

Em 1846, o Brasil vivia um borbulhante clima de euforia, estimulado, principalmente, pelas perspectivas de crescimento apresentadas por um novo ciclo econômico nacional, advindo da riqueza nacional emergente: o café. A cidade de Santos, notabilizada como a principal porta de saída de produtos paulistas, do açúcar ao tabaco, para o resto do mundo, começava a dar seus primeiros passos rumo ao maior planejamento de expansão já visto. Para isso, era extremamente necessário buscar uma organização que conduzisse esse crescimento, um ente administrativo que fosse, preferencialmente, conduzido por empresários influentes, geradores das maiores oportunidades e comércio locais.

Destes movimentos iniciais surgiram as idéias pioneiras para a criação de uma associação que organizasse as regras para o bom andamento dos trabalhos no município, que desejava se manter entre os mais importantes e influentes do Brasil. No entanto, esses primeiros movimentos não lograram êxito. As idéias ainda precisavam ser amadurecidas.

Quatro anos mais tarde os santistas voltaram à carga e tentaram tirar do papel a ideia de criar o órgão interlocutor que pudesse tramitar tanto junto aos mais importantes fazendeiros do interior, quanto entre os agentes do governo, fossem eles da esfera do Governo Imperial, da província paulista e até junto à intendência municipal. No entanto, mais uma vez, as coisas não saíram como se desejou, muito em função da cidade ser incipente, não dispor de recursos para enfrentar o enorme desafio, que era investir em modernização. Santos, à época, ainda era totalmente dependente do Governo do Império para funcionar para valer.

Porém, a cidade carregava um trunfo na manga: O porto. Mesmo precário em instalações, seus atracadouros venceram as desconfianças gerais, pelo fato de estarem estrategicamente muito bem posicionados. Assim, foi o porto santista quem garantir a sobrevivência da ideia. Na metade do Século XIX ele já era referência dentro e fora do País.

A força do café sacudia o Brasil de norte a sul e os trens traziam a modernidade necessária para alavancar ainda mais o transporte do "ouro verde" do interior para o litoral e seus portos. Foi essa corrente que trouxe à Santos a São Paulo Rai-

lway, a estrada de ferro dos ingleses responsável, em 1867, por colocar a cidade, de uma vez por todas, no mapa do desenvolvimento nacional.

Naquele mesmo ano o clima de expectativas transbordava, como transbordavam os grãos de café dos armazéns para os vapores atracados no porto santista. A via férrea foi ampliada e acelerou, consideravelmente, a capacidade de escoamento de toda a produção agrícola das fazendas do interior.

O ritmo alucinante das exportações, via Porto de Santos, transformou a cidade. A população duplicava a olhos vistos. De 1843 para 1885, Santos saltou de 3.500 para 15.600 habitantes. Em 1870, o porto santista era o responsável pela exportação de 80% da produção de café nacional. O dinheiro corria solto e gerava centenas de empregos. Mais do que nunca, havia a necessidade de organização. Caso contrário, o comércio descontrolado poderia tornar a economia local num verdadeiro caos.

O "ouro verde" virou a moeda forte do mercado, impulsionando a economia local e o comércio exterior. O Brasil, mais do que em qualquer outra época histórica, se tornou um dos focos de atenção do comércio internacional.

Crescimento desenfreado

O clima de euforia também trouxe na bagagem uma intensa atividade cultural. Idéias inovadoras fervilhavam por todos os cantos e contemplavam questões voltadas ao abolicionismo. O Teatro Guarany, inaugurado em 1888, primeiro grande palco da cidade, se tornou local de calorosas manifestações pela soltura dos escravos. Seria também lugar do primeiro encontro entre o atuante Comendador Vergueiro e o pintor Benedicto Calixto - cujo relacionamento veremos à frente.

Contudo, na rasteira do progresso vieram os problemas. A ocupação desenfreada da cidade, sobretudo das encostas dos morros, sem estrutura e saneamento básico, acenavam com um véu tenebroso. Os que aqui aportavam em busca de dinheiro fácil acabavam obrigados a viver nestas encostas e em submoradias, como os cortiços. Resultado: Com as epidemias que assolaram a cidade a partir da segunda metade do século XIX, esses aventureiros e suas famílias morriam aos montes, vitimados por doenças