

Santos e seus Problemas Municipais

HENRIQUE SOLER

(Vice-Presidente da Associação Paulista dos Municípios)

EM 1543, segundo rezam os fastos locais, no outeiro de Santa Catarina, à margem do Enguaguaçu “lagamar entressachado de mangues e ilhotas”, o intrépido fidalgo português Braz Cubas lançou os fundamentos de uma nova povoação, na face oposta da mesma ilha onde Martin Afonso, em 1532, fundara São Vicente, o primeiro núcleo da colonização portuguesa na América.

Começou Braz Cubas por fundar, no povoado nascente, sob a invocação de Todos os Santos, a Irmandade e o Hospital da Misericórdia, dando ao Brasil a primeira instituição pia hospitalar, com o lema conhecido de “Casa de Deus para os homens, aberta para o mar”.

Assim nasceu a cidade, que dois anos depois, em 1545, já havia ultrapassado São Vicente em prosperidade, pelo que o mesmo Braz Cubas, investido nas funções de Capitão-mor da Capitania, deu-lhe o foral de Vila, tornando-a independente da célula-mater.

Esse foral foi confirmado, em 1553, pela Côrte Portuguesa, dando-se à vila a denominação oficial de “Santos”, que lhe veio, assim, do hospital contemporâneo do seu nascimento e ao qual D. João III, em alvará firmado em Almeirim, em 2 de abril de 1551, havia concedido os privilégios das misericórdias portuguesas.

Em 26 de janeiro de 1839 foi a vila de Santos elevada à categoria de cidade. Quando se discutiu na Assembléia Provincial o projeto de lei dessa elevação, o deputado Carneiro de Campos, depois Marquês de Caravelas, sugeriu que à cidade fôsse dado o nome de “Cidade Bonifácio”, em homenagem ao Patriarca da Independência. Em respeito, porém, à tradição tricentenária, foi mantido o nome primitivo de “Santos”, consignando-se, porém, no rosto da lei, o motivo que a determinara, o ter sido o berço do Conselheiro José Bonifácio de Andrada e Silva.

Relembra o historiador santista Francisco Martins dos Santos que, naquela época, Santos era “um pequeno burgo de 5.000 habitantes, limitada à faixa do pôrto, de construções rarefeitas além do centro, começando ao Norte pela chácara onde hoje é o quartel de polícia, na rua Visconde de São Leopoldo, e terminando ao Sul pela chácara do Comendador Ferreira da Silva, hoje rua Eduardo Ferreira, pequeno burgo que acabava de dar ao Brasil as figuras extraordinárias de José Bonifácio, Martim Francisco, Conse-

lheiro José Ricardo da Costa Aguiar e Fernandes Pinheiro, depois Visconde de São Leopoldo”.

Aquêles pequeno burgo transformou-se no curso de pouco mais de um século numa das maiores cidades brasileiras, com uma população de cerca de 210.000 almas, a qual se nobilita na faina diária do trabalho produtivo e se aprimora na cultura geral e na prática da filantropia, padrão de honra que se acha esculpido em seu brasão: “Patriam charitatem et libertatem docui”.

Seu pôrto é o maior do Brasil no movimento geral de importação e exportação e um dos maiores de todo o mundo. A arrecadação das rendas federais ultrapassou, em 1950, a soma de Cr\$ 3.500.000,00, o que representa mais de 15% da receita estimada no orçamento da União para o ano de 1951. A estadual é superior a Cr\$ 400.000.000,00 e o orçamento municipal, para o exercício de 1951, estimou a sua receita em Cr\$ 137.500.000,00.

Santos é cidade predestinada a um futuro de maior esplendor e grandeza, dadas as magníficas condições de sua própria natureza, com as suas praias que são das mais belas do continente e com o seu excelente pôrto, que já é um dos mais movimentados do mundo e que constitui a porta de entrada e de escoadouro para todo o interior de uma vasta zona do país, abrangendo o Estado de São Paulo e parte dos Estados de Minas Gerais, Goiás, Paraná e Mato Grosso, sem falar nos países vizinhos — Paraguai e Bolívia — aos quais ficará dentro em breve ligado por estrada de ferro.

Sua maior aspiração, no momento, é a conquista da sua plena autonomia, com a faculdade de eleger o seu Prefeito, faculdade que tem quase todos os municípios brasileiros e que até agora lhe tem sido recusada.

O Brasil somente será uma Nação forte, grande e próspera, quando os seus municípios, que são células do organismo nacional, forem, por força de sua autonomia, prósperos, grandes e fortes.

Essa reivindicação dos santistas está em vias de ser alcançada, pois está em transição final no Congresso Nacional o projeto de lei que lhe restitui aquela plena autonomia.

Santos tem o seu plano regulador urbanístico, elaborado por uma comissão técnica à base de um estudo do grande engenheiro dr. Prestes Maia,

plano êsse aprovado por lei municipal e já em execução.

Dentre os problemas municipais, que interessam essencialmente ao desenvolvimento da cidade, alguns são da órbita estadual, outros pertinentes ao governo municipal.

Daqueles primeiros, destacam-se os seguintes, já incluídos no Plano Quadrienal do Governador dr. Lucas Nogueira Garcez :

a) a construção do aeroporto de Santos, em local acessível, indicado pelos técnicos da aeronáutica civil;

b) o prosseguimento das obras de saneamento, com a construção do canal de drenagem do Marapé (canal n.º 8) e o término do canal n.º 6, na Ponta da Praia;

c) a ampliação da rede de esgotos, com a construção de novos coletores, para o que já foram estabelecidos entendimentos com o Governo do Estado;

d) a ampliação do serviço de abastecimento de água, com a construção de nova adutora, estando em fase final os estudos para a encampação, pelo Governo do Estado, das instalações da atual concessionária;

e) a construção, em parte já iniciada, dos edifícios do Palácio da Justiça, na Praça José Bonifácio, do Palácio da Polícia, à rua de São Francisco, da Escola Normal, à rua Mato Grosso, além de três novos grupos escolares e da ampliação do Instituto Profissional D. Escolástica Rosa.

No que tange à órbita municipal são de destacar-se :

1) a conclusão das obras do túnel sob o Monte Serrat, já totalmente perfurado e dependendo, apenas, das obras de acabamento e das ligações com a entrada da via Anchieta e com a avenida Ana Costa;

2) a abertura de nova avenida de acesso à Via Anchieta e de comunicação com a vizinha cidade de São Vicente;

3) a retirada das linhas da Estrada de Ferro Sorocabana, que cortam a cidade interceptando tôdas as principais avenidas de ligação para as praias;

4) a construção de uma nova avenida ao longo das praias, além das linhas de bondes, o que dará às atuais avenidas marginais um aspecto monumental;

5) o alargamento, constante do plano regulador das ruas General Câmara, João Pessoa, Xavier da Silveira, Braz Cubas e Conselheiro Nebias, na zona central, o prolongamento e alargamento da rua Senador Feijó e os prolongamentos das avenidas Rodrigues Alves até o canal III e Saldanha da Gama até o "ferry-boat" de Guarujá;

6) a remodelação do serviço de iluminação pública, com a sua extensão aos bairros mais

afastados e a adoção de unidades de maior rendimento luminoso;

7) a remodelação da pavimentação da zona central da cidade e das avenidas de tráfego mais intenso, que servem de ligação às praias;

8) a total remodelação do serviço de limpeza pública, quer no que respeita à coleta do lixo domiciliário, como no que tange à limpeza, pròpriamente dita, da cidade e o aproveitamento racional do lixo;

9) a conclusão das obras do Mercado Municipal, tal como foi inicialmente projetado em 1939;

10) a construção do Auditório e do Teatro Municipal, no "Centro Cultural", previsto no plano urbanístico;

11) a estação rodoviária, para o que a Prefeitura Municipal já dispõe de terreno, ao lado do túnel;

12) a construção da estação marítima de passageiros, a cargo da Companhia Docas de Santos, ora prevista para o ponto terminal da imponente avenida Afonso Pena;

13) o aproveitamento turístico e residencial dos morros que circundam a cidade, através de vias de acesso e de urbanização, que tire partido das belezas naturais e panorâmicas aí existentes;

14) a construção de balneários populares, a serviço dos turistas, que em número avultado procuram as praias de Santos nos fins de semana;

15) a construção de novos grupos de casas populares, para o que já estão adiantados os entendimentos com a Fundação da Casa Popular;

16) a construção de novas unidades escolares, nos bairros distantes;

17) a construção do Estádio Municipal;

18) a remodelação do serviço de transportes coletivos, para o que já foram dados os passos iniciais com a aquisição do acervo da antiga concessionária do serviço de bondes e sua transferência a uma autarquia municipal, a cuja frente está o abalizado engenheiro dr. Mário Lopes Leão.

A simples enumeração de alguns dos principais problemas municipais, focalizados, ùltimamente, nas atividades da Câmara e da Prefeitura locais, mostra, por si só, a vastidão do plano governamental, em que se englobam.

Em suas linhas gerais, êsse plano foi delineado pelo então Prefeito, dr. Joaquim Alcaide Vale, em exposição que apresentou à Câmara Municipal, em 16 de agosto de 1951.

Sem dúvida, que a execução dêsse plano exigirá continuidade de ação por um largo período de tempo e consumirá valores pecuniários de

alta monta, cuja coleta e aplicação também reclamam uma ação continuada e subordinada a uma orientação uniforme.

A vitalidade econômica do Município, atestada no progressivo crescimento de sua receita, proporcionará os recursos financeiros necessários para a execução daquele plano, desde que todos os esforços sejam concentrados, sem tergiversações prejudiciais, na sua aplicação àquela finalidade essencial.

Mas, como é óbvio, quer a coleta dos recursos financeiros, quer a própria execução dos serviços planejados, depende, essencialmente, ne-

cessariamente, de continuidade administrativa, a qual é incompatível com o sistema vigente, em que a cidade não tem a faculdade de eleger livremente seu Prefeito e em que a instabilidade do Chefe do Executivo Municipal é a característica.

Oxalá possam os santistas ver realizado, em breve, aquêle ideal de autonomia e que, escolhendo acertadamente o seu próprio govêrno, possam ver realizados, também, através de uma ação firme e conjugada dos órgãos executivo e legislativo locais, os desiderata compreendidos naquele magnífico plano de desenvolvimento da sua bela cidade.