

RUA SANTOS

Lei nº 2139 de 09-09-1959

- 215 — TAQUARITUBA, a Rua 34 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 22 e termina na Rua 28.
- 216 — SERRA AZUL, a Rua 35 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 23 e termina na Rua 28.
- 217 — TAPIRATIBA, a via pública que abrange a Rua 37 do Parque da Figueira e Rua 39 do Jardim Nova Europa continuação tendo início na Rua 25 deste último arruamento e terminando na Rua 27 do primeiro arruamento.
- 218 — SOROCABA, a Rua 24 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua República Dominicana e termina na Rua 38.
- 219 — TABATINGA — a Rua 23 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua República Dominicana e termina na Rua 38 do mesmo arruamento.
- 220 — TRENENBE, a Rua 2 do Parque da Figueira que tem início na Rua 26 e termina na Avenida Marginal à Anhanguera.
- 221 — TORRINHA, a Rua 3 do Parque da Figueira que tem início na Rua 28 e termina na Avenida Marginal à Anhanguera.
- 222 — SILVEIRAS, a Rua 4 do Parque da Figueira que tem início na Rua 26 e termina na Rua 24.
- 223 — SARAPUI, a Rua 5 do Parque da Figueira que tem início na Rua 26 e termina na Rua 25.
- 224 — VALPARAIBA, a Rua 6 do Parque da Figueira que tem início na Rua 26 e termina na Avenida Marginal à Anhanguera.
- 225 — VALPARAISO, a Rua 7 do Parque da Figueira tem início na Rua 26 e termina na Rua 24.
- 226 — VARGEM GRANDE DO SUL, a via pública que abrange a Rua 43 do Jardim Nova Europa continuação e Rua 8 do Parque da Figueira e que tem início na Rua 25 do primeiro arruamento e termina na Rua 24 do segundo.
- 227 — VOIUPORANGA, a Rua 9 do Parque da Figueira que tem início na Rua 26 e termina na Avenida 11.
- 228 — SÃO JOSE DO RIO PRETO, a via pública que abrange a Rua 10 do Parque da Figueira e 47 do Jardim Nova Europa continuação e começa na Avenida 6 do último loteamento e termina na Rua 25 do primeiro.
- 229 — SANTA BARBARA DO RIO PARDO, a via pública que abrange a Avenida 11 do Parque da Figueira, e Avenida 4 do Jardim Nova Europa continuação e que tem início na Avenida Marginal à Anhanguera.
- 230 — XAVANTES, a Rua 12 do Parque da Figueira que tem início na Rua 24 e termina na Rua 26.
- 231 — SÃO PEDRO DO TURVO, a Rua 13 do Parque da Figueira que tem início na Avenida Marginal e termina na Rua 26.
- 232 — VIRIRICA, a Rua 14 do Parque da Figueira que tem início na Rua 24 e termina na Rua 15.
- 233 — TAMBAU, a Rua 44 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 25 e termina na Rua República Dominicana.
- 234 — TANABI, a Rua 46 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua República Dominicana e termina na Rua 26.
- 235 — VERA CRUZ, a Rua 45 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 25 e termina na Rua 28.
- 236 — VIRADOURO, a Rua 40 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 43 e termina na Rua 47.
- 237 — UBATUBA, a parte da Rua 48 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 25 e termina na Avenida 4.
- 238 — SANTA BRANCA, a Rua 71 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 47 e termina na Rua 43.
- 239 — SÃO BERNARDO DO CAMPO, a Rua 66 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 48 e termina na Avenida 6.
- 240 — SANTANA DO PARAIZO, a parte da Rua 48 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 47 e termina na Avenida 4.
- 241 — SÃO SEBASTIAO, a Rua 67 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 4 e termina na Rua 63.
- 242 — SÃO JOSE DOS CAMPOS, a Avenida 6 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 4 do mesmo arruamento.
- 243 — SÃO MANUEL, a Rua 68 do Jardim Nova Europa continuação na Avenida 6 e termina na Rua 70.
- 244 — SANTOS, a Rua 70 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 47 e termina na Rua 52.
- 245 — SÃO SIMÃO, a Rua 69 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 6 e termina na Rua 66.
- 246 — SANTO ANDRÉ, a Rua 51 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 66 e termina na Rua 73.
- 247 — SANTO ANTONIO DE ALEGRIA, a Rua 52 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 5 e termina na Rua 27 do Parque da Figueira.
- 248 — SÃO VICENTE, a Avenida 5 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 4 e termina na Avenida 6.
- 249 — SANTA IZABEL, a Rua 65 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 52 e termina na Avenida 6.
- 250 — SÃO BENTO DO SAPUCAÍ, a Rua 64 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 47.
- 251 — SANTO ANASTACIO, a Rua 63 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 52.
- 252 — SÃO MIGUEL ARCANJO, a Rua 25 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida Estádios Unidos.
- 253 — SÃO JOÃO DA BOA VISTA, a Rua 61 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 73.
- 254 — SÃO JOAQUIM DA BARRA, a Rua 60 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Rua 52 e termina na Avenida 6.
- 255 — SÃO JOSE DO RIO PARDO, a Rua 55 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na confluência da Avenida 6 com a Rua 64.
- 256 — SANTA CRUZ DO RIO PARDO, a Rua 54 do Jardim Nova Europa continuação que tem início na Avenida 6.
- 257 — SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS, a via pública que abrange a Rua 62 do Parque da Figueira, e Rua 53 do Jardim Nova Europa continuação e que tem início na Avenida 6 do último arruamento.
- 258 — MACARAI, a Rua 3 da Vila Cura D'Ars que tem início no prolongamento da Rua da Abolição e termina na Rua 9, do mesmo arruamento.
- 259 — UBIRAMA, a Rua 7 da Chácara Baronesa que tem início na Rua 13 e termina na Rua 14.
- 260 — REGISTRO, a via que abrange a Rua 14 da Vila Lemos e Rua 12 da Chácara Baronesa tendo seu início na Rua 7 do último loteamento.
- 261 — PORTO FELIZ, a via que abrange a Rua 17 da Vila Lemos e Rua 11 da Chácara Baronesa e que tem início na Rua 7 do último loteamento.
- 262 — PINHAL, a Rua 10 da Chácara Baronesa que tem início na Rua 7 e termina na Rua 8 do mesmo arruamento.
- 263 — PORTO FERREIRA, a via pública que abrange a Rua 21 da Vila Lemos e Rua 9 da Chácara Baronesa tendo início na Rua 7 do último arruamento.
- 264 — PIRAJU, a Rua 2 do Jardim Leonor que tem início na Avenida Washington Luis e termina na Rua Artur Segurado.
- 265 — PIRAJUI, a Rua 1 do Jardim Leonor que tem início na Avenida Washington Luis e termina na Rua Artur Segurado.
- 266 — BARRA BONITA, a Avenida 2 do Jardim Proença continuação que tem início na Avenida Antonio Carlos Sales Junior e termina na Rua 13 do mesmo loteamento.
- 267 — MIRASSOL, a Rua conhecida por da "Adutora" do Jardim dos Oliveiras que tem início na Rua Antonio F. Paula Sousa e termina na Rua da Abolição.
- 268 — MATAO, a Rua 5 do Jardim Sant'Ana que tem início na Rua Mato Grosso.

Artigo 2.º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal de Campinas, aos 9 de setembro de 1959.

JOSE NICOLAU LUDGERO MASELLI
Prefeito Municipal

ENGO. JOSE BENEDITO DE MELLO
Secretário de Obras e Serviços Públicos

Publicada no Departamento do Expediente da Prefeitura Municipal em 9 de setembro de 1959.

ALVARO FERREIRA DA COSTA
Diretor





SANTOS, 23 — Santos comemora na próxima terça-feira, dia 26, o 121.º aniversário de sua elevação a município. É o "Dia da Cidade", festejado pela Prefeitura, Câmara Municipal e entidades associativas, com grandes solenidades, que se iniciam com a inauguração de diversos melhoramentos publicos e culminam com uma sessão solene na sala Princesa Isabel, onde funciona a Edilidade.

A FUNDAÇÃO

A história do município de Santos liga-se com a da colonização portuguesa na então Capitania de São Vicente. De fato, corria o ano de 1532 quando Martim Afonso de Souza, que saíra de Lisboa em dezembro de 1530, aqui aportava nas proximidades da Praia de Paranapuá, comandando a esquadra destinada a deixar no litoral do sul diversos padres jesuítas e elementos do Reino que explorariam a terra descoberta trinta e dois anos pelo almirante Pedro Alvarez Cabral.

Ao surgimento da povoação de São Vicente, seguiram-se, como consequência, o aproveitamento dos recursos e a colonização das terras do atual Município de Santos.

Divergem os autores quanto à data precisa da fundação desta cidade cabendo, porém, as glórias oficiais desse acontecimento histórico a Braz Cubas, fidalgo lusitano que participou da expedição de Martim Afonso de Sousa.

Todavia, tal honra, pelos documentos encontrados e recolhidos na "História de Santos", deve ser dividida entre Pascoal Fernandez, Domingos Pires, Luiz de Góis, José Adorno, Mestre Bartolomeu Fernandez e Francisco Adorno, que também aqui viviam e trabalhavam. Isso porque, segundo as crônicas, quando Braz Cubas chegou às terras de Santos, até aquela época conhecidas como "Engua-guaçu", "Indoá-Guaçu" ou "Ungua-guaçu" — nome primitivo dado pelos indígenas moradores na circunvizinhança da Barra Grande — já encontrou local para várias casas de civilizados, entre elas as de Pascoal Fernandez e Domingos Pires que, constituídos em sociedade, residiram à margem do canal em frente à Barra Grande e à foz do rio Bertioçá, numa casinha postada na ribanceira oriental do ribeirão, a que depois se chamaria de São Jerônimo.

POVOAÇÃO INICIAL

Justamente do lado fronteira do canal, na Ilha Pequena, mais tarde e sucessivamente denominada Ilha de Braz Cubas, Ilha dos Padres e hoje conhecida por Ilha Barnabé, situada na foz do rio Jurubatuba, instalou-se Braz Cubas em companhia dos irmãos que trouxera do Reino, iniciando com eles vasta cultura de cana-de-açúcar, de arroz e de outros produtos de primeira necessidade. Cabe assim a Braz Cubas, entre outras muitas glórias, a de ser o criador de um dos mais importantes focos iniciais da lavoura canavieira e da indústria do açúcar, cujos resultados tanto e tão benéficamente se refletiram mais tarde na economia do Brasil colonial e imperial.

A 25 de setembro de 1536, d. Ana Pimentel, mulher e procuradora de Martim Afonso, em pleno gozo de seus poderes, determinou fosse passada a Braz Cubas — o fidalgo — uma Carta de Sesmaria das terras que ocupava na Ilha Pequena, atendendo às obras que all foram executadas por ele. Dessa carta, que o próprio Martim Afonso confirmou depois, em Alcoentre, foi portador em 1540 o velho pai do Fundador, João Pires Cubas.

Até o início do século XVI, os navios fundeavam no ancoradouro onde o rio Santo Amaro desemboca, no canal da Barra Grande. Braz Cubas, entretanto, verificando os inconvenientes que nisso havia para as embarcações, idealizou fundar outro porto no lado oposto a Santo Amaro, e quase em frente à ilha do mesmo nome, o mesmo porto, que hoje se transformou no malor do País.

Foi esse porto, criado pelo Fidalgo, que serviu de núcleo à nascente povoação de Santos. A embrionária povoação era então conhecida como Porto da Vila de São Vicente.

SANTA CASA DE MISERICORDIA DE SANTOS, PIONEIRA DO BRASIL

Instalada hoje no magnífico edifício que se vê logo à saída do Túnel do Monte Serrat, a Santa Casa de Santos foi a pioneira de quantas existem em todo o Brasil.

O desamparo em que viviam os marinheiros provocou sua construção pelo Fidalgo, que a edificou em 1543, ao tempo em que governava a Capitania o tenente Cristóvão de Aguiar Altero, denominando-a Santa Casa de Misericórdia de Santos, em homenagem ao hospital de "Todos os Santos", existente em Lisboa. Daí apareceu pela primeira vez o novo nome da cidade. Foi a Santa Casa uma es-

pecie de "porta aberta ao céu e à caridade", curando os doentes de todos os povoados vizinhos, assistindo aos indígenas e educando, na escola que logo se fez ao lado, as crianças dos colonos e dos aborígenes que assim desejavam aprender.

Foram a essa época Anchieta, Nobrega, Manoel de Paiva, e dezenas de jesuítas, os grandes colonizadores do litoral.

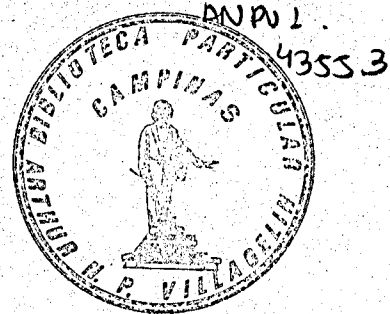
Assim crescendo, e lutando contra ataques de piratas estrangeiros vindos da Inglaterra, Holanda e França, foi a Vila de Santos aumentando sua população, escoando os produtos agrícolas exportados pela colônia ao Reino de Portugal e servindo de ponto principal para a saída das primeiras bandeiras que desbravaram os sertões de São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás.

ELEVAÇÃO A CIDADE

Apesar do constante progresso e da laboriosa vontade de seu povo para o trabalho e os interesses do País, somente depois da Independência e graças ao esforço de santistas ilustres que enaltecera o País e os primeiros anos do Império Brasileiro, a Vila de Santos foi elevada à categoria de cidade. Isto se deu em 26 de janeiro de 1839.

Naquele tempo, em consequência do decreto assinado pelas autoridades imperiais, houve a eleição da Câmara e de dois juizes de Paz, em 27 de janeiro do mesmo ano. Presidia então aos destinos da Província de São Paulo o desembargador Manoel Machado Nunes.

Daí para cá, não parou Santos sua luta política pela melhor formação do Brasil, tendo nascido em suas terras os movimentos da Abolição da Escravatura e mais tarde o "Núcleo Republicano", do qual fizeram parte Garcia Redondo, Henrique Porchat, Vitorino Porchat, Antonio Carlos da Silveira Teles e outros propagandistas.



SANTOS DE HOJE

Santos, hoje, é uma cidade que cresce para o alto. A febre dos arranha-céus, cujas pulsações mais ou menos intensas caracterizam os índices de progresso no Continente americano, primeiro atingiu a orla praiana; mais tarde, contaminou a zona central e, agora, em fluxo crescente, chega a dominar o ritmo das construções, nos próprios bairros. E a demanda do progresso, a cobrar os juros do espaço, num impulso irrefreável, que leva de roldão casas antigas, verdadeiras mansões erigidas frente ao mar.

Curioso é que o santista permaneceu esquivo da praia durante décadas; quando se decidiu a receber de perto a brisa marítima, al levantou as mais onerosas vivendas, certo de que legava propriedades para gerações futuras. Não esperava, sem dúvida, que a cidade se desenvolvesse em menos de quinze anos, a ponto de exigir o espaço aéreo para abrigar seus habitantes.

Os mais velhos ainda se lembram quando se iniciou a edificação dos primeiros prédios de dez e mais pavimentos. Comentava-se até que "em Santos, os terrenos não suportam arranha-céus". Não há firmeza para os alicerces. E esta febre vai terminar em tragédia". O vaticínio dos "oráculos", porém, não vingou. A cidade hoje ostenta orgulhosa alguns dos conjuntos residenciais mais belos de todo o Estado; fora a Capital, nenhuma outra abre aos olhos do visitante um progresso tão gritante. Os juros do espaço, a cada dia que passa, se tornam ainda mais altos numa prova eloquente de que Santos cresce vertiginosamente; e de que o labor dos santistas gerou patrimônio imobiliário dos mais ricos em todo o País.

AREA CONSTRUIDA EM UM SÓ ANO

Recente estatística, fornecida pelo Conselho Municipal de Turismo a entidades associativas, demonstra o volume de construções no município em um só ano. Segundo esses dados, a média de edificações em Santos atinge 62 quilômetros, o que equivale a uma área que cobre a distancia entre o município e São Paulo. Convém lembrar que tal estatística refere-se apenas a construções com fins residenciais. Se encaramos o fato por outro ponto de vista, verifica-se que no mesmo período foram levantados 153 prédios de um pavimento, cobrindo 10 mil metros, 224 de dois andares, equivalentes a uma área aproximada de 26.700 metros, 84 de três pavimentos, ou seja, ... 21.100 metros; e, finalmente, construíram-se 8 arranha-céus de mais de dez andares, iguais a 4.405 metros quadrados.

CINTURÃO DE CONCRETO

Ao longo das praias, formou-se verdadeiro cinturão de concreto. Os edifícios de varios pavimentos surgiram de repente, quase da noite para o dia. O desejo de residir junto às praias, além da convergência sempre crescente de turismo, transformou os bairros da orla em núcleos de experiências arquitetônicas. Confrontando dados, nota-se que a transformação de Santos em cidade de arranha-céus prossegue com o mesmo "élan". Esse fato pode ser depreendido se examinados os dados referentes às cartas de habitação distribuídas pela Diretoria de Obras num dos anos passados. Assim, verifica-se que foi autorizado um total de 529 unidades residenciais, em doze meses, oferecendo média aproximada de 25 moradias por mês. Tais números tendem a elevar-se sem cessar, segundo se pode depreender da leitura das estatísticas da Prefeitura.

ATRAÇÕES TURISTICAS

Não só as praias oferecem grandes atrações turísticas. Santos possui Aquário, Orquidário, Museu Histórico e Geográfico, Monumentos do tempo do Brasil Colonial, dezenas de cinemas, teatros, ilhas pitorescas com grandes edificações, morros urbanizados etc. Largas avenidas cortam a cidade em todos os sentidos, facilitando o trafego de veículos registrados no Departamento Social de Transito. Recebendo mais de 300 mil pessoas na época de férias escolares, o município se transforma durante quatro meses do ano em centro balneario dos maiores do Continente.

O PORTO DE SANTOS É O MAIOR DO PAIS

Como um fator fundamental do desenvolvimento e progresso da cidade, surge o porto cuja construção teve início na década final do século passado, para ser inaugurado o primeiro trecho compreendendo 260 metros de faixa acostavel a 2 de fevereiro de 1892. Nessa data, inaugurando o porto que viria a ser o mais importante do País, atracava em Santos o primeiro navio — o "Nasmith".

Desde então, vem a concessionária ampliando e modernizando as suas instalações não só para atender ao intercambio nacional e internacional de mercadorias, como para aparelhar o porto de manobra a manter um permanente equilíbrio com relação ao desenvolvimento vertiginoso e de progresso do parque industrial e das fontes de produção do Planalto.

Ao lado da cidade que se moderniza, o porto continua a ser o fator preponderante do seu futuro, pois toda a vida do município que Brás Cubas fundou em 1545, no lagamar de Enguaguagu, gira em torno da sua atividade.

A faixa acostavel do cais continua a prolongar-se, havendo no momento uma ampliação de mais 1.500 metros que se estendem do canal 4 para os lados da Ponta da Praia. Desse quilometro e meio a mais de cais, 694,14 m já se acham construídos, erguendo-se nessa área o mais moderno armazém do porto, o de n. 30, com 7.500 m², e cuja peculiaridade é não ter colunas internas.

INSTALAÇÕES

Na extensão dos 7.667 metros de cais existentes, dos quais 567 metros na margem esquerda do estuário, destinados à atracação dos navios petroleiros, existem varias instalações especiais, para facilitar o transito das mercadorias pelo porto. As profundidades do cais abaixo do zero hidrografico variam de 5 até 11 metros, o trecho destinado à atracação dos petroleiros terá dentro em breve essa profundidade aumentada para 13 metros.

Para os volumes de grandes dimensões ou peso, existem dois patios especiais, providos de possantes guindastes.

Para depositar carvão e minérios vasto patio facilita a descarga e o carregamento dos navios.

Silos para recolhimento de trigo a granel têm a capacidade de 30.000 toneladas, distribuídas em 30 células, com duas torres elevatorias ligadas ao cais por tunel, no qual se faz o transporte mecanico do trigo.

Para recebimento e conservação de frutas e carnes, dispõe o porto de um frigorífico de 9.200 metros cubicos de capacidade.

Em local afastado de qualquer habitação e com ponte propria para atracação de pequenas embarcações, podem ser armazenados explosivos em armazém construído sob os conselhos da tecnica com relação à segurança.

Na Ilha do Barnabé, de propriedade da Concessionária, em 46 tanques de aço, com a capacidade total de 217.200 metros cubicos, são recolhidos produtos de petroleo e oleos vegetais a granel, tanto de importação quanto de exportação. Do lado de Santos, no Valongo, em Saboó e na Alamoá, mais 20 tanques metalicos, com capacidade de 209.628 metros cubicos, destinam-se a receber oleo cru e oleo combustivel, e 48 tanques metalicos, com a capacidade de 3.851 metros cubicos, são destinados a receber gás liquefeito.

Assim a capacidade total de armazenamento de petroleo e derivados. No Porto de Santos, é de 439.679 metros cubicos, ou sejam 2.708.604 barris.

Aos navios é facilitado o abastecimento de combustivel (bunker). Para o transporte dos produtos de petroleo, além da interligação

de tanques entre si, dispõe a companhia de "ferry-boats" entre a Ilha do Barnabé e Saboó e oleodutos de 8" — 10" — 12" e 22", inclusive 2 trechos submarinos de 1 quilometro cada um, interligando suas instalações com os oleodutos da Estrada de Ferro Santos a Jundiá.

A extensão total dessas canalizações é de 32.304 metros. Esta extensão será aumentada de mais 30 quilômetros, de tubulações de 22" (duas linhas de 15 quilômetros), que vão ligar o novo cais de petroleiros ao parque de tanques da Alamoá.

As mercadorias acondicionadas ou de carga geral são recolhidas a armazéns, ao longo do cais e na retaguarda deste, representando uma area coberta de 323.865 metros quadrados.

Essas instalações são servidas por linhas ferreas das bitolas de 1,60 m e de 1,00 m, pelas quais trafegam os vagões de todas as estradas de ferro do sul do Brasil, além dos 375 proprios do porto. Essas linhas têm a extensão de 135,7 quilômetros, quase igual à distancia de Santos a Jundiá (139 quilômetros) por estrada de ferro.

A tração dos trens nas linhas portuarias é realizada privativamente pelas 37 locomotivas do porto.

Entre as obrigações contratuais da concessionária está a dragagem do porto, para o que operam três dragas e doze batelões de fundo movei para o lançamento do material dragado em mar alto.

De outros equipamentos variados dispõe a administração do porto, para a realização dos serviços contratuais de que está incumbida.