

**Dinâmicas contextuais oitocentistas das migrações internacionais em Santos/SP**  
**Nineteenth-century contextual dynamics of international migrations in Santos/SP**  
**Dinámicas contextuales de las migraciones internacionales en Santos/SP en el siglo XIX**

Wellington Teixeira Lisboa<sup>i</sup>

**Resumo:** Este estudo tem como objetivo explorar algumas dinâmicas contextuais que operaram como relevantes fatores de atração de fluxos de imigrantes a Santos, no litoral de São Paulo, a partir da segunda metade do século 19, com ênfase nas suas últimas décadas. Dos contextos macroestruturais atrelados ao continente europeu e, principalmente, à economia política de São Paulo às evidências históricas em torno do protagonismo santista no eixo das transações comerciais agroexportadoras, direciona-se o foco, neste artigo, a um breve panorama oitocentista que, entre outras razões, justifica o processo de composição de Santos como um território de imigrantes.

**Palavras-chave:** Economia do café. Imigração. Santos.

**Abstract:** This study aims to explore some contextual dynamics that operated as relevant factors to attract flows of immigrants to Santos, on the coast of São Paulo, from the second half of the 19th century, especially in the last decades. From the macro-structural contexts about the European continent and especially about the political economy of São Paulo, to the historical evidences about Santos's role in the axis of agroexport trade transactions, the article focuses on a brief nineteenth century scenario that beside other reasons justifies the process of composition of Santos as a territory of immigrants.

**Keywords:** Coffe economy. Immigration. Santos.

**Resumen:** Este estudio tiene el objetivo de presentar algunas dinámicas contextuales que operaron como importantes factores de atracción de flujos de inmigrantes a Santos, en el litoral de São Paulo, desde de la segunda mitad del siglo 19 con énfasis en sus últimas décadas. De los contextos macroestructurales sobre el continente europeo y sobre todo la economía política de São Paulo a las evidencias históricas en torno al destaque de Santos en el eje de las transacciones comerciales agroexportadoras, se dirige el foco en este artículo a un breve escenario del siglo 19 que, además de otras razones, justifica el proceso de composición de Santos como un territorio de inmigrantes.

**Palabras clave:** Economía del café. Inmigración. Santos.

## Introdução

No século 19, particularmente a partir dos seus últimos decênios, a cidade litorânea de Santos, situada no estado de São Paulo, protagonizou um importante papel na estruturação e viabilidade técnica da monocultura agroexportadora centrada no café. Por seu porto, o município se destacou como polo de recepção de intensos e constantes fluxos migratórios, a princípio constituídos por populações europeias, posteriormente oriundos de outros continentes (BASSANEZI, 1996), que exploraram e ocuparam as vastas terras em toda a região provincial paulista, seguindo o percurso projetado pela marcha dos cafezais (PRADO JÚNIOR, 1989).

Às transações comerciais em torno das sacas de café e de outros produtos inseridos na logística marítima de importação e exportação somou-se a movimentação de pessoas que, no cais santista, vislumbraram a concretização dos seus projetos migratórios não apenas além-montanhas da Serra do Mar, isto é, na capital paulista ou no seu interior, mas também no próprio território litorâneo com o qual se defrontavam e que, desde então, individual e coletivamente, também passariam a compor e a delinear: a cidade de Santos. Não por acaso, da segunda metade dos oitocentos às primeiras décadas de 1900, no auge da economia agroexportadora do café, o município santista registrou um crescimento demográfico de elevadas proporções, articulado às transformações urbanas e socioculturais que conferiram novas faces, multiculturais, a essa cidade que, como *locus* de fixação de imigrantes, tem integrado a rota dos deslocamentos internacionais no Brasil, embora a historiografia tenha dedicado pouca atenção a este fato.

O presente estudo tem como objetivo explorar algumas dinâmicas contextuais que operaram como relevantes fatores de atração de fluxos de imigrantes ao município santista a partir da segunda metade do século 19, com ênfase nas suas duas últimas décadas. Dos contextos macroestruturais atrelados ao continente europeu e, principalmente, à economia política de São Paulo às evidências históricas em torno do protagonismo de Santos no eixo das transações comerciais agroexportadoras, direciona-se o foco, neste artigo, a um breve panorama oitocentista que, entre outras razões, justifica o processo de composição de Santos como um território de imigrantes. Para tanto, a análise da historiografia e também o exame de documentos institucionais, como fontes primárias, constituem recursos metodológicos que viabilizam esse exercício de delineamento de um cenário urbano que articula, intrinsecamente, as dimensões econômicas, territoriais e populacionais.

### **Fatores macroestruturais e a rota das migrações europeias**

O período histórico da “grande imigração” no Brasil foi decisivo para a configuração do município santista como um território de distintos fluxos migratórios internacionais, desde meados dos oitocentos. Isso porque algumas regiões brasileiras, particularmente a região paulista, teve a sua economia sustentada pela agricultura cafeeira que, progressivamente, se estendeu pelo interior e que dependeu do Porto de Santos para o escoamento dos grãos de café e para a recepção de mercadorias e de mão de obra para as lavouras (CANO, 2007).

A abundante historiografia em torno da economia cafeeira destaca como um dos eixos centrais, nesse panorama oitocentista, a chegada massiva de imigrantes nos territórios paulistas e as relações de trabalho estabelecidas nas fazendas e em toda a logística de exportação do café. Os estudos evidenciam a importância dos fluxos migratórios não apenas na viabilidade operacional direta da economia cafeeira, mas na própria configuração dos comércios, dos transportes, da urbanização das cidades, das aspirações e costumes sociais, em geral, na composição dos aspectos demográficos e socioculturais da população paulista em formação (BASSANEZI, 1998). Esse complexo econômico, que não se resumiu à operacionalização da produção agrícola do café e que abarcou um amplo conjunto de transformações estruturais também levadas a cabo, em particular, pela presença de imigrantes, compôs “um complexo integrado cujas partes desencadeiam um processo dinâmico de acumulação ao próprio sistema em que estão inseridas” (CANO; GUIMARÃES NETO, 1986, p. 17).

Nessa acepção, à pujante produção agroexportadora do café, identificada por Cano (2007), entre outros intelectuais, como força motriz geradora das dinâmicas econômicas e sociais que ganharam corpo na segunda metade do século 19, acoplaram-se inúmeras atividades responsáveis pela recomposição dos cenários rurais e urbanos da promissora região paulista, inclusive do seu litoral, cuja face populacional, variada, congrega firmes traços de origem estrangeira. Entre essas iniciativas articuladas, Cano (2007) menciona a agricultura produtora de alimentos e matéria-prima; as atividades bancárias e as transações financeiras de importação/exportação; o comércio interno; os sistemas ferroviário, marítimo e de transporte urbano; os empreendimentos responsáveis por infraestrutura, como a expansão dos armazéns santistas e das instalações portuárias; os sistemas de comunicações aquém e além-planalto e os investimentos do poder público regional e federal nesse complexo cafeeiro integrado.

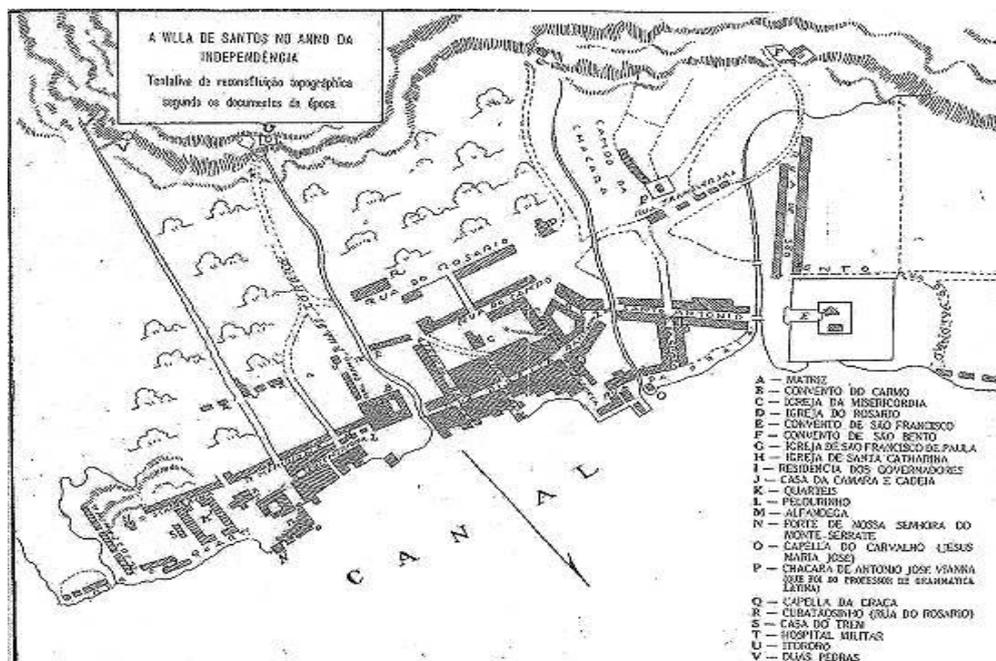
Petrone (1990) explica que, no contexto do fortalecimento econômico que culminou na instauração do regime republicano de governo, o avanço dos cafezais demandava grande volume de mão de obra, principalmente porque a alta taxa de mortalidade decorrente das

doenças e das más condições de trabalho e a supressão oficial do tráfico negreiro, que renunciava o fim das políticas escravistas, gradualmente, forçaram o redesenho do perfil de trabalhador para as plantações e fazendas do interior de São Paulo, onde se localizavam os solos mais adequados a essa monocultura. Dos mais de 4 milhões de cativos africanos trazidos ao Brasil pelo tráfico de escravos, computou-se quase a metade em 1854, distribuída por diferentes partes do país (BALÁN, 1973). Brito (2002), no que tange à essa etapa do povoamento de São Paulo, demonstra que, no ano acima mencionado, em toda a província, os escravos representavam 23,55% da população, ao passo que essa porcentagem diminuiu para 18,70% e 8,11% em 1872 e 1887, respectivamente.

Nesse quadro, a vila de Santos, fundada no século 16 pelo império colonial português, até então apresentava características típicas de um povoado provinciano, isto é, assaz acanhada no que dizia respeito à densidade populacional e à produção e circulação econômica local, sendo que as atividades financeiras na região apenas prosperaram, em escala mediana, com a exportação do açúcar produzido nas décadas setecentistas, ainda que se considere que esse tipo de mercado não tenha exercido relevância decisiva na urbanização e desenvolvimento deste povoado. Afinal, “a modesta vida econômica da Capitania de São Paulo refletia-se, diretamente, na vila de Santos, que era a principal porta de entrada e saída da Capitania” (ANDRADE, 1989, p. 63).

Gonçalves (2006) esclarece que, até a eclosão da exportação do “ouro verde” paulista, o café, vivia-se em Santos com base naquilo que se plantava na região, o arroz, a mandioca e, principalmente, a cana-de-açúcar; na renda gerada pela cobrança de impostos e transações estabelecidas no precário entreposto portuário; no trigo e outros gêneros alimentícios vindos do planalto para a subsistência familiar e, no mais, em tudo quanto se pudesse extrair do mar: o peixe, o sal marinho, o óleo de baleia. Um dos mais importantes expoentes da pintura brasileira da passagem do século 19 para o século 20, Benedito Calixto, responsável por inúmeros trabalhos que ilustram as transformações da história econômica, social e territorial desencadeada nessa região litorânea, reconstituiu uma planta topográfica com a projeção de como seria a vila de Santos no ano de 1822, respaldando-se em documentos originais da época. Como se percebe na Figura 1, a extensão espacial habitada não ultrapassava alguns quarteirões próximos ao canal marítimo, onde se situavam os modestos trapiches de madeira sobre os quais se viabilizava, operacionalmente, o “porto do açúcar”, tendo como limite traseiro os vastos terrenos ociosos no sopé dos morros.

**Figura 1** – Planta topográfica da Vila de Santos, em 1822



Fonte: *Os Andradas*, de Alberto Sousa, Vol. I, 1922.

Não por acaso, naquele mesmo ano, decorridos cerca de três séculos de sua fundação sob o poderio da Coroa Portuguesa, a vila possuía 4.781 habitantes (ÁLVARO, 1919), passando a 5.863, entre população livre (3.266) e escrava (2.597), catorze anos depois (MÜLLER, 1923). Em 1854, quando já lhe tinha sido outorgado o título de cidade<sup>1</sup> e o volume da exportação cafeeira começava a suplantiar o do açúcar, Santos registrou 7.885 habitantes, sendo 710 estrangeiros (SANTOS, 1914). Note-se que apenas os municípios de Iguape, no auge da cultura e comercialização do arroz, Limeira, dinamizada pelos engenhos de açúcar e posteriormente pelas lavouras cafeeiras, e São Paulo ultrapassavam essa quantidade de estrangeiros em seus territórios (BASSANEZI, 1998), já prenunciando o destaque da cidade portuária como eixo econômico e rota de migrações na província paulista.

Fato é que, com o declínio da produção nas regiões cafeeiras do Vale do Paraíba e do Litoral Norte, como Ubatuba e São Sebastião, e com a procedente marcha dos cafezais para o Oeste de São Paulo (PRADO JÚNIOR, 1989), grande parte da comercialização do mais importante produto do Império brasileiro, o café, centralizou-se no porto santista. Foi com a ampliação das lavouras cafeeiras do interior e a necessidade de aparelhamento desse porto para a exportação dos grãos que Santos viu suas composições urbanísticas e sociais se remodelarem, tornando-se polo receptor de imigrantes no Brasil. Isso porque o contingente de escravos africanos que, na primeira metade do século 19, trabalhava nas lavouras canavieiras e na incipiente plantação de café, pouco a pouco, passou a ser substituído pela mão de obra estrangeira originária, sobretudo, do continente europeu, sobre

a qual se imputou a responsabilidade pela ampliação produtiva da monocultura cafeeira, cujo êxito perdurou por pouco menos de um século.

Florestan Fernandes (2008), na conhecida obra *A integração do negro na sociedade de classes*, afirma que, no período em que as famílias dos fazendeiros começaram a fixar residência em São Paulo e a diferenciação étnico-racial no sistema econômico tornou-se requerida e naturalizada, os negros foram forçados a envolver-se numa competição desigual com os imigrantes que aportavam em território brasileiro e que, não coincidentemente, absorviam as melhores oportunidades de trabalho. Nesse prelúdio da efervescência mercantil em curso, todas as posições estratégicas da economia artesanal e do pequeno comércio urbano foram monopolizadas pelos brancos europeus, para não mencionar as condições privilegiadas - ou menos hostis - que lhes foram asseguradas nas grandes e promissoras lavouras do interior. “Eliminado para os setores residuais daquele sistema, o negro ficou à margem do processo, retirando dele proveitos personalizados, secundários e ocasionais” (FERNANDES, 2008, p. 34).

Naquele contexto, parte significativa da elite agrária paulista, imbuída por teorias raciais que apregoavam a inferioridade biológica e intelectual dos negros - e de outros povos não brancos, a exemplo dos “amarelos” da Ásia -, defendia a imigração como via propícia e necessária para o fim do regime servil, pautando-se na justificativa colonialista de que, ao contrário dos negros, tidos como vadios e destituídos de capacidades morais necessárias a afazeres braçais não coercitivos, a população europeia, na sua “essência”, revelava-se apta ao trabalho livre, como já atestara o seu centenário projeto de civilização (FERNANDES, 2008). O Porto de Santos passaria, então, a receber numerosos e constantes fluxos de populações brancas “vacionadas” ao trabalho especializado e assalariado, o que imprimiria uma característica “nobre” ao tecido social da nação brasileira em formação.

Assim, nas primeiras décadas posteriores a 1850, com o fim do tráfico negreiro e o gradual expurgo dos escravos nas fazendas cafeeiras, fatores como o desequilíbrio da quantidade de mão de obra e a incapacidade de inovação dos aparatos tecnológicos, aliados ao aumento da comercialização do café no mercado norte-americano e europeu e a consequente expansão do cultivo desse grão no Oeste paulista, constituíram o pano de fundo para o adensamento das migrações internacionais para São Paulo, cujos impactos foram determinantes à formação territorial, econômica, política, cultural e urbanística de Santos. Somado a esses condicionantes que justificam o período oitocentista da “grande imigração”, estrategicamente viabilizada pelo porto santista, a historiografia registra ainda o peso da política nacional de branqueamento da população, ancorada nas teses fisiologistas, de cunho racista, do conde francês Joseph Arthur de Gobineau, para quem o Brasil, em definitivo,

caracterizava-se como “país sem futuro”, posto que sua constituição étnica baseava-se no expressivo número de negros e mestiços, sujeitos considerados como pertencentes a “raças” menos “adiantadas” no quadro de uma hierarquia social eugenista concebida aos moldes europeus (BASSANEZI, 1998).

É oportuno ainda referir que as transformações políticas, econômicas e populacionais desencadeadas em muitos países da Europa contribuíram para o direcionamento desses fluxos transatlânticos aos Estados Unidos, à Argentina, ao Brasil, em particular ao estado de São Paulo. No assim denominado “velho mundo”, o contínuo processo de industrialização e os esforços para o desenvolvimento do capitalismo foram também assegurados pelo controle do crescimento demográfico, com italianos, portugueses, espanhóis, alemães incentivados a rumarem às terras férteis do “novo mundo”. Como explica Fausto (1999), essas populações, em especial as do sul da Europa, fugiam da generalizada situação de pobreza e das dificuldades de sobrevivência e de manutenção dos modos de vida, alterados pela desigual distribuição fundiária e pela revolução agrícola em curso, com a mecanização e inserção de novas culturas facilitadas pelas inovações industriais. A economia de subsistência dos camponeses, nesse panorama, viu-se submetida a um vigoroso processo de mercantilização, pautado pela apropriação institucionalizada, da parte do governo e da igreja, e pela concentração de terras entre a burguesia nascente, que ainda se beneficiou do surgimento de novas tecnologias. Como corolário, restava aos agricultores, despojados de suas terras e de seus modos de vida tradicionais, a competição pelas escassas oportunidades de trabalho junto aos grandes latifúndios produtivos, oferecendo sua mão de obra em troca de módico dinheiro para a sobrevivência familiar.

Como válvula de escape, os territórios da América passaram a ser representados no imaginário social europeu como o sonho do Eldorado a ser conquistado (FAUSTO, 1999), isto é, a representação mítica da fortuna e da possibilidade de enriquecimento rápido. Na “terra das promessas”, para onde se deslocaram homens, mulheres, crianças, famílias, a empreitada das migrações internacionais tornou-se, enfim, um projeto viável e real, facilitado pelo desenvolvimento dos transportes ferroviários e, principalmente, dos transportes marítimos.

### **O complexo cafeeiro, o porto e os imigrantes em Santos**

A “grande imigração” no Brasil, cujo vulto se dá no último quartel do século 19, obedeceu a um conjunto de fatores decisivos à concretização desse evento histórico de escala intercontinental, quer na origem, quer nos territórios de destino: de um lado, o cenário

do capitalismo industrial ascendente na Europa e suas implicações econômicas e sociais estruturantes; de outro, as políticas brasileiras com vistas ao recrutamento da mão de obra estrangeira branca para o suporte à economia cafeeira paulista, para a recomposição populacional e para a modernização nacional.

Nesse panorama histórico, cabe acentuar a instalação da linha férrea da *São Paulo Railway Company*, em 1867, que possibilitou o escoamento da robusta produção cafeeira do interior ao litoral paulista, viabilizando o fortalecimento do comércio interno, a importação de bens de consumo, de matérias-primas, equipamentos, produtos manufaturados e, evidentemente, a exportação dos grãos de café aos países dos continentes europeu, americano e asiático. Como contextualiza Fausto (1977), a ferrovia Santos-Jundiaí, sob a responsabilidade daquela companhia inglesa, compôs a infraestrutura necessária para a logística estratégica de negociação do “ouro verde” paulista, uma vez que garantia o transporte ágil, regular, vigoroso e com menos riscos. Com a implantação dessa via técnica de transporte terrestre, logo o Porto de Santos superou o do Rio de Janeiro em volume de café exportado para o mercado internacional. E tanto foi assim que, se, em 1860, o movimento no porto santista registrou a exportação de 36.250 sacas de café, em 1895 ostentou a comercialização de 2 milhões de sacas, ultrapassando 13 milhões em 1909, no auge desse tipo de economia agroexportadora (GITAHY, 1992).

Foi nessa perspectiva que, na condição de “cidades casadas”, tal como as considerou Prado Júnior (1989), São Paulo e Santos formaram um único circuito geográfico sistêmico, no qual a cidade praiana operava como ponto nevrálgico de articulação mercadológica com o exterior, ao passo que, para a capital paulista, convergiam fluxos de riquezas que abasteciam o interior e, por sua vez, retroalimentavam essa relação de interdependência planalto/litoral. A “porta” aberta ao Atlântico era a mesma por onde o trânsito internacional de coisas, dinheiro e pessoas ganhava concretude e, mais que isso, por onde o centro de distribuição paulista escoava sua riqueza e se revigorava, progressivamente. Nesse sentido, do mesmo modo que as relações umbilicais com São Paulo sempre foram decisivas para a conformação das fases de crescimento ou de estagnação econômica e urbana de Santos, o porto desta cidade também cumpriu papel categórico no processo de fortalecimento econômico da capital e, de forma extensiva, da estruturação de toda a província paulista, afiançando sua hegemonia econômica.

Como “cidades casadas”, fruto de uma fusão que se consolidou ao longo das décadas áureas de expansão da economia cafeeira, São Paulo e Santos caracterizaram-se, pois, como núcleos urbanos com “uma ação recíproca e permanente, e a importância de um se projeta fatalmente sobre o outro” (PRADO JÚNIOR, 1989, p. 31). A história da formação

territorial, econômica e social dos dois municípios apenas pode ser compreendida na sua direta inter-relação. Foi nesse contexto de centralidade binômica junto à capital que, em Santos, cidade que passou a ser difusamente conhecida como a “porta de saída”, ou melhor, o “porto do café”, a entrada de imigrantes ganhou volume no último quartel oitocentista, depois que projetos de financiamento integral dos custos da vinda de europeus ao Brasil foram aprovados em instâncias federais do governo e vivamente acatados pela elite latifundiária.

Num curto período de cinco anos, mais precisamente de 1882 a 1887, cerca de 62 mil imigrantes desembarcaram no Porto de Santos, na sua maioria com destino às promissoras cidades do Oeste paulista, muito embora um número significativo de estrangeiros tenha se fixado nessa faixa litorânea, como veremos a seguir. Esses dados, que têm por base o relatório apresentado pela Comissão Central de Estatística ao governo da província de São Paulo, analisado no *Atlas Temático: Observatório das Migrações em São Paulo* (BAENINGER, 2013), revelam a preponderância dos fluxos de italianos, portugueses e espanhóis no período mencionado. Ampliando essa escala temporal em mais cinco anos, isto é, de 1882 a 1891, constatamos que adentraram em território paulista 263.196 imigrantes, sendo que os italianos corresponderam a aproximadamente 80% desse grupo, como revela a Tabela 1.

**Tabela 1** – Imigrantes desembarcados em Santos, 1882-1891

Nacionalidade	N	%
Italianos	202.503	77%
Portugueses	25.925	10%
Espanhóis	14.954	5,7%
Alemães	6.196	2,5%
Austríacos	4.118	1,4%
Russos	3.315	1,2%
Franceses	1.922	0,7%
Outras nacionalidades	4263	1,5%
<b>Total</b>	<b>263.196</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** Elaborada pelo autor, com base no *Atlas Temático: Observatório das Migrações em São Paulo*, 2013.

Com efeito, em menos de uma década, o volume de imigrantes desembarcados no Porto de Santos com destino, na sua maioria, aos latifúndios do Oeste, bem como à ocupação dos mais diversos postos de trabalho em todo o complexo cafeeiro que se estruturou entre o planalto e o litoral, representava um contingente populacional que exerceu papel categórico seja na manutenção desse sistema econômico integrado, seja na constituição de sociedades cujas faces revelar-se-iam híbridas e plurais. A inserção dos europeus naquele panorama,

evidentemente, promoveria alterações inevitáveis e indelévels nos territórios e no tecido econômico e sociocultural das cidades que constituíam – e das que viriam a constituir – o mapa espacial e demográfico de São Paulo.

Em Santos, não foi diferente esse cenário. Para efeitos de representação numérica, resgatamos o levantamento censitário imperial de 1872, que registrou 9.191 habitantes em Santos, sendo 168 estrangeiros, dos quais 61 africanos na condição de escravos, 42 africanos livres, 62 portugueses e três italianos (FIBGE, 1872). Na somatória, esses dados expõem uma pequena diferença frente ao número apresentado pelo censo produzido, naquele mesmo ano, pelo próprio governo municipal de Santos, em que constam 9.151 moradores (SANTOS, 1914). Contudo, no que concerne especificamente aos estrangeiros, as incompatibilidades estatísticas são notórias e relevantes: enquanto o documento da administração imperial certifica a quantidade de menos de duzentos estrangeiros residindo no território santista, a comissão censitária local detecta 1.577 indivíduos de nacionalidades diversas, listadas na Tabela 2. Essa divergência, convém frisar, é reconhecida e claramente criticada no relatório municipal, no qual incisivas suspeições são desferidas quanto à credibilidade dos métodos adotados naquela contagem populacional que abrangeu todo o território do Império.

**Tabela 2** – Distribuição dos estrangeiros em Santos, por nacionalidade, em 1872

Nacionalidade	N
Portugueses	931
Africanos	255
Alemães	137
Franceses	75
Espanhóis	55
Norte-americanos	35
Ingleses	31
Suíços	18
Italianos	18
Outras nacionalidades <sup>2</sup>	22
<b>Total</b>	<b>1.577</b>

*Fonte: Recenseamento da Cidade e Município de Santos, 31/12/1913. Prefeitura de Santos, 1914.*

Representando em torno de 17% da população residente no município em 1872 e tendo como volume mais expressivo o grupo nacional dos portugueses, como revela a tabela anterior, esses estrangeiros não integravam, ainda, o movimento que se estabelecer-se-ia, em escala massiva, como a “grande imigração” no Brasil, nas décadas seguintes. De todo modo, inter cruzando as estatísticas sistematizadas pelo censo municipal santista e o levantamento populacional sob a responsabilidade do governo imperial, ambos datados de 1872, emergem indicadores deveras significativos e que merecem a atenção: a) do total

(29.622) de estrangeiros distribuídos em toda a província de São Paulo, 5,3% localizavam-se na cidade de Santos, computando 1.577 pessoas; b) excluindo-se os africanos nas condições de cativos e libertos, o contingente de estrangeiros em toda a região provincial não ultrapassava o montante equivalente a 2% dos seus habitantes; Santos, por sua vez, contava com 14,4% de estrangeiros em sua composição populacional, também excluindo dessa contagem os sujeitos provenientes do continente mencionado, a África; c) por fim, 13,8% dos portugueses identificados em toda a extensão da geografia paulista residiam nesse município litorâneo.

Até as duas últimas décadas do século 19, os cerca de mil portugueses residentes em Santos constituíam, de fato, o mais expressivo coletivo de imigrantes identificado nesta cidade, tendo participado de importantes metamorfoses estruturais que seguiam em ritmo vigoroso na região comercial e urbana, nas adjacências do cais portuário. Além desses, tal como demonstra a Tabela 2, a historiografia registra ainda um contingente de estrangeiros de nacionalidade alemã não superior a 150 pessoas, entre os quais constam os empregados no trabalho de interligação físico-geográfica entre Santos e Cubatão (CAMARGO, 2006), povoado localizado no sopé da Serra do Mar, ponto estratégico de circulação de mercadorias entre o porto e o planalto. A presença germânica na manutenção de obras viárias, inclusive, já havia sido notada pelo missionário metodista norte-americano Daniel Kidder, quando de sua curta estada nesse litoral, em 1839 (KIDDER, 1972, p. 174).

Não obstante esses fluxos pontuais de trabalhadores, Camargo (2006) assegura que havia alemães que desempenhavam atividades no comércio, os que eram proprietários de grandes firmas familiares, de importação e de navegação, os que respondiam como cônsules, mesários, mordomos, e também os farmacêuticos e os médicos que atuavam na Santa Casa da Misericórdia. Poucos deles, portadores privilegiados de aristocrática afluência social, faziam “[...] parte do clã mais influente dentro da Cidade e cuja notoriedade, [sic] ultrapassa de muito em prestígios os limites de Santos e da Província” (CAMARGO, 2006, s/p.). É preciso considerar, contudo, que assim como os alemães viventes em Santos na década de 1870 ainda não integravam o fenômeno da “grande imigração” no Brasil, não se caracterizando, portanto, um fluxo massivo sistemático e regular, os franceses, espanhóis e ingleses também eram poucos em termos numéricos.

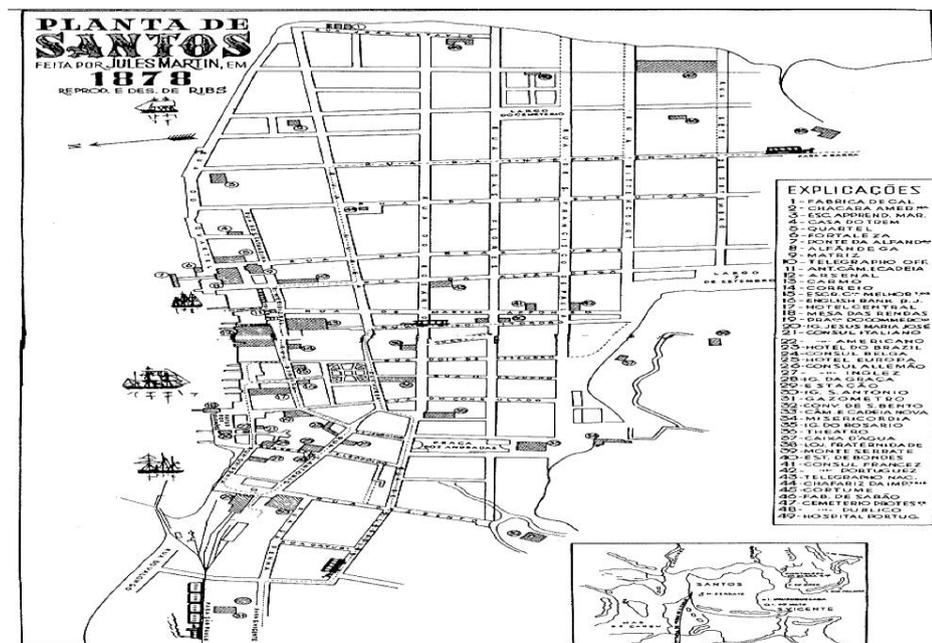
Carvalho (1982), na primeira versão da coleção temática intitulada *Os Imigrantes*, conjunto de reportagens publicadas em edição comemorativa do jornal impresso *A Tribuna*, explica que os poucos franceses residentes em Santos em 1871, contabilizados em 75 indivíduos, eram proprietários ou mesmo funcionários de estabelecimentos de capital francês em operação na praça comercial santista. Quanto aos espanhóis, que em 1872

somavam 55 habitantes (Tabela 2), há registros de alguns estabelecimentos comerciais pertencentes a imigrantes dessa nacionalidade em funcionamento desde 1852, mas só nas derradeiras décadas oitocentistas esses estrangeiros de origem ibérica ultrapassariam uma centena de pessoas em Santos (CÁNOVAS, 2005), no auge da economia cafeeira e da “grande imigração”.

Como negociantes e empresários, operários em obras particulares, escritores, aventureiros ou autoridades consulares, os ingleses, por sua vez, também se enquadravam nesses deslocamentos pontuais de europeus com diminuta representatividade numérica na costa litorânea paulista, como evidencia o recenseamento santista anteriormente citado, muito embora seja improvável conjecturar que a relevância desses sujeitos na estrutura física e econômica de Santos tenha sido igualmente débil, para não dizer das modificações que provocaram nos hábitos socioculturais e estilos de vida sedimentados nos cotidianos dessa urbe. Agentes importantes da cidade portuária em expansão, um grupo de ingleses atuou na instalação da linha férrea da *São Paulo Railway*, popularmente conhecida como a “Inglesinha”, nas obras de infraestrutura urbana da Companhia City, na *Western Telegraph Company*, nas atividades de navegação da *Royal Mail Steam Packet* e em outras empresas de origem britânica (CARVALHO, 1982; PEDRO, 2010).

O processo de urbanização e modernização santista mediado por imigrantes, como vimos, já se fazia corrente mesmo antes do expressivo movimento migratório dos derradeiros anos do século 19. No último quartel oitocentista, aliás, o comércio importador e exportador que geograficamente se expandia o mais próximo possível do cais santista já sinalizava a vitalidade das modificações espaciais e populacionais que, naquela cidade por muito tempo com ares de vila colonial, rapidamente tomariam corpo, no fim e na virada daquele século. Lanna (1996) descreve esse cenário, em certos aspectos ruidoso, excitante e caótico, que se desenhava por entre o conjunto de vias estreitas cujo epicentro situava-se na Rua Direita - posteriormente denominada XV de Novembro -, que ligava o núcleo mais antigo da cidade às cercanias do Valongo, onde a estação da *São Paulo Railway* assegurava o movimento vigoroso, ressonante, de embarque e desembarque de cargas e passageiros.

**Figura 2** – Planta topográfica de Santos, em 1878



Fonte: *Cartilha da História de Santos*, de Olao Rodrigues, 1980.

Uma apreciação atenta entre as duas plantas topográficas expostas neste estudo, concernentes aos anos de 1822 (Figura 1) e de 1878 (Figura 2), revela a dinâmica de composição do tecido urbano de uma cidade ainda fisicamente comprimida entre os limites do estuário e das elevações montanhosas no Valongo, com a nítida diferença de que, na segunda planta, as marcações iconográficas das vias entrecruzadas e habitadas denotam o cunho modernizador que se materializava territorialmente em Santos, nos decênios precedentes à virada para o século 20. Nesse panorama de aspirações progressistas (ANDRADE, 1989), despontaram no cenário urbano inúmeras representações consulares, como a da Itália, da Bélgica, da Áustria, da França, dos Estados Unidos, do Chile, do Uruguai, entre outras (PEDRO, 2010), denotando a visibilidade do cais santista como entreposto da crescente movimentação do café, de produtos e matérias-primas e também como espaço de trânsito de negociadores e imigrantes.

Em meados de 1880, Santos registrou considerável aumento da sua população, com a chegada massiva da mão de obra europeia para prover as demandas geradas pelo complexo cafeeiro integrado (CANO, 2007) que se estendia aquém e além-montanhas da Serra do Mar, consolidando um organismo econômico sistêmico (PRADO JÚNIOR, 1989) que desembocava no cais santista. A Tabela 3 ilustra esse expressivo aumento demográfico.

**Tabela 3** – População em Santos (1772-1886)

Ano do Censo	População livre	População escrava	% População escrava	População total	Taxa de crescimento (% a.a)
--------------	-----------------	-------------------	---------------------	-----------------	-----------------------------

1772	2.081	-	-	2.081	-
1814	2.993	2.135	41,6	5.128	0,87
1816	2.827	2.053	42,0	4.880	- 2,81
1822	2.696	2085	43,6	4.781	- 0,79
1828	2.728	2.348	45,6	5.146	0,30
1854	4.666	3.189	40,5	7.855	2,09
1872	7.585	1.606	17,5	9.151	2,74
1886	-	-	-	15.605	5,29

**Fonte:** Adaptada do *Recenseamento da Cidade e Município de Santos*, 31/12/1913. Prefeitura de Santos, 1914

Algumas constatações são particularmente relevantes no que dizem respeito ao recenseamento da população santista nos anos arrolados nesta tabela. A primeira refere-se à densidade de habitantes nesse litoral por todo o período colonial e ao longo do Segundo Reinado, que chegou a pouco mais de 7 mil indivíduos apenas na década de 1850. A segunda chama a atenção à evidência de que, no longo período secular de 1772 a 1872, a variação populacional no município aumentou pouco mais de quatro vezes, também considerando, nesse universo, a presença contextualizada do contingente de escravos africanos, que sempre representou quase a metade dos indivíduos no cômputo geral dessa população. É igualmente elucidativo notar que no período correspondente à passagem de sete décadas, ou seja, de 1814 a 1886, o volume populacional mais que triplicou, no quadro das transformações mercantis e urbanas de âmbito alargado e sucedidas num ritmo relativamente moderado. Por fim, foi a partir dos últimos anos oitocentistas que esse quadro demográfico, de fato, protagonizou uma alteração substancial, ultrapassando 15 mil habitantes em 1886, às vésperas da oficialização das medidas abolicionistas em curso e do dealbar do regime republicano.

Dos oitocentos aos novecentos, a primeira virada de séculos que registrou aumento determinante no perfil populacional de Santos foi caracterizada pela regularidade e consolidação do fenômeno da imigração massiva para o interior cafeeiro e para o seu eixo portuário de comercialização e exportação. Para termos uma dimensão desse aumento, basta verificarmos que, em 1891, viviam no município santista 23.055 portugueses (FRUTUOSO, 1990), isto é, 20 mil a mais do que se registrou em 1872 (Tabela 2). Em 1900, Santos computou 50.389 pessoas, conforme dados do censo demográfico federal concernente àquele ano (FIBGE, 1900). Assim, se considerarmos que, em catorze anos, de 1872 a 1886, esse município apresentou o primeiro saldo positivo de mais de 6 mil habitantes, cálculo deveras revelador para a conjuntura histórica da época, o que se verificou nos catorze anos subsequentes foi um avanço quantitativo que atingiu a proporção de mais de 200% no seu cômputo de habitantes, culturalmente diversificado.

A taxa geométrica de crescimento populacional no referido período, cabe-nos frisar, evidenciou-se não obstante as epidemias que se prolongaram por cerca de seis décadas e

que exterminaram brasileiros e estrangeiros residentes nesse litoral, indiscriminadamente, sobretudo os que se submetiam a degradantes condições de trabalho e moradia e às intempéries de diversa ordem. Matos (1995) assinala que os obituários de Santos, entre 1876-1897, indicam que, dos mortos de febra amarela, cerca de 80% eram estrangeiros, dos quais a maioria constituída por imigrantes portugueses e por espanhóis, que em geral exerciam funções comprometedoras à saúde e às suas compleições físicas em desgastantes atividades braçais, como ensacadores, carregadores, carroceiros, estivadores, entre outros ofícios.

A população de Santos, em 1913, contabilizou trinta milhares de pessoas a mais do que se registrou na década anterior, especificamente em 1900. Naquele ano que antecedia a eclosão da Primeira Guerra Mundial e, não por coincidência, os deslocamentos populacionais ao Brasil alcançaram elevados índices (BASSANEZI, 1998), o censo municipal registrou 22.787 portugueses, 8.291 espanhóis, 3.164 italianos, 880 turcos (respeitando-se a condição geopolítica do Império Turco-Otomano, sem distinção quanto a sírio-libaneses, antioquinos ou outras etnias e nacionalidades), 651 japoneses, que representavam, juntos, pouco menos da metade da população da cidade, de 88.967 habitantes (SANTOS, 1914).

Indivíduos de outras nacionalidades, embora em menor número, foram também computados pelo censo municipal daquele ano, o que evidencia o caráter multicultural que constituiu e constitui o cerne da configuração territorial e populacional do município santista, ao longo da vigorosa economia agroexportadora do café. Os fluxos de migrações internacionais alocadas em Santos, no decurso do século 20, só diminuíram significativamente em meados de 1930, quando o governo de Getúlio Vargas instituiu pesadas restrições nacionalistas quanto à entrada de imigrantes no país, no compasso do enfraquecimento do comércio internacional do “ouro verde” paulista.

## **Considerações Finais**

Antes mesmo da transição do século 19 para o século 20, no quadro da República nascente, o município litorâneo de Santos se constituiu como um território que conglomerou imigrantes de distintas nacionalidades, na esteira das dinâmicas econômicas, políticas, tecnológicas despoletadas em função da pujante economia do café paulista. A dependência do mercado agroexportador cafeeiro quanto ao porto santista se revelou não somente na logística de exportação de grãos e importação de mercadorias necessárias ao abastecimento interno como também na estrutura para a recepção de embarcações marítimas pelas quais

chegavam a mão de obra branca ideologicamente requerida no projeto de modernização nacional, que excluía a população negra, não mais cativa.

Em todo o eixo de produção e comercialização do “ouro verde”, do interior ao litoral paulista, levas de imigrantes, a princípio de nacionalidades europeias, passaram a habitar esses espaços e a alinhar os cotidianos dos territórios nessa geografia. Assim, Santos, nas derradeiras décadas oitocentistas, estruturou-se como uma urbe com traços modernos e multiculturais. Em poucas décadas, o saldo quantitativo da população santista chegava a níveis deveras expressivos, numa escala multiplicada em cinco vezes ao longo de trinta anos, precisamente de 1870 a 1900, sendo que, nesse período finissecular, quase a metade do contingente populacional compôs-se por imigrantes, com movimento contínuo e progressivo nas três primeiras décadas do século 20. A estrutura e a logística portuária, a malha férrea, as transações comerciais, as iniciativas em torno do empreendedorismo e do associativismo, a religiosidade e as concepções sobre família e valores morais, as propostas de instituições escolares, as linguagens dos cotidianos, o redesenho da cartografia urbana, os modos de habitar e de organizar-se politicamente, são várias as esferas da vida humana cujos contributos dos imigrantes, na composição do município santista, são inquestionáveis, não obstante a relativa carência na proposição de estudos que tomem a imigração em Santos como objeto de pesquisa central nas áreas das Ciências Sociais e Humanas.

Negligenciar a história da constituição desta cidade pelo prisma particular da diversidade de habitantes e culturas que lhe atribuíram formas e conteúdos múltiplos pode representar um esforço infrutífero. Como vimos neste artigo, conhecer algumas dinâmicas contextuais que reuniram fatores de natureza social, econômica, política, tecnológica, em escalas que se estendem do local ao intercontinental, por outro lado, caracteriza-se como uma iniciativa necessária para a compreensão consistente sobre a formação demográfica e urbana de Santos.

## Referências

ÁLVARO, G. *A campanha sanitária de Santos: suas causas e seus efeitos*. São Paulo: Casa Duprat, 1919.

ANDRADE, W. T. F. de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos (1870-1930)*. 1989. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

BAENINGER, R. (coord.). *Atlas Temático: Observatório das Migrações em São Paulo*. Campinas: Núcleo de Estudos de População – Nepo/Unicamp, 2013.

BALÁN, J. Migrações e desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaio de interpretação histórico-comparativa. *Estudos Cebrap*, São Paulo, jul./ago./set., n. 5, p. 7-79, 1973.

BASSANEZI, M. S. C. B. (org.). *São Paulo do passado: dados demográficos 1854*. V. II.

Campinas: Núcleo de Estudos de População/Universidade Estadual de Campinas, 1998. Disponível em: <http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/censos.html>. Acesso em: 27.10.2018.

BRITO, F. Brasil, final do século: a transição para um novo padrão migratório. In: CARLEIAL, A. (org.). *Transições migratórias*. Fortaleza: Iplano, 2002.

CAMARGO, H. L. Santos, Alemães e o Cemitério Protestante: Colônias estrangeiras e Patrimônio cultural. *Revista Eletrônica Patrimônio: Lazer & Turismo*, Universidade Católica de Santos, Santos, outubro de 2006, não paginado. Disponível em: <<http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/artigos.php?cod=83>>. Acesso em: 16.10.2018.

CANO, W. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. 5ª. ed. V. 1. Campinas: IE-Unicamp, 2007.

\_\_\_\_\_; GUIMARÃES NETO, L. A questão regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica. *Pensamiento Iberoamericano*, Economia Política, No. 10, Madri, Instituto de Cooperation Iberoamericana, 1986, p. 167-184.

CÁNOVAS, M. D. K. *Hambre de tierra*. Imigrantes Espanhóis na Cafeicultura Paulista, 1880-1930. São Paulo: Lazuli Editora, 2005.

CARVALHO, B. C. de. Os imigrantes. *A Tribuna*, 12 de junho 1982. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0150.htm>>. Acesso em: 04.11.2018.

FAUSTO, B. (org.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo III. Brasil República. São Paulo: Difel, 1977.

\_\_\_\_\_. *Fazer a América: a imigração em massa para a América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999.

FERNANDES, F. *A integração do negro na sociedade de classes*. Vol. I. Ensaio de interpretação sociológica. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2008.

FIBGE. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1872*. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1872.

\_\_\_\_\_. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1900. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/4/browse?value=Censo+demogr%C3%A1fico%2C+Brasil%2C+1900&type=subject>. Acesso em: 10.10.2018.

\_\_\_\_\_. *Recenseamento Geral do Brasil*. Série Nacional. 1910. IBGE, Brasil.

FRUTUOSO, M. S. G. *Imigração portuguesa e sua influência no Brasil: o caso de Santos -1850 a 1950*. 1990. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

GITAHY, M. L. C. *Ventos do mar: trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: UNESP/Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

GONÇALVES, A. *Desenvolvimento econômico da Baixada Santista*. Santos: Leopoldianum, 2006.

KIDDER, D. P. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1972.

LANNA, A. L. D. *Uma cidade na transição: Santos, 1870/1913*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MATOS, M. I. S. de. História, memória e cotidiano privado. O feminino e o masculino no porto do café (1890-1930). In: PEREIRA, M. A. F. (org.). *Santos - Café & História*.

Santos: Leopoldianum, 1995.

MULLER, D. P. *Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de S. Paulo: ordenado pelas leis provinciales de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837. Reedição litteral. São Paulo: secção de obras d' "O Estado de S. Paulo, 1923.*

PEDRO, C. M. F. *Casas importadoras de Santos e seus agentes: comércio e cultura material (1870-1900)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

PETRONE, M. T. S. Imigração. In: FAUSTO, B. (org.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Republicano. Sociedade e Instituições (1889-1930)*. Tomo III. Vol. 2. 4ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. 1990.

PRADO JÚNIOR, C. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

RODRIGUES, O. *Cartilha da História de Santos*. Santos: Gráfica da Prodesan, 1980.

SANTOS. Prefeitura Municipal. *Recenseamento da cidade e município de Santos em 31 de Dezembro de 1913*. 1914. Disponível em:

<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0296a01.htm>>. Acesso em: 20.09.2018.

SOUZA, A. *Os Andradas*. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922.

Recebido: 30/12/2018

Aceito: 25/04/2019

Publicado: 04/09/2019

## Notas

---

<sup>1</sup> Professor Adjunto do Departamento Acadêmico de Linguagem e Comunicação da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), campus Curitiba. Doutor em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). E-mail: wtlisboa@yahoo.com.br

<sup>2</sup> A vila de Santos foi elevada à categoria de cidade em 26 de janeiro de 1839, pela Lei nº 122, sancionada por Venâncio José de Lisboa, então presidente da Província de São Paulo. Este ato administrativo denotava a crescente importância econômica e política daquele núcleo portuário. À exceção de Iguape, localizado no Vale do Ribeira, todos os demais núcleos do litoral da Província de São Paulo continuavam, àquela data, sob a denominação administrativa de vila (ANDRADE, 1989).

<sup>3</sup> Compreendem os seguintes estrangeiros: quatro suecos, três holandeses, três austríacos, três chineses, dois dinamarqueses, dois argentinos, dois orientais, um húngaro, um belga, um russo.