

510 anos de história

1502

Em 2 de janeiro, chega a Santos a primeira expedição oficial do reino português à colônia. Pela primeira vez, segundo registros históricos, embarcações escalam no estuário santista. Em uma das caravelas, está Américo Vespúcio

1541

Brás Cubas

transfere o Porto da região da atual Ponta da Praia para a altura do Outeiro de Santa Catarina

1705-1709

O ouro de Minas

é escoado por Santos, o que gera um curto período de progresso, até a construção de um caminho direto das áreas de extração para o Rio de Janeiro

1792

A Calçada da Lorena

é inaugurada. A via de pedras na Serra do Mar é a primeira com pavimentação a escoar produtos para o Porto de Santos

1793

O café,

com registro formal, é exportado pela primeira vez pelo Porto de Santos

Há 120 anos, uma mudança radical na operação do Porto

Entrega do primeiro trecho de cais, em 2 de fevereiro de 1892, garante maior eficiência às operações de carga

DA REDAÇÃO

Em 12 de janeiro de 1889, o hoje esquecido trenzinho do Jabaquara começou a circular em Santos, cortando as atuais avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, na altura de onde hoje estão as instalações do campus da **Universidade Católica de Santos (UniSantos)** e do Senac, até chegar à zona portuária.

Com poucos vestígios atualmente, essa linha, implantada pela Companhia Docas de Santos, transportava pedras extraídas do Morro do Jabaquara. Esses blocos formaram os primeiros 260 metros de cais do Porto – inaugurados em 2 de fevereiro de 1892, com a atracação do navio a vapor inglês *Nasmyth*. A data marca a fundação formal do Porto de Santos.

A historiadora e professora-doutora do Mestrado em Educação da UniSantos, **Maria Aparecida Franco Pereira**, conta que a Docas criou uma fábrica de blocos só para a instalação do cais. A linha férrea perdeu sua utilidade, mas foi desativada só em 1961, segundo o site Novo Milênio.

A inauguração do cais marcou o fim da era de um porto

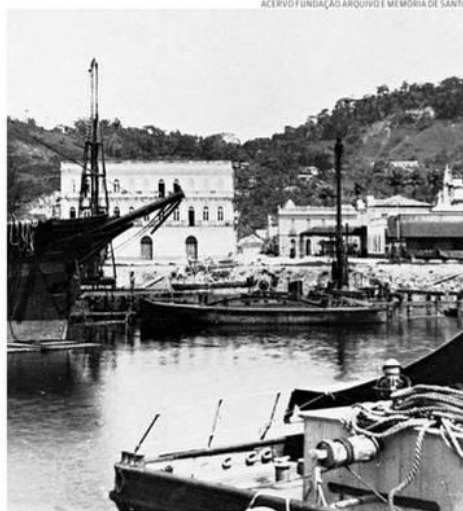
que se desenvolveu de forma praticamente improvisada, mas corajosa frente aos desafios geográficos e sociais enfrentados desde 1502.

O cais simboliza uma mudança radical. A historiadora afirma que, na segunda metade do século 19, todo o embarque e o desembarque eram feitos junto às pontes que avançavam de dez a 20 metros pelo estuário, concentradas nos bairros do Valongo, do Centro e do Paquetá.

Naquela época, as mercadorias ficavam primeiro nos armazéns da Cidade e depois seguiam para a faixa portuária, aguardando o transbordo para a embarcação. Próximas às pontes, permaneciam ao ar livre, muitas vezes expostas à chuva, o que levou ao surgimento dos trapiches.

Maria Aparecida diz que, erroneamente, muitos chamam as pontes de trapiches. Na verdade, esses trapiches são os armazéns construídos próximos às pontes.

Em 1870, nove trapiches com pontes se espalhavam pela região hoje limitada pela Bolsa do Café (Rua Frei Gaspar) e o prédio da Alfândega (Praça da República). O controle era



Construção do cais do Armazém 1, uma das primeiras áreas do Porto

pulverizado. "Particulares e algumas firmas passaram a construir pontes e trapiches", afirma Aparecida.

Na Rua do Sal (atual José Ricardo) ficava o Trapiche Sal e na Antônio Prado, o Trapiche Praia. Havia ainda a Ponte do Consulado (altura da Rua Frei Gaspar), que recolhia impostos.

Segundo a historiadora, em 1872 eram dez pontes sob controle privado. Entre os proprietários, estava o vereador Alexandre Jeremias da Silva e os

ARQUIVO FUNDAÇÃO ARQUIVO E MEMÓRIA DE SANTOS

mais profissional e centralizada, que garantisse uma maior eficiência nas operações. Porém, a iniciativa levou 17 anos para sair do papel. A licitação foi feita só em 1886.

Maria Aparecida conta que esse capítulo da história do Porto começou com Francisco de Paula Ribeiro, empresário que vivia em um casarão onde tempos depois foi construído o Colégio Santista, na Rua Sete de Setembro, e que era proprietário de terras na entrada da cidade (onde atualmente está o bairro Chico de Paula, batizado em sua homenagem). Coube a ele convencer o cunhado Eduardo Guinle a montar uma firma para a construção dos cais em Santos.

Após algumas negativas, Guinle e o sócio Cândido Gaffrée decidiram participar da concorrência de 1886 para a instalação do cais. Seis grupos entraram nessa disputa, entre eles, o de Gaffrée e Guinle, que foi declarado o vencedor. Os dois formaram em 3 de novembro de 1892 a Companhia Docas de Santos, quando o novo Porto já estava em operação (Ribeiro ficou de fora por estar em dificuldades financeiras, segundo registros históricos).

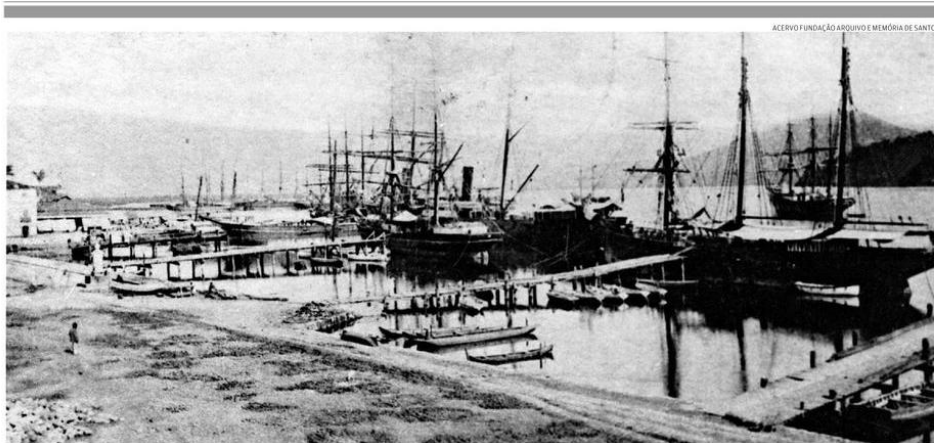
A companhia surgiu com plenos poderes. Além da construção e da operação do Porto, seu estatuto previa a exploração do comércio, serviços de comissária, agência de navegação e transporte terrestre.

herdeiros de Antônio Ferreira da Silva Sobrinho (dono da Casa da Frontaria Azulejada) e Souza Queirós e Vergueiro.

CONCESSÃO

Porém, o setor de trapiches estava com os dias contados nos anos 1880. Um pouco antes, em 1869, o governo do Império lançou um plano de licenças de operação dos portos.

O aumento do comércio exterior exigia a troca da gestão pulverizada e incipiente por uma



Antes da implantação dos cais santista, o embarque e o desembarque de mercadorias dos navios eram feitos pelas pontes, que iam da margem do estuário até as embarcações

Chegada da Docas de Santos contraria interesses locais

Trapicheiros e vereadores tentaram barrar construção dos cais e melhorias na área portuária

DA REDAÇÃO

Apesar de a modernização do Porto ser uma reivindicação dos produtores e exportadores de café, força dominante na sociedade da época, a chegada da Companhia Docas de Santos (CDS) contrariou interesses no final do século 19.

Segundo o livro História do Porto de Santos, dois trapicheiros, Francisco Ferreira Goulart e Joaquim Xavier Pinheiro, recorreram à Justiça em 1904 para tentar barrar a construção dos cais e, assim, manter a atividade de suas pontes e seus trapiches. O governo alegou que eles não detinham títulos de concessão e aforamento (quando o proprietário transfere a uma pessoa o domínio público de uma propriedade, recebendo um pagamento anual), o que beneficiou a Docas.

Epidemias e falta de infraestrutura

>>Ilha das Palmas

No final do século 19, as seguidas epidemias matam muitos tripulantes, o que leva os navios a evitarem o Porto de Santos.

Naquela época, alguns percebem que as ilhas próximas eram povoadas das doenças, concluindo que o ar fresco era uma proteção natural (na verdade, o combate ao mosquito transmissor da febre amarela e a construção de uma rede sanitária acabaram com as doenças). Uma dessas ilhas, a das Palmas, foi comprada pela armadora e companhia de navegação alemã Ham-

burg Süd, em 1892, para proteger seus tripulantes, segundo estudos de 1937 de Francisco Martins Santos.

>>Praia do Góes

Enquanto os tripulantes da Hamburg Süd se protegiam na ilha da empresa, a Praia do Góes (em Guarujá, na direção da Ponta da Praia) se tornava moradia de estrangeiros. Eram profissionais de bancos e exportadoras que, após o expediente em Santos, pegavam um barquinho rumo ao Góes.

>>Pontões

A falta de infraestrutura do Porto na segunda metade do século 19 dificultava a operação das grandes embarcações da época. O comércio deu um "jeito", utilizando os pontões - armazéns flutuantes que faziam a baldeação das cargas entre as pontes dos trapiches e os navios. Eles também eram empregados quando os navios não podiam aguardar a vez para atracar. Em 1892, pelo menos 100 pontões estavam em operação.

Também na década de 1900, a Câmara Municipal protestou contra outra mo-

dernização trazida pela CDS, a construção de seis armazéns e a troca do calçamento

da região portuária, permitindo o recebimento do café já ensacado.

Os vereadores alegavam que a melhoria dispensaria os serviços de inúmeras carroças e armazéns, reduzindo a arrecadação de impostos (a Docas ganhou isenção tributária para suas atividades).

O governo alegou que a operação era uma concessão federal, dispensando impostos municipais, e que as melhorias eram complementos naturais das obras realizadas pela CDS.

A historiadora Maria Aparecida Franco Pereira afirma que a Docas ganhou todas as disputas, mas deixou muitas realizações para a Cidade. A construção dos cais controlou a sujeira que vinha direto da água para a Cidade. Também fez obras para a comunidade, como escolas e o prédio dos Correios, no Centro.

Ela lembra que, nas primeiras décadas do novo porto, apesar dos interesses contrariados, a política e a economia eram voltadas para o setor de café, que teve seus negócios beneficiados pela modernização do sistema portuário. "Quem governava o País era o pessoal do café, os paulistas e os mineiros", conclui Maria Aparecida.

510 anos de história

1867

O escoamento da produção agrícola tem um ganho de eficiência histórico, com o início da operação da estrada de ferro entre São Paulo e Santos

1869

O governo do Império lança plano de licenças de operação dos portos

1886

Depois de 17 anos, o governo do Império realiza concorrência para a concessão do Porto de Santos

1888

Eduardo Guinle e Cândido Gafrée

vencem a concorrência para construir e explorar o Porto de Santos

1892

Em 2 de fevereiro, o navio a vapor inglês Nasmyth atraca nos primeiros 260 metros de cais do Porto, marcando a inauguração do complexo santista. A Companhia Docas de Santos é formalmente constituída em 3 de novembro

1897

Acidente de trabalho fatal no navio Salinas resulta na primeira greve do Brasil, segundo o site da Codesp. A Marinha interveio após duas semanas de conflitos

1904

Trapicheiros entram na Justiça contra a perda de áreas para a construção dos cais, mas são derrotados

1909

A Docas expande a muralha do cais para 4.720 metros, do Valongo a Outeirinhos, onde hoje está o Terminal de Passageiros. No mesmo ano, recorde na exportação de café, com 13,1 milhões de sacas embarcadas no ano

1918

O Porto de Santos sofre o primeiro grande revés no século 20. A receita da Docas cai quase pela metade devido à Primeira Guerra Mundial. O baixo movimento permite à companhia implantar melhorias nos cais

1930

A Ilha Barnabé começa a receber terminais de produtos inflamáveis

1945

A Docas começa a receber recursos do Governo Federal para ampliar o Porto. O cais chega a 6.259 metros

Em 1502, as primeiras escalas de navios na região

Em 2 de janeiro de 1502 começava uma longa história de avanços, retrocessos e estagnações que marcaram o Porto de Santos nos quatro séculos seguintes. Nessa data a expedição de Gonçalo Coelho, a serviço do reino português, descobria a região, chegando no local onde hoje está a ponte Edgar Perdigão, na Ponta da Praia, em Santos.

Além da descoberta, a expedição de Coelho - que viajava entre as atuais regiões do Rio Grande do Norte e de Canaã, em São Paulo, até onde o Tratado de Tordesilhas permitia - era importante porque em uma das suas três caravelas viajava o italiano Américo Vesúcio, encarregado de fazer os mapas do Novo Mundo. Rico e amigo dos Médicis de Florença, ele escrevia cartas que eram publicadas na Europa e que o deixaram famoso - tanto que seu nome batizou as Américas.

Nos anos 1530, quando entram em vigor as capitânicas hereditárias, surge a distribuição de sesmarias (terras para produção). Um desses sesmeiros é Brás Cubas, que ganha terras do dono da capitania, Martim Afonso de Souza.

A professora doutora-assistente do curso de História da Unisantos, Wilma Terezinha Fernandes de Andrade, conta que em 1541 ele transfere o



Calçada da Lorena: caminho de pedras construído em 1792 é considerado 1º corredor de exportação do Brasil

Porto da Ponta da Praia para Enguaguau, como era denominada a região nas proximidades do Outeiro de Santa Catarina, no Centro.

Porém, o Porto enfrenta um longo período de estagnação - três séculos. No século 16, o Brasil colonial vivia da exploração da madeira (pau-brasil), da cana-de-açúcar e do gado bovino. A região só tinha cana e, mesmo assim, sua produção não conseguia competir com a do Nordeste, naquela época, a principal região açucareira das terras portuguesas.

No século 17, a estagnação tanto em Santos como em São Pau-

lo estimula a formação de grupos queçam índios ou buscaram ouro ou prata. "A partemais corajosa, determinada, sai de Santos e São Vicente e vai para o Sul", afirma Wilma. A região sofre um despovoamento.

Wilma conta que, no final do século 17, os bandeirantes paulistas acham ouro em Minas Gerais, que era levado até São Paulo e descia para Santos. "Santos passa a ser o Porto do Ouro, tem casa de fundição e isso movimenta a economia".

Mas a fase do ouro em Santos dura apenas quatro anos - de 1705 a 1709. As viagens en-

tre Minas e o Litoral Paulista demoravam dois meses. Por isso, o governo português contratou o filho de Fernão Dias, que abriu um caminho entre a região de extração do minério e o Rio de Janeiro. Esse trajeto consumia até 12 dias.

O marasmo volta e a estagnação toma novamente conta da capitania. Mas isso muda nos anos 1760 com o Marquês de Pombal no poder em Portugal, que nomeia governadores de melhor capacidade administrativa.

Nesse período, as novas autoridades apoiam o plantio da cana-

Porto do Ouro



"No final do século 17 Santos passa a ser o Porto do Ouro, tem casa de fundição e isso movimenta a economia"

Wilma Terezinha Fernandes de Andrade, historiadora e professora da Unisantos

de-açúcar no Planalto e no Litoral Norte. Santos se torna o Porto do Açúcar. O governador Bernardo José Maria de Lorena constrói, em 1792, o que é considerado o primeiro corredor de exportação brasileiro, um caminho de pedras pela Serra do Mar ligando São Paulo ao Litoral, a Calçada da Lorena. Começava então uma era de viagens mais rápidas que finalmente vai consolidar o Porto de Santos.

510 anos de história

1955

Refinaria de Cubatão entra em operação, viabilizando a operação de petróleo e derivados pelo Porto

1973

Inauguração do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (Tegla)

O cais cresce, mesmo nas guerras

Em 1909, Porto já se estendia até Outeirinhos

DA REDAÇÃO

Do pequeno trecho (260 metros) construído inicialmente, a Companhia Docas de Santos expandiu o cais do Porto por quase cinco quilômetros em poucos anos. Segundo o coordenador do Instituto de Pesquisas A Tribuna (IPAT) e professor de Pós-Graduação da Universidade Católica de Santos (UniSantos), **Alcindo Gonçalves**, em 1909, já eram 4.720 metros – iado Valongo até Outeirinhos (ponto do atual Terminal de Passageiros).

“Era a primeira fase de construções, com armazéns, linha férrea e expansão do cais, que deram uma configuração moderna ao Porto”, afirma Gonçalves.

A professora da UniSantos **Wilma Terezinha Fernandes de Andrade** lembra que a Docas influenciou profundamente na sociedade santista. O desenvolvimento do Porto e a consequente diversificação da economia geraram classes de trabalhadores, como as dos doqueiros (cais), estivadores (navios) e caixeiros (do comércio).

Tamanho poderio da Docas também gerou conflitos, principalmente com os trabalhadores. “Houve uma luta dura entre a Docas e os sindicatos”, afirma a professora.

A primeira greve, que seria inédita em todo o País, segundo o site da Companhia Docas de Santos (empresa que existe até hoje), ocorreu em 1897. Um operário morreu no porão do navio a vapor Salinas. Em protesto, os estivadores reivindicaram aumento salarial, adicional noturno e redução da jornada. O movimento durou 15 dias.

GUERRAS MUNDIAIS

Durante a Primeira Guerra



Embarque de café por Santos em 1938: carga chegava em trens e caminhões

Mundial (1914-1918), o conflito estimulou uma nova fase de investimentos no Porto, apesar da queda brusca do movimento – a receita da Docas caiu 44% entre 1913 e 1918.

Com operações reduzidas, devido ao conflito, a Docas aproveitou para remodelar o cais. A companhia construiu tanques de combustível, um terminal frigorífico e uma fábrica de gelo, além de mais armazéns, chegando ao XVI em 1920. Em 1930, a Ilha Barnabé recebeu terminais de produtos inflamáveis.

Na Segunda Guerra (1939-1945), houve outro grande baque à movimentação do Porto. Em 1942, o conflito utilizava muitos submarinos, prejudicando a navegação. Nesse ano, a exportação de café atinge seu pior nível desde 1897, com 4,4 milhões de sacas.

Em 1945, a Docas, que até então tocava sozinha as melhorias do Porto, passou a receber recursos do Governo Federal, expandindo o cais para 6.259 metros – hoje são 13.013 metros.

Café

Depois da quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929, o café perdeu o prestígio e a produção entrou em declínio, apesar de algumas recuperações ao longo das décadas. Em 1909, o melhor ano, foram embarcadas 13,1 milhões de sacas. Na safra 1969/1970, o Porto recebeu apenas 7,9 milhões de sacas. Na década de 1970, o desempenho do café foi prejudicado por várias geadas. Nos anos 1930 e 1940, Santos dominava com 70% do produto exportado pelo País, mas, no final dos anos 1960, a proporção despencou para 36%. Mas o Porto reconquistou terreno. No ano passado, o complexo bateu recorde histórico ao exportar 25,8 milhões de sacas de 60 quilos, com 77% da movimentação nacional. A agricultura se diversificou e o produto é responsável hoje por 3,4% da pauta de exportações – bem abaixo dos 95% no início do século 20.