SANTOS, CIDADE DAS CARROÇAS (fim do século XIX)

Maria Apparecida Franco Pereira

Resumo:

Essa comunicação pretende dar um panorama geral da comunicação na cidade de Santos, nos últimos anos da passagem para o século XX quando se torna uma grande euforia comercial, atraindo nacionais e eimigrantes lusos, espanhóis e italianos. A Companhia Docas iniciara a construção do porto em 1890 e aos poucos ia estendendo o seu território, à beira do estuário. Internamente ligava-se através da via férrea a São Paulo Railway. Também conduzia por outra via para o porto as pedras do Jabaquara. Entretanto a maior circulação da cidade se fazia através dos bondes puxados a burro e das carroças, que levavam a maior variedade de produtos, mas principalmente o café que era o rei da economia paulista. Entre os condutores de carroça estavam principalmente portugueses e espanhóis.

Palavras-chave: grande circulação de pessoas e de veículos; imigrantes; carroças e cocheiros.

O serviço de carroças foi importante na cidade de Santos, à medida que a produção de café aumentava. Entretanto, o transporte com muares vem de longa data e o tropeiro era um tipo característico de uma época.

A historiadora santista, Wilma Therezinha Fernandes de Andrade (2008, p.1), lembra que a "presença dos muares na história da Baixada torna-se forte com a construção, em 1792, da Calçada do Lorena na Serra do Mar, para transportar do planalto para o litoral, via Cubatão, o açúcar paulista [...]".

A Calçada do Lorena (1700-1792) era formada por pedras e permitia o trânsito dos muares até o final da década de 1830. Em Santos, do alto do Monte Serrat anunciava-se a chegada das tropas. Mais tarde essa estrada foi substituída pela Estrada do Mar ou da Maioridade.

O transporte de pessoas pela serra do Mar (1840) também era feita pelas diligências, puxadas por cavalos.

"As diligências, com seus barulhos característicos, puxadas por parelhas de cavalos, seus hábeis cocheiros levavam, com seus solavancos e suas paradas, oito, nove horas de viagem" (ANDRADE, 2008, fl.2). Havia pouso para descanso dos passageiros

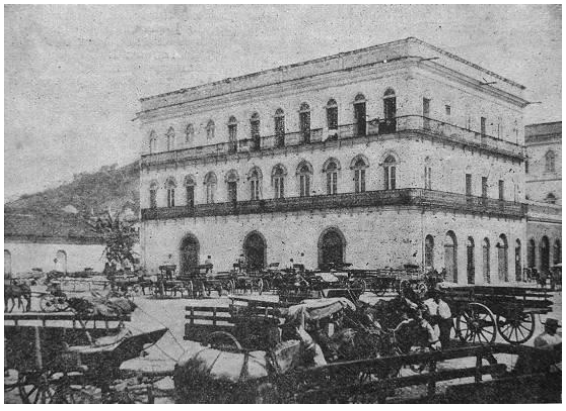
e os condutores com seus animais levavam as pessoas nos landaus (carruagens com quatro rodas, com duplas capotas) e os tílburis (de duas rodas e dois assentos; capotas e conduzidos por um só animal).



No interior da cidade também houve diligências. "Uma empresa, 'Diligência Guanabara' fazia seus veículos partirem do Largo do Chafariz, no centro até a Barra (orla atual da praia) e a passagem custava 400 réis por pessoa, em 1866" (ANDRADE, 2008, fl..3).

A produção do café e o envio pela ferrovia, inaugurada em 1867, veio a congestionar algumas vezes o porto.

A comunicação entre Portugal e o Brasil começara também a tornar-se mais rápida, quando os paquetes dos anos 50 começaram a surgir mas isso se desenvolveu realmente na primeira metade da década de 1870, quando os vapores vão ultrapassar a entrada dos veleiros. Isso contribui para maior número de imigrantes e maior movimentação e trabalho na cidade.



O acúmulo de carroças nas imediações da São Paulo Railway aparece em muitas fotos da época. O trânsito piorava com as inundações em dias de chuva, principalmente quando os riachos não estavam canalizados. Só a partir do fim do século as condições urbanas vão se tornando favoráveis.

> *Acordei-me quase em sobressalto, despertado por um movimento na rua, para mim bem extranho: um barulho infernal de carroças, apitos de paquetes a vapor, de rebocadores e, na venda, uma vozeria, um movimento de pessoas que entravam e sahiam, de copos que se esbarravam; de palavrões e de queda do dinheiro em cobre que a cada momento era jogado na gaveta do balcão. Esse movimento contínuo, desde o romper até o por do sol, não era mais do que a vida do café na sua ordem de embarque. Toda essa vozeria era feita por carregadores que matavam o bicho; estivadores, que ajustavam contas com o pessoal, e carroceiros que vendiam, á socapa, o precioso grão, batido das saccas que iam para bordo* (VICTORINO, 1904 p. 11 e 12).

A paisagem é multiforme! Carroças, burros saindo da estação de ferro em direção aos armazéns e carregadores, levando em seu dorso as sacas de café da carroça para o armazém ou das carroças para os navios.

As carroças tinham muita utilidade: transporte de produtos agrícolas, de lixo, objetos, mudanças, enterros etc. E os que puxavam os bondes. Em Santos, houve época em que os proprietários de bondes foram Emmerich Ablas, de um lado; e Cia. City, de outro. Os bondes puxados a burros começaram a circular a partir de 1871. Vão ser só substituídos pelos de energia elétrica em 1904.



Empresas tinham seus carros próprios como as firmas exportadoras. A Sociedade Beneficência Portuguesa, durante algum tempo, teve condução particular

para levar seus médicos em emergência e, como tal, o hospital abrigava uma pequena cocheira, que teve que ser fechada por motivo de economia.



A Prefeitura da cidade preocupava-se com a limpeza dessas cocheiras, numa cidade onde grassavam epidemias. Guilherme Álvaro sinalizou em seu livro a existência de ratos misturados na alfafa vinda da região do Pampas e que eram responsáveis pela proliferação de doenças como a peste bubônica de 1889.

Quando a produção de café aumenta, o trânsito torna-se bem emaranhado. A autoridade municipal tenta impor algumas medidas. O Código de Posturas de 1897 vai fazer algumas intervenções:

- proibição de estabelecimento de cocheiras e estábulos dentro do perímetro urbano da cidade, "ainda que para um só animal";
- as de casas particulares e outros estabelecidos deverão observar certa condição de isolamento, de ventilação (cuidados com as paredes e calçamentos do chão);
- para as cocheiras públicas deverão aumentar os cuidados na abundância de água para lavagem e desaguadouro dos animais, materiais excrementícios diariamente reservados em carroças especiais; cuidados com animais doentes.
- Os aposentos para habitação dos guardas ou empregados deverão "guardar as condições necessárias para a higiene de taes aposentos e boa conservação de ferragem".
- O que era responsabilidade (art.14): passageiros, mercadorias, água, terra, lenha, tijolos, capim, bagagens móveis.

As cocheiras se organizavam, então, na Vila Mathias, Vila Macuco e outros arrabaldes.

O código fala da proibição de correr a cavalo pelas ruas, caminho da Barra até Boqueirão e Av. Ana Costa (Art. 133) ou ficar com esses animais em cima das calçadas. Cuidado com os cavalos (peso de carga estipulada).

Sabe-se que nesses trajetos havia os bondes. Mas, por exemplo, para a ida do Mosteiro de São Bento para a região do Porto, na Av. Rodrigues Alves, junto ao cais não havia condução. Os monges beneditinos atendiam as religiosas da Casa da Criança a cavalo.

Há o capítulo VI das cocheiras e estábulos (234-243), mas continua os outros artigos, quando fala do trânsito em geral (130-150).

Os menores de 18 anos não podiam servir de condutores de veículos. Muitas vezes, houve desastre com bondes, na década de 1890, por causa de defeitos, traçados, bebedeiras, abalroamento. Os veículos eram numerados, pagos os impostos.

Geraram um variado comércio à parte: ferradores, bebedouros, ferrarias, ferraduras. Junto ao Fórum, na Praça José Bonifácio, foi feita uma escavação arqueológica onde se encontraram centenas de ferraduras, correntes, pregos indicando que ali era local de cocheiras (Daniela Serra).

Vários foram os proprietários de carroças: aqueles que só têm a sua ou aqueles que vão aumentando o seu patrimônio. Em Santos, viveu o chamado "rei das carroças".

Antonio Pereira Carvalho (1860-1916) é chamado o "rei dos carroceiros" e é um dos brasileiros "típicos do seu tempo". Nasceu em Portugal em Vila Nova de Cerveira, aos 14 de março de 1860. Com 15 anos (em 1875), embarcou para Santos onde se empregou na São Paulo-Railway. Ao conseguir reunir algumas economias, vai trabalhar por conta própria. Adquire uma carroça puxada a animal, e explora uma pedreira que aluga. Como canteiro, efetua contrato com a companhia férrea para o fornecimento de pedras. Em breve, passa a atender também a Cia. Docas, na construção do cais e para todas as construções civis. À medida que o fornecimento de pedra crescia, precisou expandir o número de carroças para transporte. Comprou o acervo da Antiga Companhia Santista de Transporte, composto de carroças para o transporte do café. E tornou-se o "rei dos carroceiros", importante numa localidade como Santos, também conhecida como "cidade das carroças".

Os carroceiros, no dizer de André Rosemberg (p.259), era "um dos personagens mais visíveis na paisagem urbana santista".

Em 1890 (portanto com 30 anos apenas), já com elevada fortuna, Carvalho tornou-se um dos mais fortes capitalistas do Estado de São Paulo. Iniciava a atividade de construtor por conta própria. Grande proprietário, adquiriu todas as propriedades da Rua Visconde de São Leopoldo, no centro comercial, e no Chico de Paula (entrada da cidade).

Contribuiu, como outros capitalistas, para a urbanização de Santos, com construções de beleza arquitetônica, que "mereciam prêmio", mas também com o calçamento de ruas (a preços módicos). Em tempos de crise do café, quando diminuía o trânsito das carroças, colocava seus operários condutores a trabalhar para a Câmara no calçamento das ruas.

Como era comum na época entre as pessoas de destaque, Carvalho fez vários donativos em dinheiro e roupas a sociedades filantrópicas como a Santa Casa de Misericóridia e o Asilo dos Órfãos, importante instituição de abrigo e formação de crianças, organizada por ocasião de uma grande epidemia em 1889. Entidades portuguesas de Santos tiveram sua ajuda: ao Real Centro Português ofereceu mobília e decoração do salão nobre, e a Sociedade Portuguesa de Beneficência foi bem aquinhoada com seus "relevantes serviços donativos" (1890?). Em Vila Nova de Cerveira, sua terra natal, estabelecimentos pios foram aquinhoados, inclusive no auxílio para construção de hospitais.

Recebeu a visita do embaixador de Portugal no Brasil (dr. Bernardino Machado) como reconhecimento pela sua atuação filantrópica "como os patrícios que aqui residiam, protetor e amigo, além do velho Portugal" (p.250).

Já no fim da sua vida (havia transferido residência para a av. Paulista, na capital), funda em 1º de outubro de 1915 uma grande firma comercial com seu filho Joaquim Pereira de Carvalho (nascido em Santos em 1892) e outro sócio, ex-auxiliar seu: Carvalho & Faria (p.234-6), com sede e depósitos (inúmeros armazéns) em Santos. Trata-se de uma Comissária de café, relacionando-se com muitos fazendeiros, mas negocia outros produtos, como aguardente. Negociando materiais de construção, representou grandes empresas do ramo em São Paulo. A firma também se dedicava à lavoura (cana-de-açúcar, mamona, feijão e milho) e à criação de gado (suíno e bovino). Os seus negócios bancários eram executados principalmente com o Banco Ultramarino.

Carroceiros e chauffeurs portugueses e espanhóis da Cia. União dos Transportes - Santos

NOME	NASCIM.	ADMIS.	NATUR.	FILIAÇÃO	E.C.	PROFIS.	SALÁR.		CHEGADA
Ângelo Motta	11/2/1904	08/02/1923	Portugal	Joaquim Motta Albertina de Jesus	s.	Carroceiro	18$000	Morro do Pacheco, s/n	-
Antonio dos Santos Ferreira	02/11/1880	16/09/1913	Taboaça Portugal	Gaspar Augusto Ferreira Maria de Jesus Monteiro	c.	Carroceiro	18$000	Morro da Penha, s/n	-
Antonio Rodrigues Nunes	30/12/1875	01/07/1912	Espanha	Benito Nunes Francisca Rodrigues	v.	Carroceiro	18$000	R. Campos Mello, 121	-
Antonio Pinto de Carvalho	25/12/1866	01/01/1915	S. Marinha Zezere Portugal	João Pinto de Carvalho Leonor da Conceição	v.	Ajudante de Ferreiro	1$925 por hora	Avenida Liberdade, 220	01/1885
Antonio Rodrigues Ferreira	08/12/1901	17/11/1925	Portugal	Manoel Rodrigues Ferreira e Emília Corrêa	c.	Ajudante Chauffeur	11$000	Tr. Alexandre Rodrigues,17	-
Antonio Teixeira França	04/08/1894	30/08/1935	Porto Portugal	Francisco Teixeira França eBalbina Rosa	c.	Ajudante Chauffeur	12$000 por dia	Morro do São Bento, 37	1928
Abel Ferreira	26/12/1904	17/01/1929	Portugal	Guilherme Ferreira Emília Corrêa	c.	Carpinteiro	15$000	R. Caminho Matadouro,205	-
Antonio Augusto Placido	14/07/1901	10/09/1930	Portugal	José Nascimento Plácido M José Teixeira Ramalho	c.	Carroceiro	18$000	Nova Cintra, s/n	-
Albino Rodrigues Soalheiro	06/03/1908	21/10/1933	Portugal	Joaquim Rodrigues Soalheiro e Maria José	s.	Trab. Desc. de Lixo	9$666	Chico de Paula, s/n	-
Agostinho Baraçal	23/01/1870	08/09/1913	Espanha	Francisco Braçal Incarnação Fernandes	c.	Carroceiro	18$000	R. Visc. de S. Leopoldo, 495	-
Antonio Veloso	20/06/1886	20/11/1924	Semrra Espanha	José Veloso e Dolores Fernandes Vaseques	c.	Carroceiro	18$000	R.Constituição 576	-
Benito Firmida	12/04/1864	01/07/1912	Espanha	Francisco Firmida Innocencia Gomes	s.	Carroceiro	18$000	Saboó, s/n	-
Custódio Gomes da Silva	18/12/1899	09/10/1935	Aveiro Portugal	Manoel Gomes da Silva Rosalina de Almeida	s.	Ajudante Chauffer	12$000 por dia	R. Gal Mrcon-des Salgado, 109	1911
Dionysio Miranda	15/06/1879	01/08/1912	Portugal	José Pinto Anna de Miranda	s.	Carroceiro	18$000	R. S. Bento, 23	-
Delphim Alvarez	06/10/1879	01/07/1912	Espanha	Manoel Alvarez Jesusa Alvarez	c.	Feitor de Cocheira	580$000	Av. Bandei-rantes, 195	-
Eduardo Francisco Pinheiro	15/01/1916	08/05/1937	S. Eulália Rezende Portugal	Joaquim Francisco Pinheiro e Angelina de Jesus Pinheiro	s.	Chauffeur	12$666 por dia	R. João Car-doso, 28	1925

Francisco Azevedo	05/04/1905	29/01/1938	Pombal Portugal	Francisco Azevedo Anna Augusta Bias	v.	Ajudante Chauffeur	10$000 por dia	Morro da Penha, s/n	1929
Francisco Brito Barbosa	07/01/1907	11/07/1929	Padernelo Braga Portugal	José Antonio Barbosa Rosa Lopes	c.	Trab. Desc. de Lixo	9$666 por dia	Chico de Paula, s/n	1929
Francisco da Silva Claro	02/08/1900	20/04/1933	Almala-guez Coimbra Portugal	José Maria da Silva Claro Maria do Carmo	v.	Trab. Desc. de Lixo	9$666 por dia	Caminho do Matadouro, s/n	29/01/32
Francisco Pliego	29/04/- - - -	10/05/1927	Espanha	Facundo Pliego Diega Sisterna Pliego	s.	Carroceiro	18$000	R. Saboó, 170	-
Francisco Xavier Machado	03/12/1861	19/03/1919	Cubatão	Manoel Antonio Machado Ângela Machado	c.	Carroceiro	18$000	Av. Washing-ton Luiz, s/n	-
Francisco Borges	20/12/1903	10/02/1931	Portugal	José Francisco Borges Maria dos Anjos Borges	s.	Ajudante Chauffeur	10$000	R. Joaquim Távora, 468	-
Geraldo Forjanes Alvarez	16/03/1901	20/04/1933	Orense Espanha	Emílio Forjanes Anna Alvarez	c.	Ajudante Chauffeur	10$000	R. Nabuco de Araújo, 444	29/03/29
Geraldo Barreira	09/03/1877	01/10/1927	Espanha	----- Thereza Barreira	c. (v.)	Carroceiro	18$000	R. Visc. São Leopoldo, 375	-
Izidro de Ayra	05/06/1885	15/06/1925	Espanha	Miguel de Ayra Madalena del Valle	c.	Carroceiro	18$000	R. Goiás, 48	-
José Maria Júnior	02/08/1902	30/12/1935	Casal do Pinheiro Leiria Portugal	José Maria Lucia Moreira	c.	Chauffeur	11$666 por dia	R. Bernardino de Campos, 382	14/03/24
Joaquim Francisco Pinheiro	16/08/1892	26/06/1937	S. Martins de Moiros Vizeu/Reze nde Portugal	Manoel Pinheiro Maria Josepha	c.	Chauffeur	12$666 por dia	-----	25/01/16
Joaquim Luiz	12/05/1903	01/12/1929	Carrascal Lívia Portugal	João Luiz Rosana Maria	c.	Chauffeur	16$666 Por dia	R. Marquez de Herval, 193	18/01/21
Jacyntho Duarte Gaspar	16/02/1892	10/06/1937	Coimbra Portugal	Luiz Duarte Gaspar Maria de Jesus	c.	Chauffeur	12$666 por dia	R. Visconde do Embará, 313	24/12/09
Jesus Sanches Sanches	09/09/1913	14/09/1933	Santos	José Antonio Sanches Consuelo Sanches Amador	s.	Guarda de Cocheira	6$000 por dia	R. Saboó, 142	-----

João Joaquim Macedo	17/04/1896	10/04/1924	S. Vicente Portugal	João Joaquim Macedo Maria Gouveia de Jesus	c.	Trabalha-dor	13$000 por dia	Morro do São Bento, s/n	09/1919
João Romão da Costa	22/06/1869	01/07/1912	Portugal	Romão da Costa Emília Maria de Jesus	c.	Carroceiro	18$000	R. Saboó, 22	-
João Francisco	12/12/1871	01/07/1912	Portugal	Francisco da Cruz Felesmina Maria	c.	Carroceiro	18$000	R. Visc. de S. Leopoldo, 375	-
João Esteves	06/07/1883	10/05/1925	Tangil Portugal	Manoel José Esteves Maria José Esteves	v.	Carroceiro	18$000	Morro da Penha, s/n	-
João Mathias	22/09/1877	01/02/1926	Cotimos Portugal	Manoel Mathias Rita de Assumpção	s.	Carroceiro	18$000	Av. Cons. Nébias, 379	-
Joaquim de Souza	28/03/1887	25/08/1913	Oleiros Espanha	Manoel de Souza Rosa Vasques	c.	Carroceiro	18$000	R. Alvarez Cabral, 84	-
Joaquim Pinto de Almeida	23/10/1881	15/10/1923	Portugal	Antonio Pinto de Almeida Maria de Jesus Rita	c.	Carroceiro	18$000	R. Duque de Caxias, 126	-
Joaquim Pinheiro Serrano	15/04/1892	15/07/1824	Portugal	Miguel Pinheiro Serrano Maria de Jesus Graça	c.	Moço de Cocheira	12$333	R. Brás Cubas, 284	

Existiram também empresas de transporte, algumas vezes um braço de grande firma de café. Como a Companhia Santista de Tranportes ou a Cia. União dos Tranportes que foi mais duradoura.

Quando os carros chegam na primeira década do século XX, as carroças ainda continuam por muito tempo. Os caminhões não são suficientes para cobrir o movimento. Os cocheiros e os carroceiros geralmente eram portugueses e espanhóis, no início muito pobres.

O passaporte nº 1736, datado de 1895, partindo de Lisboa para São Paulo é de José Rodrigues Paulito, natural de Travancinha, 33 anos, solteiro, cocheiro, em "extrema miséria". Ele vai para casa de parentes na capital paulista e sua passagem é totalmente gratuita (caixa 48, NT 2213, setembro de 1895, Arquivo da Torre do Tombo).

Bernardino Paes, português, residente em São Paulo, no Jardim Público nº 20, cocheiro, manda buscar sua esposa Angelina da Natividade Paes, natural de Extremos, 48 anos (passaporte 1800 de 18 de setembro de 1895).

Não foram só os cavalos ou carroças que andaram pela cidade.

Quando o cais de pedra começou a ser construído no início de 1890, foi construída uma pequena via férrea, que saía do Jabaquara onde havia uma grande pedreira e que cortava a cidade quase em linha reta até o cais, passando pela Vila Mathias.

Era um trenzinho com uma pequena locomotiva, que depois mais tarde a Cia. Docas colocou-a em bitola mais larga. Essa linha começou a funcionar por licença da Câmara de 12 de janeiro de 1889.

A Cia. Docas de Santos também estendeu uma linha férrea até a ferrovia São Paulo-Railway para facilitar a sua comunicação com o interior, acontecendo isso em 1895.

Fontes e bibliografia:

Fontes primarias:

Código de Posturas de Santos, 1897.

Livro operários da Cia. União dos Transportes de 9/11/1915 a 31/01/1938.

Bibliografia:

ALVARO, Guilherme, 1919. **A campanha sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos.** São Paulo: Serviço Sanitário do Estado/Casa Duprat.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de, 1995. Santos: urbanismo na época do café. 1989-1930. In. **Santos, café e história**. Santos: Leopoldianum. p. 89-106.

____. **Carroças e tílburis: transporte urbano de Santos do século XIX ao XX. Um capitulo esquecido da História de Santos.** Santos: inédito, 2008.

BLUME, Luiz Henrique dos Santos, 1998. **A moradia da população pobre e a reforma urbana em Santos no final do século XIX.** Dissertação de Mestrado (Mestrado em História) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

CARMO, Bruno Bortoloto do, 2010. **Entre práticas e representações: um estudo de caso do Código de posturas de Santos (1857).** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação de História) Universidade Católica de Santos.

FRANCO, Jaime, 1995. **A Beneficência.** Santos: Ed. do autor, 1951.

LANNA, Ana Lúcia Duarte, 1996. **Uma Cidade na transição. Santos: 1870-1913.** São Paulo: Hucitec.

LOBO, Eulália Maria Lameyer. **Imigração Portuguesa no Brasil.** São Paulo: Hucitec, 2001.

LOPES, Betralda, 1974. **O porto de Santos e a febre amarela.** Dissertação de Mestrado (Departamento de História) Universidade de São Paulo.

MOURA, Ana Maria da Silva, 1988. **Cocheiros e Carroceiros:** Homens livres no Rio de Senhores e Escravos. São Paulo: Hucitec.

MUNHÓS, Wilson Toledo, 1992. **Da Circulação Trágica ao mito da irradiação liberal: negros e imigrantes em Santos na década de 1880.** Dissertação de Mestrado (Mestrado em História) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de, 2005. **Entre a casa e o armazém: relações sociais e experiência da urbanização**. São Paulo: Alameda.

PEREIRA, Maria Apparecida Franco, 1995. O comércio cafeeiro na praça de Santos. In. **Santos, café e história**. Santos: Leopoldianum. p.09-34.

____ .Portugueses no Alto comércio Santista no Inicio da República velha. In.Matos,Maria Izilda; Sousa, Fernando de; Hecker,Alexandre (orgs). **Deslocamentos & Histórias:** Os Portugueses. Bauru, SP: Edusc, 2008.

ROSEMBERG, André, 2006. **Ordem e burla: processos sociais, escravidão e justiça em Santos**. São Paulo: Alameda.

SANTOS, Francisco Martins dos, 1937. **História de Santos (1532-1936) II.** São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunaes.

VICTORINO, Carlos, 1904. **Santos: Reminiscências (1875-1898).** São Paulo.