

Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

HISTÓRIAS ENTRELAÇADAS: SANTOS E PORTO CRESCEM JUNTOS PARA MOVIMENTAR ECONOMIA DE SÃO PAULO

IVANI RIBEIRO DA SILVA¹

Resumo: Santos deve seu desenvolvimento ao porto e o porto deve seu crescimento à economia de São Paulo. Desde o momento em que os portugueses iniciaram a colonização no Brasil o porto se movimenta. Das poucas produções de açúcar às grandes exportações de café as atividades portuárias proporcionaram para Santos uma longa história repleta de muito trabalho e, para São Paulo, a movimentação da economia.

Palavras-chave: História; Urbanização; Porto de Santos

Abstract: Santos owes its development to the port and the port owes its growth to the economy of São Paulo. Since the moment when the Portuguese began to colonize Brazil, the port has been moving. From the few productions of sugar to the large exports of coffee, port activities provided Santos with a long history full of hard work and, for São Paulo, the movement of the economy.

Keywords: History; Urbanization; Port of Santos

¹ Professora do Centro Universitário Don Domênico - UNIDON



INTRODUÇÃO

Um mergulho na história de Santos mostra como um espaço da Ilha de São Vicente, a princípio inabitado e hoje ponto de referência do Litoral de São Paulo, se transformou numa cidade promissora. E não foi o fracasso da Vila de São Vicente com a agricultura da cana-de-açúcar e nem o fato da transferência dos plantadores para o outro lado da Ilha que Santos se desenvolveu, mas sim devido ao seu porto natural com águas profundas ideais para grandes embarcações.

Ao pensarmos na localização da Ilha de São Vicente em relação à Ilha de Santo Amaro, buscamos o porquê de o porto não ter-se desenvolvido do lado de Guarujá, já que a Ilha vizinha de Santos também dispõe de uma parte abrigada pelo canal entre as duas ilhas. A resposta está em um dos costumes dos desbravadores portugueses do século 16, o de sempre buscar locais seguros para aportar, como locais abrigados de ilhas antes de seguir para o continente. A Ilha de São Vicente, entre a Ilha de Santo Amaro – que fica de frente para o mar aberto – e a Serra do Mar, dispõe de maior segurança, já que não está exposta ao mar aberto e nem muito próxima ao continente.

Assim, a Ilha de Santo Amaro servia para instalação de vigias às embarcações que se aproximavam e a Ilha de São Vicente, então passou a abrigar o povoado que daria início à colonização do Brasil.

Para entendermos o que acontece atualmente, sendo Santos uma cidade referência no litoral paulista, mais especificamente para a Baixada Metropolitana Santista, e o porto há mais de quatro séculos importante para São Paulo, precisamos voltar na história. Este artigo trata da história de Santos, que se mistura com a do seu porto, objetivando não apenas o resgate histórico, mas também mostrar como a economia foi a força motriz do desenvolvimento de todos os setores da sociedade santista.



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

Os fatos apresentados são resultado de pesquisa em fontes históricas primárias e secundárias, justificando-se pelo momento atual do porto que está sendo retalhado e entregue à iniciativa privada, início de uma nova história do porto e da Cidade de Santos.

Porto colonial

A utilização do Porto de Santos vem desde a década de 30 do século 16, mais precisamente desde o dia 20 de janeiro de 1532 quando a expedição de Martim Afonso de Souza aportou na Ilha de São Vicente. Apesar do historiador Francisco Martins dos Santos (1986, p.86-88) ter apontado que Martim Afonso teria aportado no lado sudoeste da Ilha que se chamaria Vila de São Vicente, em um ancoradouro – Porto das Naus –, ficou constatado que esse recebia apenas pequenas embarcações. Martim Afonso aportou ao norte da Ilha, na atual Barra de Santos – Ponta da Praia –, que por muito tempo permaneceu como porto oficial do povoado vicentino.

O então porto oficial vicentino era o ponto de entrada e de partida das naus que vinham da Europa. As terras em volta despertaram a atenção por suas condições geográficas e econômicas favoráveis, com supremacia em relação à então vizinha Vila de São Vicente. A abundância de nascentes de água potável foi um dos fatores preponderantes para ocupação das terras junto aos morros, favorecendo o cultivo da cana-de-açúcar, embora em pequena escala. O lagamar formado por um braço de mar, isolando a ilha da encosta da Serra do Mar era outro ponto favorável que correspondia ao abrigo perfeito para um porto, então chamado pelos indígenas, e aprovado pelos portugueses, de Enguaguaçu.

A partir de 1541, o Enguaguaçu passou a ser utilizado para atração de embarcações, quando já havia um povoado formado à volta dos mananciais de água potável que abasteceram a Cidade de Santos até fins do século 19, como



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

os ribeirões do Itororó, de São Jerônimo e de São Bento. A formação desse povoado foi favorecida também pelas facilidades de contato com as regiões vizinhas.

Lavradores regionais, situados em trechos restritos dos setores ocidentais da Ilha de Santo Amaro e outros dos vales dos rios Diana e Jurubatuba, foram os responsáveis por intensificarem a vocação portuária de Santos. Eles utilizavam o Caminho Velho de São Vicente para chegar até a Capitania, depois de ter atravessado o trecho de mar calmo que se formava entre a Serra do Mar e a Ilha. O local de atracação era entre o ribeirão dos Jerônimos, o Monte Serrate e o Outeiro de Santa Catarina, onde começou a ser construído o cais do Porto de Santos, já no final do século 19. Portanto, antes de ser um porto de grandes embarcações, Santos foi apenas um ancoradouro para os que demandavam à Vila de São Vicente por motivos não só econômicos, mas também sociais, religiosos e administrativos”.

Entenda-se o mecanismo das relações: um porto canoeiro associado ao ponto de início de uma rota terrestre insular, preferencial, haveria de obrigar o aparecimento de um embrião de cidade. Desta forma, a função portuária, ainda que inicialmente muito modesta, foi a primeira desempenhada pelo aglomerado nascente. (ARAÚJO FILHO, 1969, p.46).

A Vila de São Vicente, então, dispunha de casas, comércio e a população era bem maior que o núcleo formado em Santos. Este era um pequeno povoado nas terras que foram doadas anteriormente a Brás Cubas, autoridade local e provedor da Fazenda no início da colonização oficial do Brasil. Brás Cubas cedeu o foral de vila ao povoado, que passou a se chamar Vila do Porto de Todos os Santos, por ter sido elevada no Dia de Todos os Santos. O nome foi sendo abreviado até ser consagrado popularmente apenas como Santos. (MADRE DE DEUS, 1975). Brás Cubas foi um visionário em relação à utilização do porto abrigado.



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

O solo e o clima muito úmidos com constantes chuvas na Ilha de São Vicente, além da concorrência do Nordeste, não favoreceram o desenvolvimento da agricultura comercial de exportação para o desenvolvimento local e nem o Porto de Santos pode contar com a agricultura do planalto paulista, permanecendo como um porto canoeiro de abastecimento da Capitania vicentina com a agricultura da Ilha de Santo Amaro. Essa situação permaneceu até meados do século 19, quando o café se transformou no principal produto da agricultura brasileira e deu início ao desenvolvimento do porto.

O próprio crescimento da Cidade em direção ao poente, onde ficavam as fontes, não favoreceu o cultivo da cana-de-açúcar, porque a Vila ficava abafada, segundo Frei Gaspar da Madre de Deus (1975, p.118):

[...] abafada por montes, o que não se sucederia se os edifícios seguissem o rumo do Oriente: eles tinham principiado onde acaba o Outeiro de Monte Serrate, que impede as variações refrigerantes muito necessárias em **Santos** (grifo do autor), na estação dos funiculares.

No final do século 16, a Ilha de São Vicente praticava a economia agrícola de subsistência e a caça aos índios, que era uma importante mercadoria de troca com as áreas canavieiras do Recôncavo e Mata Nordestina. (ARAÚJO FILHO, 1969, p.49). A Vila de Santos ajudou a expansão bandeirante, na primeira metade do século 17, fornecendo alimentos, vestuário, armas, munições, instrumentos para a lavoura e homens para o combate às invasões holandesas. Por essa razão a região sofreu redução de braços para os engenhos de cana-de-açúcar e a população em geral diminuiu, contribuindo para a decadência dos serviços essenciais em Santos.

A Vila de Santos foi atacada por epidemia de varíola, em 1665, o que vitimou uma terça parte dos habitantes. A Câmara de São Paulo, então, determinou medida profilática, fechando o Caminho do Mar, no Alto da Serra, e proibindo a entrada ou a saída da Vila de Santos. (FRANCO, 1951, p.16).



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

No século seguinte, 18, o principal fato que ficou registrado na história da Vila de Santos foi a sua transformação em presídio militar e fortaleza destinada a lutar contra os piratas. Os comandantes e oficiais destinados ao serviço de defesa também praticavam o comércio, vendendo ao povo da região e do Planalto os produtos que chegavam de Portugal. Um desses produtos era o sal, monopólio português que ficava armazenado em Santos para venda a consumidores da região, do Planalto e do Interior. O problema é que os responsáveis pelos armazéns cobravam o quanto queriam, apesar da imposição do preço por parte de Portugal, sempre inferior ao exigido na hora da compra pela população.

Apesar da situação geral da Vila de Santos e da região, portugueses e espanhóis proprietários de engenhos e roças continuavam a movimentar, mesmo com um porto precário, o embarque de seus produtos para Portugal nos poucos navios que chegavam a Santos. Para Jaime Franco, “em consequência deste pequeno movimento do porto, o governo geral do Brasil, pela provisão de 20 de fevereiro de 1720, equiparava a Alfândega de Santos à do Rio de Janeiro”. (FRANCO, 1951, p.51).

A partir daí, o pequeno comércio começou a melhorar a vida na Vila de Santos, então dividida em duas zonas: a do Valongo, onde ficava o comércio, e a dos Quarteis, onde se localizava o porto (na altura de onde atualmente fica a Alfândega) e a segurança militar. No Valongo ficavam os viajantes procedentes do Planalto para comprar e vender produtos de primeira necessidade, especiarias e objetos de luxo que os navios traziam da Europa, Ásia e África. (FRANCO, 1951, p.52).

A falta de mão de obra para os engenhos de açúcar foi resolvida com o escravo negro, em substituição ao índio, então proibido de ser escravizado. Mas o aumento da população com os escravos numa vila sem qualquer estrutura causou o aparecimento de novas epidemias que levaram ao despovoamento e à ruína das poucas casas existentes. O tráfico de escravos negros para Santos



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

aumentou a porcentagem da população, suplantando os brancos e os indígenas, cujo total ascendia a dois mil habitantes em 1720. (FRANCO, 1951, p.52).

As notícias chegavam atrasadas em Santos como a revolta em Minas Gerais contra a cobrança abusiva de impostos, episódio que, mais tarde, serviu para que as autoridades militares aumentassem as guarnições e melhorassem os armamentos. Sob o reinado de D. José I, rei de Portugal, a Vila de Santos passou a ser sede do governo da Capitania, influenciando na melhoria de novas construções, abertura de ruas, tentativa de cultivo de café, incremento do comércio exportador do açúcar, madeiras, arroz, algodão e aumento da população.

O primeiro recenseamento da vila, em meados do século 18, foi determinado pelo governador da Capitania de São Paulo, D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, e teve como resultado mais de dois mil habitantes com um terço de brancos e o restante de negros, índios e mestiços. No entanto, as condições da vida pública continuavam as mesmas e, no final do século 18, novas epidemias assolavam a população. Por essa razão, os gêneros que iam da Vila de Santos para o Planalto, agora vinham do Interior para a vila santista e, ainda, com o agravante da redução para seis navios europeus anuais no porto. (FRANCO, 1951, p.54).

Embora o quadro ruim que os historiadores fixaram sobre a vida na Vila de Santos, o ambiente social escapa um pouco dessa ótica, pois, o ensino elevava o nível de cultura sob a responsabilidade dos padres nas sacristias das Igrejas. Surgiram, então, nomes de destaque na história nacional, como os irmãos Andrada e Silva e o padre Bartolomeu de Gusmão, inventor da Passarola e dotado de ideias avançadas para a época no campo científico.

O pouco impulso na área da reconstrução da vila e o pequeno aumento da população não foram suficientes para que o porto conseguisse se manter em igualdade com o porto do Rio de Janeiro. Este, situava-se numa posição geográfica melhor em relação às áreas de produção aurífera em Minas Gerais e



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

foi o escolhido para centralizar as riquezas da colônia e para sede do Vice-Reinado do Brasil. São Paulo perdia para as áreas de exploração de ouro e pedras preciosas e Santos refletia essa queda.

Com o declínio da produção aurífera em Minas Gerais, ainda no século 18, quem tinha saído de São Paulo e da região de Santos começa a retornar aos locais de origem com o que havia adquirido nas minas de ouro. A atenção, então, volta-se para a agroindústria do açúcar, cuja produção passa a ser comercializada com a Europa através do Porto de Santos

Porto exportador

A agroindústria do açúcar transformou o Porto de Santos em porto exportador e isso aconteceu com a virada do século 18 para o 19. Em 1808, os portos brasileiros foram abertos a outras nações em decorrência da transferência da Família Real para o Rio de Janeiro. Na segunda metade do século 19, o porto santista firma-se como porto internacional e principal exportador de açúcar produzido em São Paulo, cujo movimento tem maior intensidade até a década de 50, quando começa a declinar. A causa do declínio foi a monocultura do café que se espalhava no Interior paulista e passava a dominar a atenção de plantadores e exportadores.

Apesar do movimento portuário, da população aumentada para cinco mil habitantes (FRANCO, 1951, p. 66), das novas edificações que tomavam corpo e da emancipação da Vila de Santos à categoria de cidade, no dia 26 de janeiro de 1839, Santos ainda era uma cidade acanhada. Para Wilma Therezinha Fernandes de Andrade (1989, p.62) os limites da Cidade entre o Outeiro de Santa Catarina, na zona dos Quarteis e a Igreja e Convento de Santo Antonio do Valongo, na zona do mesmo nome, permaneceram assim por 300 anos. Era o núcleo de maior movimentação, à beira da faixa lodosa do estuário.



Falta de infraestrutura

As condições de vida eram péssimas e se agravavam à medida que as transações comerciais no porto, a população e as oportunidades de trabalho aumentavam. Os cinco mil habitantes calculados na primeira metade do século 19 passam a 9.191, como o recenseamento indicou em 1872, e as casas onde estavam alojados eram somente 1.392, incluindo as mais afastadas nos morros e nas praias. (GITAHY, 1983).

O crescimento população é ainda mais ágil nos anos que se seguem, embora os números nem sempre são os mesmos nos documentos encontrados. Em 1886, existiam 15.605 moradores e, em 1890, o recenseamento não foi completo e registrou apenas 13.012 habitantes. Em 1893, Santos teria 30 mil habitantes, 3.234 casas, casebres e cortiços, e três anos depois o número subiria para 35 mil moradores em 3.600 casas, enquanto em 1900 foram registrados 47.420 habitantes. O motivo para o crescimento populacional no início do século 20 é a chegada dos imigrantes.

A falta de infraestrutura da Cidade vai gerar problemas que persistem ainda no início do século 20. Santos cresceu sem plano de esgoto, sem sarjetas, sem rede de escoamento de águas pluviais, sem calçamento, ruas estreitas e mal niveladas que possibilitavam a formação de lagoas de água parada formadas com as chuvas constantes causadas pelo calor intenso e nuvens concentradas entre o mar e a serra.

As casas eram velhas e mal cuidadas com quintais úmidos e sujos, concentrando cortiços erguidos às pressas para abrigar imigrantes. Eram barracos de madeira rústica, geralmente cobertos com folhas de zinco que amenizavam o calor, mas não amenizavam a umidade. Neles, abrigavam-se várias pessoas, apesar de serem constituídos de apenas um cômodo. Os cortiços ficavam na área do Centro e, em 1891, chegaram ao total de 771, sendo 478 em mau estado. (ÁLVARO, 1919, p.38 e 45).



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

O aumento do transporte de café para os navios pela estrada de ferro São Paulo Railway, inaugurada em 1867, provocou o aparecimento de maior número de carroças no serviço de transporte na cidade. Conseqüentemente, as cocheiras se multiplicaram no Centro junto às casas. A sujeira produzida pela concentração de animais utilizados nas carroças e a alfafa servida a eles como alimentação e espalhada no interior das cocheiras ajudavam na proliferação de ratos.

Outra causa do aparecimento dos roedores, transmissores da peste bubônica, era o acúmulo de mercadorias desembarcadas ou esperando para embarcar, às vezes meses, nos poucos armazéns perto do porto. Devido à grande quantidade, as mercadorias se estendiam às ruas, já repletas de lixo por todos os cantos, atraindo ainda mais a ação dos ratos.

A população frequentemente era acometida por epidemias de febre amarela, varíola, tuberculose, malária e peste bubônica, causando inúmeras mortes, porque também o atendimento médico e os remédios em disponibilidade eram precários. A febre amarela surgiu em Santos em 1844, trazida do Rio de Janeiro, cidade que sempre apresentou afinidades com Santos por apresentarem as mesmas características econômicas em torno dos portos e ligação promovida pela navegação de cabotagem.

Na primeira epidemia de 1844, a febre amarela fez 20 mortes. Na década de 50, desse século, essa doença apareceu mais quatro vezes e se agravou nos anos seguintes. Em 1873, o número de vítimas aumentou para 140; 1876, para 222; 1889, para 750 e, em 1891, para mil mortes, representando cerca de 9,9 por cento da população de Santos. (ANDRADE, 1989, P.70 a 72).

O fotógrafo alemão Maurício Lamberg, em visita a Santos em 1887, escreveu o seguinte a respeito da insalubridade santista:

O clima é em geral insalubre e, nos meses de verão, isto é, de novembro a maio, torna-se realmente mortífero, podendo-se dizer que essa cidade pertence ao número das mais insalubres do mundo. Não há verão em que a febre amarela não ceife grande número de



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

européus. É preciso acrescentar que ultimamente Santos tem melhorado e feito obras importantes no porto: mesmo como higiene e como clima ficou sendo um pouco melhor que anteriormente. (LAMBERG, 1896, p. 324).

Da segunda metade do século 19 até 1908, a varíola provocou 17 epidemias, desaparecendo nesse ano quando ainda persistia a malária nas zonas encharcadas dos arrabaldes. A malária apareceu no início da década de 80, no século 19, e se manifestou 24 vezes epidemicamente, em algumas delas matando mais que a varíola. A peste bubônica também apareceu no final do século com a proliferação dos ratos. (ANDRADE, 1989, p.73).

O jornal santista *O Patriota*, de defesa do movimento republicano e que faz parte do acervo da biblioteca da Sociedade Humanitária de Santos, criticou, em seu segundo número, o empréstimo feito pela Coroa, então no Rio de Janeiro, à Cidade de Santos de apenas um conto de réis para resolver o problema da febre amarela. Depois destacou a ação do governo da Província de São Paulo que, sob sua responsabilidade, abriu crédito de 20 contos de réis, “uma esmola para socorrer os enfermos santistas”. (1889, p. 7).

A Câmara Municipal não inspecionava os cortiços e nem queimava alcatrão, como já havia feito uma vez, para afastar os insetos e, além disso, outras medidas tornavam-se urgentes para conter as epidemias como relata *O Patriota*:

Devem ser demolidos os mictórios da Praça Mauá, por não terem lavagem e estarem constantemente exalando um mau cheiro insuportável; devem ser fiscalizados os açougues, principalmente, os do Largo Mauá e da Rua 2 de Dezembro; no açougue da Rua General Câmara, esquina da Rua Martim Afonso, além da imundície existem de 60 a 100 suínos, contra as posturas municipais [...] Sem que ninguém se incomode, derrete-se sebo no centro da Cidade e há famílias que atiram água de lavagens à rua [...] Se, cidadãos, não forem observadas as medidas higiênicas, se a edilidade não cumprir com seus deveres, é forçoso que a chamemos à ordem, é preciso que saibam que não é só ser da confiança do governo de bandalhos [...] (1989, p.7).



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

O quadro de calamidade não era motivo de queixas apenas por parte da imprensa. Também o comércio reclamava da situação que afetava seus negócios como a recusa de alguns donos de navios em mandar suas embarcações para o Porto de Santos. Em 1890, a Associação Comercial reivindicou melhorias ao então ministro da Fazenda Ruy Barbosa, por ocasião de sua visita à Cidade. Só depois disso é que foi determinada a construção de mais um armazém e mais uma ponte provisória, para aliviar a concentração de carga armazenada.

A Associação Comercial de São Paulo engrossava as reclamações, refletindo a vontade de seus associados. Os exportadores exigiam providências para melhorar o estado das pontes, armazéns da Alfândega e de particulares, as praças e as ruas.

A situação do porto e da Cidade foi mostrada por Hélio Lobo e seu relato serve para concluir que as condições precárias influíam nas transações comerciais e eram alvo de constantes reclamações por parte dos exportadores e dos que exerciam atividades ligadas às transações do café. (LOBO, 1936, p.32)

Sem cais e sem meios de descarga, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, que não possui um guindaste, que não possui um armazém para receber e acondicionar as mercadorias, que não possui pessoal suficiente para as conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui até os mais necessários utensílios, tendo a sua baía coalhada de navios que esperam há longos meses que lhe chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças atulhadas de mercadorias de toda espécie expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diariamente a tripulação dos navios em estadias dizimadas pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o porto e a Cidade de Santos aos olhos do mundo inteiro.

As contínuas pressões das associações comerciais de São Paulo e de Santos levaram o Governo do Estado a determinar a formação de Comissão de Vigilância Sanitária para Santos ainda no ano de 1889. O saneamento da cidade foi apontado como medida urgente para acabar com as doenças epidêmicas.



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

Somente em 1903, no governo de Bernardino de Campos, foram iniciados os serviços de esgoto, confiados ao engenheiro José Rebouças. Em 1905, o secretário da Agricultura do governo de Jorge Tibiriçá, convidou o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito a apresentar o projeto para drenagem do solo de Santos, completando os serviços de esgoto. O projeto, orçado em 10 mil contos de réis, não pode ser colocado imediatamente em prática. Outro plano de obras acessórias foi, então, apresentado no mesmo ano, aprovado, mas também impedido de ser colocado em prática devido à situação financeira do momento. (A TRIBUNA, 1912).

E ainda na mesma matéria de A Tribuna (1912), Saturnino de Brito lembrava que os serviços continuavam lentos e só em 1910, no governo estadual de Albuquerque Lins, tiveram início as construções de galerias de águas pluviais e canais de drenagem. A Comissão de Saneamento, nomeada pelo Estado, teve seu prazo de trabalho ampliado para a realização de novas obras: Hospital de Isolamento, Hotel de Imigrantes e esgotos de São Vicente.

As obras de saneamento da Cidade foram dirigidas pelo engenheiro da Comissão de Saneamento Miguel Presgrave, auxiliar de Saturnino de Brito, e acompanhadas pela Comissão Sanitária formada pela municipalidade de Santos e chefiada pelo médico sanitarista Guilherme Álvaro.

No dia 25 de abril de 1912 foram inauguradas, com grande festa, as obras concluídas, até então, da estação elevatória de esgotos, na Avenida Conselheiro Nébias; os canais de drenagem 1 e 2, na Praia do José Menino, e 3, na Praia do Boqueirão; a Usina Terminal do José Menino e o ramal ferroviário de Santos Antonio de Juquiá, entre o José Menino, em Santos, e a Ponte dos Barreiros, em São Vicente.

O ramal da estrada de ferro era uma opção mais rápida entre Santos e São Vicente. Até então existiam dois caminhos ligando as cidades. O primeiro beirava os morros, para quem saía do Centro, alcançava a praia para seguir sua margem. O segundo existia desde o final do século passado e seguia os morros,



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

do lado oposto da primeira, que mais tarde ficou conhecida por Linha Um devido ao percurso do Bonde 1. Esse caminho foi aberto por Tomaz Antonio de Azevedo, o Mestre Tomaz, um vicentino de nascimento que muito contribuiu para o progresso de Santos.

Mestre Tomaz foi o responsável pela conclusão das obras da Câmara e Cadeia de Santos, que teve sua construção iniciada em 1839 e, em 1865, ainda não estava concluída. Também edificou o primeiro prédio destinado a abrigar a Escola Olavo Bilac, na Rua D. Pedro II, que por muito tempo na década de 90 serviu como sede da Caixa Econômica Estadual. Ele ainda trabalhou como avaliador e perito em questões prediais no foro de Santos, para o qual também foi eleito juiz da paz, no dia 1º de julho de 1886.

Santos se modernizava em matéria de saneamento: demoliam-se prédios antigos, construía-se outros, abriam-se ruas, reformavam-se sarjetas, escavavam-se valas para canos de esgoto, calçavam-se ruas com paralelepípedos. A cidade se expandia em direção à praia e novos bairros iam-se formando à medida que a imigração aumentava. Os comerciantes, industriais e agricultores ricos de São Paulo adquiriam chácaras de recreio perto da praia. (ANDRADE, 1989, P.161).

O serviço de abastecimento de água já funcionava desde 1899, feito por iniciava da Cia. City, a mesma responsável pela iluminação pública, que ainda em 1915 funcionava em dois sistemas: a gás e a eletricidade. Os bondes elétricos já estavam funcionando desde 28 de abril de 1909, modernizando o serviço de transporte coletivo municipal, pois o particular continuou a tração animal.

As praias começaram a ser aproveitadas para o turismo só depois de iniciado o serviço de saneamento e, por isso, Guarujá e São Vicente se desenvolveram primeiro, turisticamente. Os palacetes na orla da praia surgiram também depois dos serviços sanitários, assim como clubes e hotéis. A transformação de Santos acontece na totalidade depois da década de 20 do



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

século 20, com a recuperação do Caminho do Mar e pavimentação do trecho da Serra, dando condições ao uso do automóvel paralelamente à ferrovia.

4 Porto do café

O interesse econômico dos capitalistas de São Paulo foi a causa direta para o desenvolvimento da Cidade de Santos. Quando a produção de açúcar declinou e entrou o café, com retorno mais rentável de capital, as atenções se voltaram para a Cidade santista e seu porto. Afinal, por que não exportar em maior quantidade com mais rapidez, segurança e menor custo?

No entanto, as péssimas condições da Cidade de Santos não podiam oferecer mais do que um porto mal aparelhado, transporte de mercadorias lento e inseguro feito em animais e epidemias de várias doenças que espantavam os compradores. Para que o comércio de São Paulo não se estrangulasse na sua porta de saída, era preciso sanear Santos. Essa razão não deu descanso às associações comerciais de Santos e de São Paulo que, no final do século 19, reclamaram até ao presidente da República.

Na metade do século 19, o Porto de Santos não era mais chamado de Porto do Açúcar, passou a ser Porto do Café porque a produção do açúcar diminuiu e a produção cafeeira se estendia cada vez mais no Interior de São Paulo, com a expansão cafeeira do Rio de Janeiro. Em terras paulistas o café encontrou solo e clima propícios ao seu desenvolvimento e a produção aumentava cada vez mais, com os agricultores deixando a agricultura de subsistência para praticar a de exportação de café em larga escala, possível com a introdução de mão de obra livre, ainda que na primeira fase dividida com o trabalho escravo. Assim o entrave, que logo apareceu para bloquear o caminho, era o transporte.

A discussão de um esquema de linhas de estradas de ferro começou ao mesmo tempo que o surto cafeeiro. Em 1854, o Rio de Janeiro já dispunha de



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

14.500 metros construídos de estrada de férrea e recebia mais da metade da produção de café de São Paulo, demorando no transporte e encarecendo o preço.

A implantação da linha entre São Paulo e Santos ficou em estudo por cinco anos, de 1854 a 1859, sob a responsabilidade dos barões de Mauá e de Monte Alegre, junto ao Marquês de São Vicente. No entanto, as limitações financeiras fizeram com que o projeto fosse entregue a um grupo inglês liderado pela Casa Bancária Rostchild e Irmãos.

A nova estrada, dotada de um funicular para vencer o declive da Serra do Mar, levou o nome de São Paulo Railway e foi inaugurada a 16 de fevereiro de 1867, ligando Jundiaí a Santos. Essa linha passou a monopolizar todo o transporte do Interior para o Porto de Santos e vice-versa, em detrimento dos pequenos portos de Paraty, Angra dos Reis, Ubatuba e São Sebastião, que dividiam as exportações de café com Santos e levavam a mercadoria ao porto nacional do Rio de Janeiro. Esse sistema era mantido desde a época colonial.

No Litoral Paulista, os pequenos portos também terminaram em função do monopólio do tráfego de São Paulo para Santos, formando o binômio que vai empurrar a modernização do porto. Em 1867, a Cidade de São Paulo tem um pequeno comércio e um modesto centro urbano, que se expandem à medida que as cidades do Interior, como Campinas e Piracicaba, despontam com a produção do café e geram a economia monetária indispensável a outro ramo de negócio: a indústria.

Dos dois bancos filiais de firmas do Rio de Janeiro implantados em São Paulo antes de 1872, a Cidade paulista passa a dispor de cinco bancos, duas sucursais de bancos ingleses e apenas um banco fora, que era o Mercantil de Santos, instalado diretamente onde eram feitas as transações comerciais de embarque de café. Isso acontece quando passa a existir maior volume de dinheiro em circulação, permitindo aos empresários investirem em outros, na



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

capital da Província de São Paulo, que era onde se faziam os negócios dependentes da política econômica do Governo. (SINGER, s/d, P.26-28).

A acumulação de capital, transferência de empresários do Interior para São Paulo, que passam a exercer também as atividades industriais e comerciais diversificando os negócios e, em consequência, o aumento de mão de obra fazem os limites de São Paulo se expandirem com a abertura de novos bairros. Na década de 80 do século 20, São Paulo desponta no setor industrial leve. Em 1887, já existem três tecelagens, uma casa de cerâmica, cinco fundições, quatro fábricas de artefatos de madeira, uma de mobília, uma de produtos alimentícios derivados de suínos, uma de fósforos, duas de chapéus e várias outras fábricas e oficinas de artesãos. A população, em 1890, se eleva a 64.934 habitantes, enquanto quatro anos antes era de 36 por cento menor. (SINGER, s/d, p.44).

5 Conclusão

Enquanto a agricultura cresce no Interior de São Paulo e a cidade se expande com empresas industriais e comerciais, Santos também cresce, em consequência dos dois primeiros desenvolvimentos e o porto passa a ter mais atenção. Tudo é resultado do fator econômico, impulsionado pela agricultura do café.

Além do clima e do solo favoráveis à produção cafeeira, a extinção do trabalho escravo e a inclusão da mão de obra livre dos imigrantes também contribuíram, e muito, para o desenvolvimento das cidades. Santos só tinha a oferecer um porto mal aparelhado, e a cidade não tinha infraestrutura urbana, Esses eram os entraves dos negócios do café, que não foram suportados pelos capitalistas que pressionaram os governos Estadual e Federal para melhorias no transporte da produção e adequação da Cidade de Santos para receber os escritórios de negócios do café.



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

Com a urbanização santista, as doenças diminuíram, a população aumentou com trabalhadores migrantes brasileiros e com imigrantes europeus, atraídos pelo trabalho no porto. A cidade se expande em direção à praia, os bairros começaram a se delinear. Hoje, voltados os olhos para a história santista não há como não considerar o porto e o café como os grandes motivadores do desenvolvimento de Santos, atualmente oferecendo serviços que suprem necessidades de outras cidades do Litoral de São Paulo.

REFERÊNCIAS

SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Vicente: Caudex, 1986.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o Porto do Café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969.

MADRE DE DEUS, Gaspar da, frei. ***Memórias para a História da Capitania de São Vicente***. Belo Horizontes: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

FRANCO, Jaime. ***A Beneficência***. Santos: Revista dos Tribunais, 1951.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de Andrade. ***O Discurso do Progresso: A evolução Urbana de Santos***. 1870-1930. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1989, p.62.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Estadual de Campinas, 1983.



Revista Eletrônica de Divulgação Científica do Centro Universitário Don Domênico –
UNIDON 13ª Edição – maio de 2022 - ISSN 2177-4641

ÁLVARO, Guilherme. ***A Campanha Sanitária de Santos, suas causas e seus efeitos***. São Paulo: Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, Casa Duprat, 1919.

LAMBERG, Maurício. *O Brasil*. Trad. De Luiz de Castro. Rio de Janeiro: Lombaerts, 1896.

JORNAL ***O Patriota***, edição de 15 de março de 1889.

JORNAL ***A Tribuna***, edição de 26 de abril de 1912, 1ª página.

SINGER, Paul. ***Desenvolvimento econômico e evolução urbana***. 2ed. São Paulo: Nacional, s/d.

