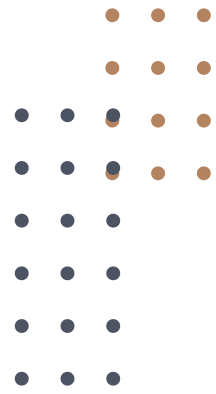


# OS CANAIS DE SANTOS: SANITARISMO E DESENVOLVIMENTO URBANO



# O QUE ESSE MATERIAL ABORDA?

## APRESENTAÇÃO

### 1. O SISTEMA DE CANAIS SANTISTA: SANITARISMO E DESENVOLVIMENTO URBANO

#### 1.1 A CIDADE NO CENÁRIO BRASILEIRO DO SÉCULO XIX

#### 1.2 SATURNINO DE BRITO E OS CANAIS SANTISTAS: A MARCHA SOBRE O MANGUE.

#### 1.3 O CANAL DO PAQUETÁ E O MERCADO MUNICIPAL

### 2. O CANAL DO MERCADO

### 3. BIBLIOGRAFIA

## APRESENTAÇÃO

Este texto traz o contexto histórico e social dos Canais de Santos, integrando o escopo do “Plano de Gestão do Patrimônio Cultural do Sistema Viário da Margem Direita do Porto de Santos, SP”.

A pesquisa foi realizada entre os anos de 2008 e 2014.

# 1. O SISTEMA DE CANAIS SANTISTA: SANITARISMO E DESENVOLVIMENTO URBANO

## 1.1 A CIDADE NO CENÁRIO BRASILEIRO DO SÉCULO XIX

O século XIX, além de consolidar no mundo ocidental uma economia puxada pela atividade industrial e, com isso, o inchamento das grandes cidades, viu também o surgimento de preocupações novas a respeito do ordenamento urbano. As próprias idéias de conforto e de bem viver sofreram alterações significativas, o que implicou em movimentações diferenciadas das populações no corpo das cidades e pesou na construção de novas tendências urbanísticas. Embora os espaços fossem especializados desde muito, é na virada do século XVIII para o seguinte e ao longo do XIX que as cidades brasileiras, sobretudo as maiores, passam a segmentarem cada vez mais suas áreas.

Talvez mais do que a especialização ou não dos espaços, o que ocorre nesta transição entre os séculos XIX e XX é uma mudança na natureza das segmentações. Se até então os elementos de especialização fossem dados mais a natureza das atividades – bairros ou ruas de comércio, de atividades segregadas como as sanitárias, médicas, funerárias, bairros de administração ou moradia – o que se vê já no começo do século XIX é a organização cada vez maior em função do poder econômico e da classe social.

Até meados do século XIX em São Paulo, por exemplo, em quarteirões muito próximos poderiam viver aristocratas e negros forros, como efetivamente ocorria com a casa da Marquesa de Santos tão próxima do largo do Rosário, ponto de encontro de negros, escravos ou forros, muitos morando no entrono da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos. Mas isso paulatinamente se alterou, sobretudo com a mudança do perfil e função das cidades, bem como dos grupos econômicos ascendentes.

Efetivamente, o século XIX viu uma paulatina perda de influência das elites rurais ou, ao menos, um compartilhamento do poder com as elites urbanas (FREYRE, 2003). Muitas das famílias não perderam o poder, mas transferiram suas bases de atuação das fazendas para as cidades, dando origem ao que Gilberto Freyre chamou de “patriarcado urbano” (FREYRE, 2003). Essa mudança

compôs toda uma reordenação cultural, que afetou homens e espaços, o que significa dizer que mudou tanto a forma de viver quanto as formas das cidades.

Além das preocupações sanitárias advindas, em parte, das novas descobertas da medicina e da biologia, a reordenação urbana atendia também a princípios de uma divisão melhor dos espaços urbanos a partir de princípios sócio econômicos mais evidentes. A vitória da ideologia burguesa após o período revolucionário do final do século XVIII e começo do XIX trouxe um universo de novos hábitos que foram rapidamente assumidos também pela nobreza e ansiados pelas classes trabalhadoras (HOBBSAWM, 2002).

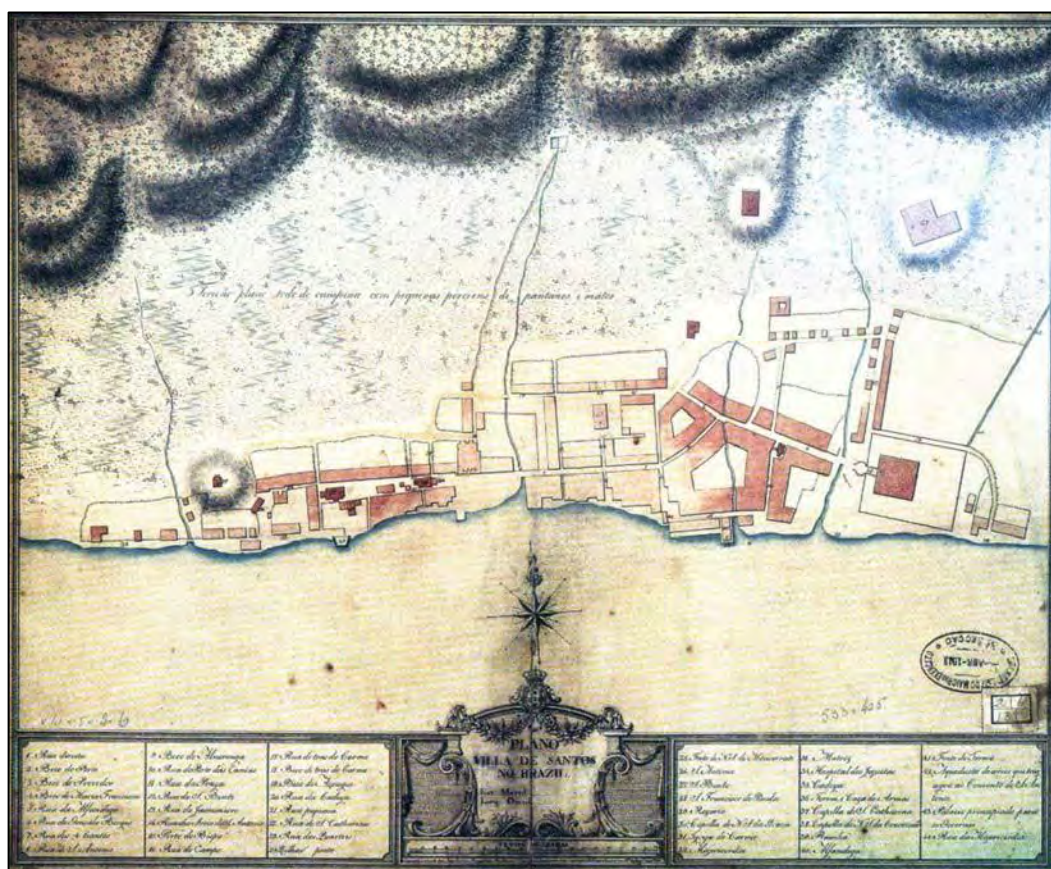
Por outro lado, também a burguesia se enobreceu, buscando títulos e padrões de consumo que a diferenciasse assim como haviam diferenciado a nobreza. Isso implicava em morar melhor, em, sobretudo, ostentar sua moradia.

Mas, como fazer isso em cidades que mantinham sua feição colonial, com espaços estreitos e consideradas, desde então, bastante enfermizas? Os espaços nas cidades, pois até então a lógica de ocupação havia sido a de concentração em áreas estritas (até mesmo por questões de segurança), estavam praticamente todos ocupados e sem possibilidades de grandes expansões sem invadir áreas menos propícias a ocupação ou que exigissem alterações na conformação original.

As cidades brasileiras, até o início do século XIX, tinham primado pela lógica do que Sérgio Buarque de Holanda chamou “do semeador” (HOLANDA, 1997), mas com a expansão das cidades e a especialização sócio econômica de suas áreas não era mais possível simplesmente se moldar as vicissitudes dos terrenos. As expansões urbanas dependiam basicamente de duas coisas: tornar as cidades mais seguras, sobretudo no que diz respeito às epidemias de febres (LOPES, s/n), e ampliar as áreas de loteamento, principalmente para receber as famílias que se deslocavam do interior para a cidade, ou as que saíam dos centros coloniais para as periferias, em busca dos ideais de conforto da burguesia, o relativo isolamento e a salubridade.

## 1.2 SATURNINO DE BRITO E OS CANAIS SANTISTAS: A MARCHA SOBRE O MANGUE

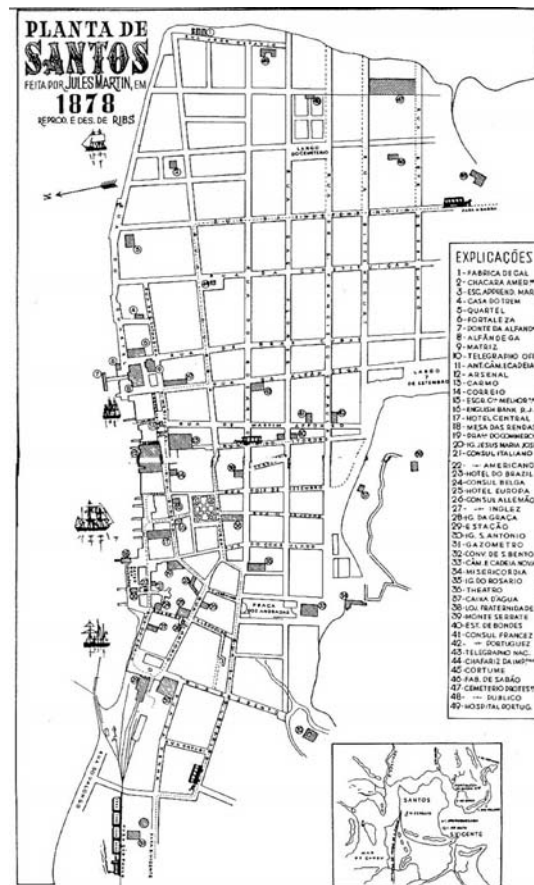
Apesar das transformações na cidade e de seu renascimento econômico como grande porto de São Paulo a partir da restauração da capitania, em 1765 (BELLOTTO, 1979), Santos, em meados do século XIX, mantinha sua feição de cidade colonial, marcada por uma concentração urbana apenas no entorno do Valongo e da Alfândega (onde está o Outeiro de Santa Catarina).



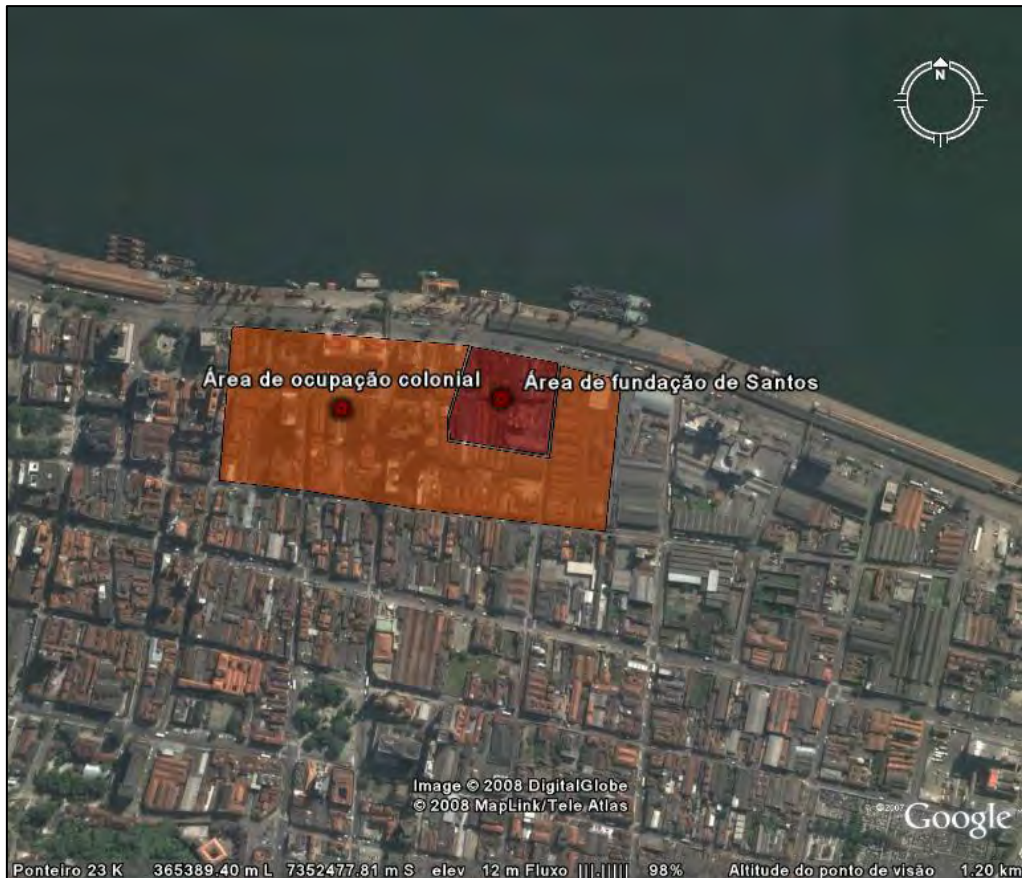
Plano de Santos em 1798.



Planta de Santos em 1812



Planta de Jules Martin em 1878.



*Em destaque sobre a imagem atual da cidade a área de fundação (em vermelho) e a área de ocupação colonial (em laranja).*



*Sobreposição da planta da cidade de Santos em 1812 com a imagem da cidade atual.*





*Comparação do núcleo urbano no início do século XIX com a área urbanizada atual.*

Para além da área ocupada pelo porto e seus arrabaldes, Santos apresentava uma topografia extremamente acidentada, com grande seqüência de morros e permeada por córregos, ribeirões e áreas alagadiças, característica de sua geomorfologia. Este conjunto de fatores naturais, acrescido do clima tropical e da concentração de pessoas envolvidas nas atividades portuárias, se afunilava justamente no recorrente problema das enfermidades e da impossibilidade de expansão da malha urbana sobre as áreas adjacentes.

Portanto, a expansão das áreas habitáveis em Santos, e mesmo a expansão dos negócios na cidade, dependiam da solução para o problema causado por ambas as barreiras naturais: o terreno montanhoso e a rede hidrográfica.

A transformação do porto de Santos num grande portal de escoamento da produção açucareira paulista (do quadrilátero do açúcar, MENDES, 1994, ZANETTINI, 1998, PETRONE, 1968), na primeira metade do século XIX, e da produção cafeeira do oeste do estado, já no último quartel do século XIX (BERNARDINI, 2003), acentuava a pressão sobre o governo da província de São Paulo para a tomada de soluções sanitárias na cidade.

Contudo, efetivamente, apenas na última década do século XIX, já no período republicano, é que o estado de São Paulo tomou as primeiras iniciativas com o objetivo de sanear e possibilitar a expansão da área urbana de Santos para além de seu núcleo colonial. É claro que pontos isolados, pequenas manchas de ocupação, haviam se formado durante os séculos para além da região do Valongo e da Alfândega, porém não podiam ser consideradas expansões da área urbana, muito menos de modo planejado.

Já nos primeiros anos da república, em 1892, a Companhia Docas de Santos recebe a concessão de administração do porto da antiga Gafrée, Guinle e Cia (a Companhia Docas era o nome novo para a sociedade criada em 1886 para concorrer na licitação aberta para administração do porto de Santos e execução de obras de ampliação e melhoria). Isto ocorreu num momento quase simultâneo à contratação do engenheiro da Universidade de Cornwell, Estevan Fuertes, para a criação de um plano de saneamento para a cidade de Santos. Tanto a modernização do porto quanto a contratação do plano de Fuertes chegavam após praticamente quinze anos de pressões pela modernização e ampliação dos portos brasileiros que, já naquela época, representavam um entrava para o aumento da produção nacional (BERNARDINI, 2003: 98 e seguintes).

Um relatório de 1891, emitido pelo presidente da Câmara Municipal, José Xavier Carvalho de Mendonça, indicava a necessidade de diversas obras com diversos objetivos:

*“Intendente Ernesto Candido Gomes indicou que se representasse ao Ministério da Agricultura, sobre a necessidade do prolongamento das obras do cais em construção até Paquetá, prolongamento reclamado:*

*1º. Pela higiene da cidade, fazendo assim desaparecer o mau cheiro do fundo do porto por ocasião das marés baixas e o fermento dos detritos que ficam expostos aos raios solares.*

*2º. Pela facilidade do movimento de carga e descarga das mercadorias.*

*3º. Pela necessidade da construção de um mercado para peixes, servindo por uma doca para canoas e pequenas embarcações.*

*4º. Pelo embelezamento da parte leste da cidade.*

*Ministro da Agricultura – Gal. Francisco Glicério – dec. 966 de 7 de novembro de 1890 autorizou aos concessionários das obras do melhoramento do porto de Santos a prolongar as obras do cais até o Paquetá...” (CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS, apud: BERNARDINI, 2003: 99-100)*

Perceba-se que neste parecer de 1891 já está mencionada a necessidade de construção de duas obras específicas na região do Paquetá, e que são importantes no plano de expansão e melhoria da região santista: a doca de canoas e pequenos barcos, e um mercado.

Apesar da modelagem do plano, o projeto de Estevan Fuertes jamais se concretizou, em função de disputas políticas que permearam todo o processo. Em 1894, mesmo ano em que Fuertes – já nos EUA – divulgava seu relatório e o orçamento de execução da obra, Theodoro Sampaio, engenheiro consultor do Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, alertava para dois problemas: a dificuldade de se sanear uma região tão pantanosa quanto Santos e o risco que isso significava – por conta das epidemias - para os milhares de imigrantes que chegavam e deviam se hospedar na região portuária de Santos (que também debatia nesta época a melhor localização para a Hospedaria dos Imigrantes, a ser edificada).

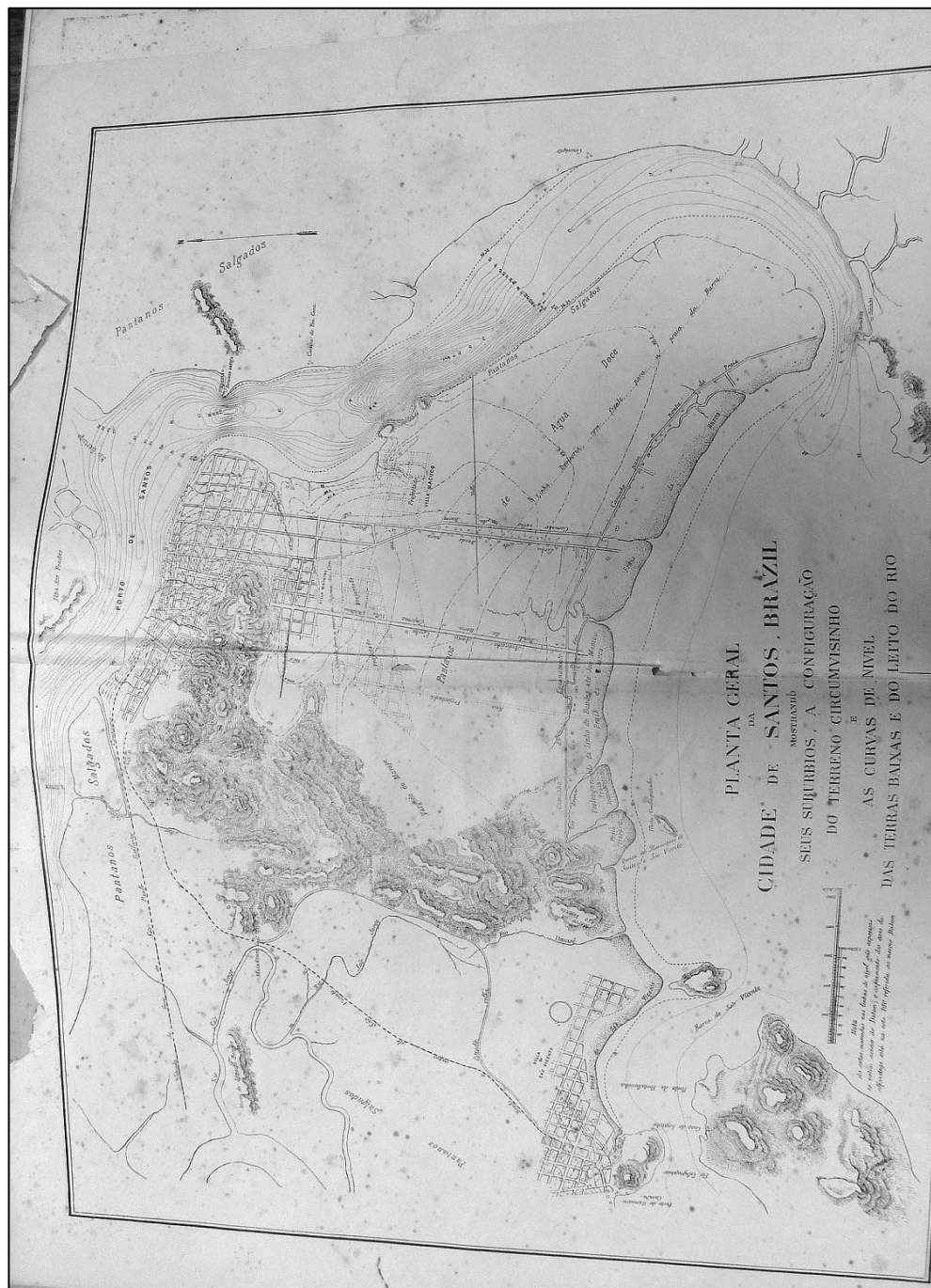
Na última década do século XIX diversos planos foram desenvolvidos para o saneamento de Santos, tendo o problema passado por inúmeras mãos como as de Theodoro Sampaio e José Pereira Rebouças. No entanto, somente a partir de 1905, quando Saturnino de Brito assume a Comissão de Saneamento do Estado, é que finalmente têm início os trabalhos de saneamento da região alagadiça de Santos.

Além das pressões dos setores exportadores – interessados tanto na saída dos produtos quanto na chegada da mão de obra - e das próprias tensões do período (relativas às mentalidades surgidas ou desenvolvidas no corpo do século XIX), o saneamento de Santos, bem como de outras cidades no período, abria a possibilidade de novos negócios imobiliários, com a criação de grandes loteamentos e a ocupação de vastas áreas disponíveis.

O próprio Saturnino de Brito, em 1898, já havia elaborado um projeto para tal empreendimento, o qual, bem como os anteriores, havia sido esquecido. Portanto, ao assumir a Comissão o grande desafio vislumbrado pelo engenheiro era o de ordem política, e não técnica.

No ano seguinte à posse, diante da Comissão de Saneamento, Saturnino de Brito executava já as primeiras obras de seu plano, até mesmo devido ao fato de que o problema estava em discussão há mais de uma década. Brito acabou re-utilizando obras já implementadas pelo plano Rebouças, porém ignorou diversas sugestões, e até mesmo a existência do plano de Fuertes. Além do uso do concreto, inovador para a época, Brito organizou a construção de uma fábrica de blocos e tubulações para serem utilizados nas obras do plano de saneamento (BERNARDINI, 2003: 261 e seguintes).

Mesmo com as obras do plano de saneamento andando, em 1907 já começaram as desavenças, novamente originadas pelo campo político, e não do técnico. Essas desavenças culminariam com a saída de Brito em 1910 da Comissão, embora tenha comandado as obras de Santos até 1912.



*Planta de Santos de 1896. Perceba-se a previsão já de loteamentos nas áreas alagadiças, muito além do eixo Alfândega-Valongo.*



*Planta de 1910 do Plano de Saneamento de Santos, por Saturnino de Brito.*

Além dos méritos de Saturnino de Brito ao executar seu plano e de solucionar a questão sanitária (em sua dimensão urbanística) de Santos, seu pensamento influenciou toda uma geração de urbanistas brasileiros e foi responsável pela materialização de um plano que partiu da concepção da cidade como paisagem, sintetizando as experiências inglesa, francesa e norte americana (ANDRADE, 1992: 43 e seguintes).

Suas obras foram diretamente responsáveis pela ampliação da área urbana de Santos, com a criação posterior de novos bairros e de empreendimentos imobiliários que avançaram pela ilha até a costa contrária à do canal, remanescente do período colonial.



### 1.3 O CANAL DO PAQUETÁ E O MERCADO MUNICIPAL

O Canal do Paquetá (ou Canal do Mercado) e o Mercado Municipal compõem o conjunto de obras desenvolvidas entre o final do século XIX e começo do XX com o objetivo de sanear Santos, melhorar a infra-estrutura e, com isso, permitir a expansão urbana da cidade.

Implantado na região do bairro do Paquetá, tanto o canal quanto o Mercado – o qual se localiza ao lado da chamada “doca de canoas”, no relatório a Câmara Municipal de 1891, hoje porto de catraias, no qual se faz o transporte entre Santos e Guarujá – se encontram associados a um conjunto de bens tombados como os vários casarões do bairro e o cemitério do Paquetá.

Como o restante do bairro do Paquetá, o Mercado e o canal (com o porto de catraias) passaram por um processo de degradação acentuado ao longo da segunda metade do século XX.

Com a abertura de novos bairros, possibilitada pelas obras de saneamento de Saturnino de Brito na década de 1910, as populações buscaram cada vez mais as áreas distantes da região portuária, sobretudo as parcelas mais abastadas da sociedade santista. Assim o bairro do Paquetá, que no final do século XIX e começo do XX abrigava as famílias de maiores posses de Santos, passou paulatinamente por um esvaziamento promovido pela migração rumo aos novos bairros do lado oposto da cidade. Com isso ocorreu um processo de abandono ou de “acortçamento” do Paquetá, o qual, nos anos de 1960, já era tido como degradado e região de prostituição, malandragem e outras formas de contravenção.

Para boa parte dos proprietários de imóveis na região do Paquetá tal processo não foi de todo ruim, posto que a constituição dos cortiços gera ainda mais lucro do que o aluguel regular dos imóveis. Entretanto, o estabelecimento dos cortiços, se é um bom negócio em termos econômicos, marcou a aceleração da degradação física do bairro. Inúmeros imóveis foram demolidos, outros simplesmente ruíram, há os que foram profundamente alterados e uma parcela importante, porém restrita, sobreviveu às transformações mais radicais, compondo hoje o testemunho da história do bairro do Paquetá.

O canal, graças a pouca pressão econômica sobre ele, sobreviveu sem alterações substantivas e resistiu, graças à constituição de seus materiais, às intempéries do século. Diferentemente, o Mercado se mostrou mais sensível às mudanças e ao seu paulatino abandono.

Também nisso se distingue o Mercado do canal do Paquetá: este último parece se manter mais envolvido nos circuitos ativos da sociedade do que o primeiro, o qual perdeu importância inclusive com o crescimento de Santos, para o qual restou insuficiente e obsoleto, sem conseguir agregar novas funções e atividades.

Nenhum dos dois itens possui uma importância turística já configurada e a memória dos moradores locais também lhes dá pouca sustentação, até mesmo porque as populações atuais do Paquetá, em grande medida, são de alta rotatividade tanto por conta da precariedade de sua condição social quanto pelo tipo de moradia em que habitam (os cortiços).



## 2. O CANAL DO MERCADO

O canal do Mercado está implantado em meio à Av. Ulrico Mursa, entre os bairros do Paquetá e Outeirinhos, constituídos a partir de um grande aterro para implantação das estruturas portuárias, onde atualmente estão localizados os conglomerados dos armazéns do porto. Originalmente o canal apresentava-se mais aberto, com apenas pequenas pontes, aparentemente de estrutura metálica nas avenidas Guilherme Weinschenck, Silvério de Souza e Avenida Cidade de Santos, atualmente fechados por pontes em alvenaria de concreto, diminuindo os espaços abertos do canal em questão (*Figura 1*).



**Foto 1:** Vista aérea do canal do mercado – Revista das Docas de Santos (1966)



**Foto 2 :** Vista aérea do canal do mercado – Situação atual

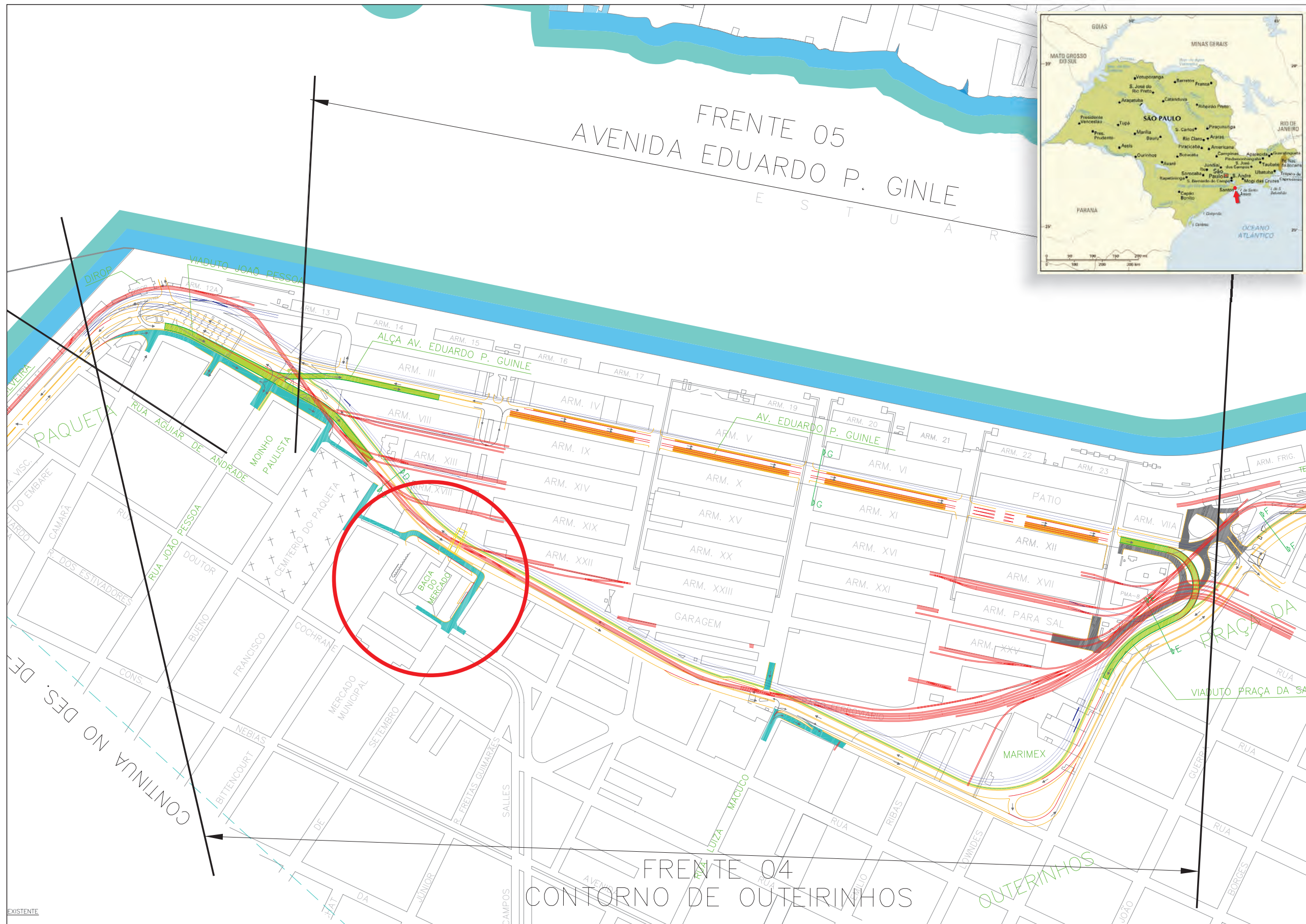


Figura 1 - Localização regional do Canal do Mercado .

Além disso, desde o momento de sua construção, face ao acentuado processo de urbanização e ampliação das instalações portuárias, o canal e sua área envoltória passaram por um grande processo de transformação do espaço, promovendo inúmeros impactos e alterando consideravelmente vários aspectos e elementos da paisagem cultural em que estava inserido o canal, no início do século XX.

Neste caso, há de ressaltar que o canal, juntamente com a bacia do Mercado, estão integrados aos armazéns portuários e a todo um conjunto de imóveis, na maioria assobradados, que até meados do século passado configuravam uma certa harmonia a um cenário cultural que testemunhava a importância social, cultural e econômica daquele espaço urbano.

Em geral, as edificações ali existentes constituem marcos do ecletismo e das novas formas de construir, associados aos valores plásticos e estéticos de uma burguesia urbana que em geral, ligada ao comércio local, pouco a pouco vai se afirmando e imprimindo suas marcas na paisagem local.



**Foto 3:** Catraias e Bacia do Mercado (início do século XX)



**Foto 4:** Aspectos atuais da Bacia do Mercado

Dentro de uma visão global e integrada, o canal se configura assim como um dos elementos constituintes da paisagem. Obviamente isto não diminui sua importância enquanto bem cultural, sobretudo dada a sua relevância enquanto testemunho de um dos momentos que marcaram a necessidade de realizar obras de saneamento nas cidades brasileiras, como é o caso do município de Santos e das obras de Saturnino de Brito.

Atualmente, as inúmeras transformações do traçado urbano contribuíram para que não só o canal, mas também o seu espaço envoltório, vivenciem um processo de “degradação” material e imaterial, implicando em questões de ordem social.

O próprio conjunto urbanístico que “emoldura” o mercado ainda apresenta vários elementos que merecem tratamento específico e diferenciado, pois faz parte de um Cenário Cultural integrado ao próprio processo de formação e transformação do espaço urbano do município de Santos e suas relações ao porto em si.

Assim, apesar de não contar com um programa concreto de reurbanização ou simplesmente valorização de fachadas, deve certamente ser encarado com uma área de singular importância no contexto de revitalização do canal, pois reflete um dos momentos de urbanização e modernização da cidade enquanto pólo econômico e cultural.



**Foto 5:** Aspectos atuais de exemplares do conjunto urbanístico



**Foto 6:** Aspectos atuais de exemplares arquitetônicos

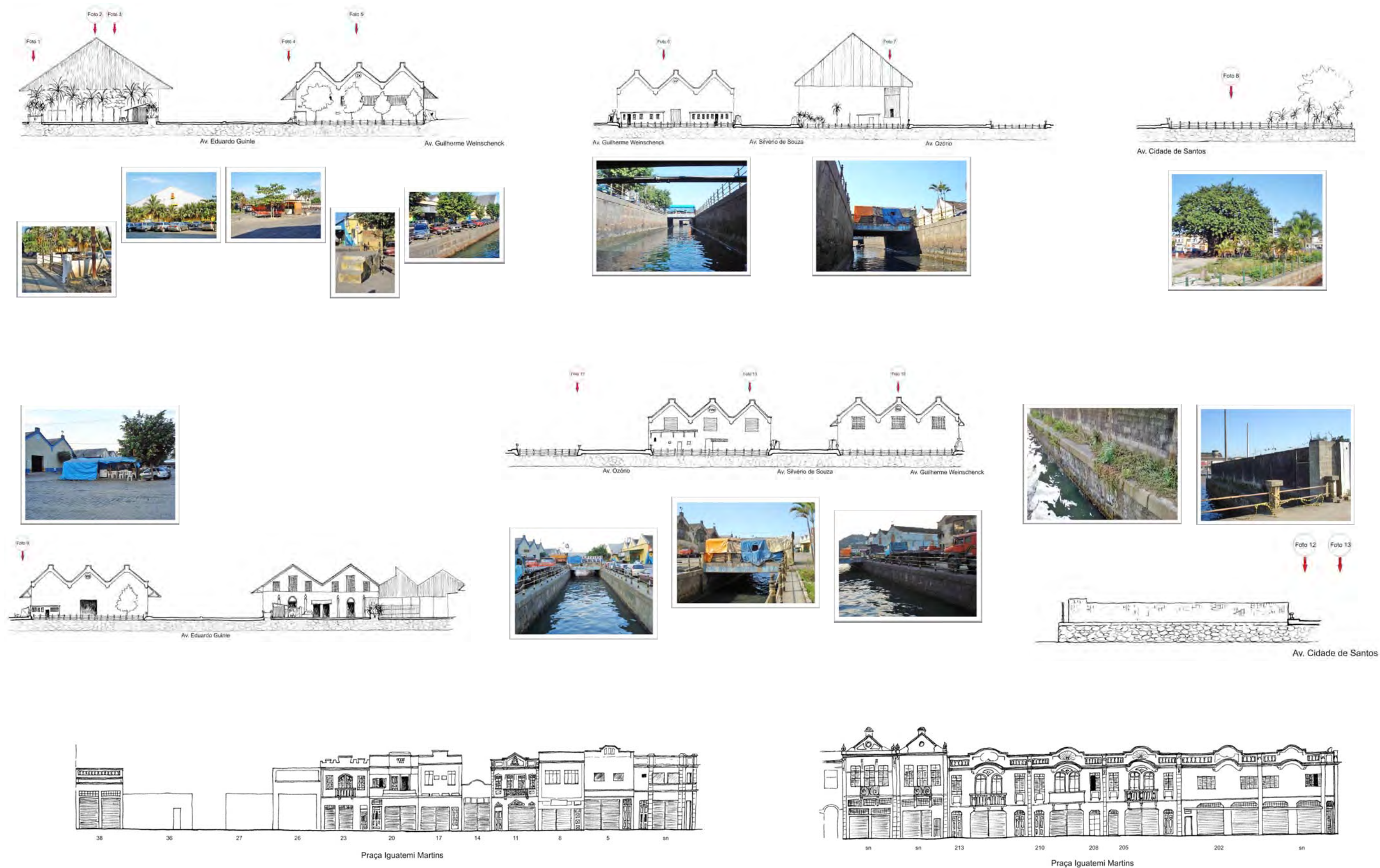
Da mesma forma, os armazéns portuários que originalmente propiciavam uma situação harmônica com o trajeto do canal sofreram, ao longo do tempo, reformas, interpolações e novas construções que, em associação a outros elementos (placas, estacionamento, invasões, depósito de material), pouco a pouco foram promovendo um “estrangulamento” da ambiência local e, conseqüente, impacto na paisagem.



**Foto 7:** Galpão com estrutura diversa da concepção do conjunto

Quanto ao canal, embora estruturalmente não tenha sido objeto de grandes alterações, pois continua apresentando as características construtivas originais (alvenaria de pedra), apresenta também em todo o seu trajeto várias interpolações e intervenções, sobretudo externas, que diretamente promoveram sua descaracterização e inúmeros impactos contribuindo para a degradação e desvalorização da área. Para uma visão artística do Canal do Mercado, vide **Figura 2**.

Figura 2 - Visão artística e documentação fotográfica do trajeto do Canal do Mercado.



### 3. BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE**, Carlos Roberto Monteiro de, “Plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil”, in: *Espaço & Debates*, v. 11, n. 34, p. 55-63, 1991.
- \_\_\_\_\_, *A peste e o plano: o urbanismo sanitaria do engenheiro Saturnino de Brito*, dissertação de mestrado, São Paulo: FAU/USP, 1992.
- ARAÚJO FILHO**, José Ribeiro de, *Santos, o porto do café*, tese de livre docência, Rio de Janeiro: s/n, 1967.
- BERNARDINI**, Sidney Piochi. *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos - de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. Tese de doutorado, São Paulo : FAU/USP, 2003.
- BOXER**, Charles, *O Império marítimo português, 1415-1825*, São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- BRITO**, Francisco Saturnino Rodrigues de, *Planta de Santos*, São Paulo: Typographia Brasil, 1915.
- \_\_\_\_\_, *Obras completas*, Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1942.
- CRUZ**, Maria Cecília Velasco e, *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da primeira república*, tese de doutorado, São Paulo: FFLCH/USP, 1998.
- FAUSTO**, Boris, *Trabalho urbano e conflito social: 1890-1920*, São Paulo: Difel, 1986.
- FOOT-HARDMAN**, Francisco, *Nem pátria, nem patrão: memória operária, cultura e literatura no Brasil*, São Paulo: Unesp, 2002.
- FREYRE**, Gilberto de Melo, *Casa Grande e Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*, 50ª.ed, São Paulo: Global, 2005.
- \_\_\_\_\_, *Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*, 14ª.ed, São Paulo: Global, 2003.
- \_\_\_\_\_, *Ordem e Progresso: processo de desintegração das sociedades patriarcal e semi-patriarcal no Brasil sob o regime de trabalho livre: aspectos de um quase meio século de transição do trabalho escravo para o trabalho livre; e da monarquia para a república*, 6ª. Ed, São Paulo: Global, 2004.
- HOBBSBAWM**, Eric J., *A era das Revoluções, Europa 1789-1848*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.
- HOLANDA**, Sérgio Buarque de, , *Raízes do Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- \_\_\_\_\_, “Movimentos da população em São Paulo no século XVII”, *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, 1:55-111, São Paulo: 1966.



- LE GOFF**, Jacques e **NORA**, Pierre (Dir.), *História: novos objetos*. Trad. Terezinha Marinho, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.
- \_\_\_\_\_, *História: novos problemas*. Trad. Terezinha Marinho, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.
- \_\_\_\_\_, *História: novas abordagens*. Trad. Terezinha Marinho, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.
- LOPES**, Beltrada, *O porto de Santos e a febre amarela*, dissertação de mestrado, São Paulo: FFLCH/USP, s/n.
- MARCOS**, Plínio, *Querô*, São Paulo: Edição do autor, 1982.
- MENDES**, Denise, *A Calçada do Lorena: o caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista*, dissertação de mestrado, São Paulo: FFLCH/USP, 1994.
- MENESES**, Ulpiano T. B. de, “A cidade como bem cultural – Áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano”, in: **MORI**, Victor Hugo *et alli* (org), *Patrimônio: atualizando o debate*, São Paulo: IPHAN, 2006. pp. 33-76.
- NOVAIS**, Fernando Antonio, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 6ª. Ed, São Paulo: Hucitec, 1995.
- PEREIRA**, Maria Aparecida Franco, *Comissário de café no porto de Santos: 1870-1920*, dissertação de mestrado, São Paulo: FFLCH/USP, 1980.
- PETRONE**, Maria Theresa Schorer, *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- PINHEIRO**, Maria Luiza Ugarte, *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus, 1899-1925*, Manaus: Governo do Estado do Amazonas, Secretaria de Estado da Cultura: EDUA, Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.
- PRADO JR.**, Caio, *Evolução Política do Brasil e outros estudos*, São Paulo: Brasiliense, 1972.
- \_\_\_\_\_, *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*, São Paulo: Publifolha, 2000.
- SARTI**, Ingrid, *Porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*, Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981.
- SILVA**, Ivani Ribeiro da, *Movimento operário de Santos no início do sec. XX*, dissertação de mestrado, São Paulo: FFLCH/USP, 1998.
- UJVARI**, Stefan Cunha, *A história e suas epidemias: a convivência do homem com os microorganismos*, Rio de Janeiro: Ed. Senac, 2003.
- ZANETTINI**, Paulo Eduardo, *Calçada do Lorena: o caminho para o mar*, dissertação de mestrado, São Paulo: FFLCH/USP, 1998.