = Respondeu-me que não dava-se por intimado na hypothese de estar presente”. Dois dias depois, o mesmo ajudante fiscal, Victorino, escreveu à Câmara:

Apresentando-me hoje a 1 ½ hora da tarde na obra em construção de quatro cortiços ou casinhas na rua Octaviana pertencente ao Senhor Luiz Pinto d'Amorim, o qual não se achava presente; acompanhado das testemunhas abaixo assignadas, reconheci como também as mesmas testemunhas, estarem promptos dous, e os outros por concluir, e estando a trabalhar officiaes, porcurei informar-me se o trabalho que ahi se fazia era para conclusão dos mesmos; respondeu-me o official Antonio Gomes de Souza, não sêr por estar parada a obra; porem sim, que estavam lavrando e aparelhando madeiras para outras, á cargo do Senhor Amorim. São estas as informações que pude obter.¹⁷⁹

Ficava evidente a dificuldade em se conter ou controlar o avanço dessas casinhas. O fiscal encontrou trabalhadores que preparavam madeiras para outras obras a cargo do proprietário daquela construção. Entretanto, devido a simplicidade de execução desse tipo de construção, as próprias madeiras que ali estavam com os trabalhadores poderiam ser empregadas na obra dos cubículos em questão e, da noite para o dia, abrigar mais pessoas necessitadas de um local para se estabelecerem:

¹⁷⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 290, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

[...] a albergar a numerosa imigração chegada em busca de trabalho remunerador e certo, pontuavam as zonas mais centrais da cidade, surgindo nos pátios e nos quintais dos prédios, de qualquer forma, de qualquer tamanho, compostos de cubículos desasseados e acanhados, feitos de tábuas de caixotes e de folhas de zinco. Em tais compartimentos úmidos, escuros, baixos e sem ar, aninhava-se uma população descuidada, vivendo quase sem água, em condições indescritíveis de desconforto.¹⁸⁰

Mas a municipalidade passou a olhar para essas construções de uma forma diferente com o passar dos anos, principalmente em fins da década de 1880. Os fiscais começaram a receber ordens para realizar suas rondas nesses locais acompanhados de médicos:

- Em fevereiro de 1881, o fiscal João da Silva Oliveira Pinto “Com o medico, temos feito vezitas as casas de negocio quintaes e cortiços.”¹⁸¹;
- Em abril de 1883, o fiscal Hermenegildo Castro “Nos da 19, 20 e 21 [procedeu] o arrolamento dos cortiços do meo Districto.”¹⁸²;
- Em junho de 1885, o fiscal Satyro de Azevedo dirigiu “Carta [ao] Coronel Felix Botelho Viana para providenciar a bem da hygiene publica, sob o modo para que seus inquilinos dos cortiços da rua General Camara faserem o despejo de materias fecaes”.¹⁸³

¹⁸⁰ ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio**. Histórias e Lendas de Santos. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹⁸¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 208, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁸² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 221, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁸³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 294, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Com isso, os cortiços do senhor Limbres, mesmo após seu falecimento, continuaram conhecidos e visados. Em junho de 1883, foram registrados pelo fiscal do segundo distrito, João Feliciano dos Santos, pelo seu “mau estado”.¹⁸⁴

Desde fevereiro de 1873 que a Câmara já estabelecia normas para as habitações “denominadas – cortiços – para que nellas se observem o acceie as condições hygienicas indispensaveis”:

Artigo primeiro. As cazas denominadas – cortiços – ficão sujeitas á inspecção da Camara, que por meio de seus fiscaes, poderá sempre que o julgar necessario, mandar examinar o estado de aceio em que se achão.

Artigo segundo. Os cortiços existentes e os que se edificarem d’ora em diante, não poderão ser habitados por maior numero de individuos, do que aquelle em que fôr lotado pelo presidente da Camara, á vista da capacidade de cada cubiculo. Os proprietarios dos cortiços serão multados em 10\$000 reis por cada pessôa que exceder da respectiva lotação, e obrigados a fasel-os desoccupar immediatamente. [...] 27 de Setembro de 1873.¹⁸⁵

Entretanto, esse discurso, na prática, era bastante diluído nas ações de fiscalização, que não observavam por completo ou de forma efetiva aquilo que estava previsto na lei – ao menos até meados da década de 1880. As constantes epidemias traziam à tona questões que talvez fossem deixadas de lado no cotidiano da própria municipalidade.

Além disso, a concepção dos “cortiços” – na prática – adquiriu um caráter bastante amplo. Englobando desde casas de prostituição, tavernas, botequins até as habitações coletivas: todas eram genericamente chamadas de “cortiços”, o que gerou uma “reeducação dos sentidos” já que, mesmo diferentes em sua essência, todos eram segmentos marginalizados e, conseqüentemente, tinham fiscalizados e policiados seus hábitos e costumes. “Muitas vezes o que era considerado promíscuo

¹⁸⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 231, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁸⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1873, p.119 e 119A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

pelas autoridades sanitárias, não passava da única forma de sobrevivência possível numa cidade portuária como Santos”.¹⁸⁶

Foi em 1887, também, que surgiram, pela primeira vez, ordens de demolição dessas habitações; estratégia amplamente utilizada nas décadas seguintes sob a justificativa de não existir outro meio para conter o seu avanço. Até a sessão de outubro daquele ano a municipalidade ainda não havia considerado tal atitude.

O Sr. Oliveira Pinto apresentou as seguintes indicações: Indico que a Camara determine aos Srs. Fiscaes, que acompanhados pelos srs. Drs. Engenheiro e Medico façam uma correição em todos os cortiços que existem na cidade, verificando quaes os que não estão de accôrdo com as posturas para serem demolidos; tenho visto alguns ás ruas de São Bento, Marquez do Herval e no Largo da Matriz que devem ser demolidos. Santos, 15 de Outubro de 1887. [...] Aprovada.¹⁸⁷

Dentro dessa perspectiva, aparecia um discurso de invasão do ambiente privado dessas pessoas em nome da salubridade pública, apesar de essa noção ainda ser embrionária em tais discursos. Em alternância à narrativa em favor dos negociantes – alguns vereadores eram favoráveis a que eles próprios decidissem por abrir ou não e dar o direito de folga ou não em domingos e dias santificados –, nos casos de higiene pública, preferiam estar no direito de estabelecer a pesada regra de demolir e expulsar a população da única realidade possível de moradia

¹⁸⁶ BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **A moradia da população pobre e a Reforma Urbana em Santos-SP no fim do século XIX**. s/d, p.65. Disponível em: <http://www.academia.edu/4120170/IMAGENS_DA_CIDADE_CORTI%C3%87OS_E_REFORMA_URBANA_EM_SANTOS_1890-1907_>. Acesso em: 23 abr. 2014. Guilherme Álvaro também assinala que a grande quantidade de carroças na cidade fez com que a população adotasse inclusive as cocheiras como forma de moradia: “Para fazer o transporte do café para as embarcações e da carga para o caminho de ferro, o número das carroças havia crescido enormemente, aumentando por isso o número de cocheiras, construídas também ao acaso, de qualquer feitio, com pranchões e telhas de zinco, quase sempre como complemento dos cortiços, sem água e sem esgotos, abafadas e insalubres, sem asseio de espécie alguma. Os monturos se acumulavam em todas, formando-se fartos viveiros de moscas, torturantes dos moradores das vizinhanças, onde também a mosquitada, oriunda das águas contidas nos recipientes abandonados nos pátios dos cortiços e das cocheiras, constituíam-se em praga perigosa.” Cf. ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio**. Histórias e Lendas de Santos. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

¹⁸⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão – 5ª reunião ordinária em 13 de outubro de 1887, p.5. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

para elas naquele momento. Em outras palavras, a fiscalização enfrentava dificuldades fazer vigorar as Posturas existentes. Diversas pessoas lucravam com os aluguéis dessas casinhas e, portanto, a única estratégia possível para fazer o “próprio”¹⁸⁸ da municipalidade ter efeito era aquela que atacaria diretamente grande número de pessoas, deixando-as sem ter onde ir.

Os documentos que revelaram as autuações das pensões que Agapito Perez e Jacintho Casanovas tinham em seus botequins, talvez, em um primeiro olhar, não tivessem relação direta com a preocupação das habitações coletivas. Mas revelavam também uma nova perspectiva de como ocupar a rua, fazendo com que os inquilinos dos comércios citados fossem constantemente autuados, apesar da insistência de seus patrões em tomarem seu partido e requererem contra tais multas. Nesses casos, a Câmara conseguia fazer prevalecer sua palavra dentro do âmbito de suas fiscalizações; procurava uma regularidade no cotidiano, uma “ordem”, seja nas licenças de comércio, seja na regulação de construções e calçadas ou na abertura dos comércios em feriados e dias santos.

Outro caso de pensão que foi autuada no mesmo período que as de Agapito e Jacintho foi o estabelecimento do português José Ferreira Machado, vulgo “Parreira”¹⁸⁹, situado à rua Amador Bueno, número 30. Na ocasião, o Delegado de Polícia, Major Joaquim Xavier Pinheiro, iniciou o interrogatório de seu caixeiro, Martinho Nova, também português, já que o dono do estabelecimento não se encontrava no momento: este funcionário informou as autoridades o número de mulheres que ali se hospedavam, como funcionava a pensão, e se o local possuía banheiro. Nesse momento, o proprietário chegou e continuou a responder aos questionamentos: a princípio respondeu que na casa não havia, nem nunca houve banheiros e, em seguida:

Respondeu que apenas há um mês empregado n'este hotel, o numero mor de mulheres que tem tido nunca passou de duas; e o pagamento de cada hospede é trez mil reis acompanhando

¹⁸⁸ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.93.

¹⁸⁹ Uma questão bastante relevante com relação a esse documento é que a assinatura do proprietário encontra-se como “A rogo do declarante José Ferreira Machado a seu pedido por não saber escrever”, exatamente dessa forma.

os quartos, isso aos que morão e se alimentão no estabelecimento, pagando vinho e outras despesas a parte. [...] e que as duas ultimas depois de o calotearem, sahiram hontem e passarão-se para o “Botequim de Barcellona” na rua Visconde do Rio Branco. – Que ainda hontem sahiu-lhe uma de nome Antholina que estando n’esta caza vinte oito dias, deu apenas por conta vinte cinco mil reis. Que tem levado innumeros calotes, como mostra com a caderneta que apresenta, onde se vê Josephina, Amelia, Marica Papagaio, Feliciano, Martinha, Capenga, e outras muitas cujos calotes já passão de conto de réis.

Chegando ao fim dos autos, a multa estabeleceu-se novamente pela falta de licença para pensão ou hotel. Apesar de multa e autuação padrão, ou melhor, aplicada nos limites que a legislação permitia, as perguntas e as respostas do auto tornaram-se mais esclarecedoras que o desfecho do caso em si. A preocupação da Câmara para com as habitações coletivas residia no fato de elas serem ocupadas por pessoas pobres e sem perspectiva de fixarem-se aqui ou ali definitivamente, podendo vir a tornar-se indigentes caso fossem acometidas por alguma doença, já que recebiam na mesma proporção que trabalhavam: por expediente ou jornada.

José Ferreira Machado estabeleceu a relação de suas hóspedes com os inúmeros calotes que recebeu, que já alcançavam a ordem de um conto de réis. A razão para Josephina, Amelia, Marica Papagaio, Feliciano, Martinha, Capenga mudarem de hospedaria era incerta¹⁹⁰. Em contrapartida, o ganho do português, que vivia das pensões e outras despesas vindas do trabalho dessas mulheres, também mostrava-se ineficiente, visto que o fluxo dessas pessoas entre um local e outro era constante: “Que ainda hontem sahiu-lhe uma de nome Antholina que estando n’esta caza vinte oito dias, deu apenas por conta vinte cinco mil reis”.

A abertura de novos bairros e novas ruas para além do centro urbano eram o respiro de “bons ares” de que a elite estava desejosa. A declaração pela não construção de um novo cemitério no Campo do Macuco era emblemática, no sentido que o principal argumento para tal impedimento era que a região era desimpedida “dos morros que obstem a ventilação da maior parte da Cidade, recebendo

¹⁹⁰ As dívidas e as mudanças de hospedaria expressas por José de Ferreira deixariam espaço para interpretação de uma certa liberdade de mobilidade dessas mulheres; não seria lícito dizer que a prostituição era a última possibilidade de sobrevivência, mas uma das possibilidades de sobrevivência no conturbado cotidiano dessas mulheres.

directamente as virações do mar”.¹⁹¹ Não por acaso, nesse período, tornam-se comuns os banhos de mar com caráter medicinal, e as chácaras da elite tornam-se refúgios em períodos epidêmicos.

Ao mesmo tempo em que alguns proprietários “fugiam” do centro urbano, seus imóveis eram locados, e os vários que se tornaram habitações coletivas eram de grande rentabilidade. O português Francisco Limbres, mesmo morando em Portugal no período da sua morte, recebia os rendimentos de seus “quartos” à rua São Francisco e previu esse rendimento por mais 8 anos para o pagamento das dívidas que tinha. Ou seja, se por um lado o discurso hegemônico condenava tais habitações e relacionava-as ao estado da saúde pública em que a cidade se encontrava, por outro, existiam interesses para que essa situação não se alterasse.

O caso das habitações coletivas estava intimamente ligado ao discurso da municipalidade com relação à questão higiênica e às epidemias. Eram questões que a Câmara encontrava resistências; as fiscalizações eram aparentemente inócuas, além de bastante rarefeitas, tanto quanto pareciam ser com os proprietários de pedreiras. O centro urbano tornou-se pequeno para tantas atividades conjuntas – comerciais, portuárias e extrativistas – e os cortiços dariam o toque de “infecto” para o ambiente, voltando o olhar da municipalidade para o cotidiano da saúde, da doença e da morte.

¹⁹¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documento 042, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

CAPÍTULO III – ENTRE IMUNDÍCIAS E MIASMAS: SAÚDE, DOENÇA E MORTE

O epitáfio diz tudo. Vale mais do que se lhes narrasse a moléstia de Nhá-loló, a morte, o desespero da família, o enterro. Ficam sabendo que morreu; acrescentarei que foi por ocasião da primeira entrada da febre amarela. Não digo mais nada, a não ser que a acompanhei até o último jazigo, e me despedi triste, mas sem lágrimas. Concluí que talvez não a amasse deveras.

Machado de Assis, 1880.

Este capítulo pretende analisar o contexto das Posturas voltadas a medidas sanitárias, que tiveram suas fiscalizações intensificadas no período, além do surgimento de novos dispositivos que visavam transformar alguns costumes da população da cidade. Serão analisadas tanto reclamações de munícipes, quanto medidas emergenciais da Câmara quando surgiam as epidemias. Denunciavam-se hábitos que depunham contra os “foros de cidade civilizada”, tais como lançarem-se imundícies pela janela e os becos estreitos em que se acumulavam materiais pútridos. Dentro desse panorama, se discutirá a permanência dos costumes que a municipalidade pretendia minar em todas as esferas sociais.

* * *

Às vésperas do natal de 1882, no dia 24 de dezembro, em um cortiço localizado na Rua do Rosário nº 147 (Figura 14), uma mesma pessoa foi tema de dois ofícios enviados à Câmara Municipal. Mulher, “de côr preta”, indigente e afetada pela varíola. São essas as únicas informações relatadas sobre ela.

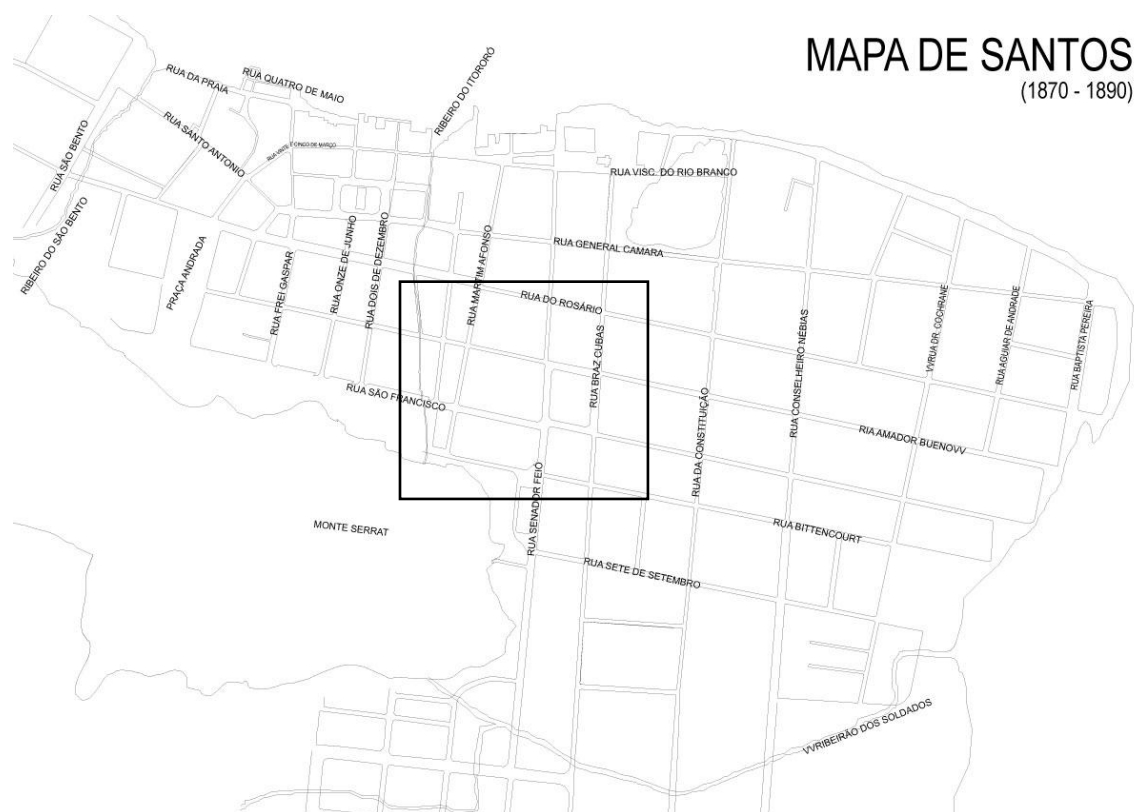


Figura 14 - Localização aproximada do cortiço.

O irmão da Santa Casa, Antonio Joaquim de Souza Guerra, dizia tê-la achado em um cortiço e em extrema indigência, onde pereceria à míngua de recursos se não fosse prontamente socorrida. Por isso, pedia para que admitissem a corticeira anônima no Hospital de Caridade, a Santa Casa.¹⁹²

O médico da Câmara dizia que ela não poderia ser admitida na Santa Casa, uma vez que possuía uma moléstia extremamente contagiosa e, portanto, convinha isolá-la o mais depressa possível. Além disso, alertava que os cortiços da cidade não possuíam a “higiene precisa” e poderiam se tornar rapidamente em foco de infecção.¹⁹³

Nos últimos vinte anos do Império, diversas epidemias atingiram a cidade de Santos. Eram os mais variados tipos de doenças mas, principalmente, apareciam a varíola e a febre amarela. Até então, o diagnóstico dos miasmas como o principal agente propagador das doenças epidêmicas era o mais conhecido, difundido e utilizado pela municipalidade para estabelecer políticas na área da saúde pública.¹⁹⁴

Portanto, o objetivo desse capítulo é discutir as estratégias de higiene e saúde da municipalidade durante os anos de 1870 a 1890; como tais proposições eram recebidas; se existiam contradições no discurso da Câmara; além da razão para a municipalidade estabelecer atitudes de avanços e recuos em suas propostas para com a saúde pública.

3.1 BECOS DE DESPEJOS E ÁGUAS ESTAGNADAS: TENSÕES COTIDIANAS

Existia um beco que atravessava a quadra da Rua Visconde do Rio Branco que saía para a Martim Afonso que servia, segundo a população, para

¹⁹² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0050, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁹³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0049, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁹⁴ Miasmas são: “Partículas, ou atomos, que saíem dos corpos podres, ou venenosos, e entrando no corpo animal causam doença.” SILVA, Antônio de Moraes. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro**. Lisboa, 1789, p.308. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/2>>. Acesso em: 23 out. 2014.

“despejos”. O local era usado como esgoto “de todos os pedidos”, ainda segundo ela, tornando-se um verdadeiro “focco de miasmas e de infecção nos dias de sol”.

Nos dias chuvosos porém o mal redobra pois as enxurradas que atravessam esse beco sem sahida para os lados vem sahir na rua de Martim Affonso, arrastando consigo uma lama fetida, nojenta e miasmatica que se espalha pelas sarjetas da rua Martim Affonso com grande e grave incomodo da vizinhança e grande gáudio das febres de máo carater.¹⁹⁵

Os moradores daquelas ruas pediam em abaixo-assinado¹⁹⁶ para a municipalidade, “primeira zeladora da saúde pública”, que olhasse para aquele beco intransitável e mal fiscalizado, pois tal fato deporia contra a própria Câmara Municipal, pois em suas Posturas prometia medidas contra esse abuso; que seria contra, portanto, uma “cidade civilizada”.¹⁹⁷

O mesmo teor de reclamação vinha agora de dois munícipes específicos: Joaquim Soares Gomes e Manoel Silva Azevedo¹⁹⁸. Moradores da Rua General Câmara, onde também existia uma viela ou beco que cortava toda a quadra e ia da rua Braz Cubas até a rua Martim Afonso. Essa viela passava exatamente nos fundos das casas e servia – segundo os denunciante – exclusivamente para fins de “despejos” de águas pútridas e matérias em decomposição. Novamente as chuvas

¹⁹⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Documento 0028, Série 7.2.1, 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁹⁶ Bastos estabeleceu íntima relação entre esses abaixo-assinados, uma forma de participação efetiva dos munícipes, as solicitações de melhorias à municipalidade e as “ações coletivas [que] destinavam-se a reunir esforços para melhorar as condições sanitárias de determinada região (limpeza dos logradouros e terrenos desocupados, erradicação de águas estagnadas, dessecamento das várzeas, canalização de valos e riachos poluídos, tratamento de bueiros), demandar equipamentos necessários para a vida urbana (água potável nas proximidades de sua moradia ou estabelecimento comercial, canalização de esgotos, colocação de mictórios públicos), manutenção e conservação das ruas e galerias subterrâneas (recuperação do nivelamento e pavimentação; alargamento, desobstrução, extensão e criação de novas ruas), restituição de livre acesso aos terrenos públicos apropriados por terceiros e oposição à comercialização dos terrenos assim qualificados”. Tais abaixo-assinados eram, em geral, encabeçados por nomes de força da elite local, mas eram seguidos por moradores da mais variada procedência, evidenciando – no caso de Santos – uma heterogeneidade no morar na região do centro urbano. BASTOS, Sênia Regina. **A cidade por seus moradores:** ação e participação dos moradores na administração da cidade de São Paulo, na segunda metade do século XIX. Tese (Doutorado em História), PUC-SP, São Paulo, 2001.

¹⁹⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Documento 0028, Série 7.2.1, 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

¹⁹⁸ Indícios nos levam a crer que Manoel era negociante, antes estabelecido na Praça de Paranaguá, além de membro da maçonaria.

eram apontadas como agravante para os vizinhos, que falavam sobre as sucessivas enxurradas que levavam o material acumulado nas sarjetas para a Rua Martim Afonso, “de tal modo não só empestando a vizinhança, como depondo contra os nossos foros de povo aceiado”.

Vem por isso, e como meio de fazer cessar tão nocivo estado de couzas e interpretando a vontade de todos os moradores do quarteirão se alguma por parte dos cofres municipais e somente com a permissão de abrirem passagem de seos quintaes para o dito becco zelal-o e trazel-o sempre limpo e aceiado de modo a concorrer para a salubridade da cidade. E mais pedem se necessario fôr mais completo e melhor desempenho da obrigação que gratuitamente tomão o auxilio moral da Camara pela autoridade de seos fiscaes e despozição de suas posturas quando seja requerido pelos supplicantes.
13 de Setembro de 1888¹⁹⁹

Poderia-se trazer para a discussão quem eram esses munícipes que possuíam conceitos de “povo asseado” ou “cidade civilizada”.²⁰⁰ Ou melhor: existia uma perspectiva de que os costumes precisavam ser mudados para que não fossem tachados como um povo “atrasado” ou “incivilizado”; entretanto, os funcionários da Câmara Municipal não tinham total controle da situação, muito menos a vizinhança que trazia a denúncia e colocava a municipalidade como corresponsável do estado do beco. O ofício também levava a crer que alguns dos próprios signatários não seguiam a recomendação e continuavam com o costume dos despejos.

Em outra ocasião, o fiscal do 1º Distrito, Hermenegildo de Almeida Castro, no dia 27 de agosto de 1883, chamou a atenção da Câmara Municipal para valas existentes entre as mesmas ruas de Martim Afonso e Braz Cubas. Dizia que as águas pluviais dos quintais das casas existentes naquela quadra “procuravam”, na

¹⁹⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Documento 0029. Série 7.2.1, 1888. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰⁰ Elias procurava descrever o termo civilização na década de 1930, trazendo riquíssima reflexão acerca do tema, que ele descrevia como algo destinado à pacificação da sociedade e controle dos instintos: “Ele resume tudo que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior a sociedades mais antigas ou a sociedade contemporâneas ‘mais primitivas’”. Com essa palavra, a sociedade ocidental procura descrever o que lhe constitui o caráter especial e aquilo que se orgulha: o nível de sua tecnologia, a natureza de suas maneiras, o desenvolvimento da sua cultura científica ou visão do mundo, e muito mais.” ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador (Vol.1): Uma História dos Costumes**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011, p.23.

verdade, os canos do ribeiro do largo do Carmo que corriam até o mar. Tais becos e valas de despejos recebiam matérias “de toda sorte”²⁰¹; com a constatação do fiscal, estabelecia-se uma contravenção das Posturas a respeito da qual, entretanto, nada se fez.

Já em ofício de janeiro de 1881, a Sociedade de Beneficência Portuguesa solicitava autorização à Câmara Municipal para murar um terreno do Hospital que fazia frente para a Rua Amador Bueno. O remetente disse ser impossível por conta:

[...] de uma valla aberta pela Camara Municipal com o fim de receber aguas de todos os terrenos circunvizinhos à dita rua, havendo perigo para a salubridade de seu Hospital na vizinhança desses charcos, havendo perigo tambem, não só para o Hospital, como para toda a vizinhança d'essa rua, em que se deem infiltrações de matérias pútridas porque a valla e as escavações estão muito proximo ao cemitério e em nível muito inferior, não podendo a Sociedade Portuguesa de Beneficencia proceder, além das obras que vai fazer, aos melhoramentos que exigem a rua.²⁰²

No caso, foi a própria Câmara quem mandou abrir as valas que levavam as águas dos terrenos circunvizinhos até o mar, como estabelecia o artigo de Posturas que falava sobre o esgotamento de regiões pantanosas.²⁰³ Entretanto, a população constantemente utilizava essas valas para os despejos de detritos, que eram encaminhados para o mar juntamente com as águas.

As recomendações de autoridades, como aquela enviada pela Delegacia de Higiene da cidade de Santos em outubro de 1888, eram no sentido de não se deixar mais valas abertas, principalmente próximas aos rios e ribeiros da cidade. Aquela Delegacia dizia à municipalidade que convinha em focar todos os esforços possíveis em canalizar as águas que atravessavam os terrenos do Convento do

²⁰¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 239, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0044, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰³ “Art. 84 Os proprietarios de terrenos sitos dentro da cidade, são obrigados á esgotar, alterar e dar curso as aguas dos pantanos que nelles existem, em prazos que lhes marcará a camara, findo cada um dos quaes e não sendo executada esta disposição, incorrerão na multa de trinta mil réis.” Com diferentes textos, a Postura existia desde o Código aprovado em 1847. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Carmo, das ruas General Câmara e 25 de Março; a canalização desses veios de água era de extrema necessidade para a salubridade pública “principalmente na quadra epidêmica que atravessamos e em passagem para a estação calmosa”.²⁰⁴

Para evitar que continuassem utilizando as águas das valas a céu aberto existentes nos terrenos, a solução era a canalização desses rios, ribeiros e quaisquer outros veios que se aparecessem no processo de esgotamento dos terrenos pantanosos. Mas a ação da municipalidade limitava-se a aplicar as Posturas que existiam e aquelas que conseguissem aprovar frente à Assembleia Legislativa da Província.

Além disso, a prática cotidiana de se lançar matérias fecais era disseminada entre os moradores do centro urbano como um todo, não escapando dos ataques dos vereadores em sessões da Câmara, principalmente na década de 1880. Em sessão de setembro de 1885, o vereador Benedicto Narcizo ordenou a construção de latrinas para moradores das ruas de São Leopoldo e redondezas pois, segundo ele:

Nas casas da mesma rua de S. Leopoldo ns. 43 e 44, não existindo latrinas, os moradores dos cortiços fazem no quintao, ao ar livre, deposito de materias fecaes, constituindo assim um foco de infecção para elles e os vizinhos;²⁰⁵

Os quartinhos ou cubículos começavam, pouco a pouco, a ter uma fiscalização mais profunda e próxima, conforme a municipalidade voltava seu olhar para esse tipo de habitação. Eram locais onde diversas pessoas que chegavam à cidade – imigrantes, migrantes, escravos ou forros – se acomodavam, muitas vezes, somente por um par de dias. Esta era uma população que cada vez mais não se podia mensurar em números fixos por seu caráter flutuante, apesar de se poder estimá-la através dos números oficiais.

²⁰⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0063, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 24 de setembro de 1884, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Para tais cortiços, desde outubro de 1873, existiam Posturas que estabeleciam sua fiscalização. Pela primeira vez apareciam na documentação com tal denominação – cortiços – e já com a conotação de locais com pouco asseio e sujeitos a inspeção. Eram dois os artigos que versavam sobre esse assunto:

Artigo primeiro. As cazas denominadas – cortiços – ficão sujeitas á inspecção da Camara, que por meio de seus fiscaes, poderá sempre que o julgar necessario, mandar examinar o estado de aceio em que se achão.

Artigo segundo. Os cortiços existentes e os que se edificarem d’ora em diante, não poderão ser habitados por maior numero de individuos, do que aquelle em que fôr lotado pelo presidente da Camara, á vista da capacidade de cada cubiculo. Os proprietarios dos cortiços serão multados em 10\$000 reis por cada pessoa que exceder da respectiva lotação, e obrigados a fasel-os desoccupar immediatamente. [...] ²⁰⁶

Existiam fiscalizações desde a aprovação dessa Postura, mas, com o passar dos anos, a municipalidade constatou que a legislação não era suficiente para conter os “abusos” da população. Em fins da década de 1880, a Câmara e seus funcionários já tinham uma opinião mais assertiva com relação aos ditos “antros da morte”, e solicitavam sua demolição imediata. Entretanto, muitas pessoas fizeram da construção e manutenção desses cortiços uma forma de renda garantida, tornando a prática uma realidade cotidiana.

As ruas também eram locais de vigilância, no que tangia à higiene, e a municipalidade observava a transformação de alguns pontos da cidade em “mictórios forçados”, como as esquinas da Igreja da Graça, na rua de Santo Antônio:

[...] constituindo assim logares de desagradavel effeito para os recém-chegados, e fócios de infecção para a cidade. Lembro pois a necessidade de mandar-se construir mictorios, o mais breve possivel, sinão em toda a cidade ao menos nesses

²⁰⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1873, p.119 e 119A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

logares e outros mais frequentados aonde se dá a mesma cousa.²⁰⁷

Os mictórios, gabinetes sanitários que eram instalados pela cidade em locais de grande circulação, possibilitam o questionamento a respeito do entendimento que a população, como um todo, tinha sobre o assunto. A Câmara Municipal acusava, em grande parte, a população moradora de cortiços de maus hábitos higiênicos; entretanto, em sessão de Junho de 1884, os vereadores Xavier Pinheiro, Ribeiro e Proost de Souza aprovaram a colocação de mictórios junto ao recém-construído teatro Guarany, e receberam aprovação imediata para a obra. No período, o local recebia espetáculos nacionais e internacionais, tendo como público uma parcela considerável da elite. Segundo o parecer dos vereadores:

Entende a Comissão que o melhor meio de evitar o gravíssimo inconveniente que ahi se vê em todas as noutes de espectaculos, é fazer esta Camara collocar um mictorio coberto, com agua e luz, e com 6 compartimentos, sobre o passeio do edificio, logo ao voltar o canto da rua de S. Francisco para a de Amador Bueno, aonde a largura do passeio se presta á collocação do mictorio, sem interromper a passagem aos transeuntes. [...] 11 de Junho de 1884. – Xavier Pinheiro. – Ribeiro. – Proost de Souza.

APPROVADA, autorizando a Camara a apresentar a Comissão a respectiva planta e orçamento.²⁰⁸

As ruas de grande circulação e próximas ao porto também eram bastante visadas. Em outubro de 1887, a abordagem tornou-se diferente: o vereador Alfaya Rodrigues teve uma proposta aprovada de colocar portões entre as ruas 25 de Março e 24 de Maio, sendo a última exatamente em frente à região de pontes de madeira de carga e descarga do porto. Sugeriu que durante o dia as portas ficassem abertas para o trânsito público, mas que deveriam ser fechadas à noite “afim de obstar que continue a immundicie alli feita, com prejuizo da salubridade publica”,

²⁰⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 24 de setembro de 1884, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁰⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 5ª Sessão - 1ª reunião ordinaria em 11 de Junho de 1884, p.3. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

estabelecendo inclusive um fiscal para a área.²⁰⁹ Guilherme Álvaro, ainda em 1919, anotava que nos fundos da rua 24 de Maio “os gabinetes sanitários avançavam pelo mar, sobre estacadas, oferecendo espetáculo o menos atraente às embarcações que nas próximas pontes atracavam”.²¹⁰ Muda-se, portanto, a estratégia para a contravenção: ao invés de se vigiar constantemente, fecha-se para circulação no período que a municipalidade não poderia dispor de um funcionário, ou seja, à noite, na falta de outros métodos de constrangimento.

Nesse período, conviviam em concomitância as representações de limpeza, então solidificada na cultura local, e a de higiene, que vinha como uma nova estratégia para os problemas que a municipalidade enfrentava. O primeiro conceito relacionava-se à prática de organização e ordenamento do espaço para que se prevenisse e preservasse a saúde do corpo coletivo; nesse sentido, a Câmara estabeleceu, além das Posturas voltadas para o tema, um sistema de limpeza regular das ruas e retirada de lixo por carroças. Entretanto, a coexistência desse termo com o de higiene traria ações mais assertivas por parte da municipalidade, já que estabelecia uma inversão nessa visão, já que observava “o corpo coletivo” doente.²¹¹ Para a Câmara Municipal eram concomitantes as duas visões para estabelecer estratégias para com a saúde pública.²¹²

3.2 EMPREGADOS DA LIMPEZA MUNICIPAL

Não existia um serviço público de retirada do lixo, apenas disposições que indicavam os locais onde deveriam-se efetuar os despejos. O trabalho era feito por escravos da casa ou de ganho, sendo os detritos carregados até lugares fora do

²⁰⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 13 de outubro de 1887, p.5. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²¹⁰ ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio. Histórias e Lendas de Santos**. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

²¹¹ FOUCAULT, Michel. O Nascimento da Medicina Social. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

²¹² ÁVILA, Vladimir Ferreira de. **Saberes históricos e práticas cotidianas sobre o saneamento: desdobramentos na Porto Alegre do século XIX (1850 – 1900)**. Dissertação (Mestrado em História), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010, p.129.

centro urbano ou despejados no próprio estuário, em dias específicos, para que a maré pudesse levá-los para fora do porto.

Desde o Código de Posturas de 1847 até o de 1883,²¹³ todos possuíam artigos – um ou dois – que se voltavam especificamente ao tema em questão. A redação variava, mas o ponto central era a proibição dos despejos de imundícies em quaisquer servidões ou locais públicos (ruas, travessas, ribeiros e margens destes); para essa finalidade destinavam-se as praias até onde chegavam as marés.

Armazenavam-se os detritos em vasilhas. Sem o serviço de esgotos, os quintais eram atravessados por fossas, onde constantemente eram despejados os detritos, ou então eram utilizados vasos “onde as matérias fecais eram conservadas para serem depois lançadas às praias ou aos ribeiros que lá iam ter”; não havia limpeza pública organizada, permanecendo o lixo nos quintais, ou, quando atirado aos logradouros públicos, servia para aterrá-los. A praia lodosa era o depósito de todas as imundícies provenientes das habitações das proximidades e só era limpa pelas marés.²¹⁴

Ao longo desses anos algumas informações foram adicionadas às Posturas, provavelmente como uma tentativa de minar táticas que a população estabelecia para permanecer com seus costumes,²¹⁵ em 1857, a redação aparecia proibindo “**ainda mesmo por meio de canos**, lançar imundices, ou fazer despejos”.²¹⁶ As multas também foram alteradas ao longo dos Códigos e, até 1883, tinham diferenciação para escravos, que eram os principais empregados nessa

²¹³ Cf. Art. 110 do Código de 1847, Art. 102 e 104 de 1857, Art. 110 e 112 de 1870 e Art. 89 de 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²¹⁴ ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio. Histórias e Lendas de Santos**. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

²¹⁵ Algumas posturas não tinham mudanças substanciais em sua redação ao longo dos anos; a outras, no entanto, eram adicionados ou suprimidos alguns termos, levando a crer que algumas práticas eram incorporadas, ou que novas estratégias de apropriação eram inventadas e reinventadas. Já dizia Thompson que “as práticas e as normas se reproduzem ao longo das gerações na atmosfera lentamente diversificada dos costumes”. Apesar de escrever sobre o direito consuetudinário na Inglaterra do século XVIII, a reflexão aplica-se ao contexto da cultura urbana da cidade de Santos. Aquilo que se colocava no cotidiano desses moradores estava escrito em lei, as Posturas, que eram balizadas pelos costumes da população. THOMPSON, Edward P. **Costumes em comum: estudos sobre cultura popular tradicional**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005, p.18.

²¹⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1857. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

tarefa. Os poucos encanamentos que se faziam para cobertura dos rios e ribeiros da cidade não eram impedimento para que se continuassem os costumes da população.

No entanto, a partir da década de 1870, mesmo a disposição dos despejos no mar, “até onde vinham as marés”, começou a se tornar uma prática incômoda, o que forçaria a municipalidade a recuar. Um ofício que relatava constantes reclamações de Capitães de navios mercantes chegou à Câmara em março de 1876. Constavam na assinatura o Vice-cônsul da Holanda, o Vice-cônsul da Dinamarca, o Vice-cônsul da Áustria, o Cônsul da Alemanha, o Cônsul de S.M. Britânica e o Vice-cônsul dos Estados Unidos (Figura 15). A denúncia: dia e noite as praias da cidade e de seus subúrbios exalavam um insuportável cheiro e, como os casos de febre amarela estavam sendo diretamente associados ao estado de podridão dos materiais fecais na Praia, os signatários pediam uma limpeza imediata, como também mais fiscalização, por meio de vigias, para que não se lançassem “materiaes fecaes e deteriorados nas proximidades dos navios”.²¹⁷

Santos 4 de março 1876. E. R. M. C.

C. V. P. Consul da Bélgica, Vice Consul da Suécia e
 Noruega, Vice Consul da Holanda, Vice Consul da Dinamarca
 Vice Consul da Áustria
 Consul da Alemanha
 Consul de S. M. Britânica
 Vice Consul of the United States

Figura 15 - Trecho do abaixo-assinado enviado por cônsules e vice-cônsules à Câmara Municipal.

O ofício foi respondido em março do mesmo ano. A municipalidade prometia aos cônsules uma renovação na limpeza das praias e o fim dos despejos nas praias do porto, ao menos o quanto fosse possível.²¹⁸ Era ponto pacífico que as doenças que causavam os surtos epidêmicos chegavam pelos navios que

²¹⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0037, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²¹⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Ofícios, 1876, p.175A e 176. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

atracavam no porto. O ofício recebido, pela municipalidade, das autoridades consulares mostrava uma apreensão com relação ao estado de limpeza das praias; isso evidenciava uma consonância de representações, apesar de a municipalidade acreditar que os tripulantes dessas embarcações fossem os responsáveis pela “importação” das doenças, enquanto que os cônsules tinham motivos para acreditar que o estado de saúde do porto da cidade contribuía para o avanço das doenças na tripulação embarcada.²¹⁹

Em edital de março de 1877, a Câmara Municipal publicava artigos que muito interessavam “para a prosperidade, aceio e hygiene do municipio”. Entre eles, encontrava-se um artigo que dizia o seguinte:

Todos os moradores da cidade são obrigados a conservar sempre limpas as testadas e sargetas correspondentes as frentes de suas cazas, mandando nos domingos e dias santificados, até as 8 horas da manhã, varrel-as e juntar o lixo no meio da rua para ser removido á custa da Camara. Os infractores serão multados em 10\$000 reis.

Com o crescimento da cidade e, principalmente, com o aumento de sua população, tornou-se inviável que a responsabilidade de aplicação de um projeto de limpeza das vias públicas, pensado pela municipalidade, fosse apenas depositada nos munícipes. Estava claro que eram costumes distintos e que as ideias que germinavam no seio na elite local não seriam absorvidas pela população através da fiscalização dos costumes cotidianos. Em outras palavras, o estado da saúde pública levava a municipalidade a tomar medidas que iam além da aplicação das Posturas, criando constrangimentos a fim de que aquelas práticas consideradas

²¹⁹ Entretanto, é bastante discutido se as pessoas embarcadas eram as que traziam as doenças ou se as adquiriam no Porto por conta dos miasmas. Lopes traz a discussão acerca das condições climáticas da geografia de Santos feita por Petrone (1946): “A causa deste fenômeno nos parece ligada à circunstância de intoxicação atmosférica provocada por nossas condições climáticas, marcadas por temperaturas elevadas, pequenas amplitudes térmicas, assim como por uma abundante pluviosidade no decorrer do ano, – embora com maiores precipitações no verão. Tudo isso, associado às condições da superfície, especialmente ao comportamento das águas superficiais, contribuiu para que, com o tempo, a área da Baixada Santista se tornasse insalubre para o europeu ou, como afirma o professor Pasquale Petrone, fosse ‘considerada como tal por êle’.” Apud: LOPES, Betralda. **O Porto de Santos e a Febre Amarela**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1974, p.66.

nocivas não voltassem à tona. Dentro desse contexto, assinou-se um serviço de coleta de lixo e limpeza das ruas, praças e becos do centro urbano.

Em fins da década de 1870,²²⁰ instituiu-se o “serviço de lixo”, que englobava diversas formas de limpeza da cidade, além da remoção de lixo de cada uma das casas. Estabeleceu-se que as ruas, becos e praças que não fossem calçadas com paralelepípedos deveriam ser sempre asseadas, ou seja, livres de lixo, ciscos, animais mortos, vegetação, águas pútridas e quaisquer outros corpos estranhos. Além disso, deveria-se retirar o pó com pás de madeira apropriadas. O serviço também incluía a capinação e a limpeza de valas, sarjetas e bocas de lobo, livrando as ruas, becos e praças no perímetro do centro urbano de qualquer vegetação.²²¹

O serviço de remoção do lixo, ou resíduo, das casas consistia em um carroceiro²²² com seu ajudante, devidamente uniformizados, que o recolhiam diariamente de casa em casa; dado o sinal da campainha pelo empregado, o morador deveria entregá-lo ou consentir que esse funcionário apanhasse o lixo no interior da casa. Os trabalhos se dariam às 6 e meia e iriam até as 10 horas da manhã. Existia uma preocupação com a estrutura dessas carroças: elas deveriam ser de mola, com boleio e perfeitamente fechadas.²²³ Também se usariam carroças com pipas d’água para irrigar as ruas e praças da cidade.

²²⁰ Não se sabe ao certo em que ano o primeiro contrato foi firmado, apenas aparecem a partir de 1878, com o anúncio do fiscal, o início dos trabalhos, e nas multas por não cumprimento das disposições celebradas entre a municipalidade e o empresário da limpeza da cidade. Por ocasião da quebra do contrato com o contratado Valentim João Pereira em 1886, o texto da norma foi replicado ao ser assinado novamente em 1887. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas das Sessões Ordinárias e Extraordinárias da Câmara Municipal de Santos, 1883 - 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²²¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Pareceres Apresentados e Emitidos pela Comissão de Higiene e Saúde. Documento 0022A, Série 6.4.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²²² Segundo Terra, no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX, “o recolhimento do lixo das casas particulares passou a ser feito por carroceiros que trabalhavam como autônomos. Em 1872, eles eram os únicos responsáveis pelo serviço, constando 120 carroceiros, que cobravam valor mensal às residências”. Somente em dezembro daquele ano que a municipalidade da Corte iria assinar contrato com uma empresa para a realização do serviço, a Nunes de Souza & Co, o que causaria grande conflito com os antigos carroceiros detentores do direito. Na cidade de Santos, não se observou tal dinâmica de carroceiros autônomos na realização desse serviço. TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores:** cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870 – 1906). Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1404.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2014.

²²³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Pareceres Apresentados e Emitidos pela Comissão de Higiene e Saúde. Documento 0022A, Série 6.4.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Entretanto, uma das disposições tornava esse serviço bastante complicado para quem o desempenhava: além da varredura e remoção em horário estipulado, o funcionário deveria “manter vigilância de modo que todas as ruas, becos e praças [...] se conservem sempre limpas, fazendo remoção de qualquer resíduo, animais mortos, ou águas pútridas”.²²⁴ Assim, a Câmara passava a função de fiscalização dessas disposições de limpeza quase que exclusivamente ao serviço contratado.

O serviço começou com uma boa avaliação por parte do fiscal João da Silva Oliveira Pinto, em 1878, para com o recém contratado Valentim João Pereira:

O Serviço de limpeza das ruas tem sido feita regularmente por duas e as vezes tres carroças, a Cidade conserva-se limpa embóra os desafectos digam o contrario. O lixo das ruas continua a ser depositado, espalhado e depois coberto com terra, na continuação da rua do Quartel e a terra e palha na continuação da rua das Flores; entre as ruas do Consulado e praça Andrada.²²⁵

Já se percebia uma mudança com relação ao local onde o lixo era depositado: “continua a ser depositado, espalhado e depois coberto com terra, na continuação da rua do Quartel”; em outras palavras, se antes incomodava os cônsules os detritos jogados ao mar, a partir desse momento começa a ser espalhado e coberto com terra nos limites que a cidade possuía então: Paquetá e Valongo.

Entretanto, a disposição que mencionava a vigilância constante das ruas e praças começaria a render multas ao contratado da municipalidade; em fevereiro de 1883, o fiscal João Feliciano dos Santos multou Valentim, na qualidade de empreiteiro da limpeza pública, intimando-o “para mandar limpar as ruas de São

²²⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Pareceres Apresentados e Emitidos pela Comissão de Higiene e Saúde. Documento 0022A, Série 6.4.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²²⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 204A, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Bento, São Leopoldo, Marques do Herval, Travessas Marques do Herval e Caiubi, as quaes ja achão limpas”.²²⁶

O olhar da municipalidade, no decorrer de suas tentativas de estabelecer o seu local “próprio” no espaço urbano, deparava-se com inúmeras dificuldades, principalmente com as operações “microbianas” que ali aconteciam, pois esbarravam em um conjunto de práticas difíceis de serem apreendidas em sua complexidade.

Escapando às totalizações imaginárias do olhar, existe uma estranheza do cotidiano que não vem à superfície, ou cuja superfície é somente um limite avançado, um limite que se destaca sobre o visível. Neste conjunto, [...] práticas estranhas ao espaço “geométrico” ou “geográfico” das construções visuais, panópticas ou teóricas. Essas práticas do espaço remetem a uma forma específica de “operações” (“maneiras de fazer”), a “uma outra espacialidade” (uma experiência “antropológica”, poética e mítica do espaço) e a uma mobilidade *opaca e cega* da cidade habitada. Uma cidade *transeunte*, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível.²²⁷

Os costumes da população vinham de encontro a esse serviço e conformavam um cotidiano conflituoso, principalmente para o empresário contratado; os próprios funcionários da varrição provavelmente teriam uma participação nesse descumprimento de regras – mesmo que por meio de uma resistência passiva – frente ao grande volume de trabalho a ser desempenhado.

Em sessão da Câmara de setembro de 1884 o vereador Benedicto Narciso chamou a atenção para a falta de cumprimento do contrato da limpeza pública, por parte do respectivo empresário responsável pelo asseio das ruas, pois algumas encontravam-se muito descuidadas. Ainda aproveitou o ensejo para lembrar que as ruas não deveriam ser “varridas em horas em que ainda não cessou o transito publico como por mais de uma vez tem acontecido”.²²⁸

²²⁶ Valentim também possuía uma pedreira, ver Capítulo II.

²²⁷ CERTEAU, Michel. **A invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Editora Vozes, 2012, p.159.

²²⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 24 de setembro de 1884, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Nesse ponto, estratégia da municipalidade não era observar individualmente todas as atividades que poderiam deixar detritos nas ruas, tal como as empresas que realizavam a movimentação de cargas para exportação ou importação; aqui, depositava-se a responsabilidade em um grupo de trabalhadores que deviam percorrer a cidade para varrê-la e limpá-la, personificados na figura do empresário Valentim. Entretanto, segundo o Códigos de Posturas de 1883, essa função não era exclusiva desses trabalhadores, mas deveria se dar conjuntamente com os moradores:

Art. 94 Todos os moradores d'esta cidade são obrigados a conservarem limpas e capinadas as testadas ou passeios e sargetas correspondentes as frentes de seus predios, muros ou terrenos, mandando, até 8 horas da manhã nos domingos e dias santos, varrel-as e juntar o lixo a beira das sargetas, para ser removido a custa da camara. Os infractores incorrerão na multa de 10\$, e o serviço será feito a sua custa.²²⁹

Entretanto, nenhum morador aparecia na documentação como autuado, a fiscalização agia apenas em vigilância dos trabalhadores da limpeza pública. Além disso, a presença cotidiana desses trabalhadores parecia indesejada, obrigando-os a trabalhar apenas quando o trânsito público tivesse cessado, tal como a disposição de despejo de lixo estabelecia para os escravos que desempenhavam essa tarefa.

As multas começavam a ficar cada vez mais pesadas e constantes. No dia 12 de agosto de 1883, o empresário foi multado na quantia de 30\$000 e, novamente, na mesma quantia, no mês seguinte e pelo mesmo motivo: “depositar lixo, lama e terra das ruas em um terreno seo a rua de S. Francisco, não sendo esse o lugar destinado para esse fim”.²³⁰

As constantes autuações fizeram com que o contrato fosse rescindido em setembro de 1884:

²²⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²³⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de Ocorrências. Documento 243. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Tendo esta Camara por muitas vezes manifestado o seu descontentamento pela maneira por que é feita e se acha contractado o serviço da limpeza e irrigação da cidade, a pedido do contractante Valentim João Pereira que, por sua vez tambem não está contente com o negocio que fez, indico que, de accôrdo com esta se rescinda o contracto, sem direito de parte a parte á exigencia de qualquer multa que o mesmo estipule. Se a Camara votar pela rescisão, deverá lavrar-se logo o terreno preciso para que termine o contracto a 31 de Dezembro proximo, e desde já incumbir a uma commissão de dous Vereadores para apresentar em Novembro um plano sobre limpeza e irrigação da cidade, de sorte que em Dezembro possa esse serviço estar contractado, para começar em 1º de Janeiro e ser posto em vigor. Santos, 24 de Setembro de 1884. Ribeiro. – Approvada.²³¹

Apesar de o contrato ter vigorado apenas até dezembro de 1884, demorou-se até meados de 1886 para que a Câmara se reunisse para chamar novo empresário que levasse a cabo tal serviço, continuando Valentim com o serviço – e a Câmara com as multas.

A insatisfação da municipalidade com o serviço estava expressa não só nas multas aplicadas ou na quebra do contrato, mas em declarações do fiscal Satyro A. de Azevedo que, em agosto de 1885 ainda declararia que não via “possibilidade de faser comprehender ao encarregado da limpeza Publica de que esse serviço é pessimamente feito”.²³² Aparentemente, mesmo com a continuidade dos serviços, não houve, por parte da municipalidade e da fiscalização, uma mudança de postura no que tangia à vigilância e criticidade para com o serviço executado, levando Valentim a requerer isenção das multas após a rescisão do contrato:

Requerimento de Valentim João Pereira, de 18 do corrente, em que pede ser dispensado das multas estabeleida [sic] no contracto que effectuou com a Camara, visto ter sido elle rescendido, continuando, entretanto, a ser feito o serviço de limpeza publica, por administração, e sem responsabilidade sua. A Camara resolveu dispensar o supplicante, devendo o

²³¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 24 de setembro de 1884, p.5-6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²³² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de ocorrências. Documento 301, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

serviço ser feito por conta da Camara, e sob a fiscalização da Inspectoria de obras publicas.²³³

Nesse momento, a possível negligência no serviço poderia vir não só dos trabalhadores que atuavam diretamente com o serviço de limpeza, mas também do próprio empresário; eram duas resistências passivas de motivações bastante distintas, mas de importante destaque.

Durante as discussões daquele novo contrato, a Comissão de Obras Públicas da Câmara Municipal estabeleceu que se deveria dar mais atenção à obrigação de se irrigar as ruas e praças da cidade, uma vez que se considerava tal o serviço um meio higiênico, principalmente no “período calmoso” do verão, o que poderia promover um abaixamento da temperatura e impedir o levantamento de poeira nas vias públicas. A explicação, rendeu um ataque ao trabalho anterior de limpeza que, aparentemente, não era feito de forma que tivesse utilidade à cidade:

No Rio de Janeiro, não obstante estar esse serviço affecto ao corpo de Bombeiros, que é citado como um dos primeiros do mundo, ainda assim não é ele tão perfeito quanto fora para desejar. Aqui, o serviço de irrigação nunca mereceu tal nome, redundando simplesmente em verba de despesa para a Camara Municipal sem utilidade alguma publica.²³⁴

Apesar da insatisfação com o serviço prestado, a municipalidade o tinha como necessário. A contratação de um novo empresário não fez com que cessassem as reclamações. Em novembro de 1887, a própria Câmara da Vila de São Vicente acatou reclamações de seus munícipes e veio solicitar à municipalidade santista que parasse de realizar os despejos da cidade à beira da linha de bondes da Empresa Emmerick Ablas – linha que ligava Santos à referida vila. Diziam que todo aquele depósito de lixo que estava se fazendo,

²³³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 28 de Outubro de 1886, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²³⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0057, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

além de tornar desagradabilíssimo, e às vezes insuportável a viagem do grande numero de passageiros que nella transita, póde ainda vir a ser causa de muitas enfermidades e até de irreparáveis desgostos, visto como a acumulação de materiaes putrefactos expostos ao ar – á margem de estradas de grande transito, principalmente na estação quente, como o que vamos atravessar, é [...] uma permanente ameaça de extrema gravidade á saúde publica.

Ignes inconvenientes e perigos apresenta o chiqueiro contiguo ao Matadouro, pois é raro achar se a elle sem grande quantidade de aguas estagnadas e corrompidas.²³⁵

A região por onde passavam os bondes a caminho dessa Vila não fazia parte do porto, ou seja, ali não atracavam navios. A reclamação tinha lugar pois parte da população mais abastada ou remediada, e que não podia se estabelecer em São Paulo ou na Barra da cidade, via na Vila de São Vicente um refúgio dos miasmas e da agitação do porto. A municipalidade ainda cogitou a construção de um forno para incineração do lixo, ideia que permaneceu dentro da sala de discussões da Câmara, sem nenhuma menção de realização.²³⁶

A concomitância entre a importância da fiscalização da limpeza total da cidade e a necessidade de se higienizar o “corpo urbano” estava presente no discurso da municipalidade, em suas ações perante a imprevisibilidade das táticas de apropriação que o invisível do cotidiano aplicava-lhe a cada avanço em suas estratégias. Isso obrigava a Câmara a jogar com o acaso, o que significava, na maioria das vezes, lidar com as epidemias sem um plano eficaz para contê-las.

3.3 MORTES E ENTERRAMENTOS: EPIDEMIAS DE 1876 E 1889

No período estudado, as epidemias em Santos, de tempos em tempos, tomavam, quase que exclusivamente, todas as atenções da cidade . A febre amarela

²³⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento 0057, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²³⁶ Na Câmara Municipal da cidade de Natal, também ventilou-se essa possibilidade, mas um pouco mais tarde, no ano de 1909. SOUSA, Francisco Carlos Oliveira de. Resíduos do progresso: urbanização, modernidade e limpeza pública em Natal na Primeira República. **XXV Simpósio Nacional de História - ANPUH**. Fortaleza, 2009. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S25.0733.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2014.

iniciava-se, em geral, nos meses de fevereiro ou março, tidos como “calmosos”; após essa estação, o medo voltava-se para o possível estabelecimento da varíola, comum no período do inverno.²³⁷

Os “conselhos e indicações” higiênicas para serem aplicados na cidade, desde 1870, constantemente eram encaminhados com teor parecido. Colocavam a posição geográfica e topográfica da cidade como favorável às influências de miasmas que se pusessem a desenvolver nas estações de calor. Portanto, os meios higiênicos indicados para impedir o avanço de tais doenças eram:

- Que se secassem ou aterrassem os pântanos ou quaisquer outros depósitos de águas salgadas, pluviais e outras estagnações que pudessem emanar miasmas;
- Que se procedesse a caiação, além do aumento da ventilação nas habitações onde se reuniam muitas pessoas;
- Que se vivesse sobriamente, consumindo alimentos de fácil digestão e que se evitassem frutas mal sazoadas;
- Que se evitassem excessos de quaisquer ordens;
- Que se dormisse em aposentos os mais arejados possíveis, longe de depósitos de materiais em decomposição que pudessem emanar miasmas e que contribuíssem com a viciação do ar;
- Que se evitassem preocupações que pudessem trazer “paixões deprimentes”, assim como não se aterrar com receio do aparecimento da epidemia, sempre se prevenindo de tranquilidade de espírito.²³⁸

²³⁷ Segundo Amorim: “Diversas doenças vitimavam a população de Santos: tuberculose, tétano, cólera, coqueluche, impaludismo. Mas as que se manifestavam em epidemias mais violentas e estavam mais presentes nas discussões dos vereadores, inspetores e médicos eram a febre amarela e a varíola.” AMORIM, Pietro Marchesini. **A medicina social e as medidas sanitárias em Santos (1870-1889)**. Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura), PUC/SP, São Paulo, 2013, p.5.

²³⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Inspeção Sanitária. Documento 007, Série 6.2.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Tais recomendações, apesar de já figurarem nas Posturas Municipais, nortearam as ações fiscalizatórias da municipalidade. Os depósitos de águas pútridas, as casas de habitação coletiva e os alimentos recebiam bastante atenção da fiscalização ao longo da documentação que foi analisada, apesar de se dar em maior ou menor intensidade ao longo dos anos. Todas essas questões estavam intimamente ligadas ao avanço das doenças epidêmicas na cidade, na visão dos especialistas e também de boa parte da população.

As epidemias de varíola desse período tinham como característica a imunidade de quem sobrevivia a ela e o fato de o homem ser o único hospedeiro do vírus. Assim sendo, sua propagação é mais propícia em locais com alta concentração demográfica e grandes deslocamentos populacionais.²³⁹

Já sobre a transmissão da febre amarela existiam dúvidas, o que dividia o saber médico entre contagionistas e infeccionistas:

A teoria da transmissão da febre amarela por mosquito só seria defendida e comprovada na última década do XIX e começo do século seguinte, por Emílio Ribas em São Paulo e Oswaldo Cruz no Rio de Janeiro. Até então sua causa real era desconhecida, não havendo um consenso sobre sua transmissão, sendo muitas vezes atribuída a infecção por miasmas, por contágio direto ou até mesmo um misto dos dois, sendo considerada uma doença infectocontagiosa. Por se dar com mais intensidade nas cidades portuárias geralmente era relacionada com o porto e até mesmo com o mar, também sendo muitas vezes associada ao calor.²⁴⁰

²³⁹ OLIVEIRA, Eliézer Cardoso de. A epidemia de varíola e o medo da vacina em Goiás. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, vol. 20, nº 3, jul./set. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702013000300939&lng=pt&nrm=iso>.

Acesso em: 19 out. 2014. Além disso, Soares traz, em sua tese, informações sobre a vacinação que ocorria contra a varíola desde o início do século XIX. As lâminas de pus vacínio chegavam à cidade enviadas pelo Governo; entretanto, o sistema adotado era ineficaz pois havia um enfraquecimento dessa inoculação, uma vez que era feito pelo sistema braço a braço. “O sistema então adotado seguia o seguinte caminho: uma pessoa inoculada devia retornar ao vacinador após uma semana, tempo necessário para que a pústula estivesse em condições de fornecer novo pus que, por sua vez, serviria a outra pessoa. Apesar desse retorno ser obrigatório, a grande maioria não o fazia.” SOARES, Luiz de Carmargo. **Viver e Morrer em São Paulo: a vida, as doenças e a morte na cidade do século XIX**. Tese (Doutorado em História Social), PUC/SP, São Paulo, 2007, p.259.

²⁴⁰ AMORIM, Pietro Marchesini. **A medicina social e as medidas sanitárias em Santos (1870-1889)**. Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura), PUC/SP, São Paulo, 2013, p.5.

Com a concomitância desses saberes médicos com relação à transmissão da febre amarela, aliada às estratégias da municipalidade baseadas nessas representações, o que era apropriado pela população em geral era um misto de temor pelo calor, pelos maus cheiros, ou pela sujeira acumulada no estuário do porto.²⁴¹

O ano de 1876 foi bastante simbólico; dentre os documentos analisados, existiam relatos bastante minuciosos com relação à epidemia de febre amarela que acometeu a cidade naquele ano, o que ajudou no entendimento das representações da municipalidade a respeito da saúde pública em períodos epidêmicos.

No dia 29 de fevereiro de 1876, foi encaminhado para o Hospital da Santa Casa o primeiro doente de febre amarela registrado naquele ano. A Câmara alegava ter sido a doença trazida por um marinheiro que era tripulante do brigue sueco “Ida”, que chegou ao porto de Santos vindo da Província de Pernambuco com um carregamento de açúcar; o mesmo navio teria perdido mais dois tripulantes durante a viagem, também com sintomas de febre amarela. Durante sua estadia em Santos, o navio perdeu quase toda sua tripulação para a doença, salvando-se apenas o capitão e um grumete. “Do brigue ‘Ida’ passou a molestia para o navio dinamarquez ‘Padilha’, e d’ali foi s’estendendo a todo o porto e á cidade”. Segundo a Câmara, a epidemia de febre amarela se propagou rapidamente depois desses dois primeiros casos e poderia estarrelacionada às condições climáticas do verão e ao “grande numero d’estrangerios não aclimatados e mesmo [...] nacionaes que não se achávão em condições de immuidade”. A epidemia se estendeu até Julho, quando se registraram os últimos casos.²⁴²

Com relação à febre amarela, as “presas” preferidas pareciam ser os recém-chegados ao porto que, talvez por falta de imunidade, desenvolviam os sintomas logo após a chegada; artistas e diplomatas, em meio à tripulação do

²⁴¹ LIMA, Tania Andrade. Humores e odores: ordem corporal e ordem social no Rio de Janeiro, século XIX. **História, Ciências Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, vol. 2, nº 3, nov./fev. 1996. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v2n3/a04v2n3.pdf>>. Acesso em: 5 nov. 2014.

²⁴² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1865 - 1880, p.186 e 186A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

navio,²⁴³ vinham à cidade para morrer e espalhavam o alarme de uma possível epidemia logo nos primeiros casos ocorridos.

Naquele mesmo ano de 1876, concomitantemente aos últimos casos de febre amarela, começaram a aparecer alguns casos de varíola. A doença naquele ano não alcançou números epidêmicos, o que a municipalidade julgava estar relacionado ao isolamento dos enfermos que apareciam à enfermaria estabelecida no edifício da Beneficência Portuguesa. Foram 20 casos confirmados encaminhados para o local.²⁴⁴ Desde 1859, a Beneficência havia se instalado no bairro do Paquetá²⁴⁵ e, durante muitos anos, a região foi chamada de “bexiguentos” por conta dos variolosos que eram encaminhados para aquele local.²⁴⁶

Durante a segunda metade da década de 1880, o perigo das moléstias contagiosas cada vez se aproximava mais do cotidiano da municipalidade.

- Em 11 de dezembro de 1886, a Câmara recebeu ofício de José da Costa Silveira, que pedia afastamento “por motivos de molestia”;²⁴⁷
- Em 17 de dezembro de 1886, recebia requerimento de “Tiburcio Rodrigues Lima, ajudante de fiscal, [...] pedindo uma licença de 7 dias, por ter falecido sua mãe”;²⁴⁸

²⁴³ LOPES, Betralda. **O Porto de Santos e a Febre Amarela**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1974, p.57.

²⁴⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Offícios, 1876, p.186 e 186A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁴⁵ “**Bexigas** ou Variola. Com estes nomes designa-se uma erupção geral de borbulhas pelo corpo, que se convertem em grandes pustulas redondas e purulentas; acabam pela dessecação e deixam nodoas vermelhas, às quaes sucedem cicatrizes mais ou menos aparentes. Esta moléstia é eminentemente contagiosa, mas, em geral, não a contrahe o individuo que já foi d’ella affectado uma vez.” CHERNOVIZ, Luiz Napoleão. **Dicionário de Medicina Popular**. Vols. 1 e 2. Paris: A. Roger & F. Chernoviz, 1890, p.325. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00756310#page/337/mode/1up>>. Acesso em: 21 out. 2014.

²⁴⁶ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Offícios, 1865 - 1880, p.177A, 178 e 178A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁴⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 21 de Dezembro de 1886, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁴⁸ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 21 de Dezembro de 1886, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

- Em 31 de março de 1887, “o sr. Presidente participou ter falecido o guarda do cemitério e propôs o sr. Firmiano” da Costa Silveira para substituí-lo,²⁴⁹
- Em 28 de março de 1887, “faleceu o sr. Joaquim Mariano da Silva, que ocupava o lugar de porteiro desta Câmara.”,²⁵⁰
- Em 11 de junho de 1887, recebeu requerimento “de João Feliciano dos Santos, de 11 do corrente, pedindo exoneração do cargo de Fiscal da Câmara Municipal, por motivos de molestia”.²⁵¹

No primeiro semestre de 1889, a cidade de Santos viveu uma epidemia de febre amarela sem precedentes. Nas ruas desertas, queimava-se alcatrão, que iluminava sinistramente os prédios da cidade à noite. Os que tiveram a possibilidade fugiram de Santos, apavorados, fechando residências e comércio, dando aspecto de abandono ao porto e à cidade mais disputada entre os migrantes e imigrantes à procura de emprego.²⁵²

No início do ano, operários revolveram o lodo das praias, principalmente aquele acumulado próximo ao Porto do Bispo. Muitos na cidade culpavam as virações vindas desse lodo e de outras matérias acumuladas pela violência e intensidade das epidemias daquele ano, com mortalidade até então sem precedentes.²⁵³

Seria possível estabelecer uma relação de intensidade desse surto epidêmico, ao analisar o crescimento do número de habitantes na cidade de Santos entre 1876 e 1890. As mortes por varíola e febre amarela intensificaram-se ao longo desses anos, chegando a uma baixa significativa nos números de população entre 1889 e 1890.

²⁴⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 2ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 28 de abril de 1887, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁵⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 1ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 10 de março de 1887, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁵¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 3ª Sessão - 3ª reunião ordinária em 11 de junho de 1887, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁵² FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. São Paulo: Gráfica da "Revista dos Tribunais Ltda", 1951, p.172.

²⁵³ Ibidem, p.170.

Tabela 2 - Número de habitantes da cidade de Santos, com dados de Guilherme Álvaro em seu livro *A Campanha Sanitária de Santos*.²⁵⁴

Ano	Habitantes
1876	10.000
1886	15.605
1889	20.000
1890	13.012

Os números oficiais traziam apenas uma perspectiva de como se apresentava o crescimento de habitantes na cidade naqueles anos, com uma baixa significativa entre os últimos dois anos. E, ainda assim, não se pode deixar de considerar a população flutuante que constantemente ficava em quarentena antes de aportar, mesmo (e principalmente) quando a epidemia ainda não estava deflagrada.²⁵⁵

Imediatamente após o início do surto, diversas enfermarias provisórias foram abertas nos Conventos do Carmo, de Santo Antônio, e de São Bento, além de serem usados o Teatro Rink, a Chácara da Filosofia e a própria Santa Casa. Nesta última, muitos ficavam pelos corredores e pátios da nave da Igreja de São Francisco, e muitos outros eram recusados.²⁵⁶

Existiam postos de socorro médico em diversos pontos da cidade para acudir às pessoas que caíam pelas ruas; as casas ficavam com as portas abertas

²⁵⁴ ALVARO, Guilherme. *A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos*. **Novo Milênio**. Histórias e Lendas de Santos. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

²⁵⁵ Ainda sobre os efeitos causados pela epidemia do ano de 1889 na cidade de Santos, foi em maio daquele ano que a elite santista dentro da lógica das organizações caritativas organizou-se para a criação de um Asilo de Órfãos para a cidade de Santos. Segundo Vieira (2011): “Em 1889 a epidemia de febre amarela foi extremamente letal. Muitas crianças ficaram órfãs e algumas delas, inicialmente seis irmãos, foram instaladas em um Asilo Provisório, em abril daquele ano. A iniciativa coube a José Xavier Carvalho de Mendonça, na época Juiz de Órfãos, a Aureliano Coutinho Nogueira da Gama, a conselho do conde D’Eu, que havia vindo a Santos prestar solidariedade. No dia 13 de maio daquele mesmo ano foi instalada a Associação Protetora da Infância Desvalida, responsável pela manutenção do Asilo. Em meados daquele mesmo ano, as trinta e três crianças que se encontravam no Asilo Provisório foram transferidas para um novo imóvel, recebido em doação, dando início ao Asilo de Órfãos de Santos.” VIEIRA, Marina T. B. P. **Asilo de Órfãos na engrenagem da cidade (1908 - 1931)**. Tese (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011, p.41.

²⁵⁶ FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. São Paulo: Gráfica da "Revista dos Tribunais Ltda", 1951, p.171.

para que se pudesse facilitar o trabalho dos corpos de enfermeiros que corriam a cidade, ou mesmo para que fossem avisados daqueles que morriam.²⁵⁷

As portas do Cemitério do Paquetá também não cerraram durante quase todo o surto epidêmico. Durante a noite, havia uma lanterna com uma luz vermelha para indicar os cortejos que chegavam. Atiravam-se corpos em cima de corpos em valas comuns e largas abertas pelos coveiros.²⁵⁸

Esse surto epidêmico foi um dos mais fortes pelo qual a cidade de Santos passou, mas não o pior. Nos anos seguintes, entre 1890 e 1893, a mortalidade continuaria a subir. Foi nesse período que o porto recebeu a alcunha de “maldito”, sendo muitas vezes evitado pelas embarcações; coincidentemente, um dos empreendimentos reclamados, tanto para o saneamento da cidade como para dar conta do volume de exportações que a cidade passava a receber das fazendas de café do interior, ocorreu nesse período.²⁵⁹

A teoria miasmática considerava que o processo contagioso continuava mesmo depois da morte, portanto o local e a forma como se enterravam os corpos era um assunto amplamente discutido. Não só aqueles corpos “ainda escaldando da febre mortífera” eram temidos, mas também a putrefação dos corpos em si, através da contaminação do ar pelos miasmas.²⁶⁰

Santos contava com um cemitério público desde 1854,²⁶¹ e a partir 1870 ventilava-se a ideia de um novo cemitério, tanto pela má escolha do terreno do primeiro no Paquetá – muito por conta de a cidade ter crescido para aqueles lados – como também por sua capacidade.

Em dezembro de 1883, um ofício enviado para a Câmara dizia ser o novo cemitério uma “necessidade indeclinável”. Dizia-se que a estação calmosa mais uma

²⁵⁷ FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. São Paulo: Gráfica da "Revista dos Tribunais Ltda", 1951, p.171.

²⁵⁸ Ibidem, p.172.

²⁵⁹ Ver Capítulo 1.

²⁶⁰ AMORIM, Pietro Marchesini. **A medicina social e as medidas sanitárias em Santos (1870-1889)**. Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura), PUC/SP, São Paulo, 2013.

²⁶¹ Até então, os enterramentos eram feitos em igrejas e terrenos santos. Ver: CARMO, Bruno Bortoloto do. *Medicina Social e o Combate à Febre Amarela em Santos (1850 – 1854)*. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, julho 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1324035487_ARQUIVO_brunobort.pdf>. Acesso em: 28 set. 2014.

vez era chegada e, depois das chuvas “proprias da quadra, em que a evaporação se estabelece vigorosa, carregada de eletricidade e de gases”, o futuro se transformava em incerto para o que guardavam “outras cauzas conhecidas de efeito maléfico ao saneamento d’esta Cidade”, pois o foco de podridão permanente no cemitério precisava ser removido, pois estava fundado em local impróprio e contra todas as regras de higiene. Na continuação do ofício, dizia que era:

[...] popular o conhecimento que, as cauzas de grande influencia para o desenvolvimento das febres são em geral os venenos morbificos e os effluvios das substancias vegetaes e animaes em putrefação, que promptamente corrompem o ar.²⁶²

O Cemitério do Paquetá tinha, à época, 18.000 metros quadrados, dos quais 6.000 eram ocupados pela capela, muradas, ruas gerais e de quadras de irmandades; em 30 anos, tinha recebido 11.500 corpos. Ainda segundo o relator do ofício, o regulamento do cemitério, datado de março de 1855, autorizava que covas para enterramentos deviam ter no mínimo 90 metros quadrados; concluía, portanto, que os números não batiam com aquilo que deveria existir na realidade, levantando a suspeita de que as covas com menos de 3 anos estavam sendo abertas para dar lugar a novos enterramentos, ou o regulamento não estava sendo seguido quanto ao espaço das covas. Além disso, estabelecia que era impossível naquele local serem feitas covas fundas, pois a água surgia já aos 3 ou 4 palmos.

Tem sido sentido depois de abundantes chuvas quando o Sol readquire seu imperio, dardejando seus raios de fogo sobre a terra humedecida o ar infecto que se desprende do solo do Cemiterio sendo incommodo ali se permanecer; e nessas occasiões durante a noite muitas pessoas tem observado os gazes denominados fogos faticos bruxuleando ahi em suas diversas cores: serão essas emanções salutaes espalhando-se pela athmosphera que respira a população de Santos de mais de 10.000 almas?²⁶³

²⁶² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documento 002 A, B e C, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁶³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documento 002 A, B e C, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A teoria dos miasmas era bastante difundida pela cidade, sendo qualquer odor liberado por putrefação bastante temido por qualquer pessoa, principalmente em tempos de epidemia. O odor que exalava do cemitério, aliado com a quantidade de pessoas que ali começavam a residir causava um impacto bastante forte na opinião pública a esse respeito. Somando isso aos fogos fátuos que coloriam o ar com suas diversas cores, era de se esperar que um cemitério próximo ao centro urbano mexesse com os ânimos.

Essa preocupação transparecia em um ofício enviado, em maio de 1889, à Câmara Municipal por seu médico oficial. O teor do texto era de alarme a respeito das medidas que deveriam ser tomadas para que se prevenisse “um novo ataque de epidemias como aquele que enlutou 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 senamento 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 no 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 imprescindivel o seu immediato fechamento depois de ser estendida uma camada de cal em toda a área pelo menos de 20 centimetros de altura.

As valas que cortam a cidade em diferentes pontos e que achase cheiras de substancias vegetaes e animaes tornão-se um foco constante d'infecções e indico que sejam cobertas, abrindo-se novas nos arredores da cidade para o dissecamento 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.

Antes de terminar devo lembrar a V.S. a aquisição de um lazareto e penso que a chácara Phylosophia é a unica que pode preencher esse fim com pouca dispeza.

Tendo o lazareto prompto podemos com urgência isolar o inimigo que venha bater a nossa porta.²⁶⁴

A falta de verbas também era elencada como fator que atrasava qualquer perspectiva de se concretizar mudanças no cenário urbano, como, por exemplo, um sistema público de esgotos. Além disso, permanecia a preocupação com os despejos feitos pelas janelas e se misturava com aquela que se tinha com a condição natural dos rios e ribeiros da ilha, “cheiras de substancias vegetaes e animaes tornão-se um foco constante d’infecções”. Isso acontecia pela difusão do conceito dos focos miasmáticos, as partículas ou átomos que saíam desses corpos em putrefação, que colocavam em perigo qualquer pessoa que ficasse exposto a tais odores.

Além dessas questões, o cemitério público era colocado em pauta: inaugurado em 1854 na região do Paquetá, saturado em capacidade, seria um grande risco para a população pois a qualquer escavação para novos enterramentos se liberaria os gases nocivos dos miasmas daqueles que pereceram das mais diversas doenças.

Nos Códigos de Posturas sempre previu-se normas para os terrenos pantanosos, para o lixo nas praias, para os despejos feitos pelas janelas, etc. Entretanto, era possível perceber uma certa conotação de identificação com tais práticas por parte da municipalidade. Faziam relações dos miasmas com a saúde pública, principalmente aqueles vindos dos enterramentos, mas por outro lado não fiscalizavam de forma assertiva questões de despejos em rios e córregos, nem sua canalização, o que foi colocado como essencial pelo médico da Câmara no ofício de 1889.

²⁶⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documento não numerado (pela ordem, possível 0068), Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A condição topográfica da cidade também era tida como primordial para o aparecimento de doenças, por isso os vários becos e estreitas ruas não eram mais recomendados por nenhum especialista no assunto. Sob o mesmo motivo da acumulação de pessoas em pequenos espaços, como os cubículos dos cortiços, esses espaços públicos cada vez mais eram reclamados para serem mais largos e retos, principalmente para melhorar a ventilação e minimizar os efeitos naturais da umidade, tidos como nocivos.

O “deplorável estado dos cortiços”, os tais “antros da morte”, onde se dizia que numerosas famílias viviam “na maior indigência”, estava intimamente relacionado ao pedido de aquisição da Chácara da Filosofia, no Saboó, local onde dois anos mais tarde seria criado o novo cemitério público, ao lado da enfermaria, evidenciando a ausência de uma estrutura de atendimento em períodos de epidemia.

3.4 POBRES, INDIGENTES E MENDICANTES

A caridade na cidade de Santos, que passava por transformações desde meados do século XIX, acompanhou a tendência de outros locais do país, onde amparavam-se grupos da elite local. O conceito provinha de uma visão religiosa – dar alívio a quem sofria, tendo em vista a salvação e a felicidade eterna – mas, concomitantemente, tornava-se útil pois poderia possibilitar a regeneração moral de setores desamparados da sociedade, tornando-os aptos para “viverem em sociedade”.²⁶⁵

Essa assistência foi pensada sob uma ótica imediatista, balizada por uma fraternidade de inspiração religiosa dos setores da elite local, que também viam nesse processo uma possibilidade de marcar uma pretensa superioridade moral

²⁶⁵ MOREIRA, Virlene Cardoso. Uma ação médico-higienista sobre a infância: o Dr. Alfredo Magalhães e o Instituto Normal da Bahia (1910-1929). **XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, 17 a 22 de julho de 2011. Disponível em: <http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307064507_ARQUIVO_Caridade,filantropiaepoliticaspUBLICAS.pdf>. Acesso em: 14 out. 2014.

dessa camada da sociedade.²⁶⁶ Por isso, essa assistência cabia em geral à piedade particular, no âmbito de associações leigas ou religiosas. “Do ponto de vista ideológico, propagava-se ideias conformistas, que contribuíam à manutenção da situação social vigente e preservação da ordem estabelecida”.²⁶⁷ Dessa forma, na década de 1870, os principais locais que acolhiam a população pobre eram as enfermarias especiais abertas, ora na Santa Casa, ora na Beneficência Portuguesa.²⁶⁸

Em ofício ao Governo Provincial sobre a epidemia de febre amarela, enviado em março de 1876, a Câmara Municipal dizia que: “nos ultimos dias do mez proximo passado, tem ultimamente tomado consideravel incremento e já é crescido o numero de victimas em quantidade”. Nos períodos de epidemia considerados iniciais, os “estrágos” limitavam-se aos navios sitos no porto, com exceção de dois ou três casos em terra. Por isso, a municipalidade dizia que eram fundados os receios de que “o mal” se propagasse pela cidade e deviam – portanto – tomar

²⁶⁶ “Antes do século XVIII, o hospital era essencialmente uma instituição de assistência aos pobres. Instituição de assistência, como também de separação e exclusão. O pobre como pobre tem necessidade de assistência, como doente, portador de doença e de possível contágio, é perigoso. Por estas razões, o hospital deve estar presente tanto para recolhê-lo, quanto para proteger os outros do perigo que ele encarna. O personagem ideal do hospital, até o século XVIII, não é o doente que é preciso curar, mas o pobre que está morrendo. E alguém que deve ser assistido material e espiritualmente, alguém a quem se deve dar os últimos cuidados e o último sacramento. Esta é a função essencial do hospital. Dizia-se correntemente, nesta época, que o hospital era um morredouro, um lugar onde morrer. E o pessoal hospitalar não era fundamentalmente destinado a realizar a cura do doente, mas conseguir a sua própria salvação. Era um pessoal caritativo – religioso ou leigo – que estava no hospital para fazer uma obra de caridade que lhe assegurasse a salvação eterna. Assegurava-se, portanto, a salvação da alma do pobre no momento da morte, e a salvação do pessoal hospitalar que cuidava dos pobres.” FOUCAULT, Michel. *O Nascimento do Hospital*. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

²⁶⁷ MOREIRA, Virlene Cardoso. Uma ação médico-higienista sobre a infância: o Dr. Alfredo Magalhães e o Instituto Normal da Bahia (1910-1929). **XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, 17 a 22 de julho de 2011. Disponível em: <http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307064507_ARQUIVO_Caridade,filantropiaepoliticaspUBLICAS.pdf>.

Acesso em: 14 out. 2014.

²⁶⁸ Sobre o assunto, Lopes identificou uma estruturação desses dois estabelecimentos no período da década de 1870. “Quanto aos hospitais de atendimento aos doentes, distinguem-se a Beneficência Portuguesa, instituição fundada em 1859, nos moldes da Sociedade Beneficência do Rio de Janeiro, organizada no ano anterior. A partir das crises epidêmicas que devastaram Santos, foram criadas, no edifício da Sociedade, duas enfermarias, para atender, indistintamente, a todos os atacados. Projetou-se, também, a construção de um novo Hospital que foi inaugurado a 6 de janeiro de 1878. Havia ainda um Hospital de Isolamento, criado para atender ao flagelo da febre-amarela. [...] Além das instituições assinaladas, distingue-se a Santa Casa de Misericórdia, cuja fundação remonta às origens da vila de Santos e que, em 1876, é reformada com a finalidade de melhor socorrer a população, por ocasião das epidemias.” LOPES, Betralda. **O Porto de Santos e a Febre Amarela**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1974, p.74.

medidas excepcionais e enérgicas para “acudir os infelises atacados da epidemia, e evitar quanto se possa a propagação d’esta”. O ofício segue afirmando que:

O hospital da Misericórdia tem até hoje recolhido todos os individuos maritimos e mesmo do paiz atacados da epidemia, dos quaes, como consta da relação junta, 20 existião hontem no mesmo hospital; sabe porém Vossa Excellencia que a irmandade da Santa Casa dispoem de tenues recursos, que apenas são sufficientes para cumprir a sua missão de caridade em tempos normaes, e que mesmo o estabelecimento não possui accomodações tão vastas que possam ser recebidos todos os enfermos que á elle recorrem em occasião de epidemias, sendo installados em enfermarias separadas, pois que fôra inconveniente e deshumano confundir os doentes de febre amarella com outros de diversas molestias, arriscando estes a contrahirem o mal epidemico.²⁶⁹

Já nesse momento a Câmara solicitava, a pedido do Hospital da Santa Casa de Misericórdia, a remoção desses enfermos de febre amarela para uma “enfermaria especial”. A princípio, sugeriu-se o Hospital da Sociedade de Beneficência Portuguesa,²⁷⁰ que desde tempos anteriores já recebia variolosos.

O relatório da Associação Comercial de Santos, de 1876, ressaltava o “caráter assustador” das epidemias, destacando a de febre amarela daquele ano. Em consonância com a representação da Câmara, mencionava o histórico anterior: sua manifestação na estação calmosa do verão e o ataque, quase exclusivo, aos marinheiros recém-chegados ao porto. Essa epidemia, no entanto, ainda fazia sentir seus efeitos no mês de Julho “atacando em larga escala as pessoas aclimadas, os naturaes da terra, e bem assim as creanças, as pessoas do sexo feminino e as da raça africana, até então comparativamente poupados”.²⁷¹ Em uma preocupação consonante com a da Santa Casa e a da própria Câmara, o relatório dizia não ser possível receber enfermos de doenças epidêmicas, tais como a febre amarela ou a

²⁶⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro de Officios, 1876, p.177A, 178 e 178A. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁷⁰ O ofício relata, ainda, que o Hospital da Beneficência era o mais apropriado por se achar “recentemente acabado”, relacionando o fato com algumas obras identificadas em outros pontos da documentação.

²⁷¹ ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão ordinaria da Assembléa Geral em 27 de janeiro de 1877 e parecer de exame de contas. Santos: Typographia a vapor do Diario de Santos, 1877.

varíola, e, por isso, solicitavam a construção de hospitais e enfermarias de isolamento fora da cidade.

Força é, porem, confessar que da admissão de doentes, affectados de moléstias epidêmicas em taes estabelecimentos, resultam gravíssimos inconvenientes.

Esta opinião, alias de intuitiva comprehensão, é confirmada pela sciencia, e ainda agora a manifestaram os distinctos facultativos d'aquelle pio estabelecimento em seo ultimo relatório, anexo ao do respectivo Provedor da Irmandade, com relação á varíola.

No intuito de preencher semelhante lacuna offereceo o Director Secretario um projecto de lazareto, que pretendia realizar por meio de subscrição popular, promovida por uma comissão nomeada pela Directoria.²⁷²

Os quadros da Santa Casa, da Câmara Municipal e da Associação Comercial muitas vezes revezavam-se e confundiam-se de tempos em tempos, sendo nesse período ocupados por pessoas ligadas, principalmente, ao ramo da produção e exportação cafeeira, que tomava o cenário do porto de Santos nas duas décadas estudadas.²⁷³

Entretanto, as enfermarias e lazaretos eventuais e especiais só eram possíveis por meio de uma verba extra enviada pelo Governo Provincial em tempos epidêmicos. Por isso, a Santa Casa de Misericórdia continuaria recebendo enfermos de febre amarela, ou até varíola, mesmo contra sua vontade.

Em dois momentos diferentes, 1876 e 1881, a Santa Casa enviou ofícios à Assembleia Provincial pedindo subvenção para seu orçamento, baseado em doações de provedores ligados à elite santista, sendo o motivo a existência de diversos imigrantes na cidade que não tinham os “dotes necessários de economia”

²⁷² ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão ordinaria da Assembléa Geral em 27 de janeiro de 1877 e parecer de exame de contas. Santos: Typographia a vapor do Diario de Santos, 1877.

²⁷³ Em meio a diversos nomes, os que mais se destacaram foram: Júlio Conceição, último presidente da Câmara Municipal de Santos durante o Império, era Comissário de Café, fazia parte da irmandade da Santa Casa desde 1884, ocupando o cargo de provedor durante os anos de 1897 a 1902; João Octávio dos Santos, presidente da Câmara em 1886, era também provedor da Santa Casa de Misericórdia; Ignácio Wallace da Gama Cochrane, presidente da Câmara Municipal entre 1883 e 1886, foi um dos membros fundadores da Associação Comercial de Santos.

para reservar a quantia necessária para tratar de sua saúde, enquanto o escravo era tratado pelos seus senhores.²⁷⁴

O aumento do número de imigrantes na cidade, além da grande quantidade de negros recém-libertos tinha, nessa exposição da Mesa de Rendas da Santa Casa, uma característica importante: estas eram pessoas que possuíam pouco ou quase nenhum recurso. Nas epidemias de fins da década de 1880, levaram a instituição utilizar a Capela para o trato dos doentes e a estabelecer um discurso mais taxativo com relação aos seus motivos, que iam além da caridade:

Este estabelecimento compreendendo que não pode abandonar completamente aquelles atacados dessa moléstia que o tem procurado por falta de recursos; e possuindo uma Capella junto ao Hospital que não é ocupada por outros doentes, embora não ofereça ella as condições necessárias para o tratamento regular, os tem admitido. Entretanto esse próprio lugar já não tem hoje espaço suficiente para receber senão um limitadíssimo numero d'enfermos, e desde que haja falta completa de lugar terá de abandonar os que venham, os quaes ficarão sem abrigo, e se tomarão demasiadamente nocivos para a salubridade publica em geral.²⁷⁵

O conceito das “classes perigosas” aparecia no discurso: apesar de a Santa Casa não poder receber tais enfermos, ao mesmo tempo, eles não poderiam ficar sem qualquer abrigo pois seriam uma ameaça para o resto da cidade e “nocivos para a salubridade pública em geral”.

A grande quantidade de pessoas vindas para a cidade, nos anos de 1870 a 1890, fez com que muitos não tivessem a sorte de alguns poucos que conseguiram emprego e casa, ou até mesmo um pequeno cubículo para passar um par de noites. O número de indigentes na cidade era tal, que levou a Câmara

²⁷⁴ SÃO PAULO. Assembleia Legislativa de São Paulo. **Solicitação de verba para obras na Santa Casa de Misericórdia**, 1876. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/geral/acervoHistorico/FichaDocumentoImperio.jsp?idDocumento=9166>>. Acesso em: 24 set. 2014; SÃO PAULO. Assembleia Legislativa de São Paulo. Criação de um imposto sobre cada saca de café exportado para ajudar a Santa Casa de Misericórdia, 1881. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/geral/acervoHistorico/FichaDocumentoImperio.jsp?idDocumento=13279>>. Acesso em: 24 set. 2014.

²⁷⁵ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Medidas Sanitárias. Documentos 0066 e 0066A, Série 6.1.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Municipal, em sessão de 1887, a cogitar contratar o asilo de mendicidade de São Paulo para enviar “ todos os pedintes de ruas, quer nacionais quer estrangeiros que vagam e venham vagar nesta cidade”.

O termo indigente para a sociedade do período significava “aquele que até do necessário falta”, ou seja, pessoa que não tinha condições higiênicas e econômicas necessárias em seu domicílio para seu tratamento ou que vivesse na rua, podendo afetar a salubridade do ambiente em seu entorno.²⁷⁶ Apesar de existir uma diferenciação entre essas pessoas e aquelas que viviam da mendicância, a documentação, em alguns momentos, indicava que estavam no mesmo patamar de risco.

A Câmara preocupava-se com a saúde pública e a Santa Casa, enquanto representante de uma parcela da elite santista, com a caridade e a saúde dos pobres, uma vez que estes representavam um perigo. Na mesma sessão de 1887, foi lembrado o artigo 154 das Posturas Municipais vigentes que estabelecia que nenhum mendigo poderia esmolar sem licença do Delegado de Polícia, sob pena de prisão, até que cumprida a disposição; por isso, propôs-se que se designasse um dia e hora da semana para que todos esses mendigos e indigentes se apresentassem para sujeitarem-se ao exame do médico da Câmara “evitando assim que continue o abuso injustificável com que esses indivíduos tem procurado iludir a credibilidade publica”.²⁷⁷

Além disso, os cortiços desse momento em diante eram vistos como um problema para um controle social mais efetivo, principalmente do ponto de vista da saúde e da higiene da cidade. Eram “focos de vícios”, “transgressões da moralidade dos costumes” e “asilos permanentes de infecções deletérias da saúde pública”. O conceito de “classes perigosas”, portanto, abarcava, nesse contexto, a população pobre e desvalida, tanto a moradora de rua e mendicante, como a encortiçada.²⁷⁸ A repressão por parte da municipalidade para com essas pessoas seria uma estratégia

²⁷⁶ AMORIM, Pietro Marchesini. **A medicina social e as medidas sanitárias em Santos (1870-1889)**. Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura), PUC/SP, São Paulo, 2013. p.11.

²⁷⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Pareceres Apresentados e Emitidos pela Comissão de Higiene e Saúde. Documento 0025, Série 6.4.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁷⁸ CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril**. Cortiços e Epidemias na corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

efetiva apenas em tempos posteriores, mas nesse período tal discurso germinava e ganhava adeptos dentro da Câmara Municipal.

3.5 ISOLAMENTOS E TENSÕES

O Reverendo Padre Mestre Francisco Gonsalvez Barroso, em sessão da Câmara Municipal de agosto de 1887, pedia amplos direitos ao médico da municipalidade para que este funcionário interviesse ante a população doente, em tempos de epidemia, para que se tivesse absoluta certeza de que a pessoa teria todos os recursos financeiros para tratar de sua moléstia. Para enfatizar seu pedido, levou ao conhecimento dos vereadores o caso de uma

[...] moça, cujos recursos foram allegados existirem para seu tratamento, após falecida, não encontrou o pai, entre os Medicos residentes nesta cidade, um só que quizesse attestar o obito, sendo preciso, para satisfazer essa formalidade, que o Medico desta Camara passasse o attestado, afim de ser legalizado o registro na forma da lei, e poder ser sepultada.²⁷⁹

O caso era emblemático, pois muitas pessoas na cidade estavam – nas palavras do vereador – iludindo a boa-fé dos encarregados do serviço da saúde pública em tempos de epidemia. A indicação declarava que só seriam recolhidos ao isolamento enfermos indigentes e aqueles que não dispusessem de recursos.

Médicos e intelectuais estabeleciam diagnósticos, considerandoos hábitos dos pobres como nocivos. Baseadas nesse discurso, surgiam as Posturas que dispunham para a “epoca de epidemia” os isolamentos. As providências eram de caráter paliativo e transitório, aplicadas apenas no período em que se deflagra o surto, entretanto estavam dispostas no texto dos artigos 73 a 75 do Código do ano de 1883:

²⁷⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, Sessão extraordinaria em 13 de agosto de 1887, p.5. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Art. 73. As providencias tomadas pela camara em epocha de epidemia serão publicadas, e obrigarão sob pena de trinta mil réis de multa.

Art. 74. Dentro da cidade é prohibido o estabelecimento de enfermarias para tratamento de pessoas affectadas de molestias contagiosas.

Art. 75. Os hospitaes, enfermarias e casas de saude, serão estabelecidos nos logares pela camara determinados, á requerimento da parte. Os infractores deste e do artigo antecedente incorrerão na multa de trinta mil réis que se repetirá até que tenham satisfeito estas disposições.²⁸⁰

Obviamente, as pessoas que eram afetadas por tais disposições encaixavam-se nas ditas “classes perigosas”.²⁸¹ Deflagrado o surto epidêmico, entrava-se em contato com os órgãos locais e provinciais para se estabelecer os lugares onde se instalariam enfermarias e captavam-se recursos para o tratamento ou internação/isolamento da pessoa.

A partir do ano de 1881, foi instalado na Praia do Góes um lazareto que seria equipado às expensas da Câmara Municipal.²⁸² Inicialmente, foi pensado apenas para a quarentena e desinfecção de navios que vinham de portos onde se tinha suspeita da existência de doenças epidêmicas:

Entre as medidas profiláticas, salienta-se a construção do lazareto da praia do Góis, em 1881, e sua posterior ampliação, em 1892, a fim de melhor atender aos serviços de visita aos navios e sua detenção e desinfecção por prudência. [...]

O lazareto era, portanto, um lugar destinado à desinfecção de passageiros e cargas, vindos de portos onde havia suspeita de existência de febre-amarela. Funcionava sob a direção de um médico inspetor de saúde, que tinha sob sua responsabilidade um serviço de lanchas para patrulhamento do litoral.²⁸³

²⁸⁰ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁸¹ CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril**. Cortiços e Epidemias na corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p.29.

²⁸² Por diversas vezes foi dito o termo “Lazareto Municipal” na documentação, marcando seu caráter permanente e diferindo-o de outros locais utilizados como lazaretos ocasionais, como a Ilha Barnabé ou o Pae Cará, atual Vicente de Carvalho.

²⁸³ LOPES, Betralda. **O Porto de Santos e a Febre Amarela**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1974, p.74.

Entretanto, além dessas visitas, inspeções e desinfecções de navios, o local também era utilizado para o recolhimento de enfermos em períodos epidêmicos. No dia 17 de agosto de 1887, foi comunicado à Câmara que ela deveria providenciar o recolhimento de um indivíduo “em estado de abandono” atacado pela varíola; na mesma sessão, os vereadores declararam que a pessoa já havia sido recolhida para um lazareto.²⁸⁴

Quando, no ano de 1884, Francisco de Paula Coelho tentou o aforamento dos terrenos de marinha da região do Góes, a Câmara foi terminantemente contra. Um dos motivos foi o próprio Lazareto Municipal instalado ali três anos antes; na ocasião, a municipalidade constatou que o estabelecimento, além das quarentenas e inspeções de navios, também era utilizado como enfermaria de isolamento quando irrompiam epidemias de varíola na cidade.

Existe uma casa na Praia do Góes, destinada ao serviço de quarentenas e muitas vezes tem ella servido para o tratamento de individuos acometidos de variola, visto como nesta cidade não ha outra localidade que se preste a taes mysteres.²⁸⁵

Em geral, só eram removidas para hospitais pessoas que não dispunham de qualquer recurso para que fosse feito seu tratamento em domicílio,²⁸⁶ por isso a recomendação geral da Câmara Municipal era a de “isolamento do enfermo em aposento conveniente para evitar contagio da molestia em mais pessoas que

²⁸⁴ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 1ª reunião ordinaria em 18 de agosto de 1887, p.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁸⁵ A Praia do Góes, localizada na Ilha de Santo Amaro (atual Guarujá), era à época uma vila de pescadores. A continuação da declaração da Câmara possibilita maior entendimento a respeito dos moradores daquele local: “Accresce, além disso, que na Praia do Góes, com permmissão da respectiva autoridade tem sido construidas habitações de individuos que exercem a proffissão de pescadores e a esse respeito já esta Camara em data de 9 de Outubro de 1884, dirigindo-se á Presidencia, manifestou a sua opinião contra a retirada desses homens, á requisição do commandante d Fortaleza. Ainda outra circumsnstance, e aliás de muito valor: os navios que estacionam na barra, e os moradores da Praia da barra fornecem-se de agua de uma pequena cachoeira que existe na encosta da montanha, situada na Praia do Góes, e nestas condições não seria justo prival-os desse goso, tanto mais quanto, naquellas immediações não existe nem uma outra fonte.” SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 6ª reunião ordinaria em 24 de Março de 1886, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁸⁶ FOUCAULT, Michel. O Nascimento do Hospital. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

habitam o mesmo prédio”.²⁸⁷ Por isso, ao falar de pessoas removidas para o isolamento, seria possível estabelecer uma relação com pessoas ou em estado de indigência, ou aquelas remediadas e que não conseguiam pagar por um médico que acompanhasse a doença em aposento isolado na própria residência do enfermo.

Uma grande quantidade de pessoas na cidade morava de forma precária, nos cortiços, “quartinhos”, “cubículos” ou até mesmo no próprio comércio onde trabalhavam. Na epidemia de varíola do ano de 1887, a grande maioria das pessoas que deram entrada na enfermaria especial da Santa Casa estavam apenas com a roupa do corpo; outras levavam, aparentemente, tudo que tinham:

- Jose da Silva Reiz, preto, 42 anos, brasileiro, casado com Elva Cordeira Mirelda, jornaleiro, trazia consigo 9.700 reis além da roupa do corpo;
- Jose Antonio Thomaz, branco, 17 anos, brasileiro, marinheiro a bordo do cruzador “Bahia”, trazia consigo 1.000 réis além do fardamento;
- José Pedro de Mattos, branco, 26 anos, brasileiro, trabalhador de uma padaria, trazia consigo 1 chapéu, 1 paletó, 2 camisas, 1 calça, 1 lenço, 1 chinelo além da roupa do corpo (não havia dinheiro);
- Carlos Marino, branco, 28 anos, italiano, copeiro, trazia consigo 1.080 réis além da roupa do corpo
- Joaquim Albinos de Silveira Chaves, branco, 25 anos, brasileiro, jornaleiro, trazia consigo 2.000 réis além da roupa do corpo
- Luiz d’Oliveira, preto, 30 anos, brasileiro, pedreiro, trazia consigo chapéu, 1 paletó, camisa, calça, ceroula, 2 lenços e sapato além da roupa do corpo (não havia dinheiro)
- Manoel do Pontes, branco, 28 anos, português da Ilha da Madeira, trazia consigo 1 chapéu, 1 calça, ceroula, camisa, lenço e sapatos além da roupa do corpo (não havia dinheiro)

²⁸⁷ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, Sessão extraordinaria em 13 de agosto de 1887, p.5. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

A pobreza não necessariamente (ou não só) estava relacionada à precariedade de bens; essa era uma tônica para todos os estratos da sociedade da época, na qual mesmo os mais abastados distanciavam-se dos padrões de consumo que se veria da década de 1910 em diante. Entretanto, se esse acesso ao mundo do consumo era restrito mesmo para as elites, dentre as classes populares praticamente inexistia e, muitas vezes, a posse de três ou mais camisas já era vista com desconfiança.²⁸⁸

Através desse cenário, seria possível conhecer um pouco melhor os sujeitos que eram conduzidos para o isolamento. Como muitos deles moravam em habitações coletivas, a baixa quantidade de bens em sua posse permitia uma maior mobilidade; em outras palavras, muitas vezes o endereço dado era válido para aquele momento da internação ou da autuação, mas variava em questão de semanas ou mesmo de dias.

Pela instabilidade desses moradores, eles começaram a tomar a atenção dos vereadores da Câmara tanto quanto os praticantes da mendicância. Ao longo da década de 1880, as visitas domiciliares começaram a se tornar mais constantes. Em janeiro de 1887, foi apresentada uma indicação que versava sobre a urgência de a municipalidade aumentar a frequência dessas visitas pelo médico da Câmara e, acompanhado pelo fiscal, às hospedarias e cortiços e que se tivesse a máxima “atenção aos quintaes e privadas afim de que sejam observados o aceio e a limpeza”.²⁸⁹ Para isso, o vereador indicou que se publicasse edital para que a população permitisse o ingresso dos empregados municipais em suas casas, para o que esperava, por parte dos moradores,

[...] todo o auxilio e boa vontade, afim de conseguir-se preservá-la de qualquer molestia, que facilmente se poderá desenvolver, attendendo não só a estação calmosa mas também á falta de esgotos.²⁹⁰

²⁸⁸ LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1930**. São Paulo: Hucitec, 1996, p.238-239.

²⁸⁹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 2ª reunião ordinaria em 20 de Janeiro de 1887, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁹⁰ Tal ação da Câmara ia de encontro a uma pressão dos negociantes da cidade, que pediam para que se observasse o direito à propriedade privada para seus funcionários que moravam no mesmo comércio em que trabalhavam; ver Capítulo II. Entretanto, o assunto possui grande relevância nesse

Em agosto de 1887, o vereador Lucas Fortunato asseverou o discurso: doentes que habitassem cortiços, “casas de acomodações acanhadas” e todas aquelas que o médico julgasse impróprias pela sua falta de asseio seriam encaminhados para os cuidados da Câmara, e isolados da cidade em enfermarias afastadas.²⁹¹ A decisão do médico da Câmara passava a estar acima da decisão da população, que teria um modo de viver promíscuo e sem higiene. Essa falta de moralidade no morar e no viver era encarada como um dos principais motivos pelos quais a cidade vivia estados tão calamitosos de epidemias.

A passagem dessa constatação para as demolições dos cortiços em si não precisou de muitos argumentos. Foi em outubro daquele mesmo ano de 1887 que o vereador Oliveira Pinto indicou que a Câmara determinasse aos fiscais que, acompanhados por um engenheiro e um médico, corressem a cidade para avaliar o estado higiênico dos cortiços e se eles estavam de acordo com as Posturas Municipais para, caso contrário, serem demolidos. Em sua fala, o vereador ainda dizia que ele próprio viu algumas habitações às ruas de São Bento, Marquez de Herval e Largo da Matriz que – na opinião dele – deveriam ser demolidas.²⁹²

Além dessa política que começava a se instituir com as demolições de cortiços, casas insalubres e com muitos moradores, os isolamentos eram bastante temidos. O risco de não se voltar para o seio familiar era iminente. Espalhavam-se histórias – verdadeiras ou não – de abusos nos isolamentos. Uma dessas histórias fez com que a Câmara Municipal fosse, em agosto de 1887, até o lazareto de variolosos da Praia do Góes para verificar o “gravíssimo boato” a respeito de uma menor interna ter sido “desrespeitada”. Na rara visita da municipalidade ao lazareto, aproveitou-se para que se apresentasse o funcionamento do local; a Câmara acompanhou o médico em uma visita a todos os aposentos da enfermaria, quarto por quarto.

momento de intervenção direta da municipalidade no modo de viver dessas pessoas. SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 1ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 20 de Janeiro de 1887, p.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁹¹ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 4ª Sessão - 1ª reunião ordinária em 18 de agosto de 1887, p.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁹² SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 4ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 13 de outubro de 1887, p.5. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

Interrogando o pessoal, negou que semelhante facto fosse veridicto e ouvida posteriormente a menor, declarou com a maior energia e sem constrangimento, nunca ter havido a minima falta de consideração para com ella, que sempre fôra tratada com muito respeito pelo enfermeiro e demais empregados do Lazareto, ella teria participado in continente ao Medico Sr. Dr. Motta e Silva e ao pai della, afim de que as autoridades não fossem estranhas ao facto. A' vista do exposto a Commissão deu por finda a sua missão e aproveita o ensejo para da visita que fez ao Lazareto, consignar um voto de louvo á dedicação, zelo e interesse que tem tomado o distincto Medico, pelos serviços que tão bem os desempenha e acertadamente lhe foram confiados. [...] 13 de Agosto de 1887. João Manoel Alfaya Rodrigues Junior. – A Camara ficou inteirada.²⁹³

A história foi ventilada o suficiente para alarmar a Câmara, indo o Conselho pessoalmente até a enfermaria para apurar a situação. A resistência às internações, no entanto, era bastante forte e por motivos bastante óbvios. Dentro da Diretoria da Beneficência Portuguesa, em 1888, alegava-se que existia um “problema” de que diversos sócios atacados pela varíola não queriam se internar no Lazareto Municipal.

A directoria de 1888, presidida por Luis José Matos, ainda quis resolver o problema da hospitalização dos sócios atacados de varíola, que não queriam internar-se no Lazareto Municipal. Deu-se o caso dum sócio encontrar-se no hospital com varíola. Pensaram os directores que poderiam alugar uma casa longe do local, mas resolveram officiar ao dr. Joaquim da Mota da Silva, médico do Lazareto, sobre o tratamento ali do sócio varioloso. Mas este não concordou e preferiu tratar-se em casa particular, a expensas da Beneficência.²⁹⁴

A mortalidade nos isolamentos era alta e, em alguns casos, chegava a até 50%, como na epidemia de 1886.²⁹⁵ A Beneficência Portuguesa possuía muitos

²⁹³ SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, Sessão extraordinaria em 13 de agosto de 1887, p.3-4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁹⁴ FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. São Paulo: Gráfica da "Revista dos Tribunais Ltda", 1951, p.166.

²⁹⁵ “A mortalidade regulou de 50% devido á gravidade extrema, casos em que terão-se complicações de aborto, siphilis e hemorragias diversas – devemos dar nos por satisfeitos porque tive de lutar com difficuldades de toda espécie e até mesmo de pessoal que me auxiliasse convenientemente.”

sócios caixeiros portugueses,²⁹⁶ pertencentes a uma parcela remediada da população. Eram pessoas, assim como aquela jovem anônima, que preferiam ser cuidadas dentro de casa ao isolamento com tratamento pago pela municipalidade. Casos como esses levavam parentes, posteriormente, a recorrer ao custeio da municipalidade e ainda serem acusados de “iludir a boa-fé” da Câmara. No entanto, nesse momento, prefere-se utilizar o conceito da astúcia, pois:

O poder acha-se amarrado à sua visibilidade. Ao contrário, a astúcia é possível ao fraco, e muitas vezes apenas ela, como “último recurso”: “Quanto mais fracas as forças submetidas à direção estratégica, tanto mais esta estará sujeita à astúcia. Traduzindo: tanto mais se torna tática.”²⁹⁷

Entretanto, essas táticas não eram aplicáveis a todas as pessoas; nem todos conseguiam “iludir a boa-fé” da municipalidade e permanecer entre familiares, ainda que a única perspectiva fosse a de morrer, que estava atrelada ao desejo de que isso acontecesse entre pessoas conhecidas. A mulher anônima, preta, em estado de indigência e moradora de um cortiço à rua do Rosário nº 147 foi, durante a epidemia de 1882, uma dessas pessoas; escolheu-se o seu destino, o isolamento. Diversos outros anônimos como ela tiveram o mesmo fim, sem sequer poder reagir às estratégias da Câmara Municipal perante ao perigo das epidemias na cidade de Santos.

A característica do cotidiano da cidade que se buscou em todo o período analisado, nesse momento, acabava esbarrando nas autoridades municipais que viam nas ditas “classes perigosas” um elemento nocivo para o “corpo urbano”. Existiam muitas dificuldades para essas pessoas driblarem as fiscalizações e as internações, pois todas as atenções e todos os esforços da municipalidade estavam voltados para esse fim.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relatórios técnicos enviados à Comissão. Documento 009, Série 6.4.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

²⁹⁶ O termo “caixeiros” era bastante amplo, indo desde o menor aprendiz iniciante no ramo, que dormia no local de serviço, até o seu patrão; nesse caso, existe uma grande chance de ser uma pessoa que possuía um padrão de vida superior aos caixeiros iniciantes. MATOS, Maria Izilda Santos de. **Portugueses: deslocamentos, experiências e cotidiano** – São Paulo Séculos XIX e XX. São Paulo: Edusc, 2013.

²⁹⁷ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012, p.95.

No entanto, isso não fazia com que essas pessoas renunciassem a deixar sua marca na documentação, numa tentativa de fazer com que a sua vontade se sobrepusesse à que estava sendo imposta pela Câmara Municipal; como um último recurso, se a pessoa tivesse forças para tal, recorreria à defesa de seus costumes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mundo dos últimos 25 anos do século XIX foi um mundo de vitoriosos e vítimas. Seu drama consistiu nas dificuldades não dos primeiros, mas, primordialmente, dos últimos.

Eric Hobsbawm, 1996.

Esta dissertação buscou entender as questões colocadas pela Câmara Municipal ao longo das transformações urbanas de Santos, os conflitos urbanos gerados a partir da aplicação dessas leis no cotidiano, utilizando-se das atas ordinárias e extraordinárias da Câmara, da troca de correspondência oficial e de relatórios de fiscais, autos de aplicação e requerimentos de revisão de multa.

Procurou-se, na documentação, as particularidades que faziam da legislação um catalisador de discursos normativos que, quando aplicado no cotidiano, revelava uma série de práticas de apropriação que se colocavam em defesa dos costumes que a municipalidade desejava mudar. Em outras palavras, em vez da simples leitura dos artigos e reafirmação do discurso da municipalidade presente nesse instrumento, procurou-se as experiências urbanas que faziam da aplicação das Posturas um instrumento vivo, de diálogo com os costumes populares. A busca foi norteadada pela identificação do “outro” na documentação, mesmo quando negligenciado pelo seu interlocutor: o pobre, o imigrante, a mulher, o negro.

Os questionamentos estabelecidos no decorrer da análise da documentação foram baseados nos personagens que apareciam nos conflitos . Questionou-se, assim, a dinâmica do cotidiano santista, buscando sujeitos históricos marginalizados no discurso dos produtores dos documentos para entender como essas pessoas dialogavam e compreendiam a aplicação das Posturas naquele momento, se existiam mudanças de posicionamento, quais os possíveis grupos de representação presentes, etc. Um fato que sempre chamava atenção era a presença de uma pessoa no evento sem que seu nome completo fosse citado, o que poderia evidenciar sua origem e posição social.

O período de 1870 a 1890 foi eleito por dois motivos: primeiro, pela grande massa documental existente do período, que muito se diferencia de períodos anteriores do Império e Colônia; segundo, pelo grande número de conflitos, registrados nessa documentação, entre as autoridades e a população. Nesse período, as palavras “progresso” e “civilização” foram repetidas à exaustão pelas autoridades municipais em nome das mudanças que buscava aplicar na cidade através das Posturas. Ao mesmo tempo que a municipalidade unificava seu discurso em nome do progresso, uma grande quantidade de pessoas de diferentes partes do Brasil e do mundo chegava e se estabelecia na cidade. Dessa forma, em vez de a Câmara buscar “o outro” em sua legislação, buscava o “próprio” no espaço urbano, um espaço de atuação para aplicar sua visão de cidade e transformá-la segundo seus princípios. Quem não se adequasse aos padrões de civilidade desejados poderia ser multado, repreendido verbalmente ou isolado do convívio social.

Esse cotidiano de tensões revelou-se complexo dentro do aspecto das interações sociais, principalmente entre as elites e as classes populares, sendo possível observar uma dinâmica de privilégios ante a aplicação das Posturas: quando o carroceiro anônimo trancou a rua, para terminar o descarregamento de sua carroça, tinha por trás de seu discurso “insolente” uma Comissária de Café, representante do alto comércio, ou seja, um grupo social com estreitos laços com a própria Câmara Municipal. Ao longo do trabalho, pôde-se observar que as classes populares, quando não ligadas diretamente a setores da elite que as protegessem, poderiam arcar com pesadas multas ou até com a prisão.

Na complexidade do cotidiano e das relações de privilégio também se expressaram as diferenças de moradia entre os caixeiros, empregados do alto comércio exportador e os cortiços que começaram a surgir no período. Alguns caixeiros conseguiam amealhar economias conseguidas em seus trabalhos e abrir seu próprio negócio – um botequim, uma hospedaria ou até um cortiço – de maneira rentável. Além disso, a grande quantidade de pessoas na cidade fazia com que existisse uma grande mobilidade de moradia, principalmente entre as classes populares.

O discurso dos poderes constituídos na municipalidade se explicitaram ora mais autoritário, ora negociável, de acordo com os setores da população com quem estava tratando. Por um lado, existia um diálogo aberto com relação à propriedade particular no caso dos caixeiros que moravam em seu local de trabalho; por outro, aos encortiçados, a municipalidade estabeleceu uma política de remoção do convívio social e isolamento, além da adoção da política de destruição dos cortiços considerados insalubres a partir de 1887.

O que pôde ser observado no cotidiano da cidade, ao longo da aplicação das Posturas legisladas nas décadas de 1870 e 1880, foi uma constante reinvenção dos costumes quando confrontados com a ação legal dos fiscais. Em geral, pensa-se no cotidiano como algo repetitivo e estático; também existem formas de pensar a História que estabelecem uma relação da legislação com a população de cima para baixo, impositiva, e aceita passivamente. Entretanto, o que se observou foi uma grande quantidade de resistências das mais variadas formas, o que estabelecia uma negociação intensa entre as elites e as classes populares, tendo os agentes da municipalidade como mediadores.

Muitas questões se mantêm latentes e como desafios para outras pesquisas, como as tensões presentes entre setores da elite, questionando a circulação de determinadas pessoas por um ou mais círculos de sociabilidade da cidade; as relações de tensão dentro da própria Câmara Municipal, evidenciada nas disputas entre discursos divergentes que apareciam dentro da documentação ou nos posicionamentos políticos diferentes entre conservadores e liberais. Também, incluir-se-ia as discussões sobre a Companhia *City* dentro dos serviços públicos prestados na cidade. A disputa entre concessionários de bondes, na década de 1880, foi apenas um pequeno trecho das questões que estavam postas naquele momento, que envolviam também a concessão de água e iluminação pública.

Durante o período estudado, a cidade de Santos começou a adquirir centralidade para os negócios de exportação – principalmente do café – além de ser polo de atração para diversas pessoas do país e do mundo que desejavam melhores condições de vida. As décadas posteriores trouxeram novos sujeitos históricos, novas forças e, além de tudo, uma nova dinâmica de pensar a cidade a partir da legislação pública. A mudança de governo, do Império para a República,

transformou a Câmara Municipal em um Conselho de Intendência, que passou, na última década do século XIX, por diversas intervenções estaduais e federais, tornando a participação cotidiana da municipalidade mais complexa e diversificada.

O período da virada do século XIX para o XX tem sido objeto de várias investigações. Entretanto, a análise das experiências urbanas de conflitos cotidianos pode e deve ser melhor explorada por meio da documentação do período das Intendências Municipais na cidade de Santos, que vai do ano de 1890 até 1908. Além disso, esse período mostra-se bastante promissor, pois os próprios agentes da municipalidade, fossem eles Intendentes Municipais nomeados ou os próprios fiscais, não sabiam exatamente como lidar com essa nova estrutura de organização, fazendo com que as análises dos diálogos de aplicação de Posturas e demais disposições legais ganhem um elemento desafiador e instigante para a pesquisa.

Ainda permanece latente na documentação esse potencial de estudo do protagonismo dos personagens anônimos, da leitura a contrapelo das relações de força perante os agentes da municipalidade, buscando sempre aquele “último recurso” utilizado pela população no momento da autuação. O estudo do cotidiano pode trazer ricos elementos para a análise da cidade de Santos mesmo em uma baliza temporal que já possua diferentes trabalhos de relevância, sendo essa historiografia essencial para revelar diferentes aspectos e visões que o estudo da História da Cidade pode proporcionar.

Portanto, deixo com essa dissertação uma contribuição para a historiografia, não só da cidade de Santos, mas dos costumes populares e dos protagonismos de pessoas que, muitas vezes, não tiveram nem seus nomes registrados nas autuações da municipalidade; uma contribuição, enfim, aos estudos do cotidiano invisível das práticas de apropriação de normas instituídas para “modernizar” e “civilizar” uma população com costumes múltiplos e que tinha como último recurso o protesto ou o diálogo. Com isso, caracterizou sua sobrevivência e deixou marcas visíveis que nós, historiadores do cotidiano, temos o privilégio de observar, analisar e evidenciar.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ALVARO, Guilherme. A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos. **Novo Milênio**. Histórias e Lendas de Santos. 03/11/07. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0353d.htm>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

AMORIM, Pietro Marchesini. **A medicina social e as medidas sanitárias em Santos** (1870-1889). Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura), PUC/SP, São Paulo, 2013.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. **O Discurso do Progresso: a evolução urbana de Santos** (1870 – 1930). Tese (Doutorado em História Social), FFLCH/USP, São Paulo, 1989.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

ÁVILA, Vladimir Ferreira de. **Saberes históricos e práticas cotidianas sobre o saneamento: desdobramentos na Porto Alegre do século XIX** (1850 – 1900). Dissertação (Mestrado em História), PUC/SP, Porto Alegre, 2010.

BASTOS, Sênia Regina. **A cidade por seus moradores: ação e participação dos moradores na administração da cidade de São Paulo, na segunda metade do século XIX**. Tese (Doutorado em História), PUC-SP, São Paulo, 2001.

BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **Moradia da população pobre no final do século XIX**. Tese (Doutorado em História), PUC/SP, São Paulo, 2011, p.87. Disponível em: <http://www.sapientia.pucsp.br/tde_arquivos/17/TDE-2011-08-10T08:13:50Z-11423/Publico/Luiz%20Henrique%20dos%20Santos%20Blume.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2014.

CARMO, Bruno Bortoloto do. Medicina Social e o Combate à Febre Amarela em Santos (1850 – 1854). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, julho 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1324035487_ARQUIVO_brunobort.pdf>. Acesso em: 28 set. 2014.

CERQUEIRA, Rita Marcia Martins. **O Plano de Classificação do Fundo Câmara Municipal de Santos**. Monografia (Curso de MBA em Arquivologia e Gestão Documental), Universidade Paulista - UNIP, Santos, 2007.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012.

_____. **A invenção do cotidiano**. 2. Morar, cozinhar. Petrópolis: Vozes, 2012.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril**. Cortiços e Epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

_____. População e Sociedade. In: CARVALHO, José Murilo de. **História do Brasil Nação: A construção nacional (1830 – 1889)**. Madrid e Rio de Janeiro: Mapfre e Objetiva, 2012.

CHARTIER, Roger. Cultura Popular: revisitando um conceito historiográfico. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, Vol. 8, CPDOC, 1995.

_____. **A História Cultural: Entre Práticas e Representações**. Difel: Alges, 2002.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF. Rio de Janeiro, nº 8, agosto de 1999. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2014.

DEUS, Frei Gaspar da Madre de. **Memórias para a Capitania de São Vicente**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador (Vol.1): Uma História dos Costumes**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

FARIA, Luiz Henrique Portela. **Vila Mathias: em Santos, um “pequeno Portugal”**. Trabalho de Conclusão de Curso (História), Universidade Católica de Santos, Santos, 2008.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FRANCO, Jaime. **A Beneficência**. São Paulo: Gráfica da "Revista dos Tribunais Ltda", 1951.

GARDEN, Maurice. Histoire de la rue. **Pouvoirs**. Revue française d'études constitutionnelles et politiques. La rue, nº116, jan. 2006, p.5-17. Disponível em: <<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>>. Acesso em: 12 out. 2014.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas e Sinais: Morfologia e História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GITHAY, Lúcia Caira. **Ventos do Mar: trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914**. São Paulo: Editora Unesp, 1992.

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o Café**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. A Companhia Mogiana de Estradas de ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (São Paulo, 1870 – 1914). **Tercer Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE-III)**. Bariloche, Argentina, 2012. Disponível em: <www.economia.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/501_abstract.doc>. Acesso em: 13 jan. 2014.

LANNA, Ana Lúcia Duarte Lanna. **Uma cidade na transição: Santos 1870 – 1913**. São Paulo: Hucitec, 1996.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, Enxada e Voto**. São Paulo: Nova Fronteira, 1997.

LEMOS, Carlos A. C. **A República ensina a morar (melhor)**. São Paulo: Hucitec, 1999.

LIMA, Tania Andrade. Humores e odores: ordem corporal e ordem social no Rio de Janeiro, século XIX. **História, Ciências Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, vol. 2, nº 3, nov./fev. 1996. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v2n3/a04v2n3.pdf>>. Acesso em: 5 nov. 2014.

LOPES, Betralda. **O Porto de Santos e a Febre Amarela**. Dissertação (Mestrado em História), FFLCH/USP, São Paulo, 1974.

MATOS, Maria Izilda Santos. **Cotidiano e Cultura: História, Cidade e Trabalho**. São Paulo: Edusc, 2002.

_____. **Portugueses: deslocamentos, experiências e cotidiano – São Paulo Séculos XIX e XX**. São Paulo: Edusc, 2013.

MENDES, Carlos Pimentel. **Mapas de Santos**. Planta da Villa de Santos em 1812. Novo Milênio. 28/02/2002. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa13.htm>>. Acesso em: 13 jan. 2014.

MOREIRA, Virlene Cardoso. Uma ação médico-higienista sobre a infância: o Dr. Alfredo Magalhães e o Instituto Normal da Bahia (1910-1929). **XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, 17 a 22 de julho de 2011. Disponível em: <http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307064507_ARQUIVO_Caridade,filantropiaepoliticaspUBLICAS.pdf>. Acesso em: 14 out. 2014.

OLIVEIRA, Eliézer Cardoso de. A epidemia de varíola e o medo da vacina em Goiás. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, vol. 20, nº 3, jul./set. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702013000300939&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 19 out. 2014

PEREIRA, Maria Aparecida F. **O Comissário de Café no Porto de Santos, 1870-1920**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.

PEREIRA, Matheus Serva. **Uma viagem possível: da escravidão à cidadania**. Quintino de Lacerda e as possibilidades de integração dos ex-escravos no Brasil. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1488.pdf>>. Acesso em: 3 mai. 2014.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução Urbana do Brasil: 1500-1720**. São Paulo: Pioneira, 1968.

RODRIGUES, Olao. **Dicionário de Curiosidades**. Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1973, p.259.

ROSEMBERG, Andre. **Ordem e Burla: Processos sociais, escravidão e justiça em Santos**. São Paulo: Alameda, 2006.

SANGLARD, Gisele. Do sonho da ascensão social à vida de operário: os caixeiros do Rio de Janeiro da virada do século XIX-XX. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**. Rio de Janeiro, v.18, supl.1, dez. 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v18s1/21.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2014.

SANTOS, Francisco Martins. **História de Santos**. 2ª ed. São Vicente: Ed. Caudex, 1996.

SOARES, Luiz de Carmargo. **Viver e Morrer em São Paulo: a vida, as doenças e a morte na cidade do século XIX**. Tese (Doutorado em História Social), PUC/SP, São Paulo, 2007.

SOUSA, Francisco Carlos Oliveira de. Resíduos do progresso: urbanização, modernidade e limpeza pública em Natal na Primeira República. **XXV Simpósio Nacional de História - ANPUH**. Fortaleza, 2009. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S25.0733.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2014.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e trabalhadores: Cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870 – 1906)**. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 2012.

THOMPSON, Edward P. **Costumes em Comum: estudos sobre cultura popular tradicional**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005.

THOMPSON, Edward P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: THOMPSON, Edward P. **Costumes em Comum: estudos sobre cultura popular tradicional**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2005.

VIEIRA, Marina T. B. P. **Asilo de Órfãos na engrenagem da cidade (1908 – 1931)**. Tese (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo - USP, São Paulo, 2011.

WEID, Elizabeth von der. **O bonde como elemento de expansão do Rio de Janeiro**. Fundação Casa de Rui Barbosa, s/d. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf>. Acesso em: 12 out. 2014.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo y literatura**. Barcelona: Ediciones Península, 2000.

Fontes documentais

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório da Associação Commercial de Santos apresentado em Sessão ordinaria da Assembléa Geral em 27 de janeiro de 1877 e parecer de exame de contas. Santos: Typographia a vapor do Diario de Santos, 1877.

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE SANTOS. Relatório apresentado em Sessão Extraordinaria da Assembléa Geral em 29 de Janeiro de 1876. nº 85. Santos: Typographia Perseverança, 1876.

BRASIL. Decreto nº 4.950, de 4 de Maio de 1872. Concede á companhia - Melhoramentos da Cidade de Santos - autorização para funcconar, e approva seus estatutos. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4950-4-maio-1872-551098-publicacaooriginal-67214-pe.html>>. Acesso em: 21, dez. 2013.

CHERNOVIZ, Luiz Napoleão. **Dicionário de Medicina Popular**. Vols. 1 e 2. Paris: A. Roger & F. Chernoviz, 1890. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00756310#page/337/mode/1up>>. Acesso em: 21 out. 2014.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 6945, 18 de janeiro de 1880. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 6957, 1º de fevereiro de 1880. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_04&PagFis=93&Pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 7898, 20 de janeiro de 1883. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_04&PagFis=0&Pesq=>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 9245, 26 de junho de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 9304, 6 de setembro de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

Correio Paulistano. São Paulo, nº 9365, 18 de novembro de 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_04&pasta=ano%20188&pesq=>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

PORTO. Câmara Municipal. Registo do testamento com que faleceu Francisco Ferreira Limbres, 16 de março de 1882. Acervo Arquivo Municipal do Porto. Disponível em: <<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/17505/>>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

RIBEIRO, Julio. **A Carne**. São Paulo: Martin Claret, 1999. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/Livros_eletronicos/A%20Carne.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2013.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Abaixo Assinados Solicitando Serviços de Água e Esgoto. Documentos 0028 e 0029, Série 7.2.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 5ª Sessão - 1ª reunião ordinária em 11 de junho de 1884. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 6ª reunião ordinária em 24 de setembro de 1884. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Câmara, 4ª Sessão - 4ª reunião ordinária em 11 de dezembro de 1885. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 6ª reunião ordinária em 30 de dezembro de 1885. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 23 de fevereiro de 1886. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 6ª reunião ordinária em 24 de março de 1886. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 28 de Outubro de 1886. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 21 de Dezembro de 1886. Acervo Fundação Arquivo e Memória dfe Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 20 de Janeiro de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 3ª reunião ordinária em 3 de fevereiro de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 10 de março de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 1ª Sessão - 6ª reunião ordinária em 11 de março de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 2ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 28 de abril de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 2ª Sessão - 6ª reunião ordinária em 5 de maio de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 3ª Sessão - 3ª reunião ordinária em 11 de junho de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, Sessão extraordinária em 13 de agosto de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 1ª reunião ordinária em 18 de agosto de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 4ª Sessão - 5ª reunião ordinária em 13 de outubro de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Atas da Camara, 5ª Sessão - 2ª reunião ordinária em 24 de novembro de 1887. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Autos de Infração por Violação de Posturas. Documentos 018, 019, 049 e 050, Série 3.4.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1847. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1857. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1870. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1883. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Código de Posturas, 1897. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Contratos de concessão de exploração de bondes. Documento 003, Série 7.5.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Contratos de concessão de exploração de linhas de bondes. Documento 003, Série 7.5.4. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documentos 002 (A, B e C) e 042, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Dossiê da Construção do Cemitério (Saboó). Documento 042, Série 7.3.8. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Livro de Registro De Ofícios, 1865 - 1880. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Informando Execução e Alteração de Serviço de Transporte Urbano. Documentos 007 e 033A, Série 7.5.1. Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Informando Procedimento para Atendimento Médico, Série 6.3.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Ofícios Solicitando Inspeção Sanitária. Documentos 007, 0037, 0044, 0044, 0049, 0050, 0057, 0068, 0066 e 0066A, Série 6.2.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Pareceres Apresentados e Emitidos pela Comissão de Higiene e Saúde. Documentos 0022A e 0025, Série 6.4.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relações de Ocorrências apresentadas pelo fiscal. Documentos 164, 200, 204, 204A, 208, 220, 221, 228, 226, 231, 232, 237, 239, 243, 254, 264, 278, 290, 301, 303, 307 e 315, Série 3.4.7. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Relatórios técnicos enviados à Comissão. Documento 009, Série 6.4.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimento de recurso a multas aplicadas pelo fiscal. Documentos 003, 004, 005, 010, 022, 040, 058, 059 e 060, Série 3.4.6. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Requerimentos Encaminhando Reclamações quanto ao Serviço de Bonds. Documentos 005 e 010, Série 7.5.2. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

SANTOS. Câmara Municipal de Santos. Arrecadação de Impostos de Indústria e Profissão no ano de 1881, Série 3.2.1. Acervo Fundação Arquivo e Memória de Santos.

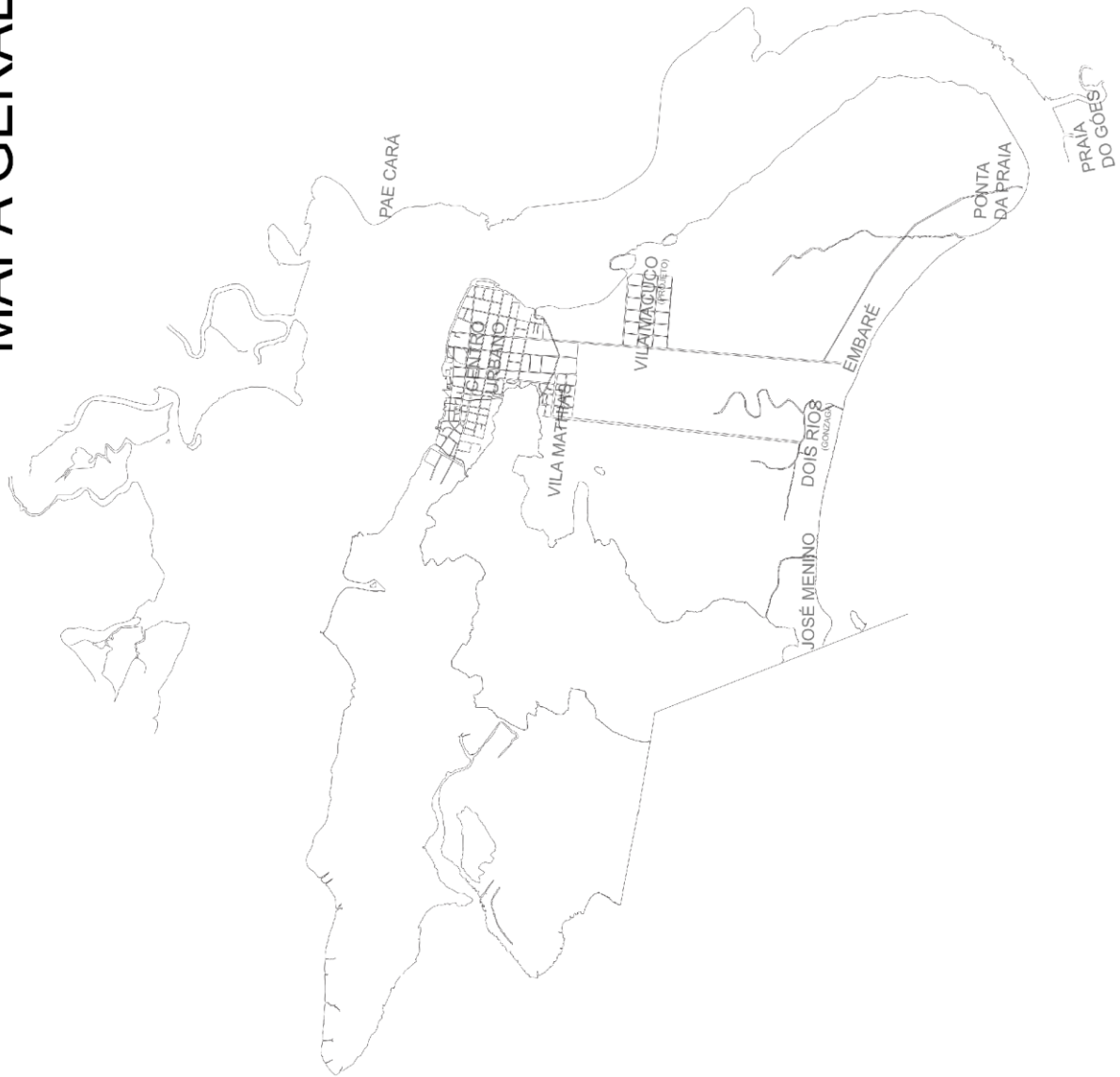
SÃO PAULO. Assembleia Legislativa de São Paulo. Solicitação de verba para obras na Santa Casa de Misericórdia, 1876. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/geral/acervoHistorico/FichaDocumentoImperio.jsp?idDocumento=9166>>. Acesso em: 24 set. 2014.

SÃO PAULO. Assembleia Legislativa de São Paulo. Criação de um imposto sobre cada saca de café exportado para ajudar a Santa Casa de Misericórdia, 1881. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/geral/acervoHistorico/FichaDocumentoImperio.jsp?idDocumento=13279>>. Acesso em: 24 set. 2014.

SILVA, Antônio de Moraes. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro**. Lisboa, 1789, p.308. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/2>>. Acesso em: 23 out. 2014.

ANEXOS

MAPA GERAL - SANTOS (1870 - 1890)



MAPA DE SANTOS

(1870 - 1890)

