



**Foi Silva Telles  
o presidente  
que mandou na  
cidade entre  
os dias 14 e 30  
de dezembro de  
1891**



tadores e importadores, foi a que exerceu maior pressão para que fossem contratadas empresas com gabarito para dar outra cara ao já defasado cais santista.

E não havia outra coisa a fazer. À beira-mar, as mercadorias se amontoavam, da praça da Alfândega ao Valongo, em pátios de terra, improvisados, sem estrutura adequada, sem condições de higiene, sofrendo as consequências de permanecerem ao relento, particularmente nos meses de Verão, quando as chuvas aumentavam. A alta da maré atingia as sacas de café, comprometendo a qualidade e até apodrecendo o grão.

A Associação Comercial de Santos tomou frente às reivindicações junto às autoridades da Corte e da Província, como pode se ver em ofício enviado pela entidade: *"Verdadeira anarquia reina em quase todos os serviços de Santos: os armazéns da alfândega, as pontes, os armazéns particulares, as praças e ruas públicas acham-se empilhadas de mercadorias, a maior parte sujeita às intempéries e ao roubo.... A gatunagem tem tomado súbito impulso: quadrilhas para tal fim organizadas dão caça às mercadorias assim abandonadas e a polícia sente-se impotente para dominar essa nova indústria, porque nem de força pública dispõe"*.

A pressão surtiu efeito em 19 de outubro de 1886, quando o então Ministério de Viação e Obras Públicas publicou edital reabrindo a concorrência para as obras. Finalmente, em 12 de julho de 1888 é que foi celebrado o contrato de construção do Porto, assinado pela Princesa Isabel e referendado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o paulista Antônio da Silva Prado. Quatro anos depois, em 2 de fevereiro de 1892, com muita festa na cidade é que foi entregue ao tráfego o primeiro trecho de cais, com 260 metros, compreendido entre a rua nova aberta junto ao Arsenal da Marinha e a Alfândega, com a atracação do navio inglês Nasmyth, de Liverpool. Santos ganhou naquele momento o primeiro Porto Organizado do

País. De participação tão decisiva neste processo, o ex-presidente da ACS, o gaúcho Francisco de Paula Ribeiro (Chico de Paula), acabou se tornando o primeiro superintendente da nova Companhia Docas de Santos, cargo em que se manteve até 1902.

A atuação da ACS, ao longo de sua trajetória, registrou fatos tão marcantes na história de Santos, que praticamente todas as conquistas ao longo das primeiras décadas do Século XX se deram com a participação direta ou indireta da instituição, seja para o desenvolvimento social, cultural, político ou financeiro de Santos.

Não podemos reputar como coincidências, mas o fato é que após a fundação da ACS muitas e importantes iniciativas foram tomadas em benefício da população e do desenvolvimento da cidade, como na elaboração dos Códigos de Obras para o município. Antes da Associação Comercial, por exemplo, não existiam ou não funcionavam a contento os serviços de esgoto e coleta de lixo, iluminação pública, água para consumo domiciliar, ruas pavimentadas, ou pelo menos capazes de prover o escoamento de águas pluviais. Não existiam bancos, transporte coletivo e tampouco um cais organizado. A entidade foi decisiva em todas as etapas destes processos de desenvolvimento, fosse diretamente responsável, ou saindo na foto com mérito de causa.

**A ACS influenciava em  
todos os setores do  
desenvolvimento da  
cidade. A iluminação  
pública, existente desde  
1810 teve uma melhora  
significativa após a  
atuação da entidade**

