

<http://www.novomilenio.inf.br/rossini/sts1900.htm>

Última modificação em (mês/dia/ano/horário): 03/02/07 08:05:21



## ROTA DE OURO E PRATA

# Histórias: o porto de Santos em julho de 1900

Artigo publicado no jornal *A Tribuna* de Santos em 3/11/1994:

*José Carlos Rossini*

Colaborador (de Genebra, Suíça)

**N**a virada do século XIX para o século XX, o perfil da navegação mundial já havia sido totalmente modificado pelo impacto do aparecimento da máquina a vapor como meio de propulsão marítimo.

Em 1900, cinquenta anos após a criação das empresas pioneiras de navegação a vapor, o mapa do mundo já apresentava uma série impressionante de linhas marítimas servidas regularmente pelas grandes embarcações de casco de ferro e altas chaminés fumacentas; o comércio internacional expandia-se a ritmos até então inimagináveis e a humanidade entrava no século das máquinas.

O poderoso Império Britânico, espalhado pelos quatro cantos do globo terrestre, exercia sua influência expansionista e a [Grã-Bretanha](#), com a cidade de Londres como sua grande capital, era a nação mais desenvolvida em todos os sentidos: tecnológico, financeiro, industrial, social, naval e mercante. Frente a essa superpotência da época, as outras grandes nações procuravam não perder muito terreno na corrida do desenvolvimento e do progresso.

Para se ter uma boa idéia do que representava então a Grã-Bretanha (formada da união entre a [Inglaterra](#), a [Escócia](#), o [País de Gales](#) e a [Irlanda do Norte](#)), basta citar o fato de que, *juntas*, as outras três grandes nações européias da época - a [Alemanha](#), a [França](#) e a [Itália](#) - não alcançavam o Produto Interno Bruto (PIB) daquela nação insular.

Os [Estados Unidos da América](#) estavam ainda num estágio balbuciente de crescimento, bem como os outros países do continente americano ([Argentina](#), [Brasil](#), [Chile](#)). Dos países da [África](#) e da [Eurásia](#), só o [Japão](#) possuía condições de poder rivalizar em comércio e expansão com as grandes nações européias.

### ***Em 1900, o porto de Santos se beneficiava dos recursos do cais linear***

**Planos alemães** - O *kaiser* Guilherme II, da Alemanha, que era o imperador da nação mais poderosa em *terra firme*, em termos militares, havia decidido, no crepúsculo do século XIX, fazer de seu país uma potência imbatível também no plano naval.

A Alemanha, com pouco litoral a ser definido, tinha acesso aos mares do planeta somente através do Canal da Mancha ou das passagens marítimas entre o Mar do Norte e o Atlântico Norte, passagens estas que estavam sob o controle de fato da Grã-Bretanha.

Tal decisão do *kaiser* implicava, portanto, a noção de que a Alemanha deveria construir uma frota de guerra tão poderosa quanto a da Grã-Bretanha, e que a Alemanha deveria sair de seu relativo isolamento continental para conquistar influência decisiva em países de outros continentes, sobretudo naqueles que se encontravam às margens dos oceanos e próximos às grandes rotas de navegação comercial. Para a realização desses dois fatores, a Alemanha teria que despende todos os seus recursos financeiros e mobilizar as forças produtivas do país num gigantesco esforço.

Para a Grã-Bretanha, tal decisão alemã e o início de sua realização significavam também o prelúdio de uma era de planificação estratégica global, com todas as consequências inerentes ao fato.



Nenhuma outra decisão política influenciou tanto o decurso dos primeiros 50 anos do século XX. Suas conseqüências mais imediatas foram a aliança política entre a França e a [Rússia](#), a maior aproximação entre os Estados Unidos e a Inglaterra em termos de colaboração geral, a neutralização dos países escandinavos, da Bélgica e da Holanda, além do nascimento de lutas políticas intestinas nos jovens países ou colônias da África, Ásia e América Latina.

A aplicação desta decisão geo-estratégica da Alemanha culminou no deflagrar da Primeira Guerra Mundial - que, por sua vez, deu origem ao forte sentimento nacional-socialista (nazista) encarnado na pessoa de Adolf Hitler, sua ascensão ao poder e, quase que inevitavelmente, ao eclodir da Segunda Guerra Mundial, em 1939.

### ***O kaiser quis fazer uma Alemanha imbatível também no mar***

**Competição mundial** - Em 1901, a grande competição tecnológica em escala mundial já apresentava seus frutos iniciais, e nesse mesmo ano a White Star Line recebeu o *Celtic*, o primeiro grande transatlântico a superar a marca de 20 mil toneladas de arqueação bruta.

Datam também da virada do século XIX-XX outros grandes navios que marcaram história e que foram produtos típicos desse primeiro período da corrida estratégica e tecnológica, originada pela decisão do *kaiser* da Alemanha.

Assim, apareceram, no arco de cinco anos, entre 1896 e 1901, cerca de 65 grandes transatlânticos, todo com tonelage superior a 10 mil toneladas, dentre os quais os dez da classe *Barbarossa* (da Alemanha), os seis da classe *vapores expressos* (também da Alemanha), os nove grandes da White Star Line (da Inglaterra) e, além do já mencionado *Celtic*, o *Cedric* e o *Oceanic*, este último medindo 215 metros de comprimento e com 17.274 toneladas de arqueação bruta.

### ***No ano de 1900 registrou-se a entrada de apenas 700 navios em Santos***

Em julho de 1900, para grande alegria do *kaiser* Guilherme, o recém-construído transatlântico da [Hamburg-Amerika \(Hapag\)](#), *Deutschland*, conquistava a famosa *Blue Ribbon* (Fita Azul), realizando, na sua viagem inaugural, a passagem mais veloz do Atlântico Norte, entre Eddystone (Inglaterra) e Sandy Hook (Estados Unidos), a uma velocidade média de 22,4 nós (41,5 quilômetros horários). Nos meses seguintes, o *Deutschland* quebraria seu próprio recorde por bem mais sete ocasiões!

Nenhum desses 65 gigantes fora construído para servir à *Rota de Ouro* (Brasil) e *Prata* (Argentina), rota essa que era marginal para as grandes potências marítimas e suas empresas de navegação.

O maior navio em absoluto que freqüentava então os portos da costa Leste da América do Sul (provindo da Europa) era o francês *Atlantique*, de 6.478 toneladas e 148 metros de comprimento, com capacidade para 720 passageiros de classe.

### ***A competição tecnológica deu primeiros frutos já no início do século XX***

**Santos** - Em 1900, o [porto de Santos](#) já se beneficiava do [cais linear](#) que ia da altura da [Estação Ferroviária da São Paulo Railway](#) (atual Armazém 1) até o início do Paquetá (atual Armazém 8) e tinha obras em andamento para novo trecho, até a chamada [Curva do Paquetá](#).

Existiam então sete armazéns entregues ao tráfego, entre uma faixa destinada ao serviço de cais de 35 metros de largura e uma rua paralela ao cais, de 20 metros de largura (a [Xavier da Silveira](#)).

A faixa destinada ao serviço de cais possuía três linhas de trilhos onde, na primeira, corriam os guindastes de carga e nas outras duas, os vagões para carga e descarga. Estes trilhos, naturalmente, encontravam-se ligados ao pátio da [São Paulo Railway](#), ao lado da estação de passageiros.



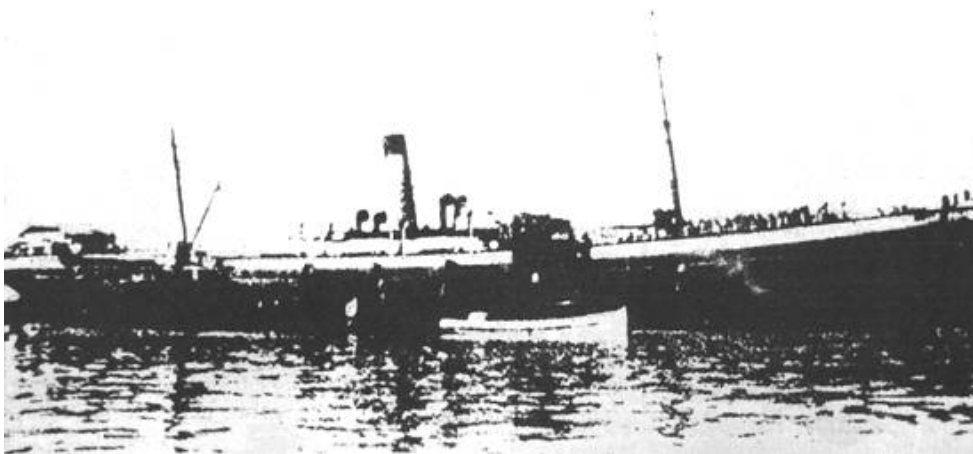
Os guindastes em operação, de fabricação inglesa, tinham diferentes capacidades e sistemas, para pesos de 6 a 20 toneladas, fixos ou móveis, com propulsão de movimento a vapor ou hidráulicos.

A muralha do cais era de concreto, alvenaria e cantaria com altura de 1,5 metro acima da maré máxima. Do lado de mar, o fundo era então dragado à profundidade mínima de sete metros.

O Armazém de Bagagem de então situava-se onde é hoje localizado o Armazém 5, em frente ao qual atracavam os navios de passageiros da época. Do outro lado da rua, destacava-se o belo edifício da [Velha Alfândega](#).

Próximo a esse ponto do cais, encontrava-se também o serviço de lanchas que ligava a cidade santista até a outra margem do estuário, de onde os habitantes e visitantes da região se dirigiam por estrada de terra até as praias de [Guarujá](#).

A forte diminuição da corrente migratória européia, provocada por restrições políticas nos países de origem - acontecimento este iniciado por volta de 1896 -, fez com que o movimento de navios aportados em Santos decrescesse em paralelo e, em 1900, registrou-se o menor número de entradas nos 100 anos relativos ao período 1895-1994. Foram somente 700 os movimentos de atracação, contra os 1.200 do ano de 1896!



O transatlântico *Minas* foi construído em 1891 pelo estaleiro italiano G. Ansaldo, de Sestri Ponente

**Navios importantes** - No registro de entradas do mês de julho de 1900 figuram nomes de transatlânticos que marcam a história da navegação mercante das diversas bandeiras, freqüentando a *Rota de Ouro e Prata*. Se não, vejamos.

No início do mês, atracava o *Minas*, vapor pertencente à empresa italiana [Ligure Brasileira](#), cujo agente em Santos era a A. Fiorita & Cia., com escritório na Rua Visconde do Rio Branco. Esta companhia também representava a poderosa armadora peninsular [Navigazione Generale Italiana](#), que naquela época utilizava diversos navios na rota para o Brasil e o Prata, como o [Washington](#), o *Manilla*, o *Bormida*, o *Paraguay* e o *Gottardo*.

A [Ligure Brasileira](#) havia sido fundada em Gênova (Itália) em 1897, pelo senhor Giulio Gavotti, sobre os escombros jurídicos de uma outra armadora, a Ligure Romana (esta última pertenceu a Gustavo Gavotti, deputado no Parlamento italiano e irmão de Giulio). Foram os irmãos Gavotti os primeiros armadores italianos a perceber o potencial interessante de uma ligação marítima entre a Itália e o Norte do Brasil.

Os vastos territórios da região do Amazonas podiam representar um novo mercado pleno de promessas, sobretudo porque, na virada do século XIX-XX, a borracha havia feito de Manaus uma cidade rica e opulenta, onde se faria fortuna com a mesma rapidez que em São Francisco (EUA), eldorado dos garimpeiros de ouro do século XIX que demandavam à Califórnia.

O *Minas*, construído pelo estaleiro G. Ansaldo, de Sestri Ponente, em 1891, era um vapor de 2.964 toneladas de arqueação bruta. Havia iniciado sua carreira sob o nome de *Michele Lazzaroni*, por conta do armador romano Bartolomeo Mazzino.

Este, utilizando então de subsídios governamentais para o desenvolvimento da indústria naval, ordenou a construção de três navios gêmeos que foram colocados em 1892 na linha de emigrantes para o Brasil e o Prata. O primeiro destes foi o



*Michele Lazzaroni*, o segundo recebeu o nome de *Giulio Cesare* e o terceiro foi batizado [Re Umberto](#).

***O valente vapor Minas trazia imigrantes italianos para o porto santista***

No ano seguinte, o *Michele Lazzaroni* foi transferido para a propriedade da Ligure Romana, e seu nome mudado para *Remo*. Em 1894, ele foi afretado pelo armador Giacomo Cresta, de Gênova, e, juntamente com o *Giulio Cesare*, realizou algumas viagens até Belém. Por ocasião dessas viagens pioneiras entre a Itália e a Amazônia, os dois vapores receberam respectivamente os novos nomes de *Pará* e *Maranhão*.

Eis, pois, aqui o *Minas* atracando no armazém 7, em 5 de julho de 1900, procedente de Gênova, com imigrantes a bordo; três dias mais tarde, levantava a âncora para Gênova e Nápoles (Itália), com transbordo de passageiros para Marselha (França) e Barcelona ([Espanha](#)).

Este valente vapor de pequenas dimensões freqüentou durante anos o cais santista, transportando milhares de emigrantes que pisaram o solo brasileiro e o argentino para uma nova vida.

Estes homens, vindos da Europa, acompanhados, às vezes, por sua esposa e filhos menores, tinham como bagagem uma ou duas malas de pertences e a alma repleta de esperanças.

Em fevereiro de 1916, torpedeado no Mediterrâneo, quando servia como navio auxiliar da Marinha Italiana, o *Minas* chegou ao fim de sua longa carreira.

