

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO – CSE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

Ives Dias Martins Ribeiro

Café e Progresso: o crescimento do porto e da cidade de Santos no final do século XIX e Início do XX.

Florianópolis

2024

Ives Dias Martins Ribeiro

Café e Progresso: o crescimento do porto e da cidade de Santos no final do século XIX e Início do XX.

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Ciências Econômicas do Centro Socioeconômico da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.
Orientador: Prof. Dr. Cassiano Ricardo Dalberto

Florianópolis

2024

Ribeiro, Ives Dias Martins

Café e progresso : O crescimento do porto e da cidade de Santos no final do século XIX e Início do XX. / Ives Dias Martins Ribeiro ; orientador, Cassiano Ricardo Dalberto, 2024.

107 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Graduação em Ciências Econômicas, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Ciências Econômicas. 2. Transformação Urbana. 3. Ciclo do Café. 4. Santos. 5. Ferrovias. I. Dalberto, Cassiano Ricardo. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Ciências Econômicas. III. Título.

Ives Dias Martins Ribeiro

Café e Progresso: o crescimento do porto e da cidade de Santos no final do século XIX e início do XX.

Florianópolis, 27 de junho de 2024.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso foi avaliado e aprovado pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Dr.(a) Eva Yamila da Silva Catela
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.(a) Dr.(a) Lilian de Pellegrini Elias
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Cassiano Ricardo Dalberto
Universidade Federal de Santa Catarina

Certifico que esta é a **versão original e final** do Trabalho de Conclusão de Curso que foi julgado adequado para obtenção do título de Bacharel em Economia por mim e pelos demais membros da banca examinadora.

Prof. Dr. Cassiano Ricardo Dalberto
Orientador

Florianópolis, 2024.

AGRADECIMENTOS

Dedico esse trabalho a Deus, aos meus pais, Edison e Katia, que me apoiaram em todas as coisas, ainda que por vezes eu falhasse ou me mostrasse indisposto, me encorajaram da mesma forma.

Ao meu irmão, Murilo, pois caminhei em seus passos em muitas coisas, incluindo a faculdade.

A minha tia Célia, minha avó, Maria, e ao meus falecidos avós, Victor, Nadir e Sebastião, que sempre encorajaram as minhas melhores qualidades.

Ao amigo, Vinicius Cadorin, embora não sempre presente, quando esteve, tornava o percurso mais leve.

Ao amigo da universidade, José Samuel, sempre disposto a fazer uma trilha.

Aos demais colegas da universidade, que ofereceram camaradagem.

Ao professor Cassiano Ricardo Dalberto, por ser meu orientador e ter exercido esse papel de maneira excelente, sempre disposto a responder as dúvidas e a apontar os erros presentes no trabalho.

Por fim, gostaria de expressar minha sincera gratidão a todos que me apoiaram e inspiraram durante minha trajetória acadêmica. Meu reconhecimento vai para cada pessoa que teve um papel, mesmo que pequeno, na concretização deste projeto.

RESUMO

O objetivo dessa monografia é examinar a relação do boom econômico cafeeiro, iniciado em meados do século XIX, com o desenvolvimento do porto de Santos, explicando o porquê de este ter ocorrido e juntamente elucidando a razão de sua importância no cenário internacional e como esse crescimento impactou as condições socioeconômicas da cidade de Santos e, em menor medida, da região da Baixada Santista, a fim de proporcionar uma compreensão mais ampla do desenvolvimento socioeconômico do porto e da região. Para examinar esse tópico, foram utilizados os trabalhos de vários autores, como Caio Prado Júnior (1969), Leandro da Silva Alonso (2012), Maria Lucia Caira Gitahy (1983), Ronaldo dos Santos Ornelas (2008), Hilmar Diniz Paiva Filho (2019), Blume (1998), Faria e Pereira (2019) e muitos outros. Assim, concluiu-se que o boom econômico cafeeiro foi fundamental a expansão portuária de Santos que, por consequência, acarretou diversas mudanças no cenário urbano da cidade assim como na vida de seus habitantes.

Palavras-chave: Ciclo do café, Santos-Jundiaí, Sanitarismo, Transformação Urbana.

ABSTRACT

The purpose of this monograph is to examine the relationship between the coffee economic boom, which began in the mid-19th century, and the development of the port of Santos, explaining why it occurred and also elucidating the reason for its importance on the international stage and how this growth impacted the socioeconomic conditions of the city of Santos and, to a lesser extent, the Baixada Santista region, in order to provide a broader understanding of the socioeconomic development of the port and the region. To examine this topic, the works of various authors were used, such as Caio Prado Júnior (1969), Leandro da Silva Alonso (2012), Maria Lucia Caira Gitahy (1983), Ronaldo dos Santos Ornelas (2008), and Hilmar Diniz Paiva Filho (2019), Blume (1998), Faria and Pereira (2019), and many others. Thus, it was concluded that the coffee economic boom was fundamental to the port expansion of Santos, which consequently brought about various changes in the urban landscape of the city as well as in the lives of its inhabitants.

Keywords: Coffee Cycle, Santos-Jundiaí, Sanitationism, Urban Transformation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Islario general de todas las islas del mundo	19
Figura 2 - Fundação de Santos. Benedito Calixto, 1922	20
Figura 3 – Batalha Naval na Baía de Santos, em 1615	22
Figura 4 - Santos em 1822. Benedito Calixto, 1922	23
Figura 5 – Estradas de Ferro da Província de São Paulo	37
Figura 6 – Casa Comissária, escritório e armazém do sr. J. D. Martins	52
Figura 7 – Expansão Urbana de Santos e São Vicente	57
Figura 8 – Mathias Alberto Casemiro da Costa e sua esposa, Ana Costa	62
Figura 9 – Plano urbanístico de Saturnino feito a partir dos canais de drenagem, 1907.....	84
Figura 10 – Construção dos cinco primeiros canais de Santos	86
Figura 11 – Silvério Martins Fontes	95

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Comparação do crescimento populacional entre São Paulo (capital), São Paulo (estado) e Santos em índice de base fixa	46
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Participação Brasileira no Mercado Mundial do Café	25
Tabela 2 - Imigração para o Brasil de 1820 a 1933	28
Tabela 3 - Produção de café paulista em 1836, 1854 e 1886	34
Tabela 4 – Quantidade de café transportado e participação do café no transporte de carga total em ferrovias selecionadas	41
Tabela 5 – População de Santos de 1872 a 1912	46
Tabela 6 – Causas e números de óbitos em Santos (1889-1914)	54
Tabela 7 – Distribuição do número de estrangeiros em Santos, por nacionalidade, em 1872, de acordo com a comissão censitária local	73
Tabela 8 – Distribuição do número de estrangeiros em Santos, por nacionalidade, em 1913, de acordo com o censo realizado no mesmo ano	75

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1 Tema e problema	13
1.2 Objetivos	14
1.2.1 Objetivo geral	14
1.2.2 Objetivos específicos	15
1.3 Justificativa	15
1.4 Metodologia	16
2. REFERENCIAL TEÓRICO	17
3. CONTEXTO HISTÓRICO	19
4 A SIMBIOSE ENTRE O CICLO DO CAFÉ E SANTOS	29
5. A TRANSFORMAÇÃO DO PORTO NOS SÉCULOS XIX-XX	48
6. IMPACTO ECONÔMICO E SOCIAL	69
7. CONCLUSÃO	102
REFERÊNCIAS	105

1. INTRODUÇÃO

O porto de Santos é, atualmente, o maior porto do Brasil, exercendo grande impacto sobre o PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, concentrando cerca de 28,7% do comércio internacional do país, com uma zona de influência compreendendo o maior centro industrial, comercial, financeiro e de consumo do país (AUTORIDADE PORTUÁRIA, 2023).

Tendo isso em mente, o porto de Santos tem uma importância histórica e econômica inegável para o país, desde o período do segundo reinado até a atualidade, sendo o principal e maior porto brasileiro. Afinal foi através dele que a maior parte do café de São Paulo, o maior estado produtor do mesmo, era exportado (SILVA, 2021).

Não foi à toa, afinal, que a primeira linha ferroviária do estado de São Paulo foi uma que conectou as cidades do planalto paulista, produtoras de café, ao porto de Santos, a São Paulo Railway.

Durante o final do século XIX e início do XX, as casas exportadoras eram responsáveis por intermediar a transação do expressivo volume da *commodity* com os agentes importadores dos principais mercados consumidores como os Estados Unidos, Alemanha, França e Inglaterra. A maioria dessas empresas que realizavam essas intermediações eram estrangeiras e possuíam sede nos seus países de origem. Desde o final do século XIX, essas empresas conseguiram controlar a exportação de café brasileiro, tanto no Rio de Janeiro quanto em Santos, mantendo esse domínio até o final da Primeira República em 1930 (PRADO JÚNIOR, 1969; NETTO, 2009).

A expansão do porto de Santos teve implicações não apenas na economia brasileira, mas também na cidade de Santos. Antes, nos últimos trinta anos do século XIX, Santos era a 33ª maior cidade do estado de São Paulo. No entanto, no início do século XX, a cidade tornou-se a terceira maior do estado, ficando atrás apenas de Campinas e da capital. (IBGE, 1874, 1912). O aumento significativo da população teve efeitos socioeconômicos consideráveis na região da Baixada Santista como um todo, que também experimentou um grande crescimento populacional.

Posteriormente, serão apresentados detalhes sobre o tema e a questão central, juntamente com os objetivos e o referencial teórico. No referencial teórico, serão brevemente discutidos os livros e papéis acadêmicos usados, dando ênfase aos mais importantes que foram usados. No terceiro capítulo, será delineado o contexto histórico do porto e da cidade de Santos, desde suas origens e sua elevação a vila,

até sua posterior constituição como cidade, abrangendo o período até o censo imperial de 1872.

Após a exposição do contexto histórico, será possível compreender melhor o estado do porto antes do boom econômico do café e avaliar o impacto desse período de expansão na sua evolução, mesmo que com algum atraso, considerando que o grande crescimento da produção cafeeira em São Paulo teve início em 1850, enquanto as grandes transformações no porto ocorreram a partir de 1880. Com essa contextualização histórica estabelecida, será possível iniciar a análise quantitativa do processo de desenvolvimento do porto, permitindo também observar suas implicações sociais e demográficas na cidade.

Portanto, o terceiro capítulo deste trabalho é delineado com o propósito de investigar os elementos históricos que influenciaram a evolução do porto santista até a metade do século XIX. Este estudo visa elucidar a integração do porto na trama histórica local e identificar os obstáculos e as potencialidades que emergiram no interstício temporal que antecede o escopo principal desta análise. A monografia está organizada em sete capítulos distintos. O primeiro capítulo, o presente capítulo, corresponde à introdução. O segundo capítulo é dedicado ao referencial teórico. O terceiro capítulo examina os fatores históricos que influenciaram a evolução do porto de Santos até a metade do século XIX. O quarto capítulo explora a relação entre o boom do café e o crescimento portuário em Santos, assim como o importante papel que as ferrovias tiveram nessa relação. O quinto capítulo contempla a metamorfose do porto no término do século XIX e alvorecer do século XX. O sexto capítulo avalia as repercussões econômicas e sociais das mudanças portuárias sobre a urbe e seus cidadãos. Por fim, o sétimo capítulo é conclusão do trabalho, onde é feita uma breve ilação dos assuntos discutidos nos capítulos anteriores.

1.1 TEMA E PROBLEMA

O boom econômico cafeeiro, que começou em meados do século XIX, teve uma forte influência no desenvolvimento do porto de Santos, que se tornou um dos principais pontos de escoamento da produção cafeeira do Brasil. Este trabalho tem como objetivo apresentar a relação do boom econômico cafeeiro, iniciado em meados do século XIX, com o desenvolvimento do porto de Santos, explicando o porquê de este ter ocorrido e juntamente elucidando a razão de sua importância no cenário internacional e como esse crescimento impactou as condições socioeconômicas da

cidade de Santos e, em menor medida, da região da Baixada Santista, a fim de proporcionar uma compreensão mais ampla do desenvolvimento socioeconômico do porto e da região. As questões ambientais e de outras áreas que não sejam as demográficas e econômicas não serão abordadas neste trabalho.

No âmbito dos estudos de outros autores, como Delfim Netto (2009), Caio Prado Júnior (1969), Leandro da Silva Alonso (2012), Maria Lucia Caira Gitahy (1983), Ronaldo dos Santos Ornelas (2008) e Hilmar Diniz Paiva Filho (2019), o ciclo cafeeiro é frequentemente apontado como o principal e único impulsionador do desenvolvimento do porto de Santos; a maneira como essa relação operou não é o foco principal dos estudos realizados, servindo apenas como pano de fundo para a discussão de outros temas relacionados ao desenvolvimento do porto. No presente trabalho, pretende-se examinar minuciosamente essa relação, a fim de determinar a veracidade dessa afirmação, considerando outros possíveis fatores que possam ter contribuído para o crescimento do porto de Santos.

O presente trabalho parte do pressuposto de que o porto de Santos tem uma relação intrínseca principalmente com os processos nacionais e, secundariamente, com os internacionais ao longo de sua história e, por isso, seu desenvolvimento reflete as influências desses processos. Os processos políticos e econômicos do país são de suprema relevância para se entender o porquê de o desenvolvimento ter ocorrido em primeiro lugar, afinal foi apenas com o deslocamento do centro econômico do país para a região do sudeste que o porto foi capaz de engendrar tamanha proeminência.

1.2 OBJETIVOS

O trabalho em questão possui um objetivo geral e diversos objetivos específicos, que estão destacados a seguir.

1.2.1 Objetivo geral

O objetivo principal deste estudo consiste em analisar a estreita relação entre o boom cafeeiro e o desenvolvimento do porto de Santos, explorando a simbiose que se estabeleceu entre esses dois fenômenos históricos.

1.2.2 Objetivos específicos

a) Realizar uma análise do crescimento populacional da cidade de Santos durante o final do século XIX e início do século XX, considerando os fatores que contribuíram para esse aumento e suas consequências socioeconômicas.

b) Investigar o processo de expansão do porto, abrangendo desde o aumento significativo do número de trapiches e pontes até os impactos das transformações promovidas pela Companhia Docas de Santos nas atividades portuárias.

c) Analisar as implicações sociais resultantes das transformações urbanas ocorridas na cidade, dentro do contexto do crescente movimento higienista, e as mudanças promovidas pela Companhia Docas de Santos.

1.3 JUSTIFICATIVA

O tema é de grande relevância para a compreensão da história econômica e social da cidade de Santos e do Brasil, pois aborda a relação entre a economia cafeeira e o porto de Santos no final do século XIX e início do século XX. Nesse período, o café se tornou o principal produto de exportação, representando mais de 50% das exportações do país, fazendo com que o Brasil controlasse mais de 80% da produção mundial. (NETTO, 2009). Assim, foi gerada grande riqueza e influência política para os fazendeiros paulistas. O porto de Santos foi o principal canal de escoamento do café, sendo beneficiado pelo investimento em infraestrutura e tecnologia que permitiu aumentar sua capacidade e eficiência. (SAMPAIO, 2018).

Ao mesmo tempo, o porto também impulsionou o desenvolvimento da cidade de Santos, atraindo imigrantes, comércio, indústria e serviços. Conforme Sampaio (2018) destaca, um ponto chave quanto ao aspecto urbano de Santos é justamente a construção da São Paulo Railway, impulsionada pela necessidade de ligar o porto ao planalto; a construção da ferrovia trouxe uma série de transformações importantes para a cidade. Antes, a cidade colonial se desenvolvia principalmente na direção oeste, seguindo o curso do rio. Com a chegada de comerciantes europeus, atraídos pela ferrovia, a cidade começou a se expandir também para o leste, onde se formou um novo centro urbano. Nessa área, a elite local construiu suas residências e edifícios públicos, seguindo uma arquitetura eclética, que misturava elementos de diferentes estilos europeus.

Assim, este tema tem alta relevância pois busca inferir alguns pontos chaves: entender como funcionou a simbiose da economia cafeeira com o porto de Santos,

analisando sua evolução histórica e as condições que favoreceram esse mutualismo; determinar qual impacto econômico esse desenvolvimento do porto teve sobre a cidade de Santos, avaliando seus efeitos sobre a renda, o emprego, a diversificação produtiva e a urbanização; e determinar qual impacto demográfico esse desenvolvimento teve, observando as mudanças na composição étnica, na distribuição espacial e na qualidade de vida da população santista.

O tema deste trabalho foi escolhido por ser relevante para o desenvolvimento da cidade de Santos e da economia brasileira como um todo, especialmente em um período marcado por transformações profundas nos campos político, econômico, cultural e ideológico. Para compreender melhor esse contexto histórico, serão apresentados e analisados dados populacionais, econômicos e políticos que mostram as mudanças ocorridas na região. Além disso, o tema se reveste de grande importância por possibilitar a investigação dos fatores que levaram o Porto de Santos a se tornar o maior porto do Brasil em termos de movimentação de cargas e passageiros.

Dessa forma, avaliar o porquê e como ocorreu esse desenvolvimento é crucial para entender a história do Brasil e de sua economia.

1.4 METODOLOGIA

Os objetivos deste estudo serão alcançados por meio da análise dos censos demográficos da cidade, utilizando o censo imperial de 1872 e os censos republicanos a partir de 1890. Além disso, serão realizadas leituras de teses, dissertações e livros que abordam ou estão relacionados ao desenvolvimento do porto e ao ciclo cafeeiro durante o período final do século XIX e início do século XX. Com base nessas informações, o projeto buscará realizar uma análise da relação entre o ciclo cafeeiro e o desenvolvimento do porto de Santos, considerando os aspectos históricos e socioeconômicos envolvidos. A partir de dados relevantes, como a quantidade de trapiches, pontes e “pontões”, o estudo descreve as características do porto e explora sua importância para o crescimento populacional e sua influência sobre a cultura da cidade de Santos em si.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para compreender o desenvolvimento portuário e da economia cafeeira, é essencial analisar o contexto histórico subjacente a esses eventos. No terceiro capítulo, com o objetivo de elucidar essa parte da história regional, foram utilizados diversos artigos acadêmicos e livros selecionados. O livro de maior destaque foi "Formação Econômica do Brasil", de Celso Furtado, onde o autor explora as condições que permitiram a ocupação econômica inicial do território brasileiro e como os ciclos econômicos impactaram as regiões da colônia. Entre os artigos acadêmicos, a dissertação "O Desenvolvimento da Cidade de Santos de 1532 a 1930: Iconografia e História", de Hilmar Diniz Paiva Filho, se destaca por detalhar o surgimento da cidade de Santos, suas fases iniciais e o desenvolvimento econômico ao longo do século XVI até o século XX. Outro trabalho relevante foi "São Paulo, de Capitânia a Província: Pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitânia de São Paulo", de Myriam Ellis, que descreve as diversas fases da Capitânia de São Paulo, desde o período colonial até o imperial. Apesar do foco principal ser o estado de São Paulo, a obra fornece uma análise detalhada da história de Santos, particularmente nos séculos XVII e XVIII, suprimindo a escassez de fontes específicas sobre a cidade nesse período.

No quarto capítulo, destacam-se dois livros principais. "A Economia Cafeeira", de José Roberto do Amaral Lapa, é fundamental para compreender a origem da economia cafeeira no Brasil, suas fases de expansão no Vale do Paraíba e no Oeste Paulista, as razões para o surgimento nessas regiões e seu funcionamento. Outro livro significativo é "Trilhos do Desenvolvimento: As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913", de William Roderick Summerhill, que apresenta uma breve história das ferrovias no Brasil e explica o impacto dos investimentos ferroviários na economia brasileira durante o período em questão. Além desses livros, vários artigos acadêmicos foram consultados, com destaque para "Os Caminhos de Ferro no Estado de São Paulo: Ascensão e Queda – 1860-1990", de Emerson Ribeiro. Nesse artigo, o autor discute a historiografia do desenvolvimento do Estado de São Paulo com a chegada das ferrovias e como elas se inseriram no contexto nacional, posicionando a região como uma locomotiva econômica no início do século XX.

Nos quinto e sexto capítulos, destaca-se o livro "Santos na modernidade capitalista (1870-1930): novas abordagens e releituras de velhas fontes", editado por Luiz Henrique Portela Faria e Maria Aparecida Franco Pereira. Este livro aborda

diversos tópicos, como a inserção de Santos na modernidade capitalista, as disputas entre a intendência municipal e o governo estadual, as pragas que afligiram a cidade, os detalhes sobre os imigrantes internacionais, incluindo um capítulo dedicado à imigração galega, e aspectos como o futebol e a classe operária entre 1892 e 1920. No entanto, nesses capítulos, o que mais se destacou foram os artigos acadêmicos, especialmente "A Modernização de Santos no Século XIX: Mudanças Espaciais e da Sociabilidade Urbana no Centro Velho", de Gisele Homem de Mello; "A Moradia da População Pobre e a Reforma Urbana em Santos no Final do Século XIX", de Luiz Henrique dos Santos Blume; e "Os Trabalhadores do Porto de Santos (1889-1910)", de Maria Lucia Caira Gitahy. Esses artigos fornecem uma abundância de informações sobre as condições dos trabalhadores, detalhando o número de cortiços e mortos por epidemias, as reformas que ocorreram no porto e na cidade de Santos, como a companhia Docas transformou o porto, as greves que ocorreram na cidade e vários outros assuntos explorados nesta monografia.

O povoado que se formou na região de São Vicente, no litoral do Brasil, despertou o interesse da coroa portuguesa por sua localização estratégica. Em 1532, Martin Afonso de Souza foi enviado para reconhecer oficialmente o povoado e instalar as instituições políticas e administrativas da colônia, como a Câmara, o Pelourinho, a Cadeia e a Igreja. Com isso, ele consolidou a presença portuguesa na região e iniciou o processo de colonização da capitania.

Durante esse início da colonização, logo após a fundação da primeira vila do Brasil, a comitiva liderada por Martim Afonso de Souza começou a ocupar o território e chegou à região mais ao norte da ilha de São Vicente, conhecida como Enguaguaçu, localizada a cerca de duas léguas da vila de São Vicente. Em 1534, os primeiros colonos estabeleceram-se nessa área e, posteriormente, outros se juntaram a eles. Foi nesse contexto que à foz do córrego São Jerônimo um porto de canoas foi estabelecido. Inicialmente utilizado de forma privada, o porto acabou se tornando de uso comum e geral. De grande importância para a formação da cidade de Santos foi a figura de Braz Cubas, cavaleiro fidalgo e bandeirante português. Em 1536, ele recebeu terras na região do Enguaguaçu e adquiriu mais áreas na região. Foi nesse local que Braz Cubas deu início ao cultivo de cana-de-açúcar e estabeleceu um engenho de açúcar. Posteriormente, em 1543, ele conseguiu a transferência do porto da vila de São Vicente para uma área mais protegida e próxima ao povoado do Enguaguaçu. Essa nova localização, mais interior e bem-sucedida, marcou o início do centro histórico da cidade de Santos.

Figura 2 – Fundação de Santos



Fonte: Abril Cultural (1969).

Em 1545, Braz Cubas se tornaria governador da Capitania de São Vicente e durante seu período como governador, em data desconhecida, desligou o povoado da Vila de São Vicente e o elevou à condição de Vila do Porto de Santos. A figura 2 faz uma recriação de como teria sido a elevação.

Ao longo do século XVI e até a década anterior ao final do século XVII, a vila de São Vicente foi a sede da capitania (ELLIS, 1972). Na figura 3 a seguir, é ilustrada a expedição organizada pela Companhia das Índias Ocidentais e comandada pelo navegador holandês Joris Van Spilbergen, que chegava à barra com a intenção de aportar na vila de Santos. O objetivo dos estrangeiros era abastecer os navios com água potável e mantimentos, além de desembarcar alguns homens doentes para tratá-los melhor com medicamentos naturais. Santos era a última escala planejada pelos holandeses antes de atravessar o temível Estreito de Magalhães, de onde teriam caminho livre para dar a volta ao mundo, como outros navegadores já haviam feito anteriormente. Feita pelo mesmo almirante, na figura é possível observar Santos e São Vicente. A sede da capitania, a maior das duas vilas, destacava-se por sua igreja, um importante marco, e pelas construções defensivas. Nessa mesma figura, Santos, apesar de menor que São Vicente, já demonstrava sua futura vocação, situada à beira do rio retratado na gravura, com um pequeno porto que chamou a atenção do almirante.

Figura 3 – Batalha Naval na Baía de Santos, em 1615.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira (2024).

No dia 22 de março de 1681, devido à sua importância estratégica e em reconhecimento ao zelo e à fidelidade dos habitantes do planalto, os privilégios que pertenciam a São Vicente foram transferidos para São Paulo de Piratininga. Pouco tempo depois, essa unidade meridional da Colônia passou a ser denominada Capitania de São Paulo. Ao longo desse período, Santos manteve-se pouco relevante, uma situação que só começaria a mudar com a descoberta de ouro em Minas Gerais. Devido à sua posição estratégica como porto marítimo de entrada para as minas, Santos permaneceu sob a jurisdição da nova capital da colônia brasileira, o Rio de Janeiro, desde os primeiros anos do século XVIII. Isso refletia a preocupação do governo português em evitar que os tesouros do interior fossem desviados por meio dessa rota. Com a criação da Capitania de São Paulo e Minas do Ouro, seu primeiro governador, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, reconheceu a importância de ter um porto marítimo na nova capitania e comunicou ao Rei sobre essa necessidade. Como resultado, a Coroa decidiu que Santos ficaria subordinada ao Rio de Janeiro e proibiu as comunicações diretas entre a vila e as minas (PAIVA FILHO, 2019).

A Capitania de São Paulo e Minas de Ouro perdurou até 1720, quando uma resolução régia determinou a separação das duas regiões em unidades administrativas distintas. Como resultado, o porto de Santos e os demais portos da costa sul foram reincorporados à nova Capitania de São Paulo, consolidando sua administração conjunta. Com essa reintegração, o porto de Santos ficou livre para receber embarcações novamente. Mais tarde, em 1797, em razão da produção de açúcar, cultivo de arroz, algodão, anil, café e farinha de mandioca na Freguesia de Araraitaguaba, na nova povoação de Piracicaba, a Vila de Sorocaba, a Freguesia das Campinas, no termo da vila de Jundiá e, na marinha, São Sebastião e Ubatuba, o comércio do porto de Santos procurava ultrapassar a navegação de cabotagem e ser feita de maneira direta (ELLIS, 1972).

Entretanto, nos primeiros anos do século XIX, São Paulo ainda permanecia como uma capitania subalterna, com um comércio exterior de menor expressão e relevância. Assim, já pode-se observar que mesmo com uma demanda existente, esta não era forte o suficiente para causar um maior desenvolvimento no porto de Santos.

O avanço do porto nesse período foi impulsionado pelo crescimento da indústria açucareira, resultado da introdução da economia escravista comercial no planalto paulista durante as últimas décadas da colonização portuguesa. Isso estabeleceu uma conexão entre a Capitania de São Paulo e o mercado global, inicialmente por meio do porto do Rio de Janeiro e posteriormente pelo porto de Santos. A introdução da manufatura açucareira no planalto paulista trouxe consigo o sistema de *plantation*, que posteriormente se transformaria nas plantações de café. Durante a primeira metade do século XIX, a exportação de açúcar pelo porto de Santos superou a do café. O porto era responsável pelo envio da produção do Oeste paulista, região onde se concentrava a indústria açucareira da província.

Na figura 4 a seguir, observa-se que, embora Santos fosse o porto responsável pela exportação de quase todo o açúcar da região, ainda era bastante modesto em comparação ao que se transformaria mais tarde. A estrutura portuária era limitada e rudimentar, refletindo a escala relativamente pequena das operações de exportação de açúcar naquela época.

Figura 4 - Santos em 1822



Fonte: Abril Cultural (1969).

O café foi introduzido em São Paulo em 1817, quando a primeira fazenda cafeeira foi estabelecida no vale do rio Paraíba do Sul. Após a independência do Brasil, o cultivo de café se tornou predominante nas terras do Vale do Paraíba, impulsionando o enriquecimento das cidades da região. O Vale teve um rápido desenvolvimento econômico, resultando na formação de uma oligarquia rural. No entanto, outras áreas da província ainda dependiam da produção de cana-de-açúcar. Posteriormente, devido à exaustão dos solos no Vale do Paraíba e aos desafios crescentes enfrentados pelo sistema escravocrata, ocorreu um declínio na produção de café a partir de 1860. O Vale do Paraíba começou a enfrentar um esvaziamento econômico, enquanto o cultivo do café se deslocava em direção ao Oeste Paulista, substituindo o cultivo da cana-de-açúcar. Essa mudança resultou em transformações significativas tanto no âmbito econômico quanto social (LAPA, 1993).

O deslocamento da economia para o Oeste Paulista não foi um processo espontâneo, mas sim uma consequência da existência de uma infraestrutura já estabelecida que favorecia o surgimento da economia cafeeira. Aproveitando-se dos ciclos econômicos anteriores, de mineração de ouro e de produção de açúcar, uma base financeira já estava estabelecida na região de São Paulo, juntamente com infraestrutura, sistemas de transporte, redes de comercialização e uma disponibilidade

de mão de obra escrava, em grande parte ociosa ou subutilizada devido ao declínio da atividade mineradora. Os capitalistas paulistas buscariam ocupar o chamado “Oeste Novo”, que eram regiões onde as primeiras lavouras foram estabelecidas no começo do século XIX. Essa ocupação de início foi marcada por grandes dificuldades, tanto na fronteira demográfica, quanto na econômica; as relações econômicas e sociais eram configuradas como pré-capitalistas e tensas, tendo-se a necessidade de defesa contra ataques indígenas e o trabalho pesado e integral com a plantação, os animais, a subsistência, etc. Seria somente quando as duas fronteiras atingissem maturidade o suficiente que seria superada a etapa da subsistência como a atividade principal da maioria dos ocupantes/habitantes da região. A partir daí, os capitalistas paulistas podiam transportar e realizar a montagem da infraestrutura na região, com ferrovias, bancos, comércio e etc. Esses elementos preexistentes em São Paulo foram essenciais para impulsionar o desenvolvimento da economia cafeeira na região do Oeste Paulista (LAPA, 1993).

Na tabela a seguir, observa-se que, já na metade do século XIX, o Brasil havia se consolidado como o maior produtor de café do mundo, uma posição que continua a ocupar até os dias atuais.

Tabela 1 - Participação Brasileira no Mercado Mundial do Café

Anos Comerciais	Brasil	Outros Países	Total da Produção Mundial	Participação do Brasil em percentual
1852-1854	7.750	7.133	14.883	52,1%
1855-1857	8.422	7.334	15.756	53,5%
1858-1860	8.830	7.697	16.527	53,4%
1861-1863	6.560	8.252	14.812	44,3%
1864-1866	8.238	9.325	17.563	46,9%
1867-1869	10.478	10.284	20.762	50,5%
1870-1872	11.384	11.511	22.895	49,7%
1873-1875	10.034	10.799	20.833	48,2%
1876-1878	12.300	12.809	25.109	49,0%
1879-1881	10.359	12.395	22.754	45,5%
1882-1884	18.241	13.072	31.313	58,3%
1885-1887	14.923	11.831	26.754	55,8%
1888-1890	17.089	12.824	29.913	57,1%

Fonte: adaptado de WILEMAN (1908, p.269).

Durante as décadas de 1820 e 1830, a economia cafeeira apresentava semelhanças com a economia açucareira no que diz respeito à utilização intensiva da mão de obra escrava. Já estabelecida anteriormente no período colonial, a escravidão representava a solução natural e continuada que respondia às crescentes necessidades de mão de obra por parte dos fazendeiros de café. Nesse período de crescimento da economia cafeeira, desenvolveu-se o período mais intenso do tráfico. Para as grandes lavouras cafeeiras, a escravidão representava uma soma de vantagens. Entre elas, assegurar com o próprio trabalho a subsistência necessária ao intenso regime a que era submetido o escravo, cuidando por sua vez de todas as etapas da produção cafeeira. Além disso, o escravo era uma valiosa mercadoria que, em determinadas condições, podia até ser alugado ou alienado, constituindo assim uma nova dimensão no mercado (LAPA, 1993).

No entanto, a economia cafeeira, em contraste com a açucareira, possuía um nível de capitalização significativamente inferior, devido à ampla utilização do fator terra. Além disso, em comparação com a economia açucareira, as exigências monetárias para reposição eram menores, já que o equipamento utilizado na produção cafeeira era mais simples e frequentemente fabricado localmente. Assim, os custos monetários na economia cafeeira eram inferiores aos da indústria açucareira, sendo o principal fator que poderia inibir seu crescimento contínuo a questão do preço e da disponibilidade da mão de obra. Foi durante esse período uma nova classe empresária surge, que desempenharia um papel fundamental no desenvolvimento da economia cafeeira. Inicialmente, fornecendo suprimentos para o maior mercado consumidor de café do país, o Rio de Janeiro, esses capitalistas começaram a acumular capital no comércio de transporte de café e, posteriormente, passaram a se interessar pela própria produção da commodity, tornando-se líderes na expansão da indústria cafeeira. Esses empresários formariam a classe dirigente da economia cafeeira e, em contraste com os dirigentes da economia açucareira, que eram monopólios de grupos em Portugal ou na Holanda, estes teriam seus interesses da produção e do comércio entrelaçados (FURTADO, 2005).

Essa classe dirigente desempenhou um papel vital na expansão da cultura do café para o Oeste Paulista, sendo responsável pela aquisição de terras, recrutamento de mão de obra, transporte interno, interferência na política financeira e econômica, comercialização nos portos, e organização e direção da produção. Em 4 de setembro

de 1850, foi promulgada a lei n.º 581/1850, conhecida como Lei Eusébio de Queirós, que proibiu a entrada de africanos escravizados no Brasil. Com a principal fonte de imigração eliminada, a questão da mão de obra tornou-se um problema urgente para essa classe. Uma solução proposta foi promover a imigração europeia. No entanto, não havia precedentes de imigração de europeus como mão de obra livre para as grandes plantações de café. O Estado adotou um sistema em que o imigrante vendia seu trabalho futuro e o governo cobria o custo da passagem para sua família; nos Estados Unidos, um sistema semelhante existia, mas o financiamento era feito pelos próprios empresários. Esse sistema rapidamente degenerou, sem um limite de tempo definido para o trabalho futuro realizado. A partir de 1860, houve uma mudança para atrair mais imigrantes europeus, com a introdução de um sistema em que o colono tinha garantida a maior parte de sua renda e sua tarefa principal era a manutenção de um determinado número de pés de café, recebendo um salário anual em dinheiro por isso. Além disso, o governo não mais cobria os custos da viagem do colono, que passaram a ser pagos pelos fazendeiros de café. Como resultado, apenas os fazendeiros mais ricos podiam promover a imigração, mas ficavam insatisfeitos por não poderem reter os colonos em suas fazendas. Em 1870, o governo imperial retomou a responsabilidade pelos custos de transporte dos imigrantes destinados às plantações. Essas medidas possibilitaram a primeira onda de imigração europeia destinada a trabalhar nas grandes plantações agrícolas, substituindo a mão de obra escrava (FURTADO, 2005).

No âmbito da lavoura cafeeira, os imigrantes se depararam com desafios que iam além das barreiras culturais e sociais, estendendo-se até mesmo às características naturais do ambiente: a fertilidade do solo e o crescimento vigoroso das plantações representavam desafios que exigiam adaptações e técnicas agrônômicas especializadas. Nas fazendas, a existência dos colonos era meticulosamente regulada por um sistema de normas que impunha restrições severas à sua autonomia. Em dias úteis, a ausência da fazenda sem uma autorização formal do gestor da colônia era proibida. Igualmente, as visitas de familiares e amigos eram controladas e só permitidas com consentimento prévio. A infração dessas diretrizes acarretava multas, cujos recursos eram muitas vezes revertidos para um fundo comunitário em prol dos próprios colonos. Contudo, apesar desses entraves, a imigração foi essencial para assegurar a continuidade do desenvolvimento da indústria cafeeira após a abolição da escravidão. A chegada dos imigrantes valorizou

o trabalho manual e trouxe consigo avanços tecnológicos no setor agrícola, como a introdução de veículos rurais e ferramentas agrícolas de procedência europeia. Essas inovações viabilizaram novas técnicas de manejo animal e labor agrícola. Ademais, a imigração propiciou o surgimento de novas profissões e, progressivamente, contribuiu para a formação de um mercado consumidor dinâmico, capaz de sustentar uma variedade de empregos e satisfazer um espectro ampliado de necessidades sociais e econômicas (LAPA, 1993).

A partir das duas últimas décadas do século XIX, o país passaria a ter um fluxo massivo de imigrantes europeus, tendo em 1884-1893 cerca de 979.572 imigrantes entrando no país. Muitos desses entrando no país pelo porto de Santos, dando uma ainda maior relevância ao porto e também demonstrando problemas em coisas tão simples que o porto tinha, como a falta de acomodações para os imigrantes e as várias doenças que afligiam a população. A tabela a seguir apresenta o número total de imigrantes recebidos pelo Brasil desde o início do século XIX até 1933.

Tabela 2 – Imigração para o Brasil de 1820 a 1933

Data	Nº de Imigrantes
1820-1829	7.251
1830-1839	1.507
1840-1849	2.877
1850-1859	108.045
1860-1869	108.098
1870-1879	180.800
1880-1883	105.507
1884-1893	979.572
1894-1903	852.011
1904-1913	1.006.617
1914-1923	503.981
1924-1933	713.132

Fonte: adaptado de IBGE (2000).

4 A SIMBIOSE ENTRE O CICLO DO CAFÉ E SANTOS

Na década de 1860, Santos mantinha grande parte de seu aspecto colonial, sendo uma cidade que tinha apenas um modesto porto, trapiches de madeira e caminhos simples ocupando o território. As edificações da cidade eram predominantemente sóbrias, sem luxos. Apenas algumas ruas centrais eram pavimentadas com paralelepípedos, no entanto, sofriam frequentes inundações devido à ausência de sarjetas ou bueiros. Os principais edifícios incluíam a igreja Matriz, a Cadeia, que abrigava a Câmara Municipal, e a Alfândega, localizada em um antigo convento. Essas estruturas eram representativas dos casarões coloniais, apresentando uma arquitetura bastante primitiva (GITAHY, 1983). A única mudança significativa durante esse período foi a instalação de 60 lampiões de azeite e o início do serviço de água canalizada (MELLO, 2008). Dessa forma, mesmo após ter sido elevada à categoria de cidade no final do período Regencial, Santos, ao longo do século XIX, não havia adquirido as condições fundamentais para desempenhar plenamente sua função como porto. Consequentemente, a cidade não conseguira desenvolver um centro urbano verdadeiramente consolidado. O amadurecimento da vocação urbana de Santos estava intrinsecamente ligado à evolução dos requisitos necessários para o pleno desenvolvimento de suas atividades portuárias. Os requisitos necessários para o desenvolvimento portuário começaram a surgir apenas na segunda metade do século XIX.

Nesse período, o café emergiu como a principal riqueza de exportação, suplantando o açúcar. Como resultado, o porto de Santos, que anteriormente era um modesto exportador de açúcar, assumiu sua identidade como o principal porto do café. Houve um gradual processo de valorização das áreas ligadas à produção cafeeira ao longo do caminho marítimo, ao passo que as áreas conectadas ao porto do Rio de Janeiro perderam importância. A partir de 1854, o início do ciclo econômico do café marcou o início de uma era de prosperidade e crescimento. Isso resultou em uma rápida expansão na produção de café, que aumentou quase seis vezes em apenas 18 anos, impulsionando a geração de riqueza e o desenvolvimento urbano na região (MELLO, 2008).

Antes da implementação das ferrovias, o transporte do café no Brasil era efetuado por tropas de muares, que não somente realizavam a movimentação do produto, mas também estabeleciam um sistema integral de transporte e comércio. Este sistema foi fundamental para a emergência de uma classe social com notável

influência política. Anteriormente à utilização dos muares, os escravizados eram responsáveis pelo transporte das cargas, suportando o peso em suas costas, ombros e cabeças. Estes indivíduos, muitas vezes alugados para tal fim, foram substituídos pelos muares, animais notáveis pela sua resistência, resultantes do cruzamento entre jumentos e éguas ou cavalos e jumentas. Cada mula podia carregar até dois terços do seu peso em carga, uma capacidade superior à dos cavalos, que suportavam apenas metade do seu peso. As caravanas de muares que transportavam o café em São Paulo podiam contar com 200 a 300 animais. Estes transportavam o café até locais com armazéns e, no retorno, traziam itens essenciais para as fazendas, como mantimentos, toucinho, sal, ferramentas, entre outros.

O intercâmbio entre o porto e o planalto se intensificou nos finais do século XVIII e XIX, mesmo com maior circulação de negociantes e produtos, as cargas continuavam a ser transportadas por tropas de mulas. Para alcançar Santos, as tropas utilizavam a Calçada do Lorena, uma via pavimentada inaugurada em 1792, que permitia a descida de São Paulo a Santos em apenas dois dias; Frei Gaspar, que também havia experimentado as dificuldades da trilha, não poupou elogios à pavimentação do caminho:

Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga e se desce com segurança. Evitou-se as asperezas do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados junto aos despenhadeiros se desvanecem a contingência de algum precipício. Por meio de canais se preveniu o estrago que costumavam fazer as enxurradas; e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol... Sem dúvida, a calçada foi um grande estímulo para a cultura canavieira serra acima (FARIA; PEREIRA, 2019).

Em 1858, o fluxo de muares entre São Paulo e Santos era de 25.000 animais por ano, alcançando em alguns anos a marca de 200.000 animais (LAPA, 1993).

A transposição da Serra do Mar, um desafio logístico significativo da época, era exclusivamente realizável por tropas de muares, uma vez que nem cavalos nem carros de boi eram adequados para tal empreitada. Esta limitação geográfica impunha uma restrição às lavouras de café, confinando-as a um raio máximo de 150 quilômetros dos portos marítimos. Ultrapassar essa distância tornava o transporte excessivamente oneroso e logisticamente impraticável. A análise dos custos associados às viagens terrestres no período médio do século revela que estes constituíam uma barreira significativa à acessibilidade das mesmas. Os elevados custos, aliados ao tempo de

deslocamento, aos riscos inerentes e ao desconforto experimentado, restringiam a capacidade de indivíduos empreenderem viagens entre diferentes regiões. Embora o setor de transportes terrestres fosse reconhecidamente ineficiente e dispendioso, especialmente quando comparado a alternativas como as embarcações aquáticas ou o transporte ferroviário, isso não chegava a proibir completamente o trânsito de pessoas e bens. No entanto, esses custos proibitivos limitavam a extensão da comercialização, afetando tanto os agricultores brasileiros quanto os emergentes produtores de café, restringindo o alcance de suas atividades comerciais (SUMMERHILL, 2018). No contexto urbano, o transporte do café ainda dependia das tropas de muares, que eram geridas sob uma disciplina moderada. Os animais, atrelados uns aos outros e movendo-se a um passo controlado, não tinham permissão para pernoitar nas cidades e eram obrigados a seguir rotas específicas com pontos de parada e concentração predeterminados. Esta organização visava a eficiência e a ordem no transporte do café, essencial para a economia da época.

A partir de 1854, as ferrovias passaram a ser vitais para o escoamento do café, especialmente beneficiando a região Oeste de São Paulo e a cidade de Santos, impulsionadas pelo investimento do capital inglês. As ferrovias passariam a substituir gradativamente as tropas de muares, tornando-se o meio de transporte predominante para as safras de café até os portos. Durante esse tempo, apesar do café se consolidar como o principal produto de exportação, não houve um planejamento eficaz para a integração das linhas ferroviárias. A falta de um plano governamental para as ferrovias as deixou expostas a uma potencial crise no mercado cafeeiro. Esse risco surgiu devido à forma como as ferrovias foram estabelecidas em São Paulo: com o avanço da fronteira agrícola impulsionado pelo café, novas cidades foram fundadas, contribuindo economicamente para a construção das ferrovias. Portanto, as ferrovias eram projetos privados, não governamentais, emergindo não por imposição estatal, mas como uma necessidade de expansão e redução dos custos de produção agrícola (RIBEIRO, 2012).

Um exemplo de uma ferrovia que surgia nessa época inicial da expansão cafeeira é a da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, centrada na cidade de Ribeirão Preto, no chamado Oeste Novo, que oferecia um tipo de solo extremamente favorável ao café, capaz de permitir a excepcional produtividade de 350 arrobas por 1000 pés, tornando-se, em determinado período, o maior centro produtor do estado; fazendo, assim, essa região de São Paulo, que até o primeiro quartel do século XX

era considerada desconhecida nos mapas e ainda ocupada por índios, ser rapidamente desbravada. As regiões ocupadas foram se emparelhando: Alta Mogiana (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro), Alta Paulista (Companhia Paulista de Estradas de Ferro), Alta Sorocabana (Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro). As transformações impostas pela economia cafeeira foram cadenciando esse movimento, que demandava novas áreas fornecedoras de produtos coloniais. A fronteira avançava, removendo, extinguindo ou simplesmente incorporando tudo o que pudesse obstruir seu desenvolvimento. Muitas vezes, um empreendimento capitalista era planejado desde a venda do lote de terra até o projeto das cidades. Na colonização espontânea inicial, a emergência da pequena propriedade se dava pela decadência e fracionamento da terra, enquanto na colonização dirigida ocorria de forma precedente, chegando até a originar a futura grande propriedade com intenso cultivo do café (LAPA, 1993).

Para os mercados externos, não havia diferença se a produção estivesse nas mãos de grandes ou pequenos proprietários, sendo importante, de fato, a produção em grande escala, viabilizada mesmo por pequenas propriedades através da intermediação dos comissários e beneficiadores, que podiam adquirir pequenas e vender grandes partidas de café. As curvas de produção e de preços do café em resposta à demanda do mercado oferecem uma especificidade em relação a outros produtos. Geralmente, entre o alcance da demanda e a elasticidade da oferta, decorre um lapso relativamente curto, não excedendo geralmente um ano, tempo suficiente para acionar mais produção e produtividade.

Assim, o ciclo econômico do café é caracterizado pela alta dos preços devido à demanda e à redução do nível dos estoques. Segue-se naturalmente a expansão do plantio, e quatro anos depois, o aumento da oferta, quando então se fecha o ciclo, com a queda dos preços e a conseqüente retração da lavoura. Um fator crítico para relacionar esses fatores ao porto é a rede urbana, que desempenha um papel importante na fase da expansão cafeeira.

Esse fator urbano sempre foi espontâneo nas etapas expansionistas anteriores, porém agora está ligado à racionalidade dos empreendimentos, sendo planejado. O local é escolhido e a estrutura é estabelecida, em grande parte, em função do complexo cafeeiro. Assim, é necessário montar toda uma infraestrutura viária, manufatureira, creditícia, comercial e de serviços em geral para viabilizar o projeto cafeeiro. Nesse cenário, a cidade surge como pré-requisito para a colonização,

oferecendo armazenamento, máquinas para beneficiar e classificar o café, descaroçar o algodão e descascar o arroz, despacho, compradores e bancos, comércio subsidiário, etc. Completa-se o equipamento urbano com a igreja, escola, farmácia, assistência médica, centros de lazer, repartições públicas, etc. A cidade insere-se numa estrutura agrária planejada.

Essas cidades, que geralmente tiveram uma primeira e rápida fase de progresso, distribuem-se relativamente perto dos pontos focos de produção de café, ao longo do leito das vias férreas. Assim, vai se formando, em cada região que vai sendo devassada pelo café, novos costumes e valores; para os estilos de vida que se traçam, particularmente no palco urbano, a estrada de ferro desempenhará duplo papel, com o primeiro sendo o de modernização, escoando a produção cafeeira mais rapidamente, com mais segurança e fretes módicos, e de torna-viagem, assegurando o suprimento de cereais e manufaturas, estas particularmente europeias e norte-americanas, atendendo à demanda de um mercado consumidor em expansão, e o segundo papel sendo o de contribuição para o retardamento do parque manufatureiro nacional, causando a dependência externa de bens de capital. O papel do escoamento da produção cafeeira é chave para entender a conexão da expansão cafeeira e o porto de Santos.

Na tabela 3 a seguir, é apresentada a produção total de café paulista nos anos de 1836, 1854 e 1886. Em 1836, a maior parte da população do estado estava concentrada nas zonas Norte e Central, representando quase 90% do total. Destas, a zona Norte destacava-se como a principal produtora, contribuindo com 86,50% da produção total, conforme evidenciado na tabela. As outras duas zonas produtoras, a Mogiana e a Paulista, somadas, quase não ultrapassavam 10% da população total do estado, e sua produção era insignificante.

Em 1854, o cenário havia se alterado, embora não drasticamente. As zonas Norte e Central ainda retinham a maior parte da população do estado, com a zona Central quase ultrapassando a zona Norte em habitantes. Apesar dessa mudança demográfica, a zona Norte continuou sendo a maior produtora de café. As outras duas zonas, Mogiana e Paulista, experimentaram um crescimento expressivo tanto em população quanto em produção. No entanto, quando comparadas às zonas Norte e Central, esse crescimento parecia menos significativo, embora tenha sido relativamente grande.

Tabela 3 – Produção de café paulista em 1836, 1854 e 1886

Produção de café paulista					
	Zona	População	Porcentagem da população total	Produção de Café em arrobas	Porcentagem da produção total
1836	Norte	105.679	45,65%	510.406	86,50%
	Central	102.733	44,30%	70.378	11,93%
	Mogiana	20.341	8,79%	821	0,14%
	Paulista	2.764	1,26%	8.461	1,43%
	Araraquense	-	-	-	-
	Noroeste	-	-	-	-
	Alta Sorocabana	-	-	-	-
	Total	231.517	100	590.066	100
1854	Zona	População	Porcentagem da população total	Produção de Café em arrobas	Porcentagem da produção total
	Norte	146.055	38,00%	2.737.639	77,46%
	Central	126.429	39,27%	491.397	13,91%
	Mogiana	51.265	15,92%	81.750	2,31%
	Paulista	21.889	6,81%	223.470	6,32%
	Araraquense	-	-	-	-
	Noroeste	-	-	-	-
Alta Sorocabana	-	-	-	-	
	Total	345.638	100	3.534.256	100
1886	Zona	População	Porcentagem da população total	Produção de Café em arrobas	Porcentagem da produção total
	Norte	338.533	32,66%	2.074.267	19,99%
	Central	299.216	28,86%	3.008.350	29,00%
	Mogiana	163.831	15,80%	2.262.599	21,81%
	Paulista	133.697	12,90%	2.458.134	23,69%
	Araraquense	43.358	4,18%	420.000	4,05%
	Noroeste	-	-	-	-
Alta Sorocabana	58.004	5,60%	151.000	1,46%	
	Total	1.036.639	100	10.374.350	100

Fonte: adaptado de MILLIET (1941, p. 19).

Em 1886, a situação havia mudado consideravelmente. A zona Central ultrapassou a zona Norte, tornando-se a maior produtora de café. A zona Norte, que anteriormente liderava a produção, caiu para a quarta posição, sendo superada pelas zonas Mogiana e Paulista, que apresentaram um crescimento expressivo. O total da produção cafeeira em 1886 foi aproximadamente 15 vezes maior do que em 1836, indicando um desenvolvimento significativo da indústria cafeeira no estado. Esse aumento refletiu uma distribuição mais equilibrada da produção entre as diferentes zonas do estado, com cada região contribuindo de maneira mais uniforme para o total da produção. Assim, em 50 anos a produção do café havia aumentado exponencialmente.

A significativa expansão da produção de café em São Paulo revelou a ineficácia das caravanas de mulas para o transporte do volume crescente do produto. Isso precipitou a necessidade de um sistema de transporte mais eficaz, que pudesse conectar as áreas produtoras ao porto de Santos. A posição de São Paulo como uma das principais regiões produtoras de café do mundo, no término do século XIX, exigiu a implementação de um sistema de transporte adequado, alterando a dinâmica do antigo corredor de comunicação entre Santos e São Paulo. No período de 1856 a 1859, iniciaram-se projetos para a edificação de uma linha férrea que conectasse Santos ao planalto de São Paulo, com o intuito de suprir a demanda logística crescente provocada pelo boom na produção cafeeira. Em 1856, a autorização para a construção dessa linha férrea foi outorgada pela Lei Imperial nº 1759, de 26 de abril, permitindo que os cidadãos Márquez de Monte Alegre, Conselheiro João Antônio Pimenta e Irineu Evangelista de Sousa, conhecido como Barão de Mauá, formassem uma companhia no exterior para a construção da ferrovia entre Santos e Jundiaí. O objetivo do império com essa medida era facilitar a ligação entre o litoral e o interior paulista, uma iniciativa que se tornou de interesse nacional, dada a autonomia da província para autorizar a construção da ferrovia e fomentar a expansão territorial de São Paulo (RIBEIRO, 2012).

O Barão de Mauá, em negociações com financiadores londrinos, procurou captar o investimento necessário para a ferrovia e, com os estudos de Alfred Mornay, contratou notáveis engenheiros ferroviários britânicos, como Robert Milligan, James Brunlees e Daniel Fox, para elaborarem o projeto da linha férrea. Para facilitar a captação de empréstimos internacionais, foram promulgados novos decretos, como o Decreto Imperial nº 912 de 1857, e ampliado o prazo de garantia de juros para 90

anos, incluindo os financiamentos para a companhia, segundo o Decreto Imperial nº 2.499 de 1859. Estas novas vantagens e garantias foram requisitadas pelos ingleses para possibilitar a formação da empresa. Em 1859, a *São Paulo Railway Company Ltd.* foi estabelecida em Londres, com o Barão de Mauá possuindo um terço do capital. Embora a empresa tivesse o direito de construir a ferrovia de Santos a Rio Claro, foi-lhe pedido que desse prioridade ao trecho até Jundiaí.

Os engenheiros James Brunlees e Daniel Fox apresentaram os desenhos definitivos para a construção da estrada de ferro, depois de aprovada a incorporação da companhia e, no ano seguinte foram aprovados os estatutos da Companhia de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, no Decreto Imperial nº 2.601, de 6 junho de 1860). Assim no dia 15 de maio do mesmo ano, foi fincado o marco zero em Santos e iniciada as obras em 24 de novembro sob a responsabilidade do engenheiro residente da companhia, Daniel Fox e do engenheiro James Brunlees, consultor em Londres.

A empresa Robert Sharp & Sons foi incumbida de preparar o local, efetuar desapropriações e levar a cabo as construções. O projeto da ferrovia foi segmentado em três partes distintas. A primeira parte começou no Valongo, em Santos, seguindo o caminho histórico e utilizando parte do aterro de Cubatão, em uso desde 1827 para o trânsito entre Santos e Cubatão, até chegar à base da Serra do Mar. A segunda parte venceu as íngremes encostas da serra com quatro planos inclinados, empregando viadutos e aterros, atravessando as áreas onduladas na periferia do planalto, sempre margeando os vales dos rios e riachos, até atingir o bairro da Luz em São Paulo, perto da planície do rio Tamanduateí. O terceiro segmento estendeu-se até Jundiaí, seguindo o curso dos vales e adentrando o vale do rio Jundiaí por meio de um túnel (RIBEIRO, 2012).

Em 16 de fevereiro de 1867, a São Paulo Railway celebrou a abertura de 11 estações ferroviárias, com destaque para as estações de Santos (Km 0), São Paulo ou Luz (Km 78) e Jundiaí (Km 139). As outras estações foram estrategicamente posicionadas a intervalos de 10 ou 20 km, assegurando o fornecimento de água e carvão para as locomotivas. Entre elas estavam as estações de Cubatão (Km 12), Raiz da Serra (Km 22), Rio Grande (Km 41), São Bernardo (mais tarde Santo André) (Km 60), Brás (Km 76), Água Funda (Km 81), Perus (Km 101) e Belém (mais tarde Francisco Morato) (Km 117). A operação das ferrovias fascinou diversos produtores de café, que começaram a destinar uma parcela ainda maior de seus rendimentos para o financiamento dessas estruturas. As ferrovias avançavam pelo interior de São

Paulo, atendendo de forma mais eficiente às necessidades da exportação cafeeira (RIBEIRO, 2012).

No início de suas atividades, a ferrovia enfrentou diversos desafios operacionais, especialmente devido a condições climáticas adversas. Frequentemente, as chuvas intensas na região da Serra do Mar causavam danos aos aterros e viadutos, exigindo manutenção constante por equipes de trabalhadores para evitar a interrupção do serviço ferroviário. Além disso, a umidade era um problema, e a empresa britânica enfrentava a concorrência das tropas de muares, que se beneficiavam das tarifas mais baixas oferecidas pela estrada para o mar, melhorada com a construção do Caminho da Maioridade em 1846. Para se manter competitiva, a São Paulo Railway conseguiu autorização do governo imperial para reduzir suas tarifas, o que resultou no acentuado declínio do uso da estrada tradicional.

Figura 5 – Estradas de Ferro da Província de São Paulo



Fonte: CRUZ (2007) *apud* ORNELAS (2008, p. 58).

A inauguração da ferrovia Santos-Jundiáí marcou um ponto de inflexão na integração econômica entre a referida cidade e o município de São Paulo. Este elo recém-estabelecido catalisou o desenvolvimento agrícola, resultando na formação de uma vasta zona agrícola dependente da capital do estado e de seu porto marítimo em Santos. Conseqüentemente, houve um reforço no poder político dos produtores de café, que passaram a advogar pela expansão da rede ferroviária. A implementação

dos trilhos ferroviários abriu caminho para a propagação da cultura cafeeira rumo ao oeste paulista e promoveu a inserção do porto de Santos no contexto comercial global. A construção da ferrovia foi reconhecida como uma notável conquista de engenharia, particularmente pela superação dos desafios topográficos impostos pela Serra do Mar, onde se alcançou a superação de uma altitude de aproximadamente 2700 pés (cerca de 900 metros), com a utilização de locomotivas a vapor. O comandante Charles d'Ursel, de origem francesa, destacou os benefícios proporcionados pelo novo trajeto, bem como as especificidades técnicas e a superioridade construtiva do empreendimento:

A estrada de ferro que sobe as encostas da Serra do Mar faz grande honra aos engenheiros ingleses que a construíram: a ascensão é composta por quatro rampas sucessivas de uma inclinação considerável, e cada trem é puxado para cima com um cabo, por um motor a vapor. Uma das partes mais interessantes da rota é a passagem por uma ponte entre duas montanhas. Esta ponte, em plano inclinado, descreve uma curva elegante, com mais de duzentos e cinquenta pés de altura... (FARIA; PEREIRA, 2019).

Além das observações do comandante, o engenheiro militar Luís D'Alincourt contribuiu com análises detalhadas sobre a ferrovia e sua interligação com o porto de Santos. Em seus escritos, D'Alincourt enfatizou a relevância estratégica do porto, destacando sua posição como um ponto nodal no comércio marítimo. Ele articulou a necessidade de medidas estratégicas em resposta à significância do porto, que desempenhava um papel central no comércio, tanto na recepção quanto na distribuição de uma diversidade de produtos. A perspectiva de D'Alincourt ressalta a importância da infraestrutura portuária como um facilitador crítico do fluxo comercial e econômico:

O ancoradouro de Santos é muito bom; os navios estão próximos à terra, e chegam mesmo aos trapiches, para carregar... O porto de Santos é um dos melhores, e mais abrigados deste Império, o primeiro da interessantíssima Província de S. Paulo, e de um comércio considerável. Não obstante a sua grande importância nunca se atendeu como se devia à sua defesa, e ainda que ultimamente se deram algumas providências para evadir-se a vila de Santos dos insultos, que poderiam tentar nossos inimigos, tudo quanto se fez é obra de pouca duração, e por isso em breve tempo voltará a defesa deste porto ao péssimo estado, em que a notei no ano de 1818... É esta vila o interposto de todos os objetos de exportação, e importação das Províncias de Goiás, e Mato Grosso; ou conduzidos por terra, ou pelos rios. As produções, que descem dos estabelecimentos centrais, para saírem à barra, são açúcar, algodão, tecidos do mesmo, toucinhos, aguardentes, café, couros... Os estrangeiros levam daqui açúcar, algodão, café, e courama. Os principais efeitos de importação vêm a ser o ferro, o aço, o sal, as fazendas secas, e vinhos, e, além destes, em mais ou menos quantidade, todos os que a Europa produz, e costumam ser exportados para o Brasil: daqui sobem a abastecer S. Paulo, e as mais povoações da província. É de lastimar-se que, sendo esta vila uma das mais antigas do Brasil, das mais povoadas, e melhores províncias do Brasil, esteja ainda tão pouco adiantada... (FARIA; PEREIRA, 2019)

Após 1870, emergiram diversas novas ferrovias, apelidadas de "estradas de ferro do café", como a Ituana, a Companhia Paulista e a Companhia Mogiana. Estas foram integradas à *São Paulo Railway*, que já estava em operação, transformando-a em um eixo central para o transporte do café. A *São Paulo Railway* passou a controlar o fluxo de café das regiões produtoras de São Paulo para o porto de Santos e vice-versa, estabelecendo-se como um canal monopolizador desse transporte. Esse aspecto é crucial para compreender a relação entre o crescimento da produção de café e o desenvolvimento portuário nas décadas seguintes. A totalidade das exportações de café do planalto paulista, que era a região mais produtiva do maior país produtor, para a Europa, estava intrinsecamente ligada ao porto de Santos. A viabilidade financeira desse comércio exterior dependia exclusivamente da utilização desse porto como via de escoamento. Nesse contexto, a cidade enfrenta um dilema complexo: o crescimento da quantidade de produtos destinados à exportação ocorre simultaneamente à insuficiência dos serviços portuários para atender a essa crescente demanda. A necessidade de equilibrar esses dois fatores torna-se um desafio crucial para o desenvolvimento urbano e econômico.

Logo após sua instauração, a ferrovia tornou-se lucrativa para o estado. Em 1874, dois anos depois da extensão entre Jundiaí e Campinas, o estado começou a ser reembolsado pelos juros garantidos que havia pago anteriormente. Entre 1867 e 1873, o estado arrecadou 518.443 libras em juros garantidos pela empresa. Em 1886, a companhia ferroviária propôs renunciar à garantia de juros para cessar a partilha de lucros com o estado, que já havia acumulado uma quantia significativa. Inicialmente, o estado recusou a proposta, mas com a proclamação da república, a renúncia foi aceita, finalizando assim a divisão de lucros com o governo federal.

Nos anos subsequentes à inauguração da *São Paulo Railway*, os terrenos próximos aos trilhos tornaram-se foco de intensas disputas legais e processos de desapropriação, envolvendo a companhia ferroviária e os proprietários originais das terras. A companhia estava amparada por um decreto imperial que lhe concedia os direitos sobre os terrenos necessários para a construção das estações ferroviárias, o que a colocava em posição vantajosa nos litígios com os proprietários particulares. Um caso emblemático dessas disputas pode ser observado nos registros judiciais de Santos. Os irmãos João Pinto da Silva e Joaquim Pinto da Silva, detentores de um terreno adjacente à estação ferroviária localizada na rua Marquez do Herval, reivindicavam o valor de 50\$000 por metro quadrado de frente, somando um total de 150\$000 pela venda da propriedade — uma quantia considerada exorbitante pela companhia. Utilizando-se do decreto imperial, que permitia a desapropriação de terras para a expansão da malha ferroviária, a *São Paulo Railway* propôs um “acordo” aos proprietários, adquirindo o imóvel por 37.000\$000 — um montante significativamente inferior ao inicialmente solicitado, representando apenas um quinto do valor demandado (BLUME, 1998). Este episódio ilustra as complexas negociações e as dinâmicas de poder que caracterizaram a expansão das ferrovias no Brasil e seus efeitos nas relações de propriedade daquele tempo.

De acordo com Lapa (1993), as ferrovias emergiram como um vetor de transformação no transporte do café, oferecendo maior segurança, eficiência e rapidez, além de reduzir custos e fretes. A regularidade e a diminuição dos riscos de deterioração do produto eram complementadas pela capacidade de transportar volumes significativamente maiores. As estradas de ferro foram catalisadoras na expansão das lavouras cafeeiras, estendendo-se para além das limitações impostas pela logística das tropas de muares. As linhas ferroviárias representavam a introdução de um fator capitalista multiplicador, com o potencial de induzir mudanças substanciais

no sistema de produção vigente. Como um elemento empresarial dotado de avançada tecnologia, a ferrovia atuava como um agente de modernização na economia brasileira, facilitando o acesso das regiões cafeeiras aos produtos industrializados europeus, sem enfrentar competição local. Este processo de dependência e modernização, que se estenderia por cerca de um século, teve implicações profundas, incluindo o declínio da manufatura nacional.

Em contraste, conforme diz Summerhill (2018), a expansão das ferrovias no Brasil não resultou na promoção de uma economia baseada exclusivamente na monocultura voltada para exportação. Contrariando essa perspectiva, o país experimentou uma transição para um modelo de crescimento econômico mais moderno, caracterizado por uma diminuição na dependência das exportações agrícolas que tradicionalmente dominavam a economia. No intervalo entre 1887 e 1913, observou-se uma redução significativa na proporção das exportações agrícolas transportadas por ferrovias, um fenômeno que, segundo o autor, foi amplamente subestimado. Assim, as ferrovias emergem como um elemento central para a compreensão das mudanças substanciais ocorridas na indústria nacional durante o referido período.

Tabela 4 – Quantidade de café transportado e participação do café no transporte de carga total em ferrovias selecionadas.

Ferrovia	Ano	Total de mercadorias transportadas (toneladas)	Total de café transportado (toneladas)	Participação do café (porcentagem)
Central do Brasil	1870	151.458	85.698	57%
	1875	245.194	118.273	48%
	1880	328.053	139.471	43%
	1885	429.888	172.153	40%
	1890	483.685	82.432	17%
	1895	734.892	98.864	13%
	1900	830.979	104.894	13%
	1905	917.692	94.299	10%
	1910	1.246.730	67.446	5%
	1913	1.520.956	64.846	4%
	1871	93.890	28.731	31%

	1875	122.746	45.440	37%
	1880	177.482	67.725	38%
	1885	304.706	112.397	37%
São Paulo Railway	1890	607.309	146.515	24%
	1895	1.107.358	214.272	19%
	1900	1.164.959	390.994	34%
	1905	1.512.410	425.986	28%
	1910	2.019.978	516.012	26%
	1913	3.104.708	669.485	22%
	1881	111.888	64.270	57%
	1885	175.278	97.977	56%
	1890	300.671	132.764	44%
Companhia Paulista	1895	615.847	175.693	29%
	1900	659.768	338.453	51%
	1905	725.400	356.396	49%
	1910	1.050.493	437.237	42%
	1913	1.541.263	532.951	35%
		1875	14.121	9.741
	1880	38.124	22.190	58%
	1885	86.470	51.210	59%
Estrada de Ferro Leopoldina	1890	-	-	-
	1899	361.523	118.897	33%
	1903	479.667	163.878	34%
	1907	594.477	162.172	27%
	1910	686.808	122.966	18%
	1913	1.065.451	148.537	14%

Fonte: adaptado de SUMMERHILL (2018).

Conforme evidenciado na tabela, em 1890, a *São Paulo Railway* já era a principal transportadora de mercadorias. Isso se devia ao fato de que as ferrovias mencionadas anteriormente (Ituana, Companhia Paulista e Companhia Mogiana) direcionavam seus fluxos de escoamento para a *São Paulo Railway* e, conseqüentemente, para o porto de Santos. Apesar da posição monopolista ocupada pela *São Paulo Railway*, tal condição não se traduziu em lucros excepcionais para a companhia, nem resultou na imposição de demandas por pagamentos exorbitantes.

A intensificação do comércio cafeeiro, marcada pela chegada de milhares e, subsequentemente, milhões de sacas de café, exerceu um impacto substancial sobre

a dinâmica urbana de Santos. Anteriormente, a logística de transporte dos grãos de café era caracterizada pela utilização de animais de carga, um método que impunha limitações significativas à velocidade e ao volume do comércio. A introdução da ferrovia proporcionou uma aceleração notável nesse processo, fomentando a criação de novas oportunidades de emprego e estimulando a migração de trabalhadores para a cidade. O porto de Santos emergiu como o eixo centralizador das atividades econômicas do planalto, com especial destaque para o setor cafeeiro a partir da segunda metade do século XIX. A expansão e o aprimoramento das plantações de café no interior de São Paulo, juntamente com a necessidade de modernização do porto para facilitar a exportação dos grãos, foram fatores essenciais para as transformações urbanísticas e demográficas em Santos. Este fenômeno não foi exclusivo de Santos, mas também observado em outros aglomerados populacionais da região. Ao longo do século XIX, essas localidades experimentaram uma reconfiguração significativa em sua estrutura urbana e composição populacional, impulsionadas pela dinâmica do comércio cafeeiro.

A interconexão entre o planalto paulista e o porto de Santos, juntamente com a influência dominante de São Paulo sobre uma ampla área geográfica no decorrer do século XIX, foi um vetor fundamental para o desenvolvimento urbano de Santos. Esse processo resultou na consolidação das funções portuárias e comerciais da cidade, embora sem avanços significativos no setor agrícola. A chegada da era ferroviária inaugurou uma nova fase de transformação urbana, iniciando-se pelo Centro Velho. A proximidade da estação ferroviária propiciou a criação de espaços sociais inovadores, como os quiosques, que se tornaram locais de encontro e geraram empregos, atraindo trabalhadores de diversas regiões. Ademais, a construção da malha ferroviária estimulou o comércio do café, reforçando as conexões econômicas com o planalto. Este período marcou a transição de Santos de uma cidade com características coloniais para uma era mais dinâmica e moderna, caracterizada por um novo estilo de vida e novas práticas de sociabilidade urbana. A transformação foi possibilitada principalmente pela intensificação da atividade urbana, a ruptura com o legado colonial e a atenção do governo à "questão urbana", com a implementação de políticas de intervenção urbanística, evidenciando a emergência de um urbanismo atrelado a preocupações sanitárias e engenharia civil (FARIA; PEREIRA, 2019).

Santos emergiu como um ponto central na economia baseada na monocultura extensiva do café, cuja dinâmica dependia intrinsecamente do porto local para a

exportação dos grãos. Além disso, o porto servia como principal via de entrada para contingentes de imigrantes destinados ao trabalho nas cadeias produtivas e comerciais do café, desde as regiões interioranas até o litoral do estado de São Paulo. Este fluxo de "ouro verde" consolidou a posição de Santos como um eixo vital na estrutura econômica do período. As décadas finais do século XIX representam um marco de transformações substanciais no Brasil, com implicações diretas e significativas em Santos. Essas alterações engendraram movimentos socioeconômicos que, em comparação com a maioria das cidades da província de São Paulo, manifestaram-se com especial intensidade em Santos. Entre os aspectos mais notáveis a serem enfatizados estão:

- a) A dinâmica portuária de Santos vivenciou um aumento exponencial, marcado pela chegada de um grande número de imigrantes de diversas partes do mundo. Esses indivíduos trouxeram consigo ideias inovadoras e, em alguns casos, subversivas, que contribuíram para a transformação do tecido social e cultural da cidade;
- b) A economia baseada na monocultura do café proporcionou uma abundância de oportunidades de emprego em Santos. Embora muitas dessas oportunidades fossem caracterizadas pela instabilidade e informalidade, elas sustentavam a economia local e permitiam a subsistência de uma população diversificada;
- c) O movimento abolicionista e republicano teve um impacto significativo em Santos, atraindo centenas de escravos fugitivos e negros libertos para a cidade. Este movimento não só desafiou o status quo, mas também reconfigurou a demografia e a política local;
- d) As últimas décadas do século também foram marcadas por epidemias devastadoras de febre amarela, varíola e peste. Estas epidemias começaram no final da década de 1880 e tiveram um impacto severo na saúde pública, exigindo respostas e intervenções significativas por parte das autoridades da cidade.

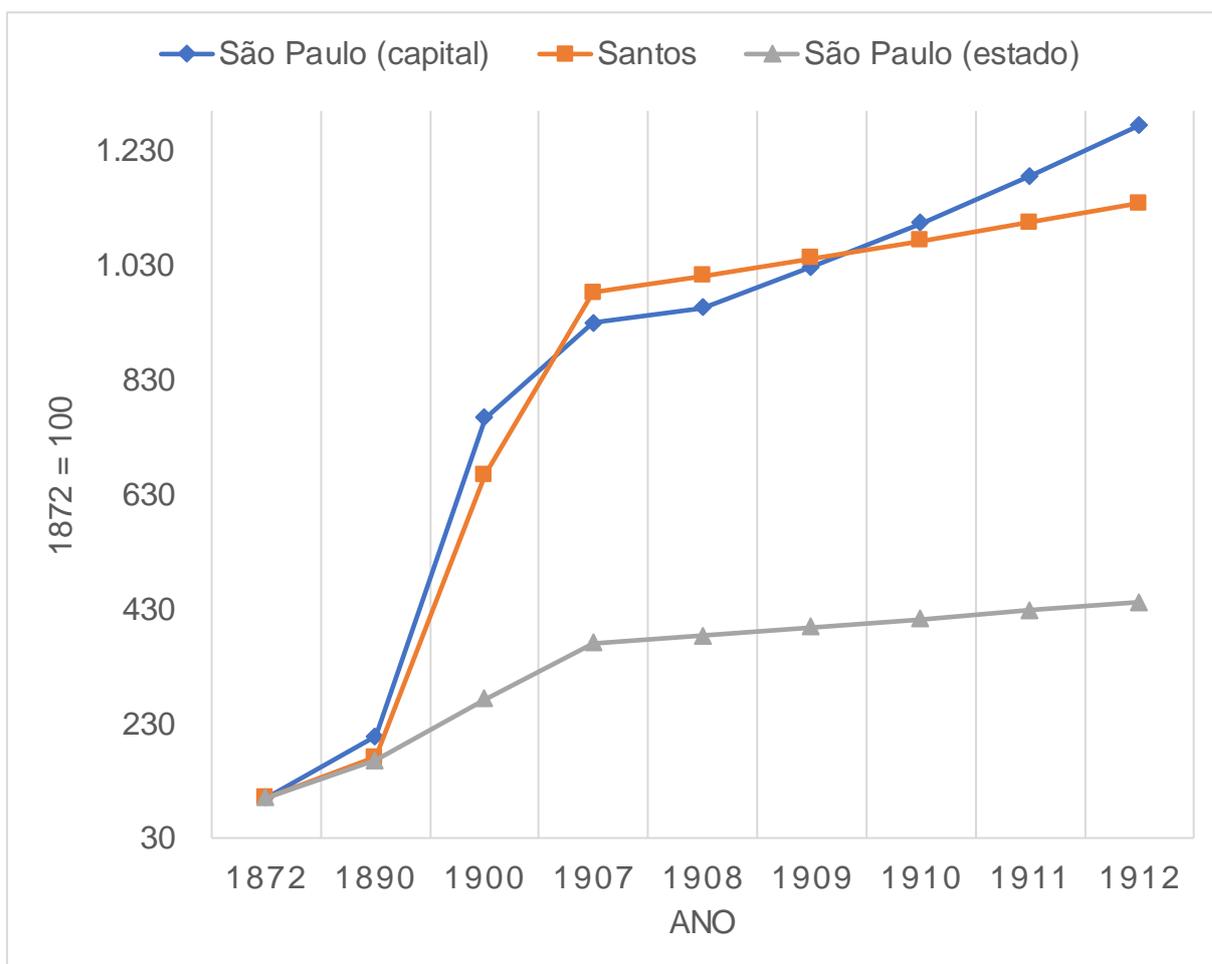
No período em questão, Santos emergiu como um epicentro crucial para a exportação do café, impulsionada pelas demandas do comércio internacional. A edificação da São Paulo Railway, conforme mencionado, provocou uma inundação de sacas de café na cidade, conferindo-lhe o epíteto de "cidade das carroças" devido ao seu centro comercial saturado de cocheiras. A dinâmica urbana era marcada por um

movimento incessante de pessoas e carroças que transportavam o café da estação ferroviária para os armazéns das comissárias, onde ocorria a classificação do produto em “ligas” homogêneas. Posteriormente, o café reensacado era direcionado ao porto ou aos depósitos dos exportadores.

Durante essa era, Santos testemunhou o surgimento de uma miríade de bancos internacionais e firmas exportadoras, além do florescimento de uma indústria de sacaria. Em 1870, a fundação da Associação Comercial de Santos marcou um ponto de inflexão, reunindo os principais atores do comércio exportador — notadamente comissários de café, exportadores e instituições de suporte como bancos de várias nacionalidades e grandes companhias de navegação — e o segmento importador, destacando-se a presença de comerciantes portugueses de notável sucesso. Complementando esse cenário econômico de Santos, destacam-se os “zangões”, ou corretores de café, que desempenhavam um papel intermediário essencial entre os comissários e os exportadores. Esses agentes eram cruciais para a negociação e a fluidez das transações comerciais, facilitando a comunicação e a execução de acordos dentro do complexo sistema de comércio do café.

Esse período também testemunhou um aumento significativo da importância administrativa das cidades paulistas nos negócios da produção cafeeira, com destaque para São Paulo, Santos e Campinas. Essas três cidades tornaram-se centros de atividades urbanas, impulsionadas pela acumulação de capital decorrente da expansão da economia exportadora de café. Negócios urbanos, como comércio importador e exportador, comissionamento, transporte, obras e loteamentos, tornaram-se pilares dos investimentos da elite paulista. Como resultado, essas três cidades foram priorizadas pela política do governo estadual, que posteriormente se estendeu a outras cidades do interior. Essa política incluiu a implementação massiva de obras de infraestrutura para urbanização de áreas já consolidadas (PAIVA FILHO, 2019).

Gráfico 1 – Comparação do crescimento populacional entre São Paulo (capital), São Paulo (estado) e Santos em índice de base fixa.



Fonte: adaptado de IBGE (1912).

Tabela 5 – População de Santos de 1872 a 1912.

Ano	População	Crescimento em porcentagem
1872	7.585	-
1890	13.012	71,55%
1900	50.389	287,25%
1907	74.509	47,87%
1908	76.744	3,00%
1909	79.047	3,00%
1910	81.417	3,00%
1911	83.860	3,00%
1912	86.376	3,00%

Fonte: adaptado de IBGE (1912).

Portanto, nesse contexto da última década do século XIX, emergiu uma interdependência crucial entre o desenvolvimento da indústria cafeeira, a inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí, a ampliação do porto e o incremento demográfico em Santos. Durante esse período, a população testemunhou um notável crescimento anual de 8,8%, apesar das frequentes epidemias que assolavam a região, resultando em consideráveis baixas populacionais. Contudo, apesar desses desafios, a cidade de Santos registrou um salto demográfico significativo, passando de 13.012 habitantes em 1890 para 50.389 em 1900.

No período em questão, a cidade de Santos consolidou-se como um epicentro cosmopolita, evidenciado pela presença de representações consulares internacionais, estabelecidas em resposta ao significativo trânsito de imigrantes. Estes consulados também atendiam às necessidades das tripulações multinacionais que aportavam no porto santista. A imigração, majoritariamente autônoma, era facilitada por “cartas de chamada”, providenciadas por indivíduos já residentes na cidade, que se responsabilizavam pela recepção e auxílio na inserção dos imigrantes, especialmente aqueles engajados nos projetos de renovação e ampliação portuária, iniciados no último decênio do século XIX. Este fluxo migratório representou quase metade da composição demográfica de Santos na época.

Para a maior parte desses imigrantes, suas condições de moradia serão bastante precárias, com a maior parte, em 1890, tendo de residir em cortiços. Em 1872, quando a população de Santos era de 9.151 habitantes, a cidade recebeu cerca de 1.577 imigrantes. Com o rápido crescimento populacional e a falta de planejamento urbano adequado, em 1891 a cidade já contava com 771 cortiços, dos quais 478 foram considerados em péssimas condições de conservação e higiene (BLUME, 1998). No entanto, durante o decênio de 1890, Santos tornar-se-ia cada vez mais alvo de projetos urbanísticos sanitários, que visavam transformar sua antiga face colonial.

Apesar disso tudo, estava, portanto, criado o binômio São Paulo Santos, que resultou na suplantação dos demais portos litorâneos, consolidando Santos como o único ponto de entrada para todo o comércio com o planalto paulista (GITAHY, 1983).

5. A TRANSFORMAÇÃO DO PORTO NOS SÉCULOS XIX-XX

Devido ao aumento significativo do tráfego portuário a partir de 1867, surgiram rapidamente sérias preocupações devido às condições precárias do porto. A estrutura portuária existente havia, essencialmente, se tornado obsoleta. As embarcações de alto mar ficavam a mais de cem metros dos antigos trapiches, conectadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores portuários, carregando manualmente todas as mercadorias, inclusive as inúmeras sacas de café exportadas anualmente. Assim, os trapiches desempenhavam o papel de estação de espera para as mercadorias importadas ou a exportar, localizados junto às pontes que circundavam os navios. Além dos trapiches, havia também os "pontões", embarcações empregadas para realizar o embarque e desembarque de mercadorias, sendo utilizados principalmente quando havia superlotação nos trapiches e pontes existentes (BLUME, 1998).

A cidade, limitada por suas características urbanas, enfrentava dificuldades em acomodar o crescente fluxo comercial. A inadequação das instalações portuárias tornou-se evidente com o embarque e desembarque marítimos sendo realizados sob condições precárias. Os navios eram forçados a ancorar a distância, enquanto a cidade carecia de instalações adequadas para armazenar as mercadorias importadas e exportadas, resultando em sacas de café sendo armazenadas ao ar livre, vulneráveis às intempéries.

Apesar das crescentes demandas por uma expansão das infraestruturas portuárias e do claro abandono ao qual o porto estava sujeito, as primeiras tentativas de construção do cais resultaram em fracasso. A primeira empresa concedida para executar a obra não teve sucesso, e o governo estadual também falhou em levar adiante o projeto. Somente em 1888, um grupo de empresários, vencendo a concorrência promovida pelo governo imperial, assumiu a responsabilidade pela obra e conseguiu concluí-la. Os termos da concessão exigiam que as obras fossem iniciadas imediatamente, porém, logo surgiram problemas quando a extensão do lodo a ser dragado para a construção do primeiro trecho do cais se revelou maior do que o previsto nos estudos iniciais. Onde esperavam 105.933 m³, seriam na realidade extraídos 498.689 m³ de lodo (GITAHY, 1983).

Ainda conforme Gitahy (1983), os problemas foram continuando, com os empresários tendo de entrar em litígio com os "donos" das 23 pontes e trapiches contidos no local da construção, inclusive a *São Paulo Railway* e a alfândega, ambas

defendidas pela Câmara Municipal. Esse episódio deu origem a uma rivalidade entre a empresa encarregada da construção das docas e os comerciantes de Santos, que perduraria por muito tempo e seria amplamente reportada pelos jornais locais, do Rio de Janeiro e São Paulo.

De acordo com os termos da concessão, não havia disposições para a monopolização das operações de embarque e desembarque de mercadorias; no entanto, isso acabou acontecendo com a construção do cais. Para os comerciantes locais, essa situação era altamente desfavorável, pois desejavam manter controle sobre esses processos e evitar a formação de um monopólio que ditasse as taxas a serem pagas. A empresa Docas, no entanto, contava com o respaldo do governo, que apontava irregularidades na arrecadação dos impostos alfandegários sobre as mercadorias movimentadas nos antigos trapiches. Gradualmente, esses trapiches foram demolidos, vistos pelo governo como uma fonte de possível evasão fiscal. Em 1897, um decreto determinou que os trapiches só poderiam ser usados em caso de falta de espaço no cais. Os últimos dois trapiches remanescentes, Ferreira Gullart e Xavier Pinheiro, contestaram esse decreto, mas após a greve de outubro do mesmo ano, seus trapiches foram demolidos. Apesar das tentativas judiciais subsequentes contra a empresa Docas, esta saiu vitoriosa, argumentando que os terrenos eram de propriedade da Marinha e, portanto, os trapiches não poderiam existir (GITAHY, 1983).

Em consequência, os concessionários portuários consolidaram sua posição, a despeito das contestações legais promovidas pelos proprietários originais dos armazéns portuários. A motivação para tal investimento era eminentemente lucrativa. Um aspecto fundamental de um sistema portuário operando sob a égide do capitalismo é a otimização do processo produtivo, analogamente a uma linha de montagem industrial, com o propósito de minimizar os intervalos de estocagem e carga. O propósito central, inerente a qualquer empreendimento capitalista industrial, consiste na maximização do retorno financeiro por meio do incremento do capital fixo em detrimento do capital variável. De fato, a maximização dos lucros em um contexto portuário capitalista advém primordialmente da eficácia nos procedimentos de carga e descarga, da celeridade na movimentação de mercadorias nos depósitos e, sobretudo, da habilidade em acomodar um volume crescente de embarcações, o que se traduz em um acréscimo de produtividade. Portanto, ainda que as entidades administradoras da *São Paulo Railway* e do complexo portuário operassem em

esferas distintas, ambas partilhavam interesses capitalistas convergentes, o que as impulsionou a sincronizar suas operações visando a intensificação do escoamento de bens do ponto de produção ao mercado capitalista global. Assim, qualquer interferência que pudesse obstruir o trânsito de mercadorias pela malha urbana, assim como o deslocamento de trabalhadores e indivíduos atuantes no comércio do café, acarretaria em perdas financeiras, incluindo a presença de cidadãos de estratos socioeconômicos inferiores transitando pelas vias públicas.

Além das obras de cais e aterros, os termos da concessão incluíam o estabelecimento de uma linha férrea dupla para serviços de guindastes e vagões de carga, bem como a construção de armazéns destinados ao armazenamento de mercadorias. Adicionalmente, a construção da Hidroelétrica de Itatinga, inaugurada em 1910, desempenhou um papel crucial no fornecimento de energia ao porto de Santos. Por meio dessas medidas, a Companhia Docas detinha o monopólio do porto, obtendo a concessão de exploração concedida pelo Ministério da Viação. Em troca das obras e serviços de âmbito federal, a empresa também desfrutava de isenção de impostos. A legislação que regulava a concessão e exploração de portos permitia ainda que a companhia emitisse títulos de garantia para as mercadorias depositadas em seus armazéns, conhecidos como *Warrants* (SAMPAIO, 2018).

Os armazéns da Companhia Docas ocupavam apenas uma parte do porto e não conseguiam atender toda a demanda de estocagem do café. A implantação da ferrovia, que proporcionava um meio de transporte mais rápido para o grão, resultou em uma velocidade de transporte superior à capacidade de exportação do Porto de Santos. Essa situação gerou a necessidade de construir mais armazéns para acomodar as sacas de café enquanto aguardavam o embarque nos navios. Algumas Casas Comissárias, responsáveis por negociar o café a ser embarcado e também por importar mercadorias europeias, possuíam seus próprios armazéns. No entanto, esses armazéns não tinham capacidade para armazenar grandes quantidades de café nem os equipamentos necessários para o processamento do café destinado à exportação. Além de armazenar o café, os intermediários recebiam os grãos das lavouras e eram responsáveis pelo processo final de rebeneficiamento, seleção e classificação da produção cafeeira, bem como pelo ensacamento, geralmente realizado com o auxílio de máquinas (SAMPAIO, 2018).

Neste contexto, da emergência da necessidade de armazenamento de um volume substancial das sacas de café em depósitos distribuídos pelo tecido urbano

de Santos, distantes da zona portuária, seria, em 1903, um decreto que encerraria a questão do armazenamento do café ao dar origem às companhias de Armazéns Gerais. Essas empresas foram estruturadas para exercer o comércio de armazenagem tanto da produção nacional quanto estrangeira. Além disso, elas tinham a prerrogativa de emitir títulos de garantia, conhecidos como Warrants. O decreto e as instituições que surgiram posteriormente foram bem recebidos pelos fazendeiros e pela Associação Comercial Santista. No entanto, as Casas Comissárias, responsáveis pela negociação entre fazendeiros e exportadores, não aprovaram a medida. O decreto provocou uma disrupção nessas relações, uma vez que o fazendeiro passou a depender diretamente das companhias de Armazéns Gerais para o armazenamento do produto e sua subsequente venda. As relações entre as duas partes podem ser melhor explicadas pela seguinte citação:

O fazendeiro não pode competir no conhecimento do mecanismo de economia de dinheiro com o comissário de Santos, que possui relações com os bancos nacionais locais, possuindo melhores informações sobre a situação do café e o mercado de dinheiro. O fazendeiro remetia o seu café para venda ou em consignação, ao comissário com estabelecimento geralmente na praça de Santos ou de São Paulo (em menor escala também no interior) que vendia o produto de seus comitentes às casas de exportação ou, algumas vezes, ele mesmo o exportava, quando era também exportador SAMPAIO (2018).

Figura 6 – Casa Comissária, escritório e armazém do sr. J. D. Martins



Fonte: Revista da Semana (1902).

De volta as obras da Docas, em 1892 os primeiros 260 metros do cais foram concluídos, estendendo-se da rua Brás Cubas até o extremo da ponte da São Paulo Railway, localizada no Valongo. Este segmento tinha uma largura de 20 metros, destinados ao armazenamento de mercadorias durante as operações de carga e descarga (GITAHY, 1983). Sete meses após, o primeiro armazém foi entregue, e em 1893, mais 400 metros de cais foram adicionados, juntamente com a ligação do porto com os da São Paulo Railway. No entanto, o último trecho, do Paquetá até o Outeirinho, só foi concluído em 1909. Durante o decênio de 1890, a empresa passou por transformações, aumentando seu capital e se reorganizando sob o nome Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos. Em 1892, tornou-se uma sociedade anônima, a Companhia Docas de Santos. Renovou também seu contrato em 1890, comprometendo-se a construir mais 966 metros de cais, enquanto aumentava o prazo de concessão para 90 anos. Embora tenha enfrentado críticas no Senado e na imprensa, a companhia contava com contatos no governo e na mídia, obtendo a concessão sem grandes dificuldades. Posteriormente, por meio de

sucessivos decretos, os prazos de entrega foram sendo adiados, enquanto a empresa se comprometia a realizar melhorias no porto e saneamento na cidade em troca.

Os decretos em questão estabeleceram uma conexão intrínseca entre a construção do porto e o saneamento urbano, incumbindo a companhia Docas da execução de tarefas cruciais. Essas tarefas incluíam a dragagem do sedimento conhecido como lodo negro, que envolvia a malha urbana, o preenchimento de áreas submersas para expansão territorial, abrangendo vias costeiras, e a implementação de um sistema de canalização para os cursos d'água locais. Mais envolvido no saneamento urbano foi uma comissão sanitária criada em 1893, subordinada ao governo estadual. Essa comissão seria responsável pelo combate a epidemias, infecções, controle dos cortiços, lavandeiras públicas, vacinações e em determinar possíveis focos de peste. Seria também estabelecida uma comissão do saneamento, que era responsável pelos sistemas de canais e outras obras de engenharia sanitária. Esta última seria liderada pelo engenheiro Saturnino Brito.

Porém, estas medidas de saneamento demorariam a surtir efeito, com os imigrantes e comerciantes locais realizando várias reclamações, como uma de 1897 que pode ser lida:

Sem cais e sem meios de descargas, assolados pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, que não possui um guindaste, que não possui armazéns para receber e acondicionar as mercadorias, que não possui pessoal suficiente para conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui os mais necessários utensílios, tendo sua baía coalhada de navios que esperam longos meses que lhe chegue a sua vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda espécie, expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diariamente a tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o porto e a cidade de Santos ARAÚJO FILHO (1965).

Os efeitos dessas medidas só começariam a serem notados a partir de 1906, principalmente devido a nomeação do médico Guilherme Álvaro para chefe da comissão sanitária no ano anterior e a nomeação do engenheiro Saturnino de Brito, para chefe da comissão de saneamento no mesmo ano. Os dois rapidamente fechariam o cerco aos cortiços, com a comissão sanitária os exterminando de vez na cidade. Além disso, a comissão de saneamento também realizaria a construção de canais de drenagem e elaborariam uma nova planta de arruamentos para a cidade de

Santos. No entanto, no final do século XIX, ainda se tinha um grande caminho pela frente (BLUME, 1998).

Tabela 6 – Causas e números de óbitos em Santos (1889-1914)

Ano	Febre Amarela	Varíola	Tuberculose	Tifo	Recém-nascido	Malária	Outros	Total de Óbitos
1889	750	11	68	0	11	107	37	1712
1890	35	3	70	21	33	41	21	396
1891	977	24	102	34	51	81	53	2473
1892	1742	823	130	19	57	66	21	4173
1893	1642	59	35	33	57	78	52	3561
1894	172	39	173	25	30	104	39	1440
1895	1085	6	148	9	13	141	34	2574
1896	435	11	161	8	62	143	28	1780
1897	37	6	154	18	33	110	85	1331
1898	362	7	176	17	38	128	25	1625
1899	2	3	172	30	26	121	34	1376
1900	260	1	165	22	25	119	25	1369
1901	2	31	173	8	10	18	34	1312
1902	3	4	163	21	35	74	52	1371
1903	6	1	180	16	35	91	80	1490
1904	2	77	185	10	35	60	50	1507
1905	0	6	173	6	10	40	47	1391
1906	0	0	70	6	26	33	52	404
1907	-	3	97	9	12	42	93	609
1908	-	0	15	9	28	41	72	636
1909	-	1	94	0	26	20	90	544
1910	-	0	17	8	20	16	8	469
1911	-	1	12	0	25	15	40	514
1912	-	0	87	5	32	-	59	639
1913	-	2	88	6	35	14	93	637
1914	-	1	73	1	25	-	65	603

Fonte: adaptado de GITAHY (1983).

Conforme ilustrado na Tabela 6, observa-se uma notável diminuição na incidência de óbitos na cidade de Santos no limiar do século XX. A análise dos dados revela que, entre os anos de 1889 e 1905, a média anual de mortes era de aproximadamente 1816 casos, enquanto que no período subsequente, de 1906 a 1914, a média anual declinou para cerca de 561 óbitos. Tal redução é indicativa da severidade dos surtos epidêmicos que assolavam o município, com destaque para doenças como febre amarela, varíola e tuberculose, especialmente prevalentes no século XIX. Em um exame mais detalhado do ano de 1900, verifica-se que, do total

de 50.389 habitantes, 1.369 indivíduos faleceram, o que corresponde a uma taxa de mortalidade de quase 3%. Os registros históricos enfatizam a lenta evolução das condições de saúde pública em Santos, que persistiram em um estado crítico por um período prolongado. A análise temporal sugere que a transição para um quadro sanitário mais favorável foi um processo gradativo, culminando em avanços significativos somente na segunda metade do século XX. Este progresso tardio reflete os desafios enfrentados pela municipalidade em implementar medidas eficazes de saúde pública e infraestrutura sanitária adequada.

No final do século XIX, especificamente na década de 1890, a implementação de políticas de saúde pública ainda enfrentava desafios significativos devido a disputas de poder entre entidades governamentais. O município de Santos buscava exercer sua autonomia e proteger seus interesses econômicos, o que resultava em tensões com o governo estadual. Este último, amparado por suas atribuições constitucionais e prerrogativas legais, adotava uma abordagem centralizadora nas questões sanitárias. Em um desenvolvimento notável, a Intendência Municipal de Santos redigiu e ratificou a primeira constituição municipal da cidade em 1894, estabelecendo um precedente importante não somente para a localidade, mas para a nação como um todo (FARIA; PEREIRA, 2019).

A promulgação da constituição municipal de Santos no final do século XIX, representou um avanço significativo na afirmação do poder municipal. Apesar de ter gerado tensões iniciais com o governo estadual de São Paulo, sendo vista como um desafio à sua autoridade, a constituição simbolizava um alinhamento de interesses entre as duas esferas governamentais. Esses interesses convergiam especialmente no âmbito do vigoroso comércio portuário. Tanto o estado quanto o município visavam manter sua influência sobre as atividades comerciais, assegurando benefícios e protegendo seus aliados. A identidade santista era reforçada frente às tentativas de intervenção do poder estadual ou de grupos econômicos, refletindo as tensões existentes nas relações com o planalto. As ações do governo central eram frequentemente vistas pelas elites locais como uma falta de consideração para com a cidade, interpretadas como um desrespeito às tradições e à autonomia municipal de Santos.

Entretanto, mesmo com as disputas políticas, o fato dos interesses das duas esferas, a municipal e a estadual, estarem alinhados no quesito de obras sanitárias, fez com que ambas colaborassem entre si nessa área. Com a promulgação da lei

estadual nº 16, em 13/11/1891, o Conselho de Intendência, previamente um órgão de natureza administrativa, assumiu o poder executivo, enquanto a Câmara Municipal ficou incumbida do poder legislativo. Posteriormente, a lei nº 02, datada de 29/09/1892, reforçou o poder das Intendências Municipais, estabelecendo a criação da Intendência da Fazenda e Obras Municipais. Em 1894, o Conselho de Intendência Municipal destituiu a Junta Municipal de Higiene, instituída em 1º de março de 1890. Esta junta havia se mostrado ineficaz no controle das epidemias devido à sua falta de autonomia para intervir sem a autorização do Conselho. Com a atuação conjunta da Companhia Docas e do Conselho de Intendência Municipal, o projeto urbanístico e sanitário avançava vigorosamente (BLUME, 1998).

Frente aos desafios multifacetados enfrentados pelas autoridades governamentais — que abrangiam desde incongruências de atribuições até falhas estruturais comprometedoras dos propósitos econômicos —, o governo do estado de São Paulo viu-se compelido a prosseguir com a implementação de medidas e construções imprescindíveis ao saneamento da cidade de Santos. Engenheiros a serviço do estado desenvolveram uma sequência de projetos urbanísticos com o intuito de promover a expansão territorial da cidade, delineando sistemas viários que se estendiam até as proximidades litorâneas, em sintonia com os esforços municipais de inaugurar avenidas que consolidassem essa conexão. Nos anos que se seguiram, com as obras portuárias já em progresso, o governo estadual redirecionou suas prioridades para a concretização do saneamento urbano, articulado à ampliação da malha urbana santista para além de seu núcleo histórico. No ano de 1897, a Companhia Docas de Santos iniciou um ambicioso projeto de aterramento na área de Outeirinhos, promovendo a expansão das instalações portuárias e seus armazéns em direção ao estuário. Assim, o governo estadual passou a direcionar seus investimentos prioritariamente para as cidades de Santos e São Paulo, relegando outras regiões do estado à escassez de recursos, enquanto persistia, nos anos subsequentes, na execução de significativas obras de infraestrutura sanitária, visando elevar a estatura urbana de Santos à altura da relevância estratégica de seu porto.

Pode-se dizer que a construção do porto se dividiu em três fases cruciais, sendo estas:

- a) No período compreendido entre 1888 e 1892, foi executada a construção de um segmento de 288 metros de extensão, estendendo-se da Alfândega (localizada na Rua Brás Cubas) até o Valongo (zona da estação ferroviária),

Na figura apresentada, é possível observar a cidade de Santos e o período de sua expansão urbana. Em destaque, em tom mais escuro, está o núcleo inicial, o Outeiro de Santa Catarina. À direita do Outeiro, encontra-se o bairro do Paquetá, e à esquerda, a zona do Valongo. Toda a área marcada ao redor do Outeiro, que se expandiu de 1820 a 1880, constitui o centro mencionado da cidade. A figura revela que a maior parte do crescimento urbano de Santos ocorreu entre 1881 e 1910, expandindo-se em direção à Baía de Santos.

Transcendendo apenas a cidade, toda essa modernização do porto era necessária para garantir a expansão econômica regional. A extensão do porto santista, juntamente com a implementação de políticas sanitárias urbanas, a construção de ferrovias que catalisaram o comércio do café e fortaleceram as conexões com o planalto, bem como o estabelecimento de uma infraestrutura de serviços públicos, constituíram fatores cruciais para a reconfiguração do espaço urbano e da dinâmica social no Centro Velho de Santos. Essas intervenções urbanísticas, realizadas durante o período em questão, refletiram a inserção da cidade no contexto das transformações nacionais de finais do século XIX, que incluíam a política de desobstrução dos espaços urbanos. Nesse sentido, a reforma urbana emergiu como componente vital para a modernização do porto e das vias públicas, facilitando assim o trânsito irrestrito de mercadorias, uma exigência primordial imposta pelo desenvolvimento do novo capitalismo.

No contexto da urbanização acelerada que ocorria em Santos no final do século XIX, a cidade experimentou uma transformação significativa em sua estrutura central. Este processo foi catalisado por um conjunto de reformas de saneamento promovidas pelo governo estadual. Em 1869, um marco na expansão urbana foi estabelecido com o início das demolições no Outeiro de Santa Catarina, dois anos após a inauguração da São Paulo Railway. A motivação declarada para tais demolições era a transformação do Beco Santa Catarina em uma via pública, visando a integração com a Rua da Constituição. Alegava-se a necessidade de facilitar o tráfego; contudo, essa justificativa não se sustentava, visto que a via em questão não se tornou um corredor de tráfego relevante.

Concomitantemente, o planejamento urbano adotou um modelo ortogonal, característico do tabuleiro de xadrez, que se estendeu do perímetro dos quartéis até o bairro adjacente ao Centro, conhecido como Paquetá. As intervenções urbanísticas continuaram priorizando a remoção de estruturas que delimitavam e serviam de

referência para a cidade colonial, com ênfase nos locais de importância religiosa. O convento do Valongo, por exemplo, teve parte de sua área reconfigurada para permitir a expansão ferroviária. Em 1883, a capela de Nossa Senhora da Graça e os depósitos de sal adjacentes foram demolidos para ampliar a Rua José Ricardo. Posteriormente, em 1902, a capela de Jesus, Maria e José foi desmantelada, e seus terrenos foram adquiridos pela companhia exportadora de café Zerrener, Bullow e Cia. Em 1904, o sítio histórico da matriz e do convento dos jesuítas deu lugar à construção do novo edifício da Alfândega e à Praça da República, inaugurada em 1907. A igreja do Rosário, embora preservada, sofreu modificações em sua fachada e foi realocada, perdendo sua posição de destaque em relação à praça em favor do edifício dos Correios. Das onze igrejas que marcavam o antigo centro, seis foram eliminadas no processo de modernização urbana (MELLO, 2008).

A essas demolições e reformas de espaços e edifícios públicos se associou uma intensa reformulação das edificações particulares: as autoridades de saúde pública implementaram uma série de políticas de expropriação com o objetivo de modernizar as edificações existentes, adequando-as aos emergentes padrões de higiene e fluxo urbano. Essas medidas resultaram na reutilização dos espaços centrais e dos bairros circunvizinhos para uma variedade de atividades comerciais e de serviços, muitas delas vinculadas ao setor portuário e financeiro.

Conforme diz Mello (2008), a paisagem urbana foi marcada pela emergência de novos pontos de referência, que substituíram os monumentos históricos do período colonial. A presença anteriormente dominante de estruturas religiosas na região central foi significativamente reduzida, com apenas alguns edifícios remanescentes. O desenho dos novos espaços urbanos foi definido por ruas e calçadas planejadas, que foram organizadas para facilitar o encontro e a interação dos cidadãos, refletindo as aspirações de uma cidade em plena modernização. As estreitas e tortuosas travessas da era colonial deram lugar a espaços mais amplos, como praças e avenidas, que favoreceram a circulação e o trânsito. Dessa forma, o núcleo colonial original foi substancialmente transformado no período que se estendeu do final do século XIX ao início do século XX. As intervenções sanitárias tiveram um papel crucial na formação dos novos espaços públicos e privados, influenciando decisivamente o planejamento das principais vias da cidade e, conseqüentemente, seu desenvolvimento futuro.

Ainda segundo Mello (2008), as políticas de saúde pública adotadas em Santos, assim como em outras metrópoles em crescimento, espelhavam os ideais burgueses que permeavam a reestruturação urbana na Europa. Essas estratégias eram defendidas sob o pretexto de promover o progresso e a modernização, por meio da execução de um planejamento urbano considerado racional e imparcial. Qualquer resistência a essas mudanças era vista como um entrave ao desenvolvimento. A cidade de Santos emergiu como um exemplo notável na adoção precoce de uma visão de urbanismo orientada para o futuro, caracterizada pela percepção da cidade como uma entidade coesa. No entanto, essa abordagem resultou na marginalização da autonomia municipal, em favor da necessidade percebida de implementar reformas de maneira urgente e eficiente. As diretrizes impostas pelas autoridades de saúde, sob a égide do governo estadual, tinham precedência, fundamentadas na premissa de que os interesses locais não deveriam obstruir a implementação ágil e eficaz dos serviços urbanos planejados.

As operações de demolição, empreendidas sob a égide do progresso e da modernização, denotavam uma concepção urbana intencional e um ideal de cidadania específico. O objetivo era a erradicação de estruturas remanescentes do período escravocrata, visando a supressão progressiva tanto da memória física quanto dos modos de vida a ela atrelados. Este extenso processo de transformação urbana manifestava o repúdio ao passado colonial e a promoção de uma nova identidade metropolitana, fundamentada na aplicação de técnicas de intervenção urbanística de natureza técnico-científica. Essas técnicas delineavam os espaços e influenciavam seus ocupantes conforme diretrizes abstratas e padronizadas, com o propósito de instaurar um etos urbano renovado. A aspiração por uma modernidade, inspirada nos modelos burgueses de urbanismo europeu, concretizava-se na incorporação de elementos arquitetônicos ocidentalizados, tais como boulevards, e na criação de praças e jardins ornamentados com estátuas e monumentos dedicados a personalidades republicanas. Esses elementos representavam as aspirações culturais de uma determinada classe social e eram integrados ao panorama urbano. As reformas urbanas em Santos, alinhadas a esse paradigma, visavam estabelecer uma sociedade que refletisse os valores e estilos de vida da burguesia europeia (MELLO, 2008).

A dinâmica de expansão urbana do município de Santos foi, também, significativamente influenciada pela construção de infraestruturas chave durante o

século XIX. A inauguração das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, respectivamente em 1867 e 1888, marcou o início do desenvolvimento urbano na região. Este processo foi posteriormente acelerado pela construção da Estação Ferroviária, que estabeleceu uma conexão vital entre o planalto e a área costeira, catalisando a expansão urbana santista a partir da década de 1860. Em 1879, a Câmara Municipal de Santos empreendeu uma iniciativa para demarcar os limites territoriais da cidade, nomeando Carlos Moreira Sampaio e Henrique Ablas para formar uma comissão responsável por essa tarefa. O resultado desse esforço foi um documento histórico, elaborado na alfândega de Santos e datado de 3 de janeiro de 1879, que delineou os contornos urbanos que viriam a definir a cidade:

§º 2.º do Artigo 20 do decreto n.º 4.129 de 28 de março de 1868, e ahi como o chefe da 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 Mosteiro de São Bento a Santa Casa de Misericórdia e rio do Macuco até o mar (FARIA; PEREIRA, 2019).

Durante a fase inicial de urbanização em Santos, até a década de 1880, a aglomeração urbana estava concentrada na área que é atualmente conhecida como o "Centro". Esta região era delimitada pela praia do porto e pelos montes de São Bento e São Jerônimo, mais tarde chamado de Monte Serrat. Um dos precursores da subdivisão do solo urbano foi Mathias Alberto Casemiro da Costa, um imigrante português que chegou ao Brasil em 5 de outubro de 1870, com dezesseis anos. Residindo inicialmente no Rio de Janeiro por aproximadamente seis anos, Casemiro da Costa casou-se com Ana Cândida de Azevedo, oriunda de uma distinta família de advogados. Posteriormente, o casal se estabeleceu em Santos, onde Mathias começou a se integrar na comunidade local. Ele ocupou a posição de comissário do café, atuou como diretor-presidente da empresa Mathias Costa & Santos, fundou a Previdência Paulista, foi membro da Associação Comercial de Santos e criou uma companhia de seguros terrestres e marítimos. Além disso, foi sócio comandatário da J. C. Toledo & Cia., uma firma especializada na comercialização de sal.

Figura 8 – Mathias Alberto Casemiro da Costa e sua esposa, Ana Costa.



Fonte: FARIA; PEREIRA (2019, p. 269).

Retomando o contexto do debate sobre a expansão urbana de Santos, o ano de 1886 marca o início da construção do primeiro bairro em direção à região da Barra. Durante esse período, a cidade experimentava um crescimento econômico robusto, que trouxe consigo desafios de infraestrutura significativos. Entre eles, destacava-se o adensamento populacional no núcleo urbano, que culminou no aumento de habitações precárias, conhecidas como cortiços, exacerbando os problemas sanitários da região. A necessidade de reformas urbanas tornou-se premente à

medida que Santos emergia como um vetor de disseminação de doenças no estado. Mathias Costa, reconhecendo a gravidade desses problemas, direcionou seus esforços e recursos para atender a uma demanda emergencial de habitação. Embora a documentação existente não forneça detalhes claros sobre como Mathias Costa veio a possuir uma extensa área de terra estendendo-se além dos morros em direção à Barra, os registros históricos, particularmente os da Câmara Municipal, ilustram as adversidades enfrentadas por ele e as estratégias que adotou. Apesar de reivindicar a propriedade das terras, sua posse era frequentemente objeto de disputa.

Os primeiros conflitos surgiram em relação à família Emmerich e Fontana. Em 9 de fevereiro de 1886, Mathias Costa e Samuel Alves de Azevedo apresentaram à Câmara Municipal um requerimento solicitando o desbaste de uma pequena porção do morro na Rua Senador Feijó, o alinhamento de terrenos de sua propriedade para a abertura de ruas e a instalação de lampiões de gás, comprometendo-se a custear a colocação de um chafariz. Quatorze dias após o envio desse requerimento à Câmara, Benjamin Fontana e Filippina Emmerich, viúva de Jacob Emmerich, também submeteram um requerimento contestando as solicitações feitas por Mathias Costa.

[...] que lhe constando ter Mathias Costa e Samuel Alvez de Azevedo proposto a Câmara o arruamento de terrenos de um sitio denominado – Morrinhos – que dizem possuir, oferecendo gratuitamente parte d'elle e pedindo iluminação declaram que si os suplicados se referem a uns terrenos sito no caminho Velho da Barra, com fundos até o Jabaquara, de propriedade dos Suplicantes conhecidos por – Pasto do Vigário – acham-se elles em litígio, por invasão e esbulho feito aos suplicantes, 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 (FARIA; PEREIRA, 2019).

Mathias Costa, na mesma disputa jurídica, responde:

[...] dizendo [Mathias e Samuel] terem oferecido terrenos a Câmara Municipal para abertura de ruas, de conformidade com a planta apresentada e lhes constando que Benjamin Fontana e D. Filippina Emmerich, apresentam oposição sobre fúteis protestos em relação à esses terrenos de Jabaquara, do qual não tem provado serem proprietários, pedem que a Câmara, enviando sua petição á Competente Comissão de Obras Públicas, atenda ao Requerimento anterior, resolvendo no sentido de oferta, porque entendem os suplicantes que lhe não é dado recusar a concessão feita, que entendem de perto com a hygiene pública, como prescreve o art. 71, da Lei de 1.º de outubro de 1828 (FARIA; PEREIRA, 2019).

Mathias Costa percebeu a necessidade emergente de novos espaços sociais para acompanhar o ritmo da expansão urbana de Santos, bem como a crescente insatisfação da população com a qualidade dos serviços públicos existentes, evidenciada por protestos anteriores. Com base nesses argumentos, ele apresentou uma proposta à Câmara Municipal, defendendo a criação do bairro Vila Matias e o estabelecimento de linhas de bondes, que seriam gerenciadas pela empresa Mathias Costa & Santos. A aprovação dessa proposta resultou na implementação de uma linha de bondes que conectava o centro da cidade ao novo empreendimento imobiliário, promovendo assim a integração da Vila Matias ao tecido urbano de Santos:

Requerimento de Mathias Alberto Casimiro da Costa, de 3 do corrente, sendo um pedido de licença para o assentamento de uma linha de bonde em diversas ruas da cidade, e um ramal para a Barra e outro pedindo a restituição de suas plantas apresentadas à Camara e que se acham archivadas (FARIA; PEREIRA, 2019).

Após a finalização do projeto inicial, que teve sua inauguração em 1º de julho de 1887, observou-se uma continuidade no desenvolvimento das linhas de bondes. Nesta fase subsequente, o foco foi a conexão entre a Vila Matias e a Barra. A rota estabelecida para essa nova linha de bondes é descrita detalhadamente a seguir:

Villa Mathias, descerá pela rua Senador Feijó e Amador Bueno, até o theatro Guarany, seguindo pela Praça Andrada (lado da Câmara Municipal) rua de S. Leopoldo, travessa do mesmo nome, até o canto da rua de Santo Antonio, onde será o ponto; fará um ramal na rua Senador Feijó, até a de Brás Cubas, obrigando-se a construir linha e ramal dentro do praso de um anno; propõe-se mais a assentar outra linha a partir da “Av. Anna Costa”, na Villa Mathias, em direção a Barra (FARIA; PEREIRA, 2019).

Após a finalização da segunda fase da construção das linhas, que ocorreu no final de 1888, Mathias Costa comunicou oficialmente à Câmara Municipal a conclusão

das obras. O ramal foi inaugurado em 14 de abril de 1889. No entanto, com o objetivo de conectar o centro urbano à região da Barra, Mathias Costa iniciou a abertura da Avenida Ana Costa. A conclusão dessa via e a implementação do bonde em 1889 deram origem ao bairro conhecido como Gonzaga. Em 22 de fevereiro de 1889, o jornal Diário de Santos publicou o editorial intitulado “Villa Mathias”:

Pelo Dr. Engenheiro da Camara Municipal de Santos foram determinados os lugares para collocação dos combustores de gaz, em número de 65 no florecente arrebalde - Villa Mathias.

Essa necessidade era urgentemente reclamada, em vista do grande número de habitantes que ali hoje existe, e que de dia á dia mais se aumenta.

O prolongamento da Avenida Anna Costa até a Praia da Barra virá, sem dúvida, concorrer para o aumento sempre progressivo daquela parte da cidade, actualmente procurada pela sua temperatura, como um refrigerante, nas tardes calmosas, que temos tido.

Já existem muitos e elegantes chalets e outros em construções, de modo a podermos afirmar que em praso não muito remoto será a Villa Mathias a residência da maior parte da população santista.

Notamos, porém, um defeito nas edificações, que entratanto, é fácil remediar para o futuro.

Naturalmente baixo o terreno da Villa Mathias e portanto húmido, as construcções deviam ter sido mais elevadas, de modo a não ficarem enterradas quando por ventura tenham de ser alteradas as ruas, necessidade que julgamos imprescindível, atendendo á salubridade de seus habitantes.

Convém ao mesmo tempo attender ao alinhamento das edificações, pois que tracta-se de uma nova povoação, para que não aconteça o ficarem muitas ruas tortuosas, o que se dá nesta cidade, graças á imperícia de alguns bons engenheiros, que tem tido á Camara Municipal de Santos.

O escoamento das aguas não deve ser indifferente aos proprietarios dos terrenos, condição essencial para os seus habitantes, que assim ficarão isentos das febres palustres.

São estas as considerações que por ora nos ocorrem, aguardando-nos para mais tarde voltarmos ao assumpto (FARIA; PEREIRA, 2019).

Três anos após o início do loteamento, a região já era reconhecida como “Villa Mathias”. De acordo com análises editoriais, o solo da área exibia propriedades úmidas, sugerindo a presença de zonas pantanosas. Em relação à Avenida Ana Costa, o acordo firmado entre Mathias Costa e a Câmara Municipal de Santos previa um percurso linear, iniciando na Avenida Ana Costa e estendendo-se até a Praia da Barra. O contrato, datado de 7 de agosto de 1888, determinava o pagamento de oito

contos de réis em três parcelas distribuídas ao longo de nove meses, destinados à abertura da avenida e à cessão das terras ao município. Os termos estabelecidos indicavam que a avenida deveria ter uma extensão de três mil metros e uma largura de 30 metros, acompanhada por valas laterais de um metro de largura e 80 centímetros de profundidade. Como compensação pela construção das valas, Mathias Costa foi remunerado com oito contos de réis. A capacidade de negociação de Mathias Costa é evidente, apesar de suas ações terem potencialmente causado insatisfação. Os serviços prestados à Câmara Municipal resultaram em lucros significativos para ele, promovendo o desenvolvimento do bairro pelo empresário português. Assim, a Vila Matias emergiu como um bairro adjacente ao centro urbano, proporcionando uma opção habitacional para trabalhadores, especialmente imigrantes, que buscavam alternativas às áreas centrais densamente povoadas por cortiços.

Quatro anos após a aquisição dos terrenos que hoje compõem a Vila Matias (1889), o bairro já estava plenamente estabelecido. Ele contava com uma linha de bondes, avenidas amplas e espaçosas, ruas loteadas e estabelecimentos comerciais. No entanto, nesse mesmo ano, ocorreu o trágico assassinato de Mathias Costa, um dos primeiros loteadores de Santos, em 8 de maio. Enquanto supervisionava a abertura de uma rua na companhia de seus empregados, Costa foi abordado pelos irmãos Antônio e Olívio Lima, residentes do Morro do Lima, para negociar questões relacionadas às demarcações das propriedades. Durante o confronto físico que se seguiu, Olívio disparou um tiro fatal na testa de Mathias. Os irmãos Lima foram julgados em 20 de junho do mesmo ano. Apesar de confessarem o crime, foram absolvidos por unanimidade. Mathias Costa, um notável empreendedor que dedicou seus esforços à expansão urbana de Santos, é uma figura ainda lembrada pela cidade até os dias atuais. Ele personifica um homem de seu tempo, cujas ações e contradições refletem a escolha de Santos como palco de suas atividades, buscando promover os interesses do grupo social ao qual estava associado (FARIA; PEREIRA, 2019).

No alvorecer do século XX, o desenvolvimento urbano de Santos orientava-se em direção à região da Barra. As intervenções na infraestrutura efetuadas no término do século XIX viabilizaram a instauração de novos eixos de circulação, notadamente o sistema de bondes, que interligava zonas previamente caracterizadas pela presença de chácaras na Barra — locais estes que constituíam enclaves de recreação e cultivo

da aristocracia local. O incremento das operações no cais portuário acarretou um incremento na procura por áreas destinadas ao depósito de mercadorias. Como consequência, os espaços urbanos anteriormente ocupados por famílias economicamente desfavorecidas nas adjacências do porto foram progressivamente suplantados por instalações de armazenagem, essenciais ao funcionamento dos serviços portuários. Em paralelo, intensificaram-se as iniciativas de saneamento com o objetivo de mitigar os impactos das densificações urbanas, frequentemente associadas à proliferação de epidemias. Tal estratégia de descentralização, tanto do núcleo central da cidade quanto da zona portuária, em conjunto com a erradicação de modalidades habitacionais insalubres — tais como hotéis, estabelecimentos alimentícios, estábulos, cortiços e moradias provisórias —, propiciou o surgimento de alternativas residenciais para a população de menor poder aquisitivo, que foi sendo paulatinamente realocada para regiões periféricas do município.

Em um contexto alternativo, o núcleo central de Santos emergiu como um ponto de continuidade para a perpetuação dos projetos de ampliação do cais, suscitando a necessidade de expropriação de terrenos para a expansão das estruturas portuárias existentes. As expropriações efetuadas nas imediações do delineamento do cais restringiram a oferta de espaços residenciais para os trabalhadores urbanos. As zonas centrais e portuárias, beneficiadas pela implementação de infraestrutura urbana avançada — englobando sistemas de abastecimento hídrico, saneamento básico, transporte coletivo e iluminação pública —, experimentaram uma valorização acentuada, consolidando-se como áreas estratégicas para as dinâmicas de movimentação e comercialização de bens. Concomitantemente, a contratação de um novo contingente laboral pela Companhia Docas de Santos fomentou a criação de loteamentos residenciais, que representaram uma ruptura com o modelo habitacional precário historicamente associado à classe operária de menor renda.

Em dezembro de 1909, foi assentado o último grande bloco no Outeirinhos, com a presença de autoridades. Localizada em Bertioga, começou a ser construída, em 1905, a Usina Hidrelétrica de Itatinga (e sua ferrovia de acesso) para abastecer o porto de Santos, que passava a exigir maior suprimento de energia elétrica em função da modernidade de seus equipamentos e instalações de armazéns e escritórios, à iluminação geral do cais. A partir de 1910, a extensão do cais não se alteraria de: 2200 do Valongo ao Paquetá e 25260 metros, do Paquetá ao Outeirinhos, num total de

4726 metros. Um novo aumento somente ocorreria em 1929/1930, com a construção de área na Ilha Barnabé para abrigar produtos inflamáveis (FARIA; PEREIRA, 2019).

6. IMPACTO ECONÔMICO E SOCIAL

Um dos principais problemas sanitários que a cidade necessitava enfrentar era o problema da moradia dos imigrantes. Uma abundância de imigrantes chegava à cidade e faziam por residência estalagens e pensões improvisadas, que muitas vezes serviam de moradia à noite e como estabelecimento comercial ou cocheira durante o dia. Essas instalações, conhecidas como cocheiras-cortiços, que serviam de moradia para os cocheiros e suas famílias em estruturas elevadas sobre as baías, eram abundantes e contribuíam significativamente para a disseminação de roedores e insetos parasitas, notadamente ratos e pulgas, reconhecidos como vetores da peste bubônica. Estes estabelecimentos, similares em carência a outros cortiços urbanos, padeciam de uma notória falta de infraestrutura hídrica e sanitária, caracterizando-se por serem ambientes sufocantes e insalubres, com a presença de águas paradas nos pátios internos, um cenário propício para a proliferação dos mosquitos vetores da febre amarela. Tais condições insalubres, aliadas à presença de outras doenças epidêmicas, impactavam desproporcionalmente a população de baixa renda e os imigrantes, segmentos mais susceptíveis, provavelmente em razão das adversidades enfrentadas durante as viagens, da exposição a agentes patogênicos durante o transporte e da dificuldade de aclimatação ao novo ambiente. Adicionalmente, a cidade adquiriu uma reputação negativa em decorrência de seu clima quente e localização geográfica, fatores considerados propícios para a eclosão e disseminação de enfermidades epidêmicas, afetando primordialmente os indivíduos recém-chegados e mal adaptados ao contexto local.

Em uma crônica feita por Carvalho de Mendonça, publicada no Indicador Santista, em 1887, o protagonista foge de Santos, sofrendo de febre amarela, revelando a percepção da época sobre a cidade:

Pouco antes de ir dizia-me elle, enxugando o suor, indignado contra o calor, fulminante: “-Si encontrar um homem que se mude para Santos, digo-lho francamente: pegue um revólver, e mate-se. É mais depressa. Isto não é terra: é o inferno. Só agora é que comprehendo as Ordenações do Reino estabelecendo como pena média – entra a forca e o degredo para Africa – o degredo para o Brazil. Os portuguezes do seculo XVII conheciam do Brazil apenas o littoral – e faziam-lhe justiça de julgar peor do que a Africa. Um inferno, um inferno!” FARIA; PEREIRA (2019).

As autoridades municipais diligenciavam na implementação de medidas para alterar a percepção negativa prevalente, contudo, seus esforços não eram suficientes

para reverter a má fama da metrópole. A concepção de uma "cidade enferma" não se restringia ao âmbito interno, mas transcendia fronteiras, sendo ecoada por visitantes internacionais. Esse fenômeno contribuía para a propagação de relatos desfavoráveis acerca da cidade em outras regiões do globo. Os tripulantes de navios começaram a eludir o ancoradouro notoriamente apelidado de “porto da morte” ou “sepultura do homem branco”, frequentemente motivados pelo receio das enfermidades e pelas crônicas alarmantes que se disseminavam, algumas das quais narravam a extinção completa das tripulações em certos navios. O pavor era de tal magnitude que, ocasionalmente, embarcações declinavam de aportar no porto de Santos. Os viajantes com destino a São Paulo eram compelidos a desembarcar em Buenos Aires, prosseguindo a jornada por terra ou por meio de navegação costeira até o Brasil. Um conglomerado de elementos contribuía para o estado de insalubridade, e a multiplicidade de patologias e surtos epidêmicos culminava em índices alarmantes de mortalidade, repercutindo negativamente no comércio exportador e na solidez econômica do país (FARIA; PEREIRA, 2019).

Para o controle das epidemias, era necessário a realização de obras sanitárias, que demolissem os prédios insalubres e melhorassem as condições sanitárias em geral na cidade. As comissões sanitárias, quando ainda ineficientes, já denunciavam os problemas dos cortiços. Uma denúncia pode ser vista no relato do Intendente Municipal de Higiene, Isidoro Dias Campos, escrita em 1893:

Encontrei buracos feitos na parede – a guisa de carneiras – onde se enclausurava a noute um infeliz mortal sem ar nem luz, pagando 2\$000 de aluguel. Num dos lugares mais publicos d`esta cidade – a praça da República, tive necessidade, depois de 3 intimações, de mandar demolir uns taboleiros que José Leopardo tinha a título de dormitórios, que pelas condições de hygiene, não poderiam continuar a existir... BLUME (1998).

Outra denúncia de um inspetor sanitário anônimo:

A maior parte destas casas não tem soalho e nem atijoladas são; porém, baixas, estreitas, húmidas, escuras e mal arejadas. Paredes velhas, fendidas, esburacadas, sujas; áreas e páteos lamacentos e o chão em natureza. Muitas não tem exgotto. Salas e quartos, já naturalmente acanhados, ainda se reduzem por divisões de madeira formando outros compartimentos. O espaço limitado pelo forro e tecto aproveita-se para dormitório, abrindo-se no forro um butaco por onde entram os que o ocupam. Já vi retirar-se, puxado pelas pernas, de um desses dormitórios singulares, um doente de febre amarella em grava estado e um outro sahia de um quarto que era deposito de alfafa... GITAHY (1983).

Outro inspetor, mais preocupado com a ventilação nessas moradias, descreve seus interiores:

Na frente duas ou mais janellas, uma porta que dá ingresso para um corredor e communicado com elle, ficam a sala da frente, duas ou tres alcovas e pequenas salas sem ventilação nem luz, muitas vezes sem comunicação entre si, e no prolongamento ao lado da área, cozinha e dispensa. Como já disse, essas alcovas e pequenas salas, sem ventilação nem luz, hermeticamente fechadas durante o dia, servem de dormitório a dois, tres e quatro trabalhadores, em geral pouco meticulosos com o asseio de suas pessoas. Muitas dessas alcovas, com uma capacidade apenas de 14 a 16 metros cúbicos, servem de dormitório e cozinha a diversos inquilinos. Facilmente se imagina a atmospheria que elles respiram durante o verão, com a temperatura acima de 30 graus centígrados e as casas à noite completamente fechadas... GITAHY (1983).

No entanto, a onda higienista ainda encontrava forte resistênciã, principalmente de proprietários de estabelecimentos comerciais que, por muitas vezes, eram donos dessas moradias improvisadas. Esses proprietários tinham grande influênciã no pensamento popular pois a grande quantidade de imigrantes, quando chegavam a cidade, não conseguiam encontrar locais para a sua moradia, devido ao seu número desproporcional, quando comparado a quantidade de moradias disponíveis na cidade. Estes imigrantes, sofrendo com a falta de moradia e baixos salários pagos, o que limitava ainda mais as suas opções de residênciã, acabavam apoiando os proprietários desses estabelecimentos. Apesar disso, o estado precário da saúde na cidade começava a dificultar a campanha imigratória e, como consequênciã, atingia os interesses dos cafeicultores, armadores e companhias de importação e exportação de café. A atuação conjunta da Docas e do Conselho, seria a resposta, no entanto, como já mencionado anteriormente, esta demoraria a surtir efeito.

Em virtude da intrincada cadeia de exportação do café, que abarcava múltiplas fases desde a colheita até o carregamento nos navios, as ferrovias e o porto detinham interesses sinérgicos. Essa intersecção de objetivos fomentava uma colaboração visando a integração operacional, com o propósito de assegurar uma logística eficaz no transporte das mercadorias, culminando na entrega efetiva ao mercado consumidor global. Sequencialmente à inauguração do cais de pedra erigido pela Companhia Docas em 1892, houve um esforço contínuo no sentido de aprimorar as funcionalidades portuárias, adaptando-as ao aumento volumétrico das exportações cafeeiras. A atuação desta companhia induziu a emergência de novas vertentes comerciais e conferiu à cidade um apelo incrementado perante o público europeu, desencadeando um fluxo migratório para o município e promovendo a instauração de novos paradigmas comportamentais e de interpretação do ambiente urbano.

As migrações internacionais para Santos, iniciadas na segunda metade do século XIX e intensificadas nas últimas duas décadas, inserem-se no fenômeno mais amplo da "grande imigração" que marcou o Brasil, com especial relevo para a região de São Paulo, epicentro da produção e exportação do café. O incremento do comércio importador e exportador, buscando proximidade com o cais santista, sinalizava a emergência de transformações urbanas e demográficas significativas, contrastando com a simplicidade e os traços coloniais que prevaleceram por extenso período. Os dados censitários de 1872, que apontam para uma população de 7.585 mil habitantes, dos quais apenas 168 eram estrangeiros segundo registros imperiais, contrastam com os números apresentados pela comissão censitária local, que estimava em 1.577 mil o contingente de estrangeiros. Tal discrepância não somente sublinha a relevante presença imigratória em Santos, mas também reflete a complexidade demográfica que a cidade experimentava naquele momento histórico (FARIA; PEREIRA, 2019).

A tabela a seguir revela que, até então, a maioria dos imigrantes eram portugueses, enquanto as outras nacionalidades não representavam um número significativo. Além disso, a tabela mostra que os africanos constituíam o segundo maior grupo de imigrantes. No entanto, não há informações específicas indicando se esses africanos chegaram ao país como homens livres ou como escravizados. Dada a época, é muito provável que a maioria tenha sido trazida como escravizados, refletindo as práticas de comércio de escravos vigentes naquele período. Esses dados sublinham a predominância portuguesa na imigração e a presença forçada de africanos no Brasil durante essa fase histórica.

Tabela 7 – Distribuição do número de estrangeiros em Santos, por nacionalidade, em 1872, de acordo com a comissão censitária local.

Nacionalidade	Nº de imigrantes
Portugueses	931
Africanos	255
Alemães	137
Franceses	75
Espanhóis	55
Norte-americanos	35
Ingleses	31
Suíços	18
Italianos	18
Outras nacionalidades	22
Total	1.577

Fonte: adaptado de FARIA; PEREIRA (2019).

Em 1880, Santos presenciou um acréscimo notável em sua demografia, impulsionado pela afluência substancial de trabalhadores europeus, que atendiam à demanda do crescente setor cafeeiro. Este último se expandia além das barreiras geográficas da Serra do Mar, formando um sistema econômico integrado com foco no porto de Santos. O período que abrange os últimos decênios do século XIX e as primeiras décadas do século XX foi marcado por um incremento significativo na população de Santos, refletindo a regularidade e a institucionalização da imigração em massa para as zonas produtoras de café e seu principal eixo de exportação. Tal fenômeno explica o vertiginoso crescimento populacional da cidade, que registrou 50.389 habitantes em 1900.

Paralelamente, o estado de São Paulo experimentou um salto demográfico de 837.354 habitantes em 1872 para 1.384.753 em 1886, alcançando 2.279.608 em 1900. A cidade de São Paulo, intrinsecamente ligada a Santos pelo sistema de “cidades casadas” na economia de exportação agrícola, viu sua população crescer de pouco mais de 30 mil para quase 240 mil habitantes no intervalo citado. Em 1891, já com uma infraestrutura urbana básica, embora incipiente, Santos contava com aproximadamente 23.055 portugueses, um acréscimo de 20 mil em comparação a 1872. Em relação aos espanhóis, o número aumentou de 55 para 8.491 no mesmo

intervalo. A comunidade italiana, embora menos numerosa que as portuguesa e espanhola, também se destacou na virada dos séculos, desempenhando um papel vital nas transformações urbanas profundas, particularmente no comércio e nas operações portuárias.

No contexto do desenvolvimento urbano de Santos no final do século XIX, a contribuição dos imigrantes portugueses e espanhóis foi notável não apenas na introdução de novos costumes e produtos para a nascente classe burguesa, mas também na sua inserção no setor de comércio varejista e serviços, onde muitos acumularam riquezas consideráveis. Os italianos, representando o terceiro maior grupo populacional, igualmente se destacaram como empreendedores, impulsionando o crescimento e a transformação da cidade. Ademais, foram precursores na renovação da arquitetura urbana de Santos, refletindo a influência do período áureo do café. Imigrantes europeus que não dispunham de recursos para estabelecer negócios próprios frequentemente recorriam a ocupações itinerantes, prestando serviços domésticos de manutenção e reparos. É crucial ressaltar que, naquela época, a sociedade brasileira ainda mantinha uma percepção depreciativa do trabalho manual, um resquício dos estigmas coloniais e escravocratas, fato que propiciou a absorção de trabalhadores estrangeiros no mercado de trabalho local.

Durante o início do século XX, observou-se um incremento substancial no número de imigrantes em comparação com o ano de 1872. Em 1913, a população da cidade de Santos foi estimada em aproximadamente trinta mil indivíduos a mais do que o total registrado no ano de 1900. Este aumento populacional notável ocorreu imediatamente antes do início da Primeira Guerra Mundial, um período que coincidiu com um fluxo migratório intenso para o Brasil. Os dados do censo municipal daquele ano indicaram a presença de 22.787 imigrantes portugueses, 8.291 espanhóis, 3.164 italianos, 880 indivíduos oriundos do Império Otomano (sem especificação de etnias ou nacionalidades, incluindo sírio-libaneses, árabes, entre outros) e 651 japoneses. Estes grupos de imigrantes constituíam quase a metade da população total da cidade, que era de 88.967 habitantes.

A tabela a seguir apresenta os números totais de imigrantes na cidade de Santos em 1913. Em contraste com a tabela 7, observa-se um aumento significativo na diversidade de nacionalidades entre os imigrantes. Além das nacionalidades previamente registradas, há agora imigrantes provenientes da Bélgica, Japão, Império Russo, Império Turco-Otomano, Holanda, entre outros. Esses dados refletem a

crescente atratividade de Santos para imigrantes internacionais de diversos países, evidenciando a cidade como um importante destino migratório na época.

Tabela 8 – Distribuição do número de estrangeiros em Santos, por nacionalidade, em 1913, de acordo com o censo realizado no mesmo ano.

Nacionalidade	Nº de imigrantes
Portugal	22.787
Espanha	8.291
Itália	3.164
Império Otomano	880
Japão	651
Alemanha	478
Inglaterra (Escócia e Irlanda)	309
Áustria-Hungria	226
França	218
Rússia	172
Argentina	124
Estados Unidos da América	80
Holanda	70
Suíça	57
Bélgica	36
Uruguai	31
Chile	10
Paraguai	10
Europeus em geral	166
Asiáticos em geral	29
Americanos em geral	20
Africanos em geral	4
Nacionalidade ignorada	25
Total	37.838

Fonte: adaptado de FARIA; PEREIRA (2019).

A virada do século XIX para o XX marca um período de transformação significativa para a cidade de Santos, consolidando-se como um núcleo central de migrações internacionais no contexto do estado de São Paulo, que vivenciava um

processo acelerado de modernização. A constância dos fluxos migratórios, fomentados tanto por políticas governamentais de fomento quanto pela ideologia de branqueamento populacional, resultou em um crescimento exponencial da população santista. De uma demografia que somava pouco mais de 9 mil pessoas em 1872, houve um salto para mais de 50 mil habitantes em 1900, com aproximadamente a metade desse total composta por imigrantes, conforme indicam os registros municipais e federais da época. No alvorecer do século XX, Santos não apenas se destacava pelo seu dinamismo econômico portuário, mas também emergia como um complexo mosaico cultural, forjado pela diversidade das heranças culturais dos seus habitantes.

No ínterim da explosão de imigrantes e execução das obras sanitárias, a concepção que os próprios santistas tinham de sua cidade era de uma composta de casebres, com uma população pobre e vivendo em condições miseráveis. Entretanto, apesar dessa perspectiva, a população resistia às transformações promovidas pelos agentes sanitários, atribuindo tal resistência ao abuso e à má administração desses mesmos agentes. Nesse cenário, os proprietários de hospedarias e cortiços encontravam um pretexto perfeito para manter suas influências junto aos vereadores. Envolvidos nos embates de interesses entre os agentes sanitários e os grandes proprietários, os trabalhadores estrangeiros e locais viam repetidamente violados seus direitos à habitação e, de certa forma, usurpados seus direitos à cidade.

A habitação da população de baixa renda apresentava duas categorias principais. A primeira consistia em prédios de um ou dois andares, sendo os de um andar comumente denominados "casinhas" ou "quartinhos de madeira", geralmente localizados no quintal de alguma hospedaria ou nos fundos de residências de famílias carentes. Já os de dois andares eram destinados a estabelecimentos comerciais no térreo, enquanto o segundo andar era utilizado como moradia para famílias ou empregados. A segunda categoria compreendia os casebres, que se tornavam mais frequentes com a intensificação das medidas adotadas pelas comissões sanitárias e o endurecimento do Código Sanitário de 1894, responsável por fiscalizar e normatizar os aspectos permitidos em habitações coletivas. O referido código essencialmente cessou a construção de novos cortiços na cidade, propondo também a demolição dos já existentes para dar lugar às "Vilas Operárias". Embora tenha sido bem-sucedido em deter a expansão dos cortiços, falhou na demolição da maioria dos já estabelecidos. Com essas medidas impedindo a criação de novos cortiços na cidade,

os trabalhadores pobres buscaram alternativas, resultando nos casebres, erguidos nas encostas dos morros distantes do perímetro urbano. Apesar de oferecerem uma mínima privacidade em comparação aos cortiços, esses casebres não atendiam aos padrões ideais estabelecidos pelos médicos e engenheiros sanitários, distanciando-se do modelo das Vilas Operárias (BLUME, 1998).

Em 1897, a promulgação do Código Sanitário e do novo Código de Posturas conferiu maior autoridade aos sanitaristas. Essa legislação permitiu que, em nome do bem-estar coletivo, fossem feitas concessões na inviolabilidade do domicílio. A justificativa para tal medida era a premissa de que os direitos individuais não deveriam prevalecer sobre a saúde da comunidade. Assim, em situações onde a liberdade pessoal pudesse representar uma ameaça à saúde pública, essa liberdade poderia ser restringida. Os Códigos de Posturas procuravam direcionar a população para os comportamentos considerados corretos. Na década de 1880, foi aprovado um novo código que dispunha sobre questões como abertura e pavimentação de ruas, alinhamento das casas, características dos edifícios, costumes, licenças e horário de funcionamento dos estabelecimentos comerciais, valor e forma de cobrança dos impostos, higiene e saúde em geral, iluminação, transporte, entre outras (FARIA; PEREIRA, 2019).

Conseqüentemente, observou-se uma intervenção mais incisiva por parte do poder municipal no que tange à regulamentação do espaço público urbano. A partir da década de 1880, a exigência imposta aos cidadãos para a construção das fachadas de suas residências não se restringia à implementação de sistemas de drenagem urbana, como as bocas de lobo. Este mandato tinha como objetivo subjacente a imposição de diretrizes para a ocupação e uso do espaço público, com o intuito de promover a ordenação das vias urbanas e a alocação adequada de áreas destinadas ao trânsito de veículos de tração animal, veículos sobre trilhos e transeuntes. Tal medida visava facilitar a mobilidade urbana e garantir a segurança dos usuários da via pública.

No entanto, durante a década de 1890, a maioria da população da cidade ainda residia em cortiços, e os proprietários desses cortiços mantinham uma influência política significativa na região. Os proprietários variavam desde pequenos comerciantes até grandes empresas, como a Companhia do Curtume Vila Nova, Companhia Industrial, o Barão de Paranapiacaba e até mesmo um banco, o Banco de Santos. Surgiu, assim, um mercado informal de habitação em Santos, no qual o

mercado imobiliário prosperava à custa da numerosa população que chegava à cidade sem habitação adequada, muitos dos quais se alojavam nos cortiços. A presença de grandes empresas nesse mercado sugere que este representava uma oportunidade de investimento viável, persistindo até o estabelecimento de companhias de construção imobiliária e a implementação dos canais de drenagem propostos no plano de Saturnino de Brito. Dessa maneira, o pioneiro estabelecimento hoteleiro surgiu ao longo da faixa litorânea de Santos, fruto de um empreendimento liderado pelo empresário José Estanislau do Amaral, que buscava promover a construção de hotéis na região. Em decorrência desse esforço, em 1898, foi inaugurado o Hotel Internacional, situado na praia do José Menino.

Durante o período em questão e na década que se seguiu, observou-se o florescimento de uma gama diversificada de atividades de lazer, paralelamente ao crescimento econômico da cidade. Este último foi substancialmente impulsionado pela prosperidade do setor cafeeiro, que conferiu à cidade uma era de grande riqueza. Em resposta a essa prosperidade, estabelecimentos como cinemas, cassinos, riques de patinação, salas de jogos e salões de baile proliferaram, além do incremento da prática de passeios marítimos, refletindo tanto a expansão urbana quanto a ampliação das alternativas de entretenimento. Edificações notáveis surgiram nesse contexto, marcando a paisagem urbana com sua presença distintiva. Entre elas, o Cassino do Miramar, inaugurado em 1896, o Real Centro Português, datado de 1900, e os Monumentos a Brás Cubas e a Cândido Grafrée e Guinle, erguidos em 1908. O Palace Hotel foi outro marco, estabelecido em 1910, assim como o Corpo de Bombeiros, fundado em 1909. O Cassino do Miramar, localizado na região costeira do Boqueirão desde o término do século XIX, tornou-se um centro de lazer que oferecia uma vasta seleção de atividades recreativas, atendendo tanto aos residentes quanto aos visitantes, com opções que incluíam cinema, patinação, jogos e dança. A construção desses espaços de lazer suntuosos foi acompanhada pela criação de monumentos e praças significativos, contribuindo ainda mais para o dinamismo da transformação urbana em curso.

A análise do refinamento dos hábitos de lazer revela uma influência significativa da cultura e do estilo de vida da burguesia europeia, sugerindo uma assimilação e consolidação dos valores burgueses no que tange à utilização do tempo livre. Este fenômeno pode ser observado na proliferação de estabelecimentos de entretenimento, os quais contribuíram para uma reconfiguração dos espaços urbanos.

Paralelamente, o crescimento da vida privada tornou-se aparente com a emergência de estabelecimentos comerciais variados, os quais não apenas moldaram os padrões de consumo da população, mas também introduziram novos costumes sociais. Embora este processo parecesse promover a inclusão, ele também evidenciava as distinções sociais inerentes à sociedade. As transformações que se seguiram reforçaram a presença desses elementos culturais, alinhando-se com a concepção de que a fase contemporânea do capitalismo, marcada por uma estetização crescente da vida urbana, espelha um narcisismo que tem suas raízes nas classes sociais emergentes (MELLO, 2008).

No final do século XIX, a edificação de hotéis de grande porte ao longo do litoral e o aumento de locais de entretenimento representaram uma ruptura com a centralidade tradicional e o planejamento urbano de Santos, introduzindo um novo paradigma na composição urbana da cidade. A reestruturação de Santos adotou um modelo de desenvolvimento urbano marcado por amplas avenidas, destacando-se inicialmente a avenida Ana Costa e Conselheiro Nébias, que promoviam a conexão do núcleo comercial com as áreas litorâneas. Essas vias tiveram uma função determinante na superação das barreiras espaciais impostas desde a era colonial. Com o tempo, outras avenidas espaçosas emergiram, interligadas por um sistema viário complexo no coração da cidade, seguindo o trajeto da Avenida Ana Costa. Esta via proporcionava acesso à praia do Gonzaga, um distrito residencial de elite e destino de turistas abastados, e à Conselheiro Nébias, que levava à praia do Boqueirão. O movimento de expansão em direção às praias intensificou-se, transformando as antigas propriedades de veraneio em bairros costeiros em ascensão, um processo que alcançou sua maturidade por volta de 1910.

Os relatórios históricos da época de Santos destacam uma transformação significativa, caracterizada pelo advento de uma vida urbana pulsante. Esta era evidenciada pela presença de teatros, cassinos, lojas com vitrines repletas de produtos diversos, bares, restaurantes, clubes e hotéis. A urbanização das ruas, agora adornadas com calçadas pavimentadas, oferecia aos cidadãos a chance de desfrutar de passeios e interagir com as inovações do comércio emergente, que surgia em resposta às demandas crescentes da população. O cenário urbano, composto por ruas e praças, ganhou dinamismo com o incremento do movimento de pessoas e veículos, bem como a proliferação de estabelecimentos comerciais. No entanto, de forma paradoxal, a essência da vida cidadina parecia se distanciar das vias públicas.

O entretenimento começou a ser cada vez mais vinculado à geração de renda e salários, sobretudo a partir da última década do século XIX. As celebrações públicas tornaram-se eventos menos comuns nas ruas e mais restritos a clubes, onde a entrada era limitada a membros e convidados, refletindo uma seleção social nos espaços de convívio. A reestruturação dos espaços no Centro Velho, impulsionada pela chegada de uma variedade de estabelecimentos comerciais, contribuiu para a perda de identidade das ruas e praças como locais de vivacidade urbana.

No período precedente à implementação das iniciativas de revitalização urbana no Centro Velho, observou-se uma fronteira difusa entre os domínios privado e público. A permeabilidade entre residências e vias públicas era tal que a identificação dos ocupantes residenciais se tornava complexa. Este fenômeno, que poderia ser caracterizado como um “esvaziamento” das ruas, estava associado a uma redução na densidade populacional na área. A evolução do conceito de privacidade manifestou-se através da emergência de um novo paradigma arquitetônico residencial, caracterizado pelo afastamento das edificações em relação às vias públicas, frequentemente complementado por jardins e varandas, bem como pelo estabelecimento de recuos laterais nos lotes urbanos no término do século XIX.

Com a reconfiguração funcional e a reestruturação espacial interna para facilitar o fluxo ininterrupto de indivíduos e bens, as ruas cessaram de funcionar como prolongamentos das moradias e locais de interação social. As celebrações, outrora comuns em espaços abertos, passaram a adotar uma nova forma, marcada pelo anonimato e pela natureza espetacular. Tais transformações redefiniram o espaço público como uma arena de exibição e observação visual, um corredor ordenado para o movimento de mercadorias e pessoas, espelhando a visão burguesa do viver urbano. À medida que suas funções tradicionais eram progressivamente transferidas para ambientes alternativos, as ruas refletiam os atributos da nova ordem social, simbolizando a linearidade como um triunfo da lógica. Em seu entorno, emergiram elementos indicativos da nova configuração urbana: passeios delineando a separação entre o trânsito de pedestres e veículos; estabelecimentos comerciais cujas vitrines exibiam o mundo encantador e fetichizado das mercadorias e do anonimato; e áreas de lazer semipúblicas designadas para o aproveitamento do ócio (MELLO, 2008).

Em uma análise histórica, Mello (2008) postula que o advento de uma cultura urbana secular e capitalista, emergente na Europa pós-Revolução Industrial e posteriormente propagada em metrópoles brasileiras como Santos no último quartel

do século XIX, precipitou a erosão das máscaras rituais inerentes à sociabilidade e intensificou o isolamento individual. As máscaras, neste contexto, emergem como veículos de uma sociabilidade autêntica, desatrelada das dinâmicas de poder, desconforto e emoções privadas dos indivíduos que as empregam; a utilização de máscaras constitui a essência da civilidade. A civilidade, assim definida, alude ao tratamento dispensado aos demais como desconhecidos, fomentando um vínculo social através da manutenção dessa distância social. A urbe se configura como o palco humano onde o encontro entre estranhos é inevitável. A geografia pública urbana concretiza-se como a expressão física da civilidade institucionalizada.

A proliferação de estabelecimentos como hotéis, cafés, bares e restaurantes, cada vez mais sofisticados e situados em edificações adjacentes com fachadas ornamentadas, provocou uma redefinição dos limites entre os espaços públicos e privados, convertendo, de forma concomitante, o ambiente das vias públicas em uma extensão do espaço residencial. Tais estabelecimentos comerciais emergiram como novos palcos para a manifestação da vida privada; isto é, as atividades que tradicionalmente ocorriam no âmbito doméstico, tais como interações sociais e refeições, foram transpostas para locais “públicos” que, apesar de serem de propriedade privada, eram acessíveis à coletividade, condicionados à capacidade financeira de consumo. Assim, o lar assumiu o papel de refúgio que, eventualmente, estendeu seus princípios de convívio ao domínio social mais amplo. O conceito de homem público, que antes implicava a preservação de um domínio privado, passou a ser avaliado não somente por sua presença em espaços públicos, mas também por suas preferências pessoais, traços de personalidade e vida privada. Diante desse panorama, conforme salienta Mello (2008), a diluição das barreiras convencionais entre o público e o privado tornou-se inevitável. O isolamento crescente do indivíduo, por sua vez, apresenta-se como uma reação a essa sobre-exposição pública, onde as máscaras rituais de sociabilidade já não encontram espaço.

Voltando ao tópico do saneamento da cidade, a tensão entre os interesses dos comerciantes locais e os agentes sanitários, empoderados pelo governo estadual, persistia, com as medidas sanitárias enfrentando resistência para não comprometer o poder da administração municipal. Quando a intervenção da comissão e do governo estadual, em prol da manutenção do projeto de imigração, concede poderes absolutos à comissão sanitária, incluindo o direito de desapropriação em nome da salubridade

pública, os vereadores reagem contra a atuação das comissões, tanto a Comissão Sanitária quanto a Comissão de Saneamento.

Em meio às disputas políticas vigentes, a imperiosidade de intervenções sanitárias continuava sendo impossível de ignorar; contudo, a municipalidade enfrentava a escassez de fundos necessários para tal iniciativa. A urgência se acentuava, sobretudo sob a pressão exercida pelo segmento comercial-exportador de café. Neste panorama, a Associação Comercial de Santos se manifestava com fervor em prol do saneamento urbano, sustentando que tal medida era essencial não somente para a preservação da saúde pública, mas também para a manutenção dos interesses econômicos de alta relevância. A continuidade do escoamento cafeeiro, intrinsecamente atrelada à eficácia operacional do porto, era de caráter mandatório. Em resposta a essa necessidade premente, o poder público estadual tomou para si a incumbência do projeto. Sequencialmente, após uma série de investigações iniciadas no ano de 1893 com a contratação do engenheiro Esteban Fuertes, originário de Porto Rico, foram instituídas duas comissões: uma com foco em saúde pública, chefiada pelo médico Guilherme Álvaro, e outra dedicada ao saneamento, sob a liderança de Saturnino de Brito.

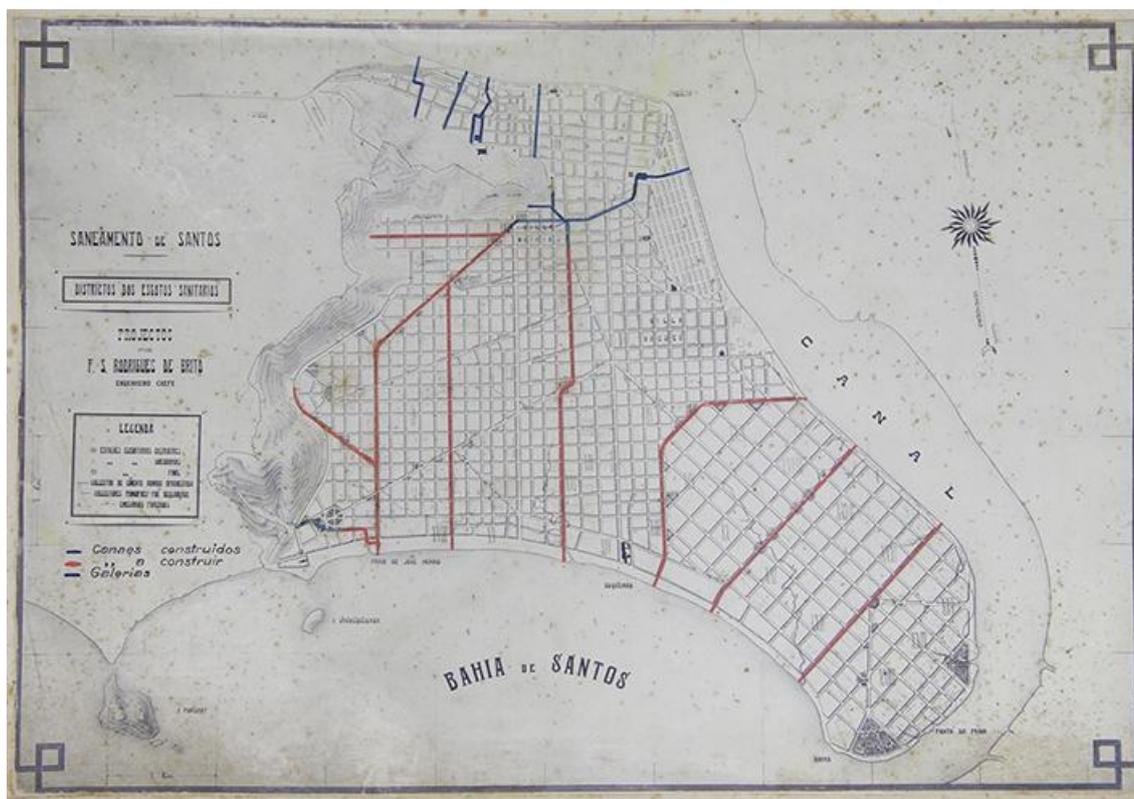
A aspiração por uma urbe salubre se manifestava de forma patente no projeto, o qual se autodefinia como uma solução definitiva para os desafios urbanos, englobando uma série de medidas complexas: a implementação de um sistema de esgoto moderno, que segregasse as águas residuais das pluviais; a instauração de uma infraestrutura de saneamento avançada, que contemplava a remoção de dejetos através de estações de bombeamento e a ereção de uma imponente ponte suspensa destinada ao transporte dos efluentes até sua disposição final no oceano; a nivelamento do solo nas áreas planas e a retificação dos cursos fluviais mediante um esquema de drenagem superficial, composto por oito canais principais e um adicional, estabelecendo uma conexão transversal com o mar, capitalizando o fluxo das marés para promover a purificação e prevenir a formação de águas paradas e enchentes.

A efetivação da construção dos canais de drenagem em Santos foi deflagrada somente no ano de 1905, sob a égide do engenheiro Saturnino de Brito, que identificou como premente e indispensável a implementação de um sistema de canais e a reconfiguração do desenho urbanístico da cidade. Incluído neste processo estava um programa de erradicação e saneamento dos cortiços, orquestrado pela Comissão Sanitária. Os canais, erigidos predominantemente em concreto armado e dispostos a

céu aberto, eram coroados por áreas gramadas e interligados por pontes e passarelas. Este arranjo assegurava a eficiente drenagem do terreno, com a captação das águas pluviais por meio de condutos de concreto armado que se conectavam aos emissários. Estrategicamente posicionados ao longo do eixo central das avenidas, os canais contribuíam para a otimização da circulação e aeração urbanas. A presença de arborização nas calçadas adjacentes enriquecia o panorama urbano, criando corredores harmoniosos para o trânsito de pedestres e veículos. Ademais, a dimensão e configuração dos canais eram deliberadamente projetadas para favorecer a penetração das brisas marítimas na ilha, induzindo assim uma atmosfera mais amena.

A reconfiguração urbana recentemente implementada alterou significativamente a experiência e percepção dos cidadãos em relação ao ambiente citadino, de maneira similar às transformações ocorridas na Paris sob a gestão de Haussmann. A incorporação e domesticação da natureza em contextos urbanos, seguindo os princípios adotados por Jean Charles Adolphe Alphand em Paris, foram replicados. Brito, ao enfatizar o uso de vegetação, visava criar ambientes agradáveis tanto nas vias públicas quanto nos espaços de lazer, inspirando-se nos parques franceses Bois de Vincenne e Bois de Boulogne. Brito aludiu a esses parques e expandiu a visão ao sugerir o plantio de eucaliptos, funcionando como um filtro amenizador para os ventos e um sistema de drenagem vertical, com o potencial adicional de que a madeira se tornasse uma fonte de receita municipal futura. A preferência por ruas sinuosas em detrimento de longas avenidas retas foi manifestada através da integração de pequenas praças e jardins em interseções ou terminações de vias. Esses espaços, que poderiam ser mais numerosos a critério da administração municipal, também serviram para acomodar infraestruturas sanitárias, incluindo estações elevatórias, instalações de tratamento de esgoto e sanitários públicos. Em Santos, o destaque entre as áreas verdes planejadas foi o parque situado na avenida beira-mar, conhecida como Orla de Santos, destinado à instalação de equipamentos de uso comunitário, a exemplo de áreas para práticas esportivas.

Figura 9 – Plano urbanístico de Saturnino feito a partir dos canais de drenagem, 1907.



Fonte: FARIA; PEREIRA (2019).

A cerimônia de inauguração do canal primordial e mais extenso, denominado Canal 1, que efetuava a canalização do histórico Ribeirão dos Soldados, foi um evento marcado por amplas celebrações. Os motivos para tal regozijo eram abundantes: as epidemias haviam sido debeladas e a estrutura canalizada assegurava a prevenção de futuros surtos; o sistema de saneamento contemporâneo conferiu à urbe um estado mais hígido e obviou o risco de inundações; a indústria cafeeira experimentou um renascimento subsequente ao Convênio de Taubaté (1906), e o porto encontrava-se em plena atividade operacional. A concretização das reformas urbanísticas preconizadas pelo plano de Saturnino de Brito exerceu uma influência notável sobre Santos, delineando um divisor de águas na sua cronologia: a era antecedente e a subsequente ao saneamento. No ano de 1908, a cidade já contava com 45.000 metros de canais, os quais, em virtude de sua funcionalidade e estética, foram incorporados ao patrimônio sentimental dos santistas (FARIA; PEREIRA, 2019).

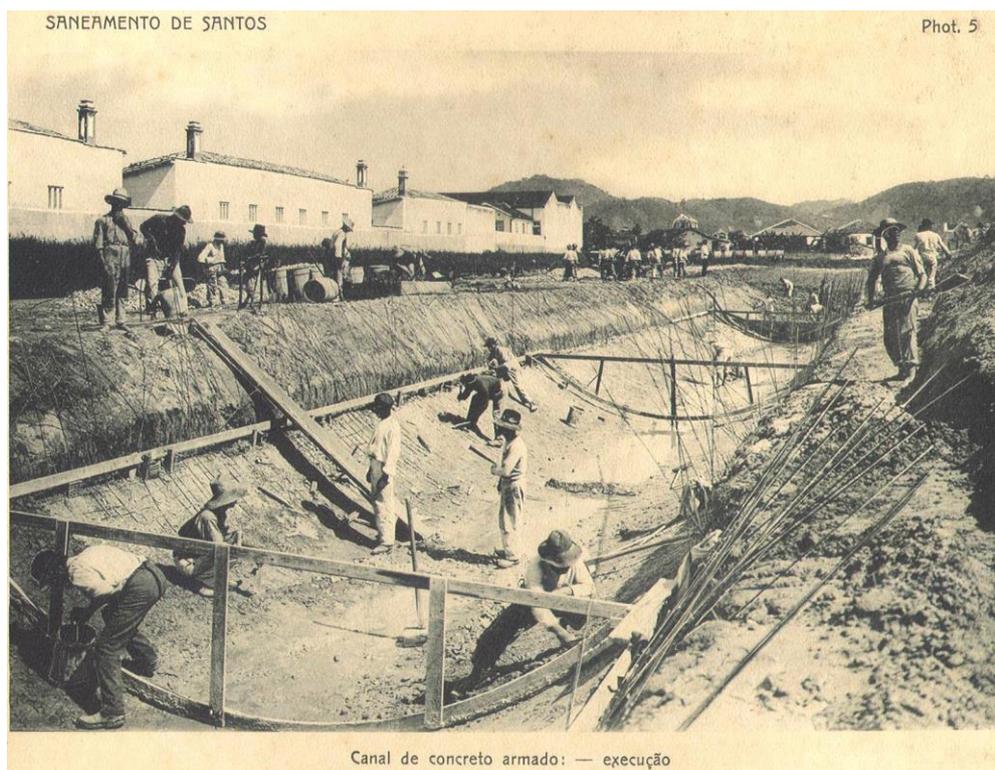
Em sua visita à cidade no ano de 1907, Marie Robinson Wright, uma observadora inglesa, destacou os efeitos favoráveis do recém-implantado sistema de

drenagem e saneamento urbano. Em sua análise, Wright enfatizou que as reformas urbanísticas não apenas melhoraram significativamente as condições sanitárias, mas também reconfiguraram a imagem pública da cidade, que passou a ser vista sob uma perspectiva mais positiva:

Vem-se do Prata com a vaga noção de um porto sujo, onde se carrega muito café, mas donde as tripulações, enquanto atracam os navios, têm de fugir para sanatórios especiais, para escapar à febre, deixando aos negros a tarefa de carga e descarga. Tudo isso era assim poucos anos atrás... Há até bem poucos anos, não havia cais, e a negrada, chapinhando em uma praia viscosa e malcheirosa, povoada por nuvens de mosquitos, fazia as operações de carga e descarga como Deus era servido... o telégrafo tinha que transmitir continuamente despachos sinistros: "Tripulação dizimada pela febre", "Fretes encarecidos pela febre" ... Contudo, era tão excelente o porto natural e tão indispensável à rica zona cafeeira de São Paulo, que não podia deixar de progredir, ainda que fosse sobre cadáveres. E progrediu, e o progresso afastou o germe mórbido (FARIA; PEREIRA, 2019).

O trabalho da Comissão de Saneamento trouxe grandes transformações para Santos, que se tornou mais uma referência além do Rio de Janeiro de Pereira Passos na Primeira República. Mesmo com esses feitos, durante a construção dos canais, Saturnino enfrentou uma considerável oposição na Câmara de Vereadores, até mesmo maior do que a enfrentada por seu colega, o chefe da Comissão Sanitária, Guilherme Álvaro. A resistência mais significativa partiu dos proprietários de cortiços e outros imóveis da cidade, que pressionaram o engenheiro a revisar repetidamente suas propostas de alargamento de ruas, construção de canais e praças. Os debates entre as comissões sanitárias e a Câmara de Vereadores ganharam destaque nos jornais, com a Associação Comercial também exercendo influência sobre as decisões da Câmara. Representando os interesses dos comerciantes locais, a Associação Comercial se opôs à intervenção do governo estadual na gestão das obras do Cais, especialmente quando a concessão das obras passou para as mãos de Cândido Gaffrée e Guilherme Guinle (BLUME, 1998).

Figura 10 – Construção dos cinco primeiros canais de Santos



Fonte: VEIGA (2017)

Nessa época, dois jornais predominavam em circulação: o Diário de Santos (1872-1912) e A Tribuna, este último iniciado em 1894 e ainda em circulação até os dias atuais. O Diário de Santos se anunciava como propriedade de uma sociedade comercial, embora nem sempre representasse os interesses dos comerciantes locais, muitas vezes divergindo de tais interesses. Apesar de algumas diferenças na defesa de partidos municipais ou republicanos, ambos os jornais compartilhavam uma posição próxima à dos médicos e higienistas em relação à condição habitacional da cidade. A principal discrepância entre os dois periódicos residia na atribuição de responsabilidade aos poderes públicos, municipais ou estaduais, em relação às epidemias, ou na defesa das iniciativas do governo estadual, com acusações aos interesses locais de atuarem em benefício próprio enquanto o estado sofria com as epidemias.

O Diário de Santos, em específico, frequentemente questionava a atuação do poder público municipal, especialmente em relação às medidas extremas adotadas no combate às epidemias. Seus editoriais destacavam consistentemente as resistências locais, principalmente por parte da Câmara de Vereadores e do Conselho de Intendência. Essas entidades, agindo em nome de uma pretensa autonomia,

muitas vezes encobriam interesses mesquinhos de pequenos comerciantes envolvidos em negócios de sublocação. Esses interesses locais acabavam por atrasar ou até mesmo impedir o avanço do processo de urbanização e reforma sanitária, proposto pelas comissões estaduais de Saneamento e Sanitária, que eram cruciais para o desenvolvimento da cidade.

Além disso, esses jornais proporcionavam um espaço para que os próprios vereadores e intendentes municipais respondessem às críticas que recebiam. No jornal *A Tribuna*, por exemplo, o vereador do partido republicano municipal e jornalista do mesmo veículo, Alberto Souza, figurava como um dos porta-vozes do grupo de vereadores que enfatizavam o caráter oportunista e intervencionista do governo republicano estadual. Segundo ele, a cidade só recebia atenção do governo republicano quando as epidemias ameaçavam atingir a capital e avançar pelo interior, prejudicando a política agrícola da república. Alberto Souza tornou-se um dos nomes mais proeminentes na oposição à postura intervencionista das comissões estaduais. Ele escreveu diversos artigos no jornal *A Tribuna* contrários ao projeto urbanístico de Saturnino de Brito, posteriormente compilados sob o título "*A Cidade de Santos perante a comissão de saneamento: polêmica com o dr. Saturnino de Brito*". O termo "polêmica" no título refere-se ao plano proposto pelo engenheiro, que previa um novo arruamento e planejava a expansão para a Barra e outros bairros.

O Diário de Santos oferece um contexto mais amplo das tensões políticas e sociais presentes durante uma época de grande transformação na cidade. Por exemplo, em 1893, quando a comissão de desinfecção intensificou suas atividades, principalmente nos cortiços, o jornal relatou a demolição de cortiços, cocheiras e estalagens na cidade. Além disso, os relatos do chefe da comissão sanitária, Guilherme Álvaro, contribuem para a compreensão dessas tensões. A postura de Guilherme revela uma visão de mundo fundamentada em preconceitos científicos, que desqualifica os indivíduos descritos, enfatizando aspectos como ignorância, falta de higiene e práticas consideradas viciosas. No entanto, esses mesmos relatos evidenciam atitudes não conformistas e indícios de resistência às normas e determinações da comissão sanitária. Um dos relatos que evidência isso pode ser lido:

Ao começar o ano de 1888 ... O transporte de doentes foi ainda feito em carros de uso ordinário, que sem o menor beneficiamento continuavam a servir a freguesia san, nenhum cuidado tendo sido tomado também para as roupas e objectos dos variolosos. Pela primeira vez se tentou aplicar a vaccina à população santista, mas esta refugou-a, de modo que a doença não recebeu influxo algum daquelle meio prophylatico precioso BLUME (1998).

O relato nos revela que aquilo que Guilherme rotula como ignorância e desinformação, na verdade, representa uma forma de insubordinação. Além disso, também evidencia como as classes desfavorecidas enfrentaram as autoridades e funcionários do Estado.

As medidas propostas pelos médicos e, principalmente, a nova planta da cidade de Santos, idealizada pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito, irão influenciar as formas de ocupação e guiar o crescimento urbano. Assim, novos empreendimentos poderão substituir os investimentos antes direcionados ao aluguel de cortiços. No entanto, como já debatido anteriormente, o aumento gradual do número de casebres resultará na gradual expulsão das moradias da população de baixa renda do perímetro urbano da cidade. Para enfrentar esses desafios, serão implementadas uma série de medidas, como o aumento do número de instituições responsáveis pelo cuidado dos órfãos, vítimas das epidemias que assolavam a cidade. Isso reflete a apreensão dos membros da elite local diante do crescimento populacional e das condições sanitárias que pareciam tornar a cidade incontrolável. Para acolher essa grande quantidade de trabalhadores, serão necessárias a criação de instituições destinadas a controlar, educar e moldar os novos cidadãos conforme os princípios burgueses de trabalho e funcionamento da cidade. Em suma, a construção do porto e as obras de saneamento estão intimamente interligadas, fazendo parte de um processo de reorganização urbana, delineando novas ruas e avenidas e demarcando um novo espaço, onde serão estabelecidas novas normas em relação à habitação, ao lazer, à infância e ao trabalho.

Constantemente expostos a epidemias, os trabalhadores pobres frequentemente se viam sujeitos às ações das comissões locais ou dos representantes indicados pelo governo estadual para promover a higienização da cidade e implementar medidas profiláticas, muitas vezes impopulares, como a vacinação obrigatória a partir de 1892 e a demolição de cocheiras, estalagens e a desinfecção de residências que abrigavam doentes. Essas intervenções provocavam

tensões políticas evidentes, como exemplificado pelo relato do chefe da comissão, Guilherme Álvaro, sobre as dificuldades enfrentadas com os proprietários de cortiços, enquanto ainda acusava a Câmara Municipal de conluio com esses proprietários. Além disso, os jornais, como de costume, continuavam a destacar essas tensões e, inadvertidamente, davam visibilidade à população pobre da cidade. Dessa forma, a perseguição aos cortiços, cocheiras, estalagens e casas de pasto assumia um significado de uma luta diária e cotidiana, ao passo que os projetos de saneamento e urbanização ganhavam impulso (ARAÚJO FILHO, 1965).

No contexto das adversidades diárias para a manutenção da vida, a população era submetida a práticas instituídas por um segmento limitado da sociedade que percebia a presença dos estratos mais pobres como uma questão problemática. Essas práticas, sob o pretexto de promover a limpeza urbana, o crescimento econômico e a reestruturação do espaço urbano, tinham como objetivo subjacente a segregação da população menos abastada dos círculos da elite santista, a qual considerava tal presença como uma ameaça aos seus padrões e comportamentos tidos como civilizados. Contudo, essa abordagem se mostrou falha, uma vez que a interação com novas ideias, a exposição a diferentes práticas culturais e a própria mobilidade nos espaços compartilhados fomentavam a curiosidade entre aqueles rotulados como 'outros', contrariando as intenções da classe dominante de mantê-los à margem da sociedade. Paradoxalmente, enquanto a expansão urbana e o acúmulo de trabalhadores geravam múltiplos desafios, a segregação social impedia que todos os níveis sociais enfrentassem de maneira equânime os impactos da crise urbana, garantindo à elite zonas de exclusividade, resguardadas do declínio, bem como um acesso privilegiado aos investimentos públicos (ALONSO, 2012).

No entanto, os trabalhadores pobres não eram simplesmente figuras passivas, submetendo-se às determinações dos sanitaristas ou da elite local. Eles se organizaram em movimentos operários e realizaram diversas greves para fazerem ouvir suas vozes. Em novembro de 1889, ocorreu uma greve dos carregadores e, em dezembro do mesmo ano, essa greve tornou-se violenta, com os trabalhadores grevistas lançando dois de seus colegas ao mar e ferindo um terceiro por não aderirem à greve; foi necessário enviar quarenta praças de São Paulo para conter os grevistas (GITAHY, 1983). A resposta do governo aos grevistas, mediante o envio dessas praças, revela sua postura repressiva; as autoridades recorreriam a qualquer meio disponível, desde a violência até a cooptação. Os responsáveis por essa repressão

incluíam os membros da Associação Comercial, a diretoria da Companhia Docas, fazendeiros, proprietários da construção civil ou das fábricas, enquanto as autoridades governamentais ou policiais executavam essas medidas.

Devido à posição estratégica de Santos como porto de escoamento da quase totalidade da produção de café paulista, a situação dos trabalhadores na cidade era incerta. Caso essa produção não fosse exportada e permanecesse nos armazéns, uma parcela significativa da economia cafeeira seria afetada, o que justificava as medidas adotadas pelo governo para conter os grevistas. Assim, a fim de que os trabalhadores pudessem enfrentar adequadamente as ações repressivas do governo, era imperativo estabelecer uma organização robusta. No entanto, para alcançar esse objetivo, eles teriam de superar diversos obstáculos.

A greve de 1891 evidencia alguns dos obstáculos enfrentados pelos trabalhadores. Iniciada no porto, envolveu trabalhadores das docas, pranchas, matadouro, cemitério, ferrovia, construção civil e operários canteiros, resultando na paralisação da alfândega, mesa de rendas, comércio, bancos, armazéns da ferrovia e obras do porto (GITAHY,1983). Os interesses comerciais locais rapidamente buscaram apoio do governador do estado, enviando-lhe um telegrama para reclamar da chegada do chefe da polícia sem reforços policiais. Em 1890, a cidade contava com 13.012 habitantes, e aproximadamente 2 mil trabalhadores participaram da greve, o que representava cerca de 15% da população total da cidade. O jornal local, Correio Paulistano, descreveu a greve:

(...) trabalhadores das pedreiras, da empresa do cais, incorporados, caminham em direção à cidade, forçando os que se encontravam ocupados em obras de construção e pedreiras a acompanhá-los. O número chega a seiscentos homens, armados de paus, revólveres, etc. (...) um grupo se dirigiu às obras do cais, armado, tendo à frente bandeiras brancas e vermelhas. Dirigiu-se também ao escritório do órgão de governo, onde estava o chefe de polícia e aí declarou categoricamente que não fazia desordens, não permitindo porém que os demais trabalhassem GITAHY (1983).

Com a intensificação da agitação, o estado começou a empregar diversas estratégias para contê-la, incluindo fura-greves, polícia, força pública e até mesmo navios da marinha. Um tenente da marinha foi enviado a Santos para mediar o fim da greve, José Augusto Vinhaes, um deputado com alto prestígio e líder do Partido Operário; ele conseguiu acalmar os operários e fazer com que a polícia se retirasse da área da greve. No entanto, quanto às reivindicações dos grevistas por aumento de

salários, Vinhaes não conseguiu convencer os empregadores a atenderem essa demanda. Ele então passou a apoiar a posição dos trabalhadores e ofereceu apoio financeiro à greve. A Associação Comercial rapidamente reclamou com o chefe da polícia e conseguiu a retirada do tenente da cidade. A retirada de Vinhaes foi motivada pelo incidente entre ele e Quintino de Lacerda, ex-escravizado e líder do quilombo do Jabaquara, que estava trazendo ex-escravizados para substituir os grevistas. Essa substituição pelos ex-escravizados levou ao fracasso da greve (ARAÚJO FILHO, 1965).

A resolução em questão destaca um dos obstáculos enfrentados pelos operários da cidade: a disponibilidade abundante de mão de obra pronta para substituir qualquer movimento grevista. As elites ligadas ao comércio portuário se aproveitavam dos ex-escravizados como meio de garantir a continuidade das obras e das atividades no porto. A utilização ideológica do abolicionismo desempenha um papel crucial ao promover aquilo que os jornais portuários denunciavam veementemente como 'a divisão dos trabalhadores por raça'. A escravidão, uma instituição contemporânea e frequentemente ocultada, fornecia os efetivos para quebrar a greve, junto com uma série de justificativas ao 'ex-herói' abolicionista Quintino de Lacerda. Os exportadores obtiveram sucesso ao retratar o conflito entre grevistas e fura-greves como 'preconceito racial' dos trabalhadores imigrantes em relação a uma população com uma experiência recente na luta abolicionista. Essa manobra contribuiu para justificar o isolamento e a repressão dos grevistas (FARIA; PEREIRA, 2019).

A análise deste fenômeno relativo à integração dos afrodescendentes na estrutura urbana, abrangendo tanto os indivíduos previamente estabelecidos quanto aqueles recentemente emancipados das condições agrárias, destaca uma inserção caracterizada pela precariedade e pragmatismo. A investigação de fontes criminais e outros registros judiciais sugere que, durante a fase de transição da escravidão para o trabalho livre, a população negra era frequentemente preterida em favor de trabalhadores estrangeiros, resultando em seu confinamento a papéis de menor prestígio social. Apesar de os imigrantes, como portugueses, espanhóis e italianos, não terem invariavelmente vivenciado um aumento de prosperidade ou elevação de status social, é evidente que muitos estavam empregados em funções como carroceiros, estivadores e pedreiros.

Além disso, outra barreira evidente é a extrema violência empregada pelo governo para conter as greves, embora, por si só, essa violência se mostrasse incapaz de acabar com os movimentos. Ao longo das duas últimas décadas do século XIX, ocorreram aproximadamente oito greves na cidade: em 1877 no porto, em 1888 na construção civil, em 1889 novamente no porto, no mesmo ano entre os cocheiros de praça, em 1891 a greve generalizada já mencionada, em 1894 entre os trabalhadores da *São Paulo Railway*, em 1897 outra no porto e, por fim, em 1900 a dos carroceiros (GITAHY, 1983).

A escassez de informações abrangentes sobre as greves que marcaram o final do século XIX, assim como sobre as primeiras tentativas de organização entre os trabalhadores, torna desafiador compreender plenamente as interações entre esses dois fenômenos. Uma abordagem que pode fornecer uma caracterização é examinar como as manifestações operárias se desenrolavam em outros lugares; em São Paulo, durante esse período, anarquistas e socialistas frequentemente convergiam em suas ações durante manifestações, celebrações e discursos de propaganda. Os socialistas na cidade contavam com jornais que regularmente publicavam relatos detalhados sobre greves e outras manifestações operárias.

Em Santos, um Centro Socialista foi estabelecido em 1895 por Silvério Fontes. Fontes, nascido em 1858, já desfrutava de popularidade na cidade antes mesmo da fundação do centro. Admirado pelos sanitaristas, era descrito como um "notável cientista que prestou seu importante concurso na epidemia de febre amarela de 1889", "espírito superior", "ilustre sociólogo e livre pensador" e um "apaixonado cultor dos problemas sociais" (Gitahy, 1983, p. 54). Sóter de Araújo, nascido em 1853, também recebia elogios, especialmente por sua conduta baseada na fé católica em cargos administrativos. Ambos não eram naturais de Santos, tendo se mudado para lá em 1881 e 1882, respectivamente, e foi na cidade que se conheceram. Médicos da Santa Casa de Misericórdia, testemunharam de perto as condições insalubres da população local. Desde cedo, engajaram-se em campanhas abolicionistas e republicanas, com Silvério fundando o jornal *Evolução* em 1886, marcado por um forte positivismo, embora ainda focado principalmente nas duas campanhas às quais se dedicavam. Nesse período, Carlos de Escobar, reconhecido como membro do movimento abolicionista e republicano, destacava-se como um respeitado professor na cidade.

Em 1889, esses três indivíduos estabelecem o primeiro círculo socialista brasileiro documentado. Posteriormente, em 1895, eles estabelecem o Centro

Socialista de Santos, com o objetivo principal de disseminar ideais socialistas. Com o tempo, o Centro passa a promover a formação de cooperativas e a advogar pela criação de um partido socialista. Além disso, a instituição passa a publicar seu próprio periódico, intitulado *Questão Social*, no qual são divulgados artigos e debates socialistas de autores tanto estrangeiros quanto locais. No Centro Socialista, as correntes do positivismo de Silvério e do marxismo convergem em prol de um socialismo reformista. Nessa abordagem, os princípios marxistas, considerados anteriormente antitéticos às ideias de progresso positivista, são reconciliados. Através do periódico *Questão Social*, é possível examinar as interações do Centro Socialista com os movimentos operários. Inicialmente, não havia uma ênfase significativa em questões operárias ou uma análise aprofundada das condições dos trabalhadores locais; em vez disso, o foco estava em relatar greves no exterior e prover notícias sobre outros centros socialistas em São Paulo e no Rio de Janeiro. No entanto, em 1896, com o envio de uma carta por João Serapião Palma, membro da União Operária, a relação entre o Centro Socialista e os operários da cidade começou a se intensificar (GITAHY, 1983).

No mesmo ano, Escobar, renomado escritor do jornal, decide interromper a contínua exposição das teorias marxistas para lançar um curso destinado aos operários, visando ensinar-lhes um "socialismo prático". Contudo, o curso acabou por se revelar um fracasso, já que os operários alegavam estar demasiado exaustos após suas jornadas de trabalho de 12 horas para absorver novos conhecimentos. Diante disso, Escobar concluiu que, enquanto o capitalismo prevalecesse, os operários permaneceriam privados de educação.

Apesar disso, as relações entre as uniões operárias e o Centro Socialista permaneceram sólidas; ainda em 1896, o jornal *Questão Social* relatou uma grande reunião entre o Centro Socialista, o Partido Operário e a União Operária, resultando na fundação do Partido Operário Socialista. Dois membros influentes do Centro, Silvério Fontes e Sóter de Araújo, foram eleitos para o diretório do partido. No entanto, o partido teve uma existência breve e pouca ligação com a maioria dos operários de fato, já que a maior parte destes não estavam ligados a nenhuma união operária. A falta de difusão dos ideais socialistas entre a maioria dos trabalhadores em Santos era um fato reconhecido pelos membros do partido; em um relatório enviado ao Congresso da Internacional Socialista em 1896, a Associação de Trabalhadores

Alemães, sediada em São Paulo, afirmou ser a única associação social-democrata na região:

... pois as associações social-democratas brasileiras que se formaram aqui e em Santos não podiam ser consideradas como verdadeiras organizações operárias, apesar de seus líderes, saídos da burguesia esclarecida, se esforçaram por difundir as idéias socialistas no povo. GITAHY (1983).

Diante de tal fracasso, as informações a respeito do Centro Socialista de Santos se tornam mais escassas a partir de 1896, com a única fonte, A. Pereira, informando que:

... teve que lutar duramente com as condições adversas do meio em que desenvolvia suas atividades, e acabou cedendo (...) à pressão de tais condições. A Questão Social suspendeu a publicação e o Centro cerrou suas portas. Mas Silvério Fontes e seus companheiros mantiveram-se em contacto com outros grupos e centros socialistas de São Paulo e do Rio de Janeiro (...) GITAHY (1983).

No entanto, a trajetória de Silvério e o socialismo ainda estava longe de acabar. Em 1900, foi fundado em São Paulo o jornal *Avanti*, criado por socialistas brasileiros e italianos e redigido em italiano e português. Silvério estava entre os colaboradores do jornal. Dois anos depois, em 1902, ocorreu o segundo congresso socialista brasileiro, organizado pelos colaboradores do *Avanti*. O congresso contou com a participação de 44 delegados de todo o Brasil, sendo a maioria de São Paulo; Silvério participou desse congresso. Durante essa reunião, foi moldado o Partido Socialista Brasileiro, que se inspirou fortemente no Partido Socialista Italiano. No entanto, assim como o Centro Socialista de Santos, esse novo partido teve uma existência breve, de apenas um ou dois anos. Durante esse período, reconheceu a necessidade da ação sindical, trabalhou para formar ligas de resistência, incentivou greves e teve certo impacto no movimento operário de São Paulo.

Entretanto, em Santos, os socialistas nunca conseguiram obter uma grande influência sobre os operários da cidade. Excluindo a Questão Social, quase não se tem relatos de jornais operários e os registros de movimentos socialistas na cidade depois da dissolução do Centro Socialista são poucos. Apesar disso, no tempo em que o Centro ainda existia, ele não era tão obscuro ao socialismo internacional. Em 1895, ano da fundação do Centro, um telegrama do Congresso socialista Alemão de Breslau foi enviado a instituição. Este telegrama foi publicado pela Questão Social.

Além disso, no Congresso Socialista Internacional de 1896, aparece uma menção a Santos:

Em Santos há uma União Operária e um Partido Operário que são social-democratas. Em 1895, alguns intelectuais fundaram um Centro Socialista, grupo que é também social-democrata, mas fortemente influenciado pelas obras de Benoit-Malon, que o Sr. Magalhães Lima divulgou nessas regiões. Esse grupo publica em português um jornal bimensal – A Questão Social. Os homens mais em vista da social-democracia brasileira são os Srs. Silvério Fontes, Sóter de Araújo, Carlos de Escobar, Espiridião de Médicis, Mariano Garcia, Benedito Ramos GITAHY (1983).

Apesar desse reconhecimento, o fato de que o socialismo continuaria a nunca conseguir cravar seu lugar entre o movimento operário da cidade continuaria a ser verdadeiro. Silvério Fontes continuaria, muitos anos após a fundação e dissolução do Centro Socialista de Santos, a trabalhar cuidando da população. Em 1908, é encontrado trabalhando no ambulatório dos marítimos e, mais tarde, em 1928 estava restrito ao leito por uma enfermidade. No dia 27 de junho, com 70 anos de idade, veio a falecer.

Figura 11 – Silvério Martins Fontes



Fonte: SAMARONE (2017).

Por meio de periódicos socialistas como O Socialista, Terra Livre e O Operário, mais informações emergem sobre as primeiras formas de organização entre os trabalhadores. A primeira organização identificada com um nome específico é a Sociedade União Operária, de natureza mutualista, fundada por mestres da construção civil em 25 de maio de 1890, com o propósito de atender às necessidades

de saúde e instrução dos operários. No ano seguinte à sua fundação, ocorreu a greve previamente mencionada, e o papel dessa organização foi mediar entre os grevistas e o tenente Vinhaes, resultando em fracasso. As primeiras formas de organização entre os trabalhadores começariam a se consolidar apenas no início do século XX.

Em abril de 1904, um coletivo de dezesseis trabalhadores do setor de construção civil, impulsionados pela aspiração de se organizar coletivamente, congregou-se em um encontro urbano. Após uma análise criteriosa dos estatutos vigentes em sindicatos preexistentes, procederam à formulação de seus próprios estatutos. Em um evento subsequente, que contou com a presença maciça de profissionais como pedreiros, pintores e carpinteiros, foi instituída a entidade denominada Sociedade Primeiro de Maio. A primeira proposição formal desta sociedade, direcionada à Câmara Municipal, concernia à segurança laboral, solicitando a promulgação de legislação pertinente aos acidentes de trabalho. Contudo, a Sociedade Primeiro de Maio caracterizava-se por sua admissão exclusiva de membros do ramo da construção civil. Em contrapartida, um contingente de trabalhadores do segmento cafeeiro, reconhecendo a necessidade de uma representação mais abrangente, fundou uma segunda associação, a Sociedade Internacional União dos Operários, em 7 de agosto de 1904. Distinta da Primeiro de Maio, a União dos Operários almejava desde sua concepção a inclusão de todos os trabalhadores da cidade de Santos, transcendendo as barreiras de categorias profissionais específicas. Em um intervalo breve após sua criação, a associação já ostentava um quadro social que excedia a cifra de 10 mil afiliados (GITAHY, 1983).

A Sociedade Primeiro de Maio, atenta ao ascendente prestígio da Sociedade Internacional União dos Operários, avançou uma proposta de unificação das duas entidades. No entanto, a Internacional rejeitou tal proposição, revelando divergências ideológicas intrínsecas entre os fundadores das respectivas associações desde o seu advento. Apesar dessas discrepâncias, não se observou um impedimento à colaboração mútua em determinadas ações. No dia 15 de maio de 1905, a Internacional orquestrou uma paralisação dos carroceiros em oposição a um edital municipal recém-instituído que impunha a obrigatoriedade de registro fotográfico para o exercício da profissão. A greve, persistindo por um período de 48 horas, culminou na revogação da legislação contestada. Posteriormente, em 13 de junho de 1905, um conflito laboral deflagrado por um supervisor portuário que negou remuneração equitativa aos seus subordinados motivou a Internacional a convocar uma nova greve.

A adesão foi unânime entre os estivadores, e a administração portuária interveio na tentativa de dissuadir os trabalhadores da continuidade da greve. Em uma escalada de tensões, no dia 15 de junho, as instalações da Internacional sofreram uma incursão, resultando na detenção da maior parte de sua diretoria. No subsequente dia 16 de junho, a greve propagou-se por diversas categorias profissionais em Santos, marcando a primeira vez que um movimento grevista transpôs as delimitações geográficas locais. Concomitantemente, no dia em questão, os operários do setor portuário na cidade do Rio de Janeiro cessaram suas atividades laborais, manifestando solidariedade ao movimento grevista originado em Santos. Eles articularam demandas por um incremento remuneratório e a diminuição da carga horária de trabalho. Paralelamente, em São Paulo, o contingente de trabalhadores do ramo gráfico igualmente suspendeu suas operações, em gesto de apoio à causa. Em resposta a uma solicitação formalizada pela Associação Comercial, o poder executivo estadual mobilizou forças militares adicionais com o intuito de intensificar o contingente policial em Santos. O embate, que perdurou por oito dias e resultou em um número substancial de detenções, culminou na dissolução infrutífera da greve.

Subsequente à incursão nas dependências da Sociedade Internacional União dos Operários em 17 de junho, emissários da Sociedade Primeiro de Maio estabeleceram contato com os membros diretivos remanescentes, propondo uma colaboração e apoio integral — tanto moral quanto material — através de sua extensa rede de influência. Todavia, essa oferta foi declinada. Durante o período de greve, a Primeiro de Maio divulgou um manifesto que explicitava sua orientação anarco-sindicalista, delineando um contraste marcante com a postura socialista mais convencional adotada pela Internacional. Ademais, a sequência do insucesso da greve geral foi marcada por uma onda de repressão severa contra esses movimentos sindicais em ascensão. Em um episódio subsequente, ainda no ano de 1904, a sede da Internacional sofreu outra invasão, na qual as forças policiais procederam à prisão e ao espancamento dos associados que se encontravam em assembleia. A situação agravou-se com a fuga do tesoureiro da organização, que subtraiu a quantia de quatorze contos de réis, comprometendo significativamente a capacidade operacional da associação. Em reação a essas adversidades, em 1905, os militantes remanescentes da Primeiro de Maio e da Internacional passariam a atuar em conjunto.

Subsequentemente à consolidação das duas entidades sindicais, a campanha em prol dos direitos dos trabalhadores em Santos ganhou um novo patamar de

organização e eficácia. Para o corpo laboral, tais associações simbolizavam um instrumento de resistência contra as práticas déspotas dos empregadores e das autoridades municipais. Contudo, o foco primordial dessas organizações residia na defesa dos direitos laborais, relegando a um plano secundário a influência na estruturação urbana da sociedade. Enquanto isso, a Companhia Docas de Santos, confrontada com uma crescente onda de greves que permeavam todas as suas atividades portuárias — incluindo as operações em oficinas e pedreiras, intrinsecamente ligadas à construção civil e à logística portuária, e detentora do monopólio sobre o escoamento do café proveniente do Oeste Paulista —, preservava considerável autonomia na configuração urbanística da cidade.

Além das medidas repressivas dirigidas aos grevistas, todas as práticas realizadas pela população economicamente desfavorecida de Santos, inclusive as não relacionadas à esfera laboral, foram submetidas a um processo de escrutínio e intervenção pelas autoridades policiais. A legislação municipal refletiu essa postura. As operações sancionadas para as forças policiais centravam-se em uma retórica de preservação da ordem social, na qual se exercia vigilância e limitação dos movimentos da população carente por meio de estratégias indiretas. Ao invés de uma proclamação direta no corpus legislativo de que o alvo eram os indivíduos ociosos, tais práticas eram mascaradas sob o pretexto de inspeções regulatórias, exigências de licenciamento, manutenção da ordem pública e outros dispositivos de controle social velados. Estabeleceu-se um sistema de monitoramento para regular a vida dos cidadãos de baixa renda, iniciando com a identificação de seus locais de residência, suas origens e a duração de sua estadia no município.

As normativas municipais estipulavam que estabelecimentos como hotéis, pensões e hospedarias mantivessem um registro oficial, sequencialmente numerado e validado pelo Intendente Municipal, no qual era obrigatório anotar informações como o nome, origem, procedência e estimativa de idade dos hóspedes. Adicionalmente, era vedado aos donos dessas instituições acolher ou tolerar que indivíduos envolvidos na prostituição praticassem suas atividades nesses ambientes. O destaque à problemática da prostituição espelha a inquietação com sua proliferação em áreas urbanas que experimentavam um crescimento demográfico e espacial tumultuado, exemplificado pela cidade de Santos. A legislação federal contemporânea também se debruçou sobre essa temática, conferindo às forças policiais a responsabilidade de supervisionar as pessoas engajadas nesse ofício (ALONSO, 2012).

A problemática da prostituição era frequentemente interpretada como uma patologia social, com um enfoque particular na moralidade, embora houvesse preocupações tangenciais com a saúde pública. As habitações coletivas, capazes de abrigar indivíduos de diversas origens e níveis de inserção no mercado de trabalho, constituíam a base do estrato social inferior, representando uma parcela significativa da população economicamente desfavorecida da cidade. A visão predominante sobre esse segmento era de censura, atribuindo-lhe a responsabilidade por diversas adversidades sociais. Sugere-se que, mesmo durante períodos de prosperidade econômica, como os vivenciados por cidades como Santos nas últimas décadas do século XIX, a população pobre era percebida como o principal entrave ao desenvolvimento pleno da cidade. As habitações coletivas eram vistas como locais de promiscuidade, onde práticas socialmente consideradas degenerativas eram normalizadas. As prostitutas, ao ocuparem esses espaços, podiam ver na prostituição um meio de sobrevivência diante das adversidades cotidianas, resultando em sua estigmatização. As crianças, por sua vez, crescendo nesse ambiente, poderiam testemunhar e, eventualmente, internalizar tais práticas como uma via natural para a obtenção de recursos financeiros no futuro.

No contexto da estrutura social, indivíduos e grupos identificados como marginais eram submetidos a uma vigilância rigorosa; a falta de envolvimento em atividades formalmente reconhecidas como trabalho não os isentava de perseguição. A equivalência estabelecida entre a 'classe perigosa' e a 'classe pobre' fornecia às autoridades o suporte legal para a 'limpeza' do espaço urbano, que se encontrava em um processo dinâmico de transformação, eliminando a presença de indivíduos pobres, os quais eram percebidos como barreiras ao avanço urbano. Essa política visava, portanto, a exclusão de segmentos da população que não se adequavam ao modelo econômico vigente, desconsiderando a autonomia individual. A perspectiva das autoridades policiais em relação à população economicamente desfavorecida era homogeneizadora, ignorando as nuances das atividades individuais e focando unicamente na integração ao setor produtivo. A conformidade com as normas sociais determinava a aceitação de um indivíduo; a não conformidade resultava em rejeição e, nesse cenário, o aparato policial municipal exercia seu poder repressivo, amparado pela legislação, de forma implacável.

Com essa abordagem estabelecida, a polícia pode ser compreendida como um instrumento de "limpeza social" no contexto urbano. Com o avanço de Santos e sua

crescente integração na economia global, era imperativo que as alterações no espaço físico fossem complementadas por mudanças sociais correspondentes. Durante um período marcado pela dificuldade de sobrevivência, acesso a alimentação e moradia dignas, e a ocupação de espaços para atividades econômicas, a equiparação entre as chamadas classes perigosas e a população economicamente desfavorecida culminava na criação de uma urbe exclusiva para os economicamente favorecidos. A segregação espacial entre os diferentes estratos sociais era patente, com a população de baixa renda sendo sistematicamente excluída do núcleo urbano, salvo quando engajada em trabalho diurno. Era essencial para as autoridades policiais mapear tanto as residências quanto os locais de lazer da população de baixa renda. A mera dispersão dessa camada social pela cidade não era suficiente para a eficácia do controle policial. Tornava-se vital identificar os locais de moradia e as práticas de vida da população carente, ou desqualificar seus espaços de socialização, como estratégia para demarcar, monitorar e regular sua presença e movimentação.

Dentro do tecido social de Santos, os fiscais municipais emergiam como um foco central de descontentamento entre os cidadãos. Estes agentes de fiscalização adentravam os estabelecimentos laborais para assegurar a aderência às normativas municipais. A inobservância dessas regulamentações acarretava sanções, predominantemente sob a forma de multas, impondo consideráveis prejuízos aos empreendimentos locais. A heterogeneidade caracterizava o corpo fiscal, composto por indivíduos com responsabilidades distintas. No exercício de suas funções cotidianas, esses fiscais deliberavam sobre a conformidade das edificações, prescreviam demolições, inspecionavam as condições sanitárias no matadouro público, regulavam os cemitérios, aferiam pesos e medidas, concediam permissões para o funcionamento de veículos, indústrias e profissões diversas, e ainda supervisionavam o tráfego de animais e a atividade comercial no mercado municipal. Assim, exerciam uma governança sobre um leque extenso de ocupações, particularmente aquelas desempenhadas pela camada mais vulnerável da população. Tal dinâmica sublinha a intrusiva influência dos fiscais na vida diária dos habitantes, configurando-se, para aqueles mais impactados, como a encarnação da autoridade municipal.

Sob uma ótica alternativa, ainda inserido no mesmo contexto, o fiscal emergia como a personificação prática da autoridade municipal. Ele era o agente que materializava o arcabouço regulatório ao qual os cidadãos estavam submetidos,

convertendo diretrizes abstratas em realidades concretas. Nessa capacidade, o fiscal era percebido como o vetor das adversidades financeiras que poderiam advir do regime sancionatório, particularmente através da imposição de multas. Assim, as já desafiadoras condições de moradia e laborais eram exacerbadas pela atuação dos fiscais, que, enquanto representantes do Estado, restringiam a capacidade de subsistência dos segmentos mais empobrecidos da população.

As condições sanitárias deploráveis e a atuação implacável dos fiscais municipais não apenas impuseram desafios significativos, mas também perpetuaram um ciclo de miséria entre a população vulnerável no final do século XIX e início do século XX. A promessa de mudanças e melhorias na infraestrutura e no desenvolvimento econômico, frequentemente citada, raramente se materializava em benefícios tangíveis para aqueles que mais precisavam. Em vez disso, a realidade era uma série de medidas punitivas que agravavam a já difícil situação dos menos afortunados, deixando um legado de desigualdade e desesperança que ecoa até os dias de hoje.

7. CONCLUSÃO

O desenvolvimento histórico do porto de Santos revela uma complexa interação entre adversidades e avanços. Por um lado, a sinergia entre as iniciativas dos agentes sanitaristas, os interesses econômicos dos produtores de café, a Companhia Docas e os interesses ferroviários foi fundamental para a evolução infraestrutural do porto e, por extensão, da cidade de Santos. As autoridades de saúde pública, apoiadas pelo poder jurídico do governo estadual — que prevaleceu sobre a autoridade municipal —, exerceram ampla liberdade para reestruturar significativamente a cidade, o que incluiu a demolição de edificações necessárias, o fechamento de coqueiras insalubres, a imposição de quarentenas e a regulamentação de estabelecimentos comerciais para garantir a conformidade com as normas sanitárias impostas.

Os interesses econômicos dos cafeicultores, que foram cruciais para a criação da *São Paulo Railway*, constituíram a base para a transformação mencionada. A ausência da produção cafeeira teria resultado na falta de demanda e recursos financeiros para a construção de ferrovias em São Paulo e, conseqüentemente, na expansão portuária. Sem o porto, os produtores de café seriam forçados a se limitar ao mercado interno, que era insuficiente. Os interesses ferroviários, alinhados aos dos cafeicultores, também se beneficiaram da localização estratégica e da expansão subsequente do porto. A *São Paulo Railway*, com seu significativo poder no cenário político-econômico de São Paulo e, após o advento da “República do Café com Leite”, em todo o Brasil, monopolizou o escoamento da produção cafeeira paulista para o Porto de Santos.

Finalmente, os interesses da Companhia Docas emergiram como agentes primordiais na mudança efetiva da cidade, modernizando o porto, substituindo trapiches e pontões antiquados por cais modernos. Durante a década de 1890, a Companhia Docas foi o principal responsável pelas transformações ocorridas *in loco*. Somente após a conclusão das obras portuárias no século XX, as autoridades de saúde pública assumiram o papel da Companhia Docas. Portanto, é perceptível a convergência desses interesses, apesar dos eventuais atritos entre eles.

Em contrapartida, a expansão dos interesses econômicos confrontou-se com a resistência da população economicamente desfavorecida, residente em habitações precárias, como cortiços e edificações deterioradas. Esses indivíduos presenciaram a demolição de suas residências sem receber compensação ou alternativas habitacionais por parte do poder público. A mencionada demografia não adotou uma

postura de submissão diante dos interesses da elite cafeeira, optando, ao invés disso, por uma resposta ativa. Empregaram-se estratégias de mobilização, como greves, que engajaram uma fração expressiva da população urbana, culminando na necessidade de intervenção do governo estadual, dada a incapacidade das autoridades locais em gerir a crise. A exaustão dos recursos legais, em casos extremos, levou a atos de violência letal, exemplificados pelo assassinato de Mathias Alberto Casemiro da Costa, perpetrado por aqueles severamente impactados por suas políticas urbanas. Ademais, observou-se o surgimento de núcleos socialistas, que se articularam em rede com similares em âmbito nacional, promovendo ações grevistas sincronizadas em metrópoles como Rio de Janeiro e São Paulo. Como contramedida, o aparato estatal recorreu à repressão armada e à estratégia de *divide et impera*, instrumentalizando a população recém-liberta da escravidão como instrumento de quebra de greves.

Analogamente à dialética hegeliana, que postula a interação entre tese e antítese culminando em uma síntese, o desenvolvimento urbanístico de Santos, influenciado pelo modelo europeu e, em particular, pela renovação urbana parisiense, confrontou-se com a oposição das comunidades locais e a preservação da arquitetura colonial. A síntese manifestou-se na configuração urbana santista do século XX, caracterizada por uma infraestrutura moderna, incluindo canais e bondes, além de bairros residenciais elitistas que evocavam o padrão europeu contemporâneo, complementados por espaços de lazer destinados a essa classe social. Paralelamente, a cidade destacou-se pela erradicação de epidemias e pela modernização do seu porto, considerado o mais avançado do Brasil naquele período. Em contrapartida, a população de baixa renda foi realocada para regiões periféricas e elevações topográficas, distanciadas do núcleo urbano, sendo marginalizadas da nova esfera social e das atividades de lazer reservadas às elites, embora ainda sujeitas a um controle sanitário rigoroso. O boom cafeeiro que permitiu tudo isso se beneficiaria com toda a expansão portuária e os empreendimentos de saneamento e urbanização, apesar de sua implementação gradual e enfrentamento de múltiplas adversidades, refletiram um processo evolutivo que, ao longo do tempo, alterou substancialmente a dinâmica santista. Portanto, a metamorfose de Santos pode ser interpretada como um legado da tenacidade e adaptabilidade de sua população diante dos desafios históricos.

As transformações mencionadas culminaram na criação de um porto modernizado, apto a facilitar a exportação do café para mercados globais, superando as limitações de conservação da época que poderiam comprometer a qualidade do produto antes de alcançar o destino final. É notório que a fase de intensa modernização portuária coincidiu com o auge do ciclo cafeeiro. Posteriormente, com o declínio deste ciclo, o porto, outrora dependente da economia cafeeira, emancipou-se dessa associação. Por meio de investimentos contínuos em infraestrutura e acúmulo de capital, o porto emergiu como o mais importante do estado, refletindo o crescente processo de industrialização do Brasil e ultrapassando a preeminência anterior do café.

REFERÊNCIAS

ABRIL CULTURAL (Brasil). Editora Abril Cultural (ed.). **Grandes Personagens da Nossa História**. São Paulo: Editora Abril Cultural, 1969.

ALONSO, Leandro da Silva. Além dos rebocadores: a população santista no limiar do século xx. 2012. 101 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012.

ARAÚJO FILHO, J.R. **A expansão urbana de Santos. A Baixada Santista: aspectos geográficos**. Tradução. São Paulo: Edusp, 1965. . . Acesso em: 14 mar. 2024.

ARAÚJO FILHO, J. R. **A Baixada Santista: aspectos geográficos (v.III)**. São Paulo: USP, 1965.

AUTORIDADE PORTUÁRIA (Santos). Porto de Santos (org.). **Facts & Figures** (2023). 2023. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Fatos-e-Dados-2023-FF.pdf>. Acesso em: 02 jul. 2024.

BLUME, Luiz Henrique dos Santos. **A moradia da população pobre e a Reforma Urbana em Santos no final do século XIX**. 1998. 197 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1998.

ELLIS, M. **São Paulo, de capitania a província: pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo**. Revista de História, [S. l.], v. 52, n. 103 (1), p. 147-216, 1975. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1975.133148. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/133148>. Acesso em: 2 jul. 2023.

FARIA, Luiz Henrique Portela; PEREIRA, Maria Aparecida Franco. **Santos na modernidade capitalista (1870-1930): novas abordagens e releituras de velhas fontes**. Santos: E-manuscrito, 2019. 613 p.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Os Trabalhadores do Porto de Santos: (1889-1910)**. 1983. 344 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1983.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Recenseamento do Brasil em 1872**. Rio de Janeiro: IBGE, 1874. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=225477&view=detalhes>. Acesso em: 7 mai. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil: 500 anos de povoamento**. Rio de Janeiro, 2000. Apêndice: Estatísticas de povoamento. p.225.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890 / Directoria Geral de Estatística = Preciso**

du recensement du 31 decembre 1890 / Bureau General de Statistique. Rio de Janeiro: IBGE, 1898. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=225490&view=detalhes>. Acesso em: 7 mai. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1908-1912. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>. Acesso em: 7 mai. 2023.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Economia Cafeeira**. 5. ed. Porto Alegre: Brasiliense, 1993.

MELLO, Gisele Homem de. MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SANTOS (SP) NO SÉCULO XIX: mudanças espaciais e da sociabilidade urbana no centro velho. **Revista Eletrônica de Gestão de Negócios**, Santos, v. 4, n. 2, p. 141-162, abr. 2008.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e Outros Ensaio**s. 3. ed. São Paulo: Departamento da Cultura, 1941.

NETTO, Antônio Delfim. **O problema do café no Brasil**. Campinas: Unesp, 2009. 288 p.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação Porto/Cidade: o caso de Santos**. 2008. 140 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

PAIVA FILHO, Hilmar Diniz. **O desenvolvimento da cidade de Santos de 1532 a 1930: iconografia e história**. 2019. 328 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2019.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1969. 364 p.

REVISTA DA SEMANA. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1902. Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300ur39g.htm>. Acesso em: 02 maio 2024.

RIBEIRO, Emerson. **OS CAMINHOS DE FERRO NO ESTADO DE SÃO PAULO: ascensão e queda- 1860-1990..** 2012. 57 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Departamento de Geociências, Universidade Regional do Cariri, Cariri, 2012.

SAMARONE, Antonio. **SILVÉRIO FONTES - SOCIALISMO NO BRASIL**. 2017. Disponível em: <https://blogdesamarone.blogspot.com/2017/06/silverio-fontes-socialismo-no-brasil.html>. Acesso em: 03 maio 2024.

SAMPAIO, Paula Tedesco. **Armazéns do café: tipologia industrial na cidade de Santos**. 2018. 163 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

SANTA CRUZ, Alonso de. **Islario general de todas las islas del mundo**. Madrid: Biblioteca Nacional de Espanha, [15--]. Disponível em: <https://www.bne.es/es/colecciones/geografia-mapas/mapas-manuscritos/islario-general-todas-islas-mundo>. Acesso em: 29 abr. 2024.

SANTOS, Cynthia Regina de Araújo Evangelista dos. **Santos das Avenidas: a moradia burguesa no início do século xx**. 2007. 233 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SILVA, Gustavo Pereira da. **Estrangeiras e nacionais: as maiores casas exportadoras de café em Santos (1897- 1919)**. 2021. 5 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2021. Disponível em: https://www.xseminarionacionalcmu.com.br/resources/anais/25/encm2021/1626702169_ARQUIVO_530ea81d0af381a953f7788d00acdd63.pdf. Acesso em: 27 jun. 2023.

SUMMERHILL, William Roderic. **Trilhos do Desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913**. São Paulo: Alfiatar, 2018.

JORIS VAN SPILBERG (Brasil). Biblioteca Digital Luso-Brasileira (org.). **O Porto de Santos e o de São Vicente em 1615**. Segundo a gravura do roteiro do Almirante Joris van Spilberg. 2024. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/276743>. Acesso em: 01 jul. 2024.

VEIGA, Thales. **Canais de Santos: a história de um engenheiro que salvou uma cidade**. A História de Um Engenheiro Que Salvou Uma Cidade. 2017. Disponível em: <https://orgulhodeserpaulista.blogspot.com/2017/08/canais-de-santos-historia-de-um.html>. Acesso em: 02 maio 2024.

WILEMAN, Joseph Phillip. **The Brazilian year book / compiled and edited by J. P. Wileman**. Rio de Janeiro: The Offices Of The Brazilian Year Book, 1908. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=225399&view=detalhes>. Acesso em: 29 abr. 2024.