

ESCRITOS SOBRE HISTÓRIA URBANO-PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO (1850-1920)

Cezar Honorato &
Thiago Mantuano



 **PPGH**

POLIS

Laboratório de História
Econômico-Social - UFF

30
Anos

**ESCRITOS
SOBRE HISTÓRIA
URBANO-PORTUÁRIA
DO RIO DE JANEIRO
(1850-1920)**

**Cezar Honorato &
Thiago Mantuano**

PPGH-UFF / POLIS-UFF

Niterói, 2024

TEXTO

Cezar Honorato & Thiago Mantuano

ARTE DE CAPA

Juliana Oakim Bandeira de Mello (aquarela, 2023)

DIAGRAMAÇÃO & PROJETO GRÁFICO

DaMa Design

DaMa
palavra & imagem

www.agenciadama.com.br

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

C419e Honorato, Cezar

Escritos sobre História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro (1850-1920) / Cezar Honorato & Thiago Mantuano – Niterói: UFF (PPGH-UFF, POLIS-UFF), 2024.

194 p.

ISBN 978-65-87875-41-5
Inclui Bibliografia.

1. História 2. Portos 3. Navegações I. Honorato, Cezar II. Mantuano, Thiago III. Título.

CDD 900

Ficha catalográfica elaborada por DaMa Design

Sumário

Índice de Gráficos	4
Índice de Imagens	6
Índice de Quadros	7
Índice de Tabelas	8
Prefácio	9
Breve Apresentação	12
Capítulo 1	
Um Século de Vivências num Porto Moderno — Rio de Janeiro, 1910-2010.....	15
Capítulo 2	
O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX.....	31
Capítulo 3	
A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900).....	48
Capítulo 4	
Comunidade Portuária do Rio de Janeiro (1870-1920).....	81
Capítulo 5	
A Economia do Carvão Mineral no Brasil (1850-1889).....	110
Capítulo 6	
O Porto em Descompasso: A Movimentação Portuária no Rio de Janeiro da Virada do Século (Sécs. XIX-XX).....	147
Posfácio	186
Sobre os Autores	188

Índice de Gráficos

Capítulo 2

Gráfico 1: Trapiches Arrendados (1870-1902).....	36
Gráfico 2: Empresas de Transporte Marítimo (1870-1900).....	38
Gráfico 3: Trapiches Alfandegados no Rio de Janeiro (1870-1904).....	40
Gráfico 4: Concentração dos Trapiches (1870-1900).....	42

Capítulo 3

Gráfico 1: Comparativo entre Importações e Exportações no Porto do Rio de Janeiro (1870-1902).....	57
Gráfico 2: Série Percentual da Participação da Alfândega do Rio de Janeiro na Alfândega Nacional (1870-1902).....	58
Gráfico 3: Quantitativo Serial e Geral dos Trapiches no Porto do Rio de Janeiro (1870-1900).....	61
Gráfico 4: Quantitativo Geral de Fábricas de Carroças na Cidade do Rio de Janeiro (1870-1900).....	64
Gráfico 5: Quantitativo Geral e Serial de Empresas que Faziam Translado entre Embarcações ao Largo e a Costa.....	65
Gráfico 6: Quantitativo Serial dos Armazéns de Carvão de Pedra e Coke (1870-1900).....	68
Gráfico 7: Quantitativo Serial dos Negociantes Estrangeiros de Impotação e Exportação (1870-1900).....	71
Gráfico 8: Quantitativo Serial das Companhias de Seguros Marítimos no Rio de Janeiro (1870-1900).....	72
Gráfico 9: Quantitativo Serial de Estaleiros Construtores Navais no Porto do Rio de Janeiro (1870-1900).....	75
Gráfico 10: Quantitativo Serial de Fábricas de Beneficiamento de Café na Cidade e na Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900).....	76
Gráfico 11: Quantitativo Serial das Fábricas de Máquinas a Vapor na Cidade e na Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900).....	77

Capítulo 4

Gráfico 1: Demografia das Freguesias da Região Portuária (1849-1920).....	87
Gráfico 2: Estrangeiros na Região Portuária (1872-1920).....	89
Gráfico 3: Portugueses na Região Portuária do Rio de Janeiro (1906, 1920).....	91
Gráfico 4: Profissões Declaradas na Região Portuária em 1906.....	91
Gráfico 5: Profissões Declaradas por Estrangeiros na Região Portuária em 1906.....	92

Capítulo 5

Gráfico 1: Frota Naval Militar do Império por Força Motriz (1850-1880).....	116
Gráfico 2: Importações Brasileiras de Carvão Britânico (1870-1889).....	117
Gráfico 3: Concessões Estatais para Exploração de Jazidas de Carvão por Províncias (1850-1880).....	118
Gráfico 4: Proporção da Produção de Café no Brasil Frente ao Restante do Mundo (1820-1889).....	119
Gráfico 5: Movimentação Geral das Embarcações de Longo Curso no Porto do Rio de Janeiro (1878-1888).....	123
Gráfico 6: Carvão Importado pelo Rio de Janeiro (1875-1889).....	125
Gráfico 7: Carvão Importado pelo Rio De Janeiro (1878-1888).....	126
Gráfico 8: Máximo e Mínimo do Preço do Carvão Importado no Rio de Janeiro (1872-1889).....	127
Gráfico 9: Fundições, Estaleiros e Fábricas de Máquinas na Cidade do Rio de Janeiro e na sua Região Portuária (1870-1890).....	128
Gráfico 10: Importadores de Carvão de Pedra e Coque (1870-1889).....	131
Gráfico 11: Despachos Aduaneiros de Embarcações Entradas no Rio de Janeiro com Carvão Importado por Ordem de Brazilian Coal Company (1887-1889).....	141

Capítulo 6

Gráfico 1: Embarcações de Longo Curso Entradas e Saídas do Porto do Rio de Janeiro (1890-1903).....	153
Gráfico 2: Embarcações Entradas e Saídas do Porto do Rio de Janeiro (1890-1903).....	155
Gráfico 3: Embarcações em Descarga no Porto do Rio (1893).....	157
Gráfico 4: Vias de Entrada do Café no Porto do Rio (1896-1903).....	158
Gráfico 5: Média, Mediana e Moda das Estadias Diárias das Embarcações Entradas na Barra do Rio (1893-1903).....	168
Gráfico 6: Processos Judiciais Envolvendo o Porto do Rio Sob Guarda do TRF-2.....	179
Gráfico 7: Classificação dos Objetos nos Processos Judiciais Envolvendo o Porto do Rio Sob Guarda do TRF-2 (1889-1905).....	180

Índice de Imagens

Capítulo 1

Imagem 1: Capa do Catálogo da Exposição Um Século de Vivência num Porto Moderno (Rio de Janeiro, 1910-2010).....	18
--	----

Capítulo 2

Imagem 1: Trapiche Mauá (Santa Rita, 1900 circa).....	34
---	----

Capítulo 3

Imagem 1: Mapa das paróquias do Município da Corte do Rio de Janeiro.....	53
Imagem 2: Planta da Zona do Cais do Porto Antes da Sua Construção (1903).....	55

Capítulo 4

Imagem 1: Trabalhador Repousando na Praça da Harmonia (Gamboa, 1908).....	84
Imagem 2: Antiga Estalagem na Rua Visconde do Rio Branco (1906).....	98

Capítulo 5

Imagem 1: Planta da Ilha dos Ferreiros (1866).....	139
--	-----

Capítulo 6

Imagem 1: Várias Embarcações em Descarga no Litoral da Saúde (1890).....	154
Imagem 2: Trapiches no Porto do Rio de Janeiro (1904-1911?).....	160
Imagem 3: Anúncio de Saída do Pacote S. Gottardo de La Veloce Navigazione Italiana (1899).....	169
Imagem 4: Notícia de O Tempo sobre o Incêndio no Trapiche Carvalhaes (1893).....	177

Índice de Quadros

Capítulo 3

Quadro 1: Companhias de Navegação de Longo Curso Operando no Porto do Rio de Janeiro (1900).....	66
Quadro 2: Exportadores com Presença no Porto e Registro na Alfândega do Rio de Janeiro (1900).....	69

Capítulo 4

Quadro 1: Criação de Associações Beneficentes e Auxílio Mútuo do Rio de Janeiro Vinculadas à Estrangeiros (1821-1938).....	100
--	-----

Capítulo 5

Quadro 1: Principais Produtos nas Pautas de Importações e Exportações do Império do Brasil (1850-1851/1870-1871/1890).....	113
Quadro 2: Principais Companhias de Navegação a Vapor Subvencionadas pelo Estado Brasileiro no Século XIX.....	122
Quadro 3: Comparativo Entre as Maiores Negociantes de Carvão no Rio de Janeiro.....	132

Índice de Tabelas

Capítulo 4

Tabela 1: Proporção de Estrangeiros na Cidade e na Região Portuária.....	90
Tabela 2: Densidade Populacional por Domicílio nas Freguesias da Região Portuária.....	99
Tabela 3: Número de Portugueses repatriados pela Caixa de Socorros Dom Pedro V (1871-1910).....	104
Tabela 4: Mortalidade no Rio de Janeiro (1870-1889).....	105

Capítulo 6

Tabela 1: Tarifas da Alfândega para os Serviços Portuários Oferecidos na Doca e em seus Armazéns (1894).....	170
Tabela 2: Preço e Taxa dos Fretes de Café Exportado pelo Rio de Janeiro para Diversos Portos (1899).....	173

Prefácio

Ao longo da história, as cidades e seus portos têm tido uma existência bastante interligada. Assim como as características geográficas e sociais das cidades têm uma influência marcante na constituição e organização dos portos, as atividades desenvolvidas nos portos também têm influências marcantes para o conjunto das atividades econômicas das cidades e a configuração das suas estruturas urbanas e sociais. Evidentemente, isso não poderia ser diferente em relação à cidade do Rio de Janeiro e seu porto no período 1850-1920, que foi de grandes mudanças econômicas e transformações sociais e urbanas para a antiga capital e todo o país. Este é o grande pano de fundo que o presente livro, *Escritos Sobre História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro (1850-1920)*, nos apresenta.

Cezar Honorato e Thiago Mantuano são destacados especialistas em História Econômica e História Portuária e, recentemente, vem desenvolvendo uma intensa parceria que tem resultado na publicação de alguns trabalhos conjuntos e numa constante troca de ideias acerca de referências teóricas, metodológicas e historiográficas sobre o campo de pesquisa por eles denominado apropriadamente de “História Urbano-Portuária”. Os seis capítulos do presente livro são uma parte desta atividade conjunta dos dois pesquisadores.

No que concerne especificamente à história do Rio de Janeiro e seu porto, sabemos que o início da segunda metade do século XIX é marcado pelo apogeu da produção cafeeira do Vale do Paraíba e da intensificação das atividades portuárias, sobretudo vinculadas à exportação do café e à importação de uma série de produtos provenientes principalmente de países europeus. O ano de 1850 foi

marcado pelo fim do tráfico de escravizados africanos, assim como da promulgação de um novo código comercial que procurou modernizar a organização dos negócios do país e também criar novas condições para atração dos grandes capitais envolvidos anteriormente no tráfico africano ou provenientes de empreendedores estrangeiros. A cidade do Rio de Janeiro experimentou um crescimento significativo das suas atividades econômicas, que se manifestou também no movimento de seu porto em virtude do aumento significativo do comércio de exportação e importação. Este movimento seria intensificado continuamente ao longo da segunda metade do século XIX, mesmo com os problemas enfrentados com as crises da produção cafeeira do Vale do Paraíba e da escravidão nos anos 1880.

Certamente, este aumento trouxe a necessidade de algumas melhorias no porto do Rio de Janeiro, mas isso não significou uma mudança na sua lógica de organização proveniente do período colonial, visto que as grandes embarcações de transporte de mercadorias e passageiros ainda fundeavam na Baía de Guanabara e o trabalho de carregadores escravizados era fundamental para transportar, através de embarcações menores, a bagagem dos viajantes e, sobretudo, as mercadorias para os trapiches que se localizavam nas praias próximas da região central da cidade. Certamente, com a redução da população escravizada do Rio de Janeiro, ao longo da segunda metade do século XIX, em virtude da demanda crescente das áreas cafeeiras, novas alternativas para substituição da mão-de-obra passaram a ser procuradas entre os trabalhadores libertos e imigrantes portugueses. Após, a abolição da escravatura, em 1888, muitos ex-escravizados se dirigiram para o Rio de Janeiro e engrossaram as fileiras de trabalhadores portuários.

Mesmo com o advento da República, em 1889, não haveria imediatamente modificações na estrutura do porto do Rio de Janeiro. Estas só viriam no âmbito das grandes reformas urbanas realizadas durante a presidência de Rodrigues Alves e a administração do prefeito Pereira Passos, entre 1902 e 1906, através do trabalho da comissão de engenheiros em que se destacavam Paulo de Frontin e Francisco Bicalho. A cidade não só foi rasgada para a abertura de novas ruas e avenidas, como também diversas áreas dos bairros da Saúde, da Gamboa e do Santo Cristo foram aterradas para a construção de um moderno e bem aparelhado cais do porto do Rio de Janeiro, que pudesse permitir as atracções de grandes navios de carga e passageiros, o desembarque rapidamente destes últimos, o carregamento de navios com produtos a serem exportados e o descarregamento das mercadorias importadas ou trazidas de outras regiões brasileiras para os grandes e espaçosos armazéns nas proximidades do novo cais.

Na realidade, o novo porto do Rio de Janeiro viria atender à realidade de uma nova organização econômica e urbana cada vez mais perpassada pela industrialização e pelas novas atividades comerciais e financeiras da cidade,

evidenciando a consolidação das práticas capitalistas e de novas atividades empresariais. Enfim, é este conjunto de mudanças na História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro que o presente livro procura abordar.

LUIZ CARLOS SOARES

Professor Titular Aposentado de História Moderna e Contemporânea da UFF

Professor Colaborador do Programa de Pós-Graduação em História da UERJ

Pesquisador Nível 1-A do CNPq

Pesquisador Visitante Emérito da FAPERJ

Breve Apresentação

A História Urbano-Portuária têm se desenvolvido nos últimos trinta anos no Brasil como ramo profícuo das pesquisas sobre as cidades, inclusive acolhendo estudiosos de outras formações, com trabalhos dedicados a outros saberes e campos do conhecimento que contribuem com olhares, métodos e questões diversas sobre as cidades portuárias em perspectiva histórica. Na última década, os grupos de pesquisa e laboratórios¹ mais dedicados à História Urbano-Portuária têm se internacionalizado, produzindo trabalhos comparados, trocando referências, cruzando dados, informações e integrando técnicas para melhor manejá-los e exibi-los à visualização dos leitores. Este livro é, em grande medida, fruto deste esforço. O estranhamento no contato com coletivos de pesquisadores sobre outros portos brasileiros e, sobretudo, a internacionalização do fazer-divulgar acadêmico nos tirou da zona de conforto.

Participando e promovendo encontros com especialistas uma questão fundante para História Urbano-Portuária é recorrente: seriam os portos meros pretextos? Objetos de estudos focalizados para o entendimento de “algo maior”? O pesquisador que opta pela História Urbano-Portuária é obrigado a encarar a relação: porto-cidade ou cidade-porto, isto é óbvio. No entanto, acaba instado a decidir – por premência dos seus recortes e devido aos objetivos peculiares a cada

1 Grupo de Pesquisa *Portos e Cidades no Mundo Atlântico* <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/2450055219457218>; Grupo de Pesquisa *Atlântico e Diáspora Africana* <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/5483807372877865>; Grupo de Pesquisa Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/0308109884532382>.

objeto, em níveis variados, e, se não o faz, corre os riscos inerentes a uma indecisão – se a sua abordagem privilegia o entendimento da cidade, ou parte desta (o que chamamos, a partir do século XX, de região portuária), e como ou em que medida a preponderância do urbano preside os destinos de seu porto – em casos de cidades portuárias, o que é claro; ou, do contrário, até que ponto a existência física/material e o funcionamento do porto condiciona – podendo, até, determinar – a existência histórica da cidade portuária. Os capítulos que se seguem demonstram que ultrapassamos algumas vezes a linha tênue dessa decisão, ziguezagueando entre as duas opções metodológicas e dialogando com pesquisadores que trabalham com uma, outra ou ambas as possibilidades.

É verdade que o nosso objeto – a cidade e o porto do Rio de Janeiro em interação histórica entre 1850 e 1920 – tem grande importância para a Ciência Histórica, mas só o tem por que ele era, provavelmente, muito mais importante para os contemporâneos que lidavam com a preponderância de sua existência e funcionamento para a vida humana na cidade-corte-capital, mas, também por sua centralidade, guardava alta relevância para o país como um todo. Em nosso recorte, o porto do Rio de Janeiro era incontornável em termos econômicos, era central em termos políticos, era rico em termos culturais e era referência basilar para a sociedade, aquela no seu entorno e outras.

O presente livro reúne seis contribuições sobre a relação entre o porto e a cidade do Rio de Janeiro, em perspectiva histórica, escritas em momentos e espaços que variaram com o tempo, atendendo a demandas institucionais e sociais de relevo para pesquisa histórica. Em realidade, trata-se do resultado de um grupo de colegas que, ao longo de aproximadamente duas décadas, foram se juntando para estudar os portos e as cidades portuárias, abrigados no POLIS – Laboratório de História Econômico-Social do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense². Fomos, por muitas vezes, organizadores e agitadores de atividades de investigação e divulgação. Participamos da reunião de gerações distintas de estudantes e professores interessados pelo tema e que acabaram por trabalhar pontual ou mais alongadamente com a História Urbano-Portuária.

O primeiro capítulo deste livro, em realidade, trata-se da apresentação da exposição “Um Século de Vivências Num Porto Moderno – Rio de Janeiro, 1910-1911”. Texto de circulação extremamente restrita aos duzentos primeiros visitantes que receberam o seu catálogo no Centro Cultural dos Correios, em cuja versão original foi escrito por Cezar Honorato e Fernando Dumas, e contou com a pesquisa de Thiago Mantuano.

A seguir, temos a versão mais completa do artigo *O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX*, primeiramente publicado na *Acervo – Revista do Arquivo Nacional*, em 2015. Artigo este que é a publicação

² POLIS – Laboratório de História Econômico-Social <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogru-po/1213652279202402>.

com maior número de referências e citações na produção conjunta dos autores, desencadeando novas pesquisas, maior atividade do Laboratório POLIS, tais como eventos, publicações e projetos.

Três dos textos seguintes foram publicados em formato de artigo científico em outros países, sendo um destes em inglês – aqui reproduzimos a versão original em português. Contudo, são de difícil e caro acesso por serem de domínio de revista ou livros na França, Espanha e Inglaterra.

O sexto e último texto é um artigo inédito resultante de investigação conjunta realizada no âmbito dos projetos recentes do Laboratório POLIS e do Grupo de Pesquisa Portos e Cidades no Mundo Atlântico (CNPQ), sendo parcialmente incorporado à tese de doutorado orientada por Honorato e defendida por Mantuano (2022).

Importa notar que, em termos de forma, os textos anteriormente publicados foram modificados para uniformização do livro de acordo a mais recente Norma ABNT (NBR 10520/2023) para formatação e adequada publicação de textos científicos. Em termos de conteúdo, o primeiro e o quinto capítulos são reproduções – traduzida para o caso do quinto – dos textos já anteriormente publicados; o segundo, o terceiro e o quarto capítulos são versões mais completas e ricas dos artigos que, originalmente, tiveram de ser cortados por força das diretrizes de editores de revistas e organizadores de coletâneas em que foram publicados; o sexto capítulo não foi publicado anteriormente. Também é forçoso apontar que algumas das avaliações, análises e posições contidas nos capítulos produzidos há alguns anos foram revistas, sendo, inclusive, expressas nos capítulos mais recentes de forma diversa e repensada.

Agradecemos a generosidade dos professores Luiz Cláudio Ribeiro (LACES-UFES) pelo prefácio, Luiz Carlos Soares (Cia. Das Índias – PPGH-UFF) pelo posfácio e da professora Gizlene Neder (Laboratório Cidade e Poder – PPGH-UFF) pelo comentário que consta na orelha do presente livro.

A obra é uma co-autoria de Cezar Honorato (UFF) e Thiago Mantuano (UESC). O livro expressa a produção conjunta dos autores, sendo fruto da relação de orientação e parceria construída desde a iniciação científica até o doutorado (2010-2022), integralmente no CGH-UFF e PPGH-UFF.

Um Século de Vivências Num Porto Moderno — Rio de Janeiro, 1910-2010³

O Olhar Fotográfico: Entre o Público e o Privado

Quando pensamos em realizar uma exposição de fotografias sobre vivências cotidianas na região portuária do Rio de Janeiro, trabalhamos a partir de pesquisas acadêmicas que se desenvolvem há alguns anos. Esse trabalho, pautado pelos cânones da historiografia, nos descortinou um amplo horizonte, já que os conjuntos de documentos analisados incluíam diferentes suportes, desde documentação textual da organização portuária, passando por mapas e croquis, até fotografias. Entretanto, somente ao aprofundarmos o trabalho sobre as imagens foi que travamos contato com uma importante contradição produzida pelo olhar fotográfico: as fotografias oficiais não penetravam o território estudado. Trata-se de um olhar periférico e generalista, que tem o porto como referência e, quando se aproxima do cotidiano das pessoas que ali vivem, o faz de uma maneira alegórica, criando

3 Texto de apresentação contido no catálogo da exposição “Um Século de Vivências Num Porto Moderno — Rio de Janeiro, 1910-2010”. A exposição fotográfica foi realizada no Centro Cultural dos Correios, no Rio de Janeiro, entre os dias 23 de novembro de 2011 e 08 de janeiro de 2012. O projeto e concepção foi apresentado pela F. Dumas História e Ciências Sociais, incluindo seminário, oficinas de História e visitas guiadas. A curadoria e a supervisão de pesquisa histórica foram de Fernando Dumas (FIOCRUZ), Cezar Honorato (UFF) foi coordenador acadêmico, parte das fotografias expostas são de Thony Serdoura e a equipe de pesquisa em arquivos com acervos fotográficos foi composta por Stephanie Godiva (UFF) e Thiago Mantuano (UFF), que também participaram como monitores das atividades, juntamente com Eduardo Valuche (UFF) e Carlina Camargo de Jesus (UFF).

(ou procurando) referências dos processos e dos problemas gerais da cidade, sem atentar para a lógica que conforma a vida, as práticas cotidianas e a cultura específica do lugar.

Assim, as próprias entradas que nos deram acesso a essas imagens nos arquivos públicos retratam este fato. Termos como “favelas”, “ruas”, “praças”, “porto” e vistas aéreas da região (em grande quantidade), entre outros também genéricos, nos encaminharam para imagens onde as pessoas surgem quase como elementos decorativos. O foco é a arquitetura, a miséria e um impressionante vazio. As casas, sempre retratadas de fora, estão sempre vazias; ninguém nas janelas, nenhuma atividade que signifique a presença humana. As ruas, desertas, remetem à imagem do “bairro rubro”, descrita por João do Rio em 1909. E as “vistas aéreas”, como é de se supor, não identificam ninguém, nenhuma vivência, apenas trânsito de veículos e espaços urbanos. Merecem destaque, no que estamos chamando de olhar fotográfico público sobre a região, algumas séries de fotos produzidas pela imprensa retratando tragédias, problemas urbanos e, de passagem, o trabalho vinculado ao porto. Somente aí aparece gente, mas suas vivências continuam subsumidas na cortina que o imaginário social da cidade construiu sobre os bairros da região portuária.

Quando falamos de olhar fotográfico pressupomos a existência de um olhar analítico, que seleciona, avalia e julga o objeto a ser fotografado. Não é um olhar distraído, pois o fotógrafo testemunha a passagem do tempo e o movimento da realidade. Seja ele um profissional ou o “batedor de chapas” que eterniza os filhos e os momentos que considera especiais de sua vida. O gosto de tirar fotografias incrustou-se na sociedade contemporânea, compartilhado por pessoas e famílias de lugares e procedências sociais as mais diversas. Este hábito tornou-se um pilar na construção das memórias sociais, pois estas imagens amadoras, muitas delas produzidas sem o uso de técnicas adequadas ou refinadas, transformaram-se em monumentos ao transcenderem o papel de prova irrefutável de um acontecimento. Seus conteúdos transmitem valores, ideias, tradições e comportamentos que configuram uma sociedade em seu próprio tempo, além de ativar e preservar as memórias (sempre em movimento) que sobre ela perduram.

E é esta dimensão que vai configurar aquilo que consideramos um olhar fotográfico privado, o olhar dos habitantes do lugar, que buscam eternizar um momento íntimo de pessoas queridas, onde a pessoa está em primeiro plano e a cidade ou seu recorte, funciona como cenário. É a marca da existência das pessoas conhecidas e dos fatos ocorridos que saltam aos olhos do observador. Mas estas imagens também são passíveis de ressignificações, permitindo um processo de reconstrução do tempo e do espaço a partir de elementos potencializados pelo historiador. Foram imagens desse tipo, produzidas sem outra pretensão que a de preservar uma memória aparente- mente individual e estagnada, que nos permitiu recuperar parte da riqueza coletiva das vivências sociais da região portuária. Foi a

partir do contato com as famílias que ali se constituíram, de suas vivências monumentalizadas e rememoradas, que conseguimos resgatar a existência cotidiana de uma gente que forjou suas tradições na segregação do espaço urbano e na intimidade de práticas que, embora públicos – porque consumadas nas ruas, nas praças, nas igrejas e clubes costumes e tornou-se privativa, por ter sido alijada dos olhares oficiais. Interpusemos entre as imagens dos arquivos públicos e as fotografias familiares, uma terceira via, que pode ser designada como “de fora” – e, nesse sentido, se equivaleria ao olhar público –, mas que parte do pressuposto, corroborado pela pesquisa, da necessidade de se produzir um olhar “de dentro” da região, que a desnudasse em seus aspectos mais vivos e cotidianos ante o observador. Para tanto, contamos com o trabalho do fotógrafo Thony Serdoura que produziu centenas de imagens, ao longo de vários meses de trabalho, focando ambos os aspectos. Suas fotografias tanto abordam os cenários genéricos e panorâmicos, quanto o cotidiano da região. Não cabe, aqui, uma conceituação deste olhar, pois carecemos ainda de uma análise mais fria e distanciada de seus resultados. Todavia, adiantamos que este material possibilitou- nos cruzar a fronteira do “Rio Antigo”, que persiste no senso comum do carioca quando pensa nestes bairros, e alcançar a dimensão do “Porto Maravilha”, da forma como é percebido por dentro da região.

Toda fotografia explicita três perspectivas: a do fotógrafo, a da técnica utilizada para produzi-la e a do olhar de quem a observa. Como tal, flagra, destaca e, ao mesmo tempo, descontextualiza um momento muito peculiar de um cenário, de um evento, de um momento. A fotografia cristaliza o instantâneo, implicando na significação da existência das coisas e das pessoas no mundo real, pois o fotógrafo encontra e enfoca seu objeto na realidade. A câmera registra as decisões do fotógrafo, que está sempre analisando, avaliando e escolhendo as possibilidades. Mas, como uma representação da realidade, aquela imagem ganha novos significados a partir do olhar de quem a observa. Ao pensar uma exposição, os curadores trabalham com todas essas representações, de forma a passar uma nova forma de olhar a mesma realidade. O que interessa é o social, o coletivo elaborado em um enquadramento comum de gestos, hábitos, símbolos e referências, que guardam na sua totalidade as formas de ser e de agir dos grupos sociais.

O sentido de uma exposição fotográfica é, através de instantâneos produzidos em tempos, situações e contextos diferentes, por autores vários e com técnicas diversificadas, conduzir o visitante à percepção de uma certa temática. No nosso caso, os bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa, coração e alma da região portuária do Rio de Janeiro, estão retratados em suas vivências cotidianas ao longo de um século, chegando até os dias atuais. Considerando que a memória somente se constrói no momento em que é ativada – ela não pré-existe dentro da cabeça de ninguém – e que a fotografia é um importante elemento ativador da memória, esperamos contribuir para a elaboração de um novo olhar sobre este território. Um olhar permeado pelas vivências de seus moradores ao longo do século XX,

estruturado na relação entre a contemporaneidade e a construção das memórias, e no diálogo que procuramos estabelecer entre a nossa narrativa e o senso comum que a sociedade carioca construiu.

IMAGEM 1: CAPA DO CATÁLOGO DA EXPOSIÇÃO UM SÉCULO DE VIVÊNCIAS NUM PORTO MODERNO (RIO DE JANEIRO, 1910-2010)



Fonte: HONORATO, Cezar; DUMAS, Fernando. Um Século de Vivências num Porto Moderno — Rio de Janeiro, 1910-2010 (catálogo). Rio de Janeiro: Centro Cultural dos Correios, 2010.

Um Século de Vivências num Porto Moderno — Rio de Janeiro, 1910-2010

O bairro abraça a Rua da Saúde, com todos os becos, vielas e pequenos cais que dela partem, a Rua da Harmonia, a do Propósito, a do Conselheiro Zacarias, que são paralelas à da Gamboa, a do Santo Cristo, a do Livramento e a atual Rua do Acre. Naturalmente as ruas que as limitam ou que nelas terminam — São Jorge, Conceição, Costa, Senador Pompeu, América, Vidal de Negreiros e a Praia do Saco — participam do estado de alma dominante.

Toda essa parte da cidade, uma das mais antigas, ainda cheia de recordações coloniais, tem, a cada passo, um traço de história lúgubre. A Rua da Gamboa é escura, cheia de pó, com um cemitério entre a casaria; a da Harmonia já se chamou do

Cemitério, por ter aí existido a necrópole dos escravos vindos da costa da África; a da Saúde, cheia de trapiches, irradiando ruelas e becos, trepando morro acima os seus tentáculos, é o caminho do desespero; a da Prainha, mesmo hoje aberta, com prédios novos, causa, à noite, uma impressão de susto. Como dizia o meu guia, estávamos num novo mundo... (Rio, 1909, p. 58)

Para João do Rio, o “mundo novo”, representado pelos bairros da região portuária em 1909, eram as “recordações coloniais”, os “traços de histórias lúgubres”, que já naquele momento, demarcavam os traços de permanência que configuram a tradição local. Um século mais tarde, quando se comemora o centenário da construção do moderno porto do Rio de Janeiro, a expressão “mundo novo” pode ser recolocada, agora no bojo das transformações urbanas, sociais, econômicas e culturais que vêm sendo empreendidas na área.

O ano de 1910 representa um marco de modernidade na cidade: as obras de construção do novo porto transformaram profundamente a sua paisagem e a sua vida, implicando na convivência entre os novos ares cosmopolitas e a resistência de valores e tradições. Ao longo de um século, foram realizadas inúmeras intervenções urbanas que afetaram diretamente a região portuária, segregando-a da cidade, transformando seu perfil e constituindo uma cultura local rica, própria e pródiga, que, de certa forma, estabeleceu-se como um lugar de memória estratégico para a identidade carioca.

A região portuária do Rio de Janeiro é incontestavelmente um território que tem alma. Alma construída na tensão do seu passado de mais de duzentos anos com o seu presente e os possíveis futuros, num processo de interpenetração de tempos, espaços e pessoas, que a transforma em ímpar na cidade do Rio de Janeiro. Não há carioca que não tenha uma apreensão acerca da região portuária, se boa ou ruim, depende de inúmeras variáveis. Mas uma coisa é certa: não é um território que tenha passado despercebido no cenário urbano da Cidade Maravilhosa, desde os tempos coloniais até os dias de hoje. De local de celebração da morte para os que conseguiram sobreviver aos horrores da escravidão, e ali se fixaram, transformou-se em local de celebração da vida, da cantiga, da festa e do trabalho, do carregar o mundo nas costas; da trama e do drama; da Pedra do Sal e dos moinhos de trigo; da ordem e da desordem, do legal e do ilegal, do sagrado e do profano; do local de ganhar dinheiro e da miséria, do fascínio e do medo. Os bairros que a compõem apresentam, hoje, um perfil multifacetado econômica, social e culturalmente. Além disso, se apresentam como espaço fundamental dentro dos atuais debates de modernização da cidade, envolvendo seus atores em discussões que abordam a vida cotidiana das comunidades diretamente envolvidas em suas diversas dimensões: cultural, social, econômica e ambiental.

A exposição “Um Século de Vivências num Porto Moderno: Rio de Janeiro, 1910-2010” traz, assim, uma abordagem de sua trajetória ao longo de todo o século XX, apresentando um resgate histórico focado nas vivências e experiências

sociais cotidianas que ali se desenvolveram. As transformações ocorridas no longo intervalo entre estes dois momentos implicaram em movimentos de atualização e assimilação de novos costumes e práticas.

Modificando-os, mas também ratificando-os, pois foram forjados desde o próprio cotidiano de sua gente, plasmados nas relações entre as pessoas e na organização socioprodutiva da comunidade.

A região portuária é composta basicamente pelos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, sendo um tradicional reduto da população trabalhadora na área central do Rio de Janeiro. Sua paisagem constitui-se majoritariamente, ainda hoje, por antigos casarões e sobrados, de dois a três pavimentos, situados em ruas estreitas e sinuosas, compatíveis com as construções das últimas décadas do século XIX e início do XX, que se caracterizam pela ausência das novas tecnologias (recém introduzidas) e pelas fachadas ao nível da rua. Ficou conhecida como a “Pequena África” (termo cunhado por Heitor dos Prazeres) porque desde a metade do século XVIII a africanidade já marcava presença neste território, tanto pela presença de escravos que trabalhavam nas atividades afeitas ao tráfico negreiro, quanto pela própria chegada dos novos africanos, pois, ali, se instalara o mercado de escravos do Valongo.

De um conjunto de enseadas e praihas isoladas da cidade por um relevo peculiar – um conjunto de pequenos morros – foi se transformando em local de desembarque e pousio daqueles vindos da África, que de pessoas eram transformados em “peças”, sem nome ou identidade, para os ricos traficantes de escravos. Se o escravo morria após a entrada da Baía de Guanabara, os “pretos novos” eram enterrados entre a Prainha e a Gamboa, próximo ao mercado. Não é por coincidência que as vivências ancestrais dos seus descendentes sejam associadas a horror. Para os demais cidadãos era um local de medo! Ao longo do século XIX os barracões que abrigavam o tráfico negreiro deram lugar aos trapiches vinculados às atividades comerciais, particularmente de grande porte – o “comércio de grosso” – e atividades industriais e manufatureiras. Principalmente aquelas decorrentes do café, impulsionadas pela produção do Vale do Paraíba.

A partir de 1870, com o crescimento populacional e comercial do Rio de Janeiro, os problemas de moradia, transporte e higiene adensavam-se. Os trabalhadores pobres, dentre eles um expressivo número de escravos e ex-escravos procuraram manter-se próximos aos locais onde realizavam as tarefas que lhes garantiam a subsistência. Os que moravam naquelas encostas, ali permaneceram. Outros, contudo, chegaram; além daqueles que ali transitavam como os carregadores da estiva ou das carroças, os marinheiros e os estrangeiros dos barcos que chegavam e saíam incessantemente. Todo esse movimento deu origem a inúmeros cortiços e casas de cômodos, bem como às primeiras comunidades nos morros. Isto afetou diretamente a vida da região, na medida em que os sobrados, onde antes residiam os comerciantes abastados da região, transformaram-se em habitações coletivas.

Este ambiente atraiu novos contingentes populacionais, tais como imigrantes pobres, libertos provenientes de regiões cujas economias estavam decadentes e soldados que voltavam das guerras do Paraguai e de Canudos. Aliás, a origem do termo “favela” é recorrentemente atribuída à Guerra de Canudos, onde os seguidores de Antônio Conselheiro, estabelecidos no Morro da Favela, nas cercanias do Arraial de Canudos, resistiram à recente Proclamação da República até serem massacrados pelas forças oficiais. Em 1897, os soldados retornaram à capital do país, passando a exigir sua incorporação definitiva ao Exército Brasileiro enquanto se mantinham acampados em frente ao Quartel-General (atualmente é a sede do 1º Exército, junto à estação ferroviária Central do Brasil). Diante disto, as autoridades permitiram que eles ocupassem o Morro da Providência, o que foi feito com a construção de barracos de madeira, passando, então, o lugar a ser conhecido como o “Morro da Favela” em alusão àquele de Canudos.

Ao mesmo tempo, consolidava-se uma população negra oriunda da Bahia, num movimento conhecido como “Diáspora Baiana”. Tratava-se de uma gente que terminaria por se identificar com a nova cidade onde nasceram seus descendentes, e que, naqueles tempos de transição, desempenhou notável papel na reorganização da cultura popular do Rio de Janeiro. Muitos viviam em barracos ou como inquilinos das habitações coletivas e sua ocupação era, quase sempre, vinculada a trabalhos temporários, sua alta rotatividade e a força de suas tradições demarcaram, desde então, um território cultural e um modo de vida que foram incorporados definitivamente aos costumes da cidade.

O século XX se iniciou trazendo consigo um conjunto de reformas urbanas, com destaque para a construção de um novo e moderno porto e as reformas no traçado do centro da cidade projetadas e realizadas na gestão do prefeito Pereira Passos. A “Era das Demolições” atingiu fortemente estes bairros, transformando a paisagem física e ambiental da região, permeada pelo compartilhamento de experiências e tradições culturais com os imigrantes, principalmente portugueses, que passaram a marcar presença na cena portuária desde fins do XIX. Brancos e negros compartilhavam cada vez mais os espaços de trabalho, de moradia, de lazer e religiosos; e compartilhavam também a suspeição da polícia republicana que, apesar de atingir preferencialmente pretos e pardos, também tratava os “quase negros de tão pobres” com a mesma truculência. Pessoas de diferentes nacionalidades e tradições culturais estabeleceram relações baseadas no conflito, mas também de solidariedade, revelando que não é possível pensar na classe trabalhadora em termos de uma homogeneidade. No Rio de Janeiro do início do século XX, os trabalhadores formavam uma massa bastante heterogênea. No entanto, ao compartilharem experiências semelhantes e se reunirem em espaços coletivos, sociabilizavam-se, forjavam os laços de amizade e se identificavam, não apenas como negros e brancos, ou nacionais e portugueses, mas como trabalhadores.

É importante destacar que ao entrarmos o século XX, o Governo Rodrigues

Alves (1906-1910) realizou uma grande intervenção urbana para viabilizar a construção de um porto moderno. Não tratava de modernizar o velho porto existente desde o período colonial. Os novos tempos exigiam destruir os trapiches, pontilhões e os antigos embarcadores. A modernização das instalações portuárias obedecia à intenção explícita de substituir o trabalho escravo (cada vez mais caro e escasso desde a extinção do tráfico e subsequente transferência de escravos para as fazendas de café), pela energia a vapor, visando dar conta do aumento de volume e da velocidade de circulação das mercadorias. Considerava-se, à época, que a operação do cais se assemelhava à dos portos da Inglaterra de outrora. A introdução de guindastes hidráulicos e de elevadores nos novos armazéns foi concebida para que se tornassem a matriz necessária aos serviços das docas. Esta transformação marcou o início daquilo que chamamos de comunidade portuária do Rio de Janeiro, a qual englobava tanto os trabalhadores portuários, inclusive os avulsos (aqueles trabalhadores assalariados, porém sem vínculo empregatício), quanto os moradores da região portuária. Para a viabilização desse novo porto tornava-se necessário um aterramento de milhões de metros cúbicos. Estas obras foram realizadas, em sua maior parte, no período entre 1906 e 1910, sendo posteriormente concluídas. As transformações do porto impactaram profundamente as experiências sociais dos habitantes daquelas áreas, implicando, simultaneamente, na convivência com os novos ares cosmopolitas da cidade e na reconfiguração de valores e tradições ali constituídos. A paisagem física e ambiental transformou-se, permanecendo, entretanto, o compartilhamento de experiências e tradições culturais. Havia um elo de continuidade entre a organização do trabalho nos modernos trapiches do porto e na época dos carregadores escravos, sendo importante ressaltar que, até hoje, o contingente de trabalhadores negros no porto do Rio de Janeiro continua a ser predominante, pois estas atividades continuam a oferecer boas perspectivas de emprego regular a este contingente.

Exatamente por isso, podemos afirmar que a região portuária do Rio de Janeiro foi um território construído. Este conceito está relacionado à forma como as pessoas vivem, se relacionam, sentem um certo espaço. Assim, o território se organiza também pelas vivências: pelo vivido, pelo sentido, pela sociabilidade, pelas amizades, pelas crenças, pelas carências, pelas alegrias e tristezas, materializadas por pessoas e grupos sociais ao longo do tempo. A dimensão territorial faz parte desse processo e está repleta de marcas do passado e do presente, que logo se transformarão em experiências vividas. Da mesma forma que a sociedade está sempre se transformando, todo território está sempre em construção, destruição, reconstrução. Nunca está pronto! Nunca é no presente exatamente o que fora ao longo do tempo. O que temos são marcas que se mantêm e se transformam, nas ruas, nas casas ou nas praças, e, mais ainda, na memória afetiva das pessoas que com ele interagem.

No porto moderno, a linha do mar para atracamento, o cais, e os espaços

para armazenagem e operação, bem como os terrenos para a instalação das várias empresas diretamente vinculadas à atividade portuária, ocuparam exatamente a área aterrada. Este fato mudaria completamente o perfil da região: um novo porto representava novas relações de trabalho e novas relações com o espaço urbano. Acompanhando todo o traçado retificado do porto foi construída a Avenida do Cais, atual Rodrigues Alves. Novas indústrias foram criadas, como o Moinho Inglês; um quartel da Polícia Militar foi ali instalado; o tradicional Jornal do Comércio também se instalaria na região. As construções industriais e dos órgãos públicos, os novos moradores que ocuparam prédios residenciais recém-construídos na área aterrada, as atividades comerciais, particularmente de grande porte — o “comércio de grosso” —, geraram um impacto sobre os habitantes, que ficaram distantes do mar pelo enorme aterro.

O conjunto das obras do porto incluiu, ainda, a construção da Avenida Francisco Bicalho (1907), que, margeando o Canal do Mangue (1860), saneava de vez os restos do mangal de São Diogo, e escoava os rios que vinham dos vários morros que circundam a região (Serra da Carioca e Maciço da Tijuca), prolongando-o até o mar. O aterro acabou com as ilhas dos Melões (ou das Moças) e dos Cães (onde posteriormente foi erguida a Rodoviária Novo Rio), os sacos do Alferes e de São Diogo e a praia Formosa, que ia até a estação ferroviária Barão de Mauá (Leopoldina). Para nós, ela limita o território: para além da Francisco Bicalho, outra região se abre, embora para os passantes pouco atentos, possa parecer que é um só contínuo. No entanto, a outrora aristocrática região Imperial de São Cristovão, posteriormente grande polo industrial, deixava de se confundir com a região portuária.

Assim, as avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho demarcam dois lados da constituição contemporânea do território que chamamos de região portuária, o qual pode ser percebido pela composição de um enorme triângulo compreendendo, ainda, a Avenida Presidente Vargas, que representa a materialização daquilo que havia sido pensado no projeto original do Porto do Rio de Janeiro: o prolongamento da antiga Avenida do Mangue até a Candelária, cujas obras iniciaram-se em 1941 e prosseguiram até os anos 1950. Este projeto urbanístico permitiu uma ligação viária expressa entre o porto, a Avenida Rio Branco (inaugurada pelo Prefeito Pereira Passos como Avenida Central) e a zona norte da cidade, objeto de intenso adensamento populacional. Seu vértice era a Praça Mauá. Para tanto, foi necessário acabar com a Praça Onze, berço do samba carioca, e desapropriar e demolir mais de 600 prédios no centro da cidade, inclusive igrejas. Em 1941, foi inaugurado o Palácio Duque de Caxias, sede do Comando Militar do Leste, e em 43 o novo prédio da estação D. Pedro II, em estilo art déco. Estas duas construções são importantes porque demarcam os novos limites territoriais da região portuária, agora também apartada da Cidade Nova.

As modificações estruturais na área central da cidade e que impactaram o território apresentado nesta exposição incluem, ainda, a construção do Elevado da

Perimetral, que começou nos anos 1950 e prosseguiu por toda a década seguinte. Os anos 1970 testemunharam a finalização deste processo de isolamento urbano da região, com a construção dos viadutos São Sebastião e do Gasômetro e a finalização da Avenida Perimetral. Desde então, outras modificações estruturais foram impostas ao entorno dos bairros que constituem a zona portuária, o que aprofundou ainda mais sua separação das demais áreas de expansão domiciliar da cidade, propiciando, concomitantemente, a preservação das marcas identitárias locais.

As décadas de 1980 e 1990 ficaram marcadas pelo processo de redemocratização da sociedade brasileira, quando o tema da memória entrou na pauta de diferentes grupos organizados, levando um amplo espectro de movimentos sociais, partidos políticos, associações civis etc., a se voltarem para a organização de suas memórias. Esta preocupação denotava claramente o papel desempenhado pela apropriação do passado na construção das identidades sociais. Desde então, percebe-se a valorização da zona portuária como um lugar de memória estratégico para a identidade carioca, ao mesmo tempo em que novos planos de “modernização” foram apresentados pelo poder público. Hoje, todos estes elementos emergem no bojo da discussão sobre o (re)aproveitamento da zona portuária como protagonista das transformações urbanas empreendidas na cidade.

Este cenário impactou fortemente os habitantes dos três bairros – Saúde, Santo Cristo e Gamboa –, deixando-os à margem da tendência de modernização e verticalização que se consolidou na maior parte da cidade. No primeiro momento, as obras de construção do porto valorizaram os terrenos e modificaram suas dimensões, inserindo-os em arruamentos e loteamentos. Este processo, juntamente com a proibição dos cortiços e casas de cômodos, resultou na expulsão de parte dos antigos moradores, mais pobre, aí incluída a comunidade afrodescendente, que por ali se alojara desde os tempos do Mercado de Escravos do Valongo. A abertura da Av. Presidente Vargas veio complementar o quadro, pois aqueles que viviam nos imóveis desapropriados pelas obras de infraestrutura mudaram-se para outros bairros. Mesmo considerando que este segundo movimento possa ter resultado no crescimento populacional de morros como o do Estácio e do Salgueiro, e dos velhos casarões da Rua Frei Caneca e de suas adjacências, estes logradouros não mais se conectavam com a região portuária. E foi justamente a partir daí que se consolidaram os costumes e as práticas culturais, bem como definiu-se o perfil de moradores, ainda hoje dominantes no território.

Um destes resultados foi sua transformação em uma região marcadamente comercial, inclusive com a presença do grande capital mercantil. Se no início do século XX era a principal área industrial da cidade, ao longo do tempo foi perdendo tal característica. Um dado de permanência importante é a forte presença da “comunidade portuária” (ou seja, a população vinculada às atividades de movimentação, apoio e atendimento das operações portuárias), localizada principalmente em Santo Cristo (na Vila Portuária Presidente Dutra) e no Morro da Providência.

Incorporam-se, ainda, os empregados do setor de serviços, existente em toda a região, e os trabalhadores informais ou sazonais, que dependem das atividades da Cidade do Samba ou da Rodoviária, por exemplo, e das novas atividades culturais que passaram a se desenvolver recentemente. Boa parte deste contingente vive dentro deste território, caracterizando-se pelos vínculos familiares com a população estabelecida desde os anos 30. Temos, ainda, aqueles que transitam na região, mas não moram nela, com destaque para os que trabalham em órgãos públicos (INT, INPI, Justiça Federal) ou grandes empresas (Embratel, Light, etc), e nos setores comerciais e de serviços, que ajudam a compor a sua multiplicidade. Ao observarmos a atual composição social dos moradores, temos que considerar a existência de grandes áreas urbanas favelizadas, conjuntos habitacionais que marcam antigos projetos de habitação popular, vilas e pequenos conjuntos de moradia tradicionais, ocupações de antigos casarões e plantas industriais, além da forte presença de moradores de rua.

Até meados dos anos 1960, a população brasileira era, em sua grande maioria, rural. Duas décadas mais tarde já era possível perceber a forte atração exercida pelas grandes cidades, quando, cerca de 50 milhões de brasileiros haviam migrado para os centros urbanos, que passaram a reunir mais de 50% da população brasileira. Este cenário teve forte impacto na organização familiar dos brasileiros, que passaram de uma estrutura quase patriarcal, para uma vida elaborada em torno das atividades de cada membro da família: o trabalho e o lazer masculino, fortemente atrelado aos espaços do trabalho e do botequim; a mulher que vai “trabalhar fora”, mas mantém suas atividades de “rainha do lar”; a escola, o clube e as atividades com os amigos (festinhas, cinema, lanchonete etc.), para as crianças e jovens.

É interessante perceber que a força de atração das metrópoles vinculou-se às próprias transformações ocorridas no campo. Em meados dos anos 1960 radicalizou-se o processo de modernização da agricultura nacional, o qual podemos qualificar, a partir de então, de «selvagem». Milhões de brasileiros foram arrancados de suas terras pelos novos implementos agrícolas (como o trator, os adubos e inseticidas ou a colheita mecanizada) e pelo avanço do latifúndio da agroindústria sobre as posses ou pequenas propriedades e, mais importante ainda, sobre as formas de subsidiar a vida e a produção nas áreas rurais. O aviamento de mercadorias, sementes e ferramentas de trabalho cedeu espaço rapidamente ao crédito bancário, inviável para os posseiros e pequenos proprietários, mas fundamental para as novas perspectivas de progresso implantadas na sociedade brasileira, a partir deste momento. Em 1980, a cidade do Rio de Janeiro atingiu a marca de 9 milhões de habitantes, quase quatro vezes mais do que os cerca de 2 milhões e meio registrados no censo de 1950. Se nas primeiras décadas do século XX houve a expulsão da população de baixa renda da região portuária carioca, ao longo dos anos 70, com o recrudescimento deste movimento migratório no sentido das grandes cidades, alguns dos morros que a compõem se viram repovoados, agora pelos nordestinos

que vinham “fazer a vida” e ocupavam as favelas. Estes novos moradores foram identificados como favelados e, os antigos, como moradores. Para exemplificar, em uma de nossas visitas ao campo, em 2009, conversamos com uma antiga moradora do Morro da Conceição, que não quis se identificar, mas afirmou que não gostava quando chamavam a área em que mora de «comunidade», porque ali só vive gente de bem e trabalhadora, enquanto as «comunidades» são lugares de violência e desordem social. Vale lembrar que o termo «comunidade» vem sendo utilizado no Rio de Janeiro como sinônimo de «favela».

A incorporação de novos padrões de consumo radicalizou-se, nos centros urbanos, a partir dos governos militares e estendeu-se até, pelo menos, o início dos anos 1980, período em que a economia brasileira concretizou a passagem de um modelo agrícola a outro, eminentemente industrial. Ícones da indústria nacional, dentro do modelo de substituição de importações, os ferros elétricos de passar roupa, os fogões a gás de botijão, as painelas de alumínio, os liquidificadores e bate-deiras domésticos, as geladeiras elétricas, as enceradeiras, os rádios, as eletrolas, as televisões, os automóveis e as motocicletas etc. invadiram os lares dos brasileiros. Também surge nesta época o hábito de “comer fora”, com a multiplicação de restaurantes, pizzarias, lanchonetes, churrascarias e, depois, os fast-foods, acompanhando a mesma lógica e, com o tempo, tornando-se acessíveis a todos os bolsos e públicos. A mudança, no campo da produção, induziu a importantes alterações no sistema de comercialização das mercadorias. A população que, tradicionalmente adquiria seus bens e serviços em pequenas lojas, como os armazéns, açougues, quitandas, magazines, etc., passou a consumi-los nos supermercados e shopping centers.

Surgiram também grandes cadeias de lojas especializadas em eletrodomésticos ou de departamentos, os condomínios residenciais fechados e os conjuntos de escritórios. São espaços de circulação restrita que incluem, cada vez mais, outros espaços, como escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos, consolidando padrões que atingiram em cheio a antiga sociabilidade carioca. A vida social era organizada nas ruas, e dera origem àquela “malandragem” enaltecida nas letras de incontáveis sambas produzidos no Rio até os anos 1960. A segregação urbana, contudo, revelada pela concentração das classes dominantes em espaços privilegiados, dotados de infraestrutura básica e de equipamentos de consumo e lazer indisponíveis na maior parte da cidade e inacessíveis à maioria da população, aparece como elemento fundador desta nova prática sociável.

Embora, do ponto de vista do espaço urbano contemporâneo, os condomínios residenciais fechados, os conjuntos de escritórios e os shopping centers integrem a mesma realidade metropolitana, as favelas e os outros bairros, ocupados pelas classes populares são caracterizados pela carência ou inexistência de serviços públicos. Para exemplificar, vemos que dentro de uma mesma área da cidade, identificada como Zona Oeste, a região da Barra da Tijuca, que se desenvolveu a

partir de meados dos anos 1970, tem-se destacado pela incorporação destes padrões. Ao mesmo tempo, bairros cuja urbanização foi muito mais antiga, como Bangu e Realengo, entre outros, ficaram defasados em quase todos os aspectos desse novo modelo. Isto demonstra que o surgimento destas formas de segregação socioespacial reflete a mudança no padrão de desenvolvimento centro-periferia que dominou o crescimento das cidades até os anos 1980.

Este processo foi particularmente estratégico na configuração cultural vivenciada nos bairros portuários, reforçando a convivência entre permanências de antigos costumes e transformações derivadas da nova realidade. Em relação aos serviços essenciais, temos a permanência do pequeno comércio de lojas, com o adendo de dois ou três supermercados. Mas sem a presença dos shopping centers, boa parte da população se transporta até outras áreas da cidade para exercitar este tipo de consumo. As práticas de lazer também sofreram alterações significativas, na ótica dos moradores. Até os primeiros anos da década de 1980 eles se reuniam em torno dos blocos carnavalescos (como o Coração das Meninas), nos bailes dos clubes e sociedades (como o Filhos de Talma) e na organização de times e torneios de futebol locais. As duas décadas seguintes, no entanto, testemunharam o esvaziamento destas instituições, que resultou numa sensação de abandono em relação ao poder público e de uma negativização do isolamento dos bairros. Os equipamentos urbanos se deterioraram, a qualidade de vida esvaiu-se, levando muitos dos antigos moradores a se mudar para outros bairros.

Os dois exemplos citados acima são paradigmáticos neste sentido. A Sociedade Dramática Particular Filhos de Talma foi fundada em 1879 no bairro da Saúde, sendo considerada a primeira escola de arte dramática brasileira. Até a metade da década de 1980 funcionou regularmente, destacando-se como um ponto aglutinador e irradiador das vivências locais nos bailes, festas e reuniões sociais que promovia. Até então organizavam-se ali escolinhas de futebol e encenações teatrais. Entretanto, no dia 06 de Julho de 2009 a comemoração dos seus 130 anos contou com poucas pessoas reunidas na sede da Rua do Propósito, num prédio envelhecido e abandonado. Da mesma forma, o Bloco Carnavalesco Coração das Meninas, fundado no dia 25 de Dezembro de 1964 na Rua Pedro Ernesto, esteve desativado por cerca de um quarto de século. Sua retomada se deu em 2008, conforme está descrito em seu blog (<http://blocoarnavalescocoracaodasmeninas.blogspot.com/>): “com muita alegria, paz e samba de primeira qualidade, ao som da Bateria Nota 1000, que animou a festa e contagiou o povo relembando os bons tempos, dos carnavais”. São lugares de memória expressivos para a comunidade da região, que se perpetuam e se consolidam com o uso das novas tecnologias de construção da memória.

Ainda assim, a região portuária manteve características definidas pela convivência de diferentes segmentos sociais em um mesmo território. As contradições configuram a particularidade do modelo de segregação carioca, que diferencia a

sociabilidade desta cidade em relação a outras, nas quais a pobreza foi fortemente isolada, territorial e simbolicamente. Entretanto, os bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa veem a segregação ser atenuada pelas relações sociais e de trabalho que se estabelecem entre seus moradores. Toda essa complexidade, cheia de contrastes e de demandas as mais diversificadas, nos faz lembrar outra característica marcante da sua história social: o caráter de enfrentamento ao Poder Público. Merecem destaques movimentos de grande repercussão nacional, como a Revolta da Vacina ou a Revolta da Chibata, a Campanha da Legalidade, passando pelo Comício de 13 de Março de 1964 e grandes greves. Além disso, outros movimentos sociais de menor renome, embora de grande enfrentamento (quebra-quebras, embates com a polícia, etc.) tem tradição na região.

Se o cenário que acabamos de descrever nos remete novamente ao “novo mundo” descortinado por João do Rio no início do século XX, nos leva também a afirmar que se trata de um território e de uma gente que tem alma, tem identidade. O Cemitério dos Pretos Novos e a Vila Portuária Presidente Dutra lá estão, fazendo a ponte de tempos diferentes em um mesmo “habitat”. O novo e o tradicional se misturam no mesmo território. Passado e presente vão se mesclando na vivência das pessoas; elementos sociais e culturais gerando algo novo: a nova região portuária. Nesses vários tempos, temos hoje o do presente futuro: as atuais obras de construção do projeto Porto Maravilha, que prepara a região para o futuro, também a vinculam com o seu passado.

As descobertas arqueológicas remetem ao século XIX, com a descoberta de tesouros culturais trazidos pelos africanos e de marcas indeléveis e dolorosas da escravidão. O patrimônio arquitetônico preservado avança no tempo, marcando a chegada do ecletismo do início do século XX e dos arranha-céus da cidade moderna, representado pelo edifício A Noite, em plena Praça Mauá. É nesse contexto que novas vivências estão sendo construídas. Antigas vivências se mantêm. Se a arqueologia do antigo cais nos mostra o que passou, ele, agora, é ressignificado na sua importância, como um farol para nos iluminar o futuro. O porto, essência da tudo, já não há mais como antes. Turistas falando coisas que não se entende, pisando as pedras do nosso cais. Lugar de Santo Francisco da Prainha e de Santa Luzia, de Xangó ou Ogum, onde crença sem santo. Não importa. Lugar de se rezar, de se relacionar com o desconhecido, com o passado ou com o futuro. Terra do samba e de bambas, mas também de espetáculo pirotécnico. Tem escolas de ler e contar e de contar histórias, com música, com samba. Podemos observar as estrelas e as marés, desde lá do seu alto. Ponto de Saúde e de cuidar da saúde, embora se revoltasse contra a vacina. A segurança de um batalhão, não nos garante tudo, garante apenas que precisamos de pacificação de espíritos.

Entretanto o dado mais relevante observado nas pesquisas que resultaram nesta exposição, é que as tradições reivindicadas pelos atuais habitantes desses três bairros não se remetem à história propagada pelos historiadores. Não é

a permanência (ou a existência) da “Pequena África” que eles reivindicam, mas uma memória essencialmente carioca de um estilo de vida e de sociabilidade que ainda se mantém. Esta memória se materializa, hoje, no rastro das transformações empreendidas em busca de um novo patamar urbano para a região, seja na restauração da sede do Filhos de Talma, seja na reorganização do Coração das Meninas. Aparece também na reivindicação de praças e espaços de lazer, na recuperação dos espaços urbanos e na reorganização dos moradores. Talvez o “novo mundo” não esteja nos Escravos da Mauá, nem no samba da Pedra do Sal, mas em todo um aparato de costumes e tradições que se movimenta rumo ao futuro.

Referência Bibliográfica

HONORATO, Cezar; DUMAS, Fernando. *Um Século de Vivências num Porto Moderno – Rio de Janeiro, 1910-2010* (catálogo). Rio de Janeiro: Centro Cultural dos Correios, 2010.

Fonte

RIO, João do. *Cinematographo: Crônicas Cariocas*. Porto: Lello & Irmão, 1909.

O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX⁴

Todos os que tem se dedicado a estudar o porto do Rio de Janeiro ao longo do século XIX deparam-se com a questão dos trapiches. O que era um trapiche? Qual a sua participação na operação portuária no Rio de Janeiro? Onde se localizavam e quantas unidades existiam? Buscar responder a estas perguntas é um dos objetivos da presente comunicação, pois, embora pareçam simples de serem respondidas, vêm exigindo uma verdadeira garimpagem em diversos arquivos e fontes de informação.

A cidade do Rio de Janeiro surge a partir da sua baía, como um porto, graças, em grande medida, às suas especificidades físicas. Afinal, era demanda fundamental para a navegação colonial haver um sítio abrigado. No século XVI, uma área litorânea com possibilidade de atracação, e que não sofria grandes intempéries da natureza, era a garantia de um bom embarque e desembarque de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro se adequava a este fim por ser uma hinterlândia com grande número de pequenas baías, arrecifes, enseadas e ilhas próximas, protegido de ventos fortes e das grandes vagas marítimas.

Devido a suas características, o Recôncavo Guanabarinense tornou-se também

⁴ Artigo originalmente publicado pelos autores na *Acervo — Revista do Arquivo Nacional* (v. 28, n. 1, 2015, p. 144-158), em dossiê temático proposto por ocasião dos 450 anos da Cidade do Rio de Janeiro. A versão aqui reproduzida conta com trechos e materiais que tiveram de ser cortados quando de sua primeira publicação, por conta do limite quantitativo estipulado para o conteúdo das submissões pelas Diretrizes aos Autores da revista. Vale dizer que este é um dos artigos mais acessados da revista, com 2251 visualizações e 2190 downloads, até fevereiro de 2024.

centro de produção e distribuição de mercadorias, especialmente escravos, para os “sertões de dentro”. A expansão da mineração e do comércio de escravos ao longo do século XVIII transformou o Rio de Janeiro em porto fundamental da Colônia, como área de abastecimento e de provisões para as viagens de longo curso (alimentos, água, etc) e de carregamento do retorno de frete (açúcar, ouro e pedras preciosas, por exemplo). Mais ainda, a historiografia constata, mesmo que de forma controversa, o desenvolvimento de um grupo de negociantes que se enriquecia no controle destas atividades (Piñeiro, 2002; Fragoso, 1992).

A chegada da Corte ao Rio de Janeiro em 1808 fez com o que o principal sítio que funcionava como porto, o atracadouro em frente ao Paço Imperial na atual Praça XV de Novembro, ficasse saturado frente à nova movimentação de embarcações, mercadorias e pessoas, ao mesmo tempo em que a expansão de vários trapiches e atracadouros em toda a baía dificultava o controle por parte das autoridades, em especial o trabalho de alfandegagem. Desta forma:

Obras se tornavam necessárias no Rio de Janeiro, sede da Corte e centro comercial, para a construção de porto capaz de atender aos novos reclamos. Para isso, o príncipe regente D. João mandou demarcar terrenos nas praias da Gamboa e Saco dos Alferes para a construção e armazéns de trapiches. (Honorato, 1996, p.72)

Essas unidades deveriam ser construídas por quem tivesse, em menor tempo, os recursos para tal e, com o decorrer do século, puderam ser alfandegadas, com a permissão para operar exportação e importação.

A área definida pelo Príncipe Regente compreendia as freguesias de Santa Rita e Santana, sendo estendida a São Cristovão⁵ – atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristovão –, que até então se destacavam, principalmente a primeira, como área do tráfico e alojamento de escravos. Em pouco tempo a região foi ocupada pelas “mais importantes casas comerciais, muitos trapiches e estaleiros” (Lobo, 1978, p. 237), relacionadas direta ou indiretamente à atividade portuária, formando assim, uma *comunidade econômica portuária* (Honorato; Mantuano, 2014).

Nesse sentido, a evolução urbana do Rio de Janeiro foi afetada e, durante o transcorrer do século XIX, a maior parte do embarque e desembarque de mercadorias passou a ser feita nessa região e não mais na central, tendo assim um porto contíguo ao centro (Abreu, 2000). Ainda assim, durante todo o nosso recorte, a região central continuou recebendo o desembarque de pescado, alguns produtos de abastecimento (como os hortifrutigranjeiros) e de passageiros no Cais Pharoux, até a construção do Cais da Imperatriz em meados do século.

5 Santa Rita fora criada em 1721, desmembrada da Candelária; Santana, que fora desmembrada de Santa Rita, foi criada em 1814; e São Cristovão fora criada em 1856, sendo desmembrada do Engenho Velho.

Características Gerais e Constituição Física dos Trapiches

Ao compulsarmos a bibliografia acerca do tema constatamos uma escassez de informações coerentes sobre o número de trapiches, como operavam, como eram geridos enquanto negócio e as próprias características do seu processo de trabalho. Se encontramos algumas referências acerca das características físicas dos trapiches, poucas referências o situam como uma das unidades da operação portuária de antigo tipo (Lamarão, 1991; Benchimol, 1990; Vellasco e Cruz, 1998).

Temos como elemento primacial para o entendimento deste, na tentativa de caracterizar o nosso objeto, uma questão que necessita ser dita para os não especialistas: todo trapiche tinha de ter acesso direto ao mar, rio ou canal, em um trecho acostável, o que fora consagrado na legislação como *terras de marinha* (Honorato, 1996). A principal necessidade para a operação dos trapiches era conjugar estruturas que permitiam o embarque e desembarque de mercadorias – sua função precípua – com outras que forneciam armazenagem, guarda e proteção.

Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar depositados o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias, como afirma Lamarão: “Os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo.” (Lamarão, 1991, p. 140). A principal razão de ser do trapiche era, então, a circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem, não sendo a armazenagem a atividade mais importante.

Muitos desses trapiches tinham toda a sua estrutura de madeira, embora houvesse alguns com melhor infraestrutura, com armazéns de alvenaria e telheiros de metal, e por isso conseguiam permissão para alfandegagem. A disparidade em termos de infraestrutura e os interesses particulares impossibilitavam uma integração mais ou menos racionalizada entre eles.

IMAGEM 1: TRAPICHE MAUÁ (SANTA RITA, 1900 CIRCA)



Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série Fotografias. Coleção Augusto Malta. *Trapiche Mauá*. Rio de Janeiro: AGCRJ, 1900 [circa].

Os modernos vapores e os grandes veleiros não acostavam nos trapiches (isso ocorria no Rio de Janeiro e se repetia em toda costa brasileira, notadamente, em Santos) por duas razões principais: pelo baixo calado que a sua atracação permitia, ou seja, a profundidade de embarcações com grande lastro não era compatível com as pontes ou pequenos cais oferecidos pelos trapiches; e tinham restrito espaço acostável, pois suas pontes e cais possuíam pequena extensão. Isso se devia ao grande número de unidades, sua concentração e, no fim do século XIX, às outras estruturas criadas com os projetos de *melhoramentos* portuários, que passaram a ocupar considerável espaço acostável.

Para demonstrar que a realidade dos trapiches não se restringia ao Rio de Janeiro, e que marcava a operação portuária brasileira desde o período colonial, registremos o comentário de Gitahy acerca do porto de Santos: “[...] as embarcações de alto mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligados a eles por simples pontes de madeira [...]” (Gitahy, 1992, p. 24).

O Trapiche em Perspectiva

O presente artigo objetiva avançar na possibilidade de entendimento da operação portuária no Rio de Janeiro, tendo como enfoque principal a questão dos trapiches em três perspectivas: o negócio, a operação portuária e o seu funcionamento.

Antes, é necessário entender a posição central deste equipamento para a operação portuária brasileira. O que na época se considerava um porto não passava de um conjunto mal articulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam pequenas embarcações que levavam as cargas destinadas aos navios que, por sua vez, permaneciam fundeados ao largo, em profundidade precavida do movimento das marés (Honorato, 1996).

Na perspectiva do negócio, em trabalho recente demonstrou-se que além de pequenas e médias empresas, algumas grandes foram proprietárias de trapiches para serviço privativo ou como mais um dos seus rentáveis negócios:

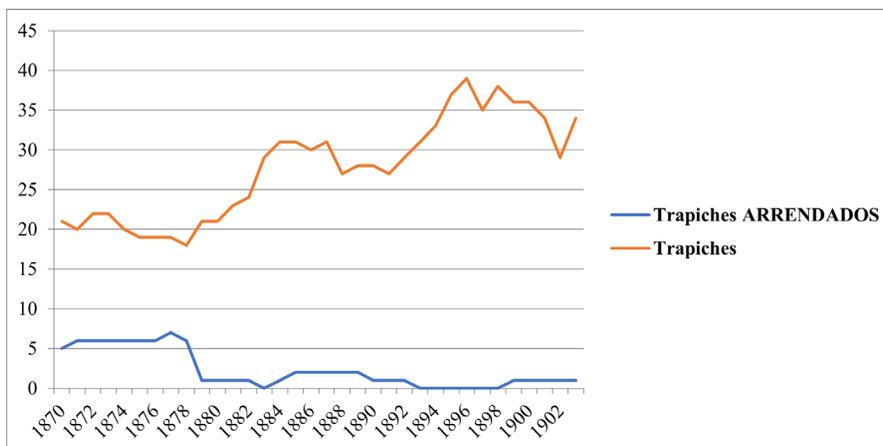
uma certa solidez das principais firmas que tinham trapiches e sobreviveram a essas duas crises, atravessando as duas primeiras décadas do nosso recorte, como a Wilson, Sons & C., a Companhia Docas de Pedro II (que durante sete anos da virada da década de 1870 até meados da década de 1880, chegou a ter três trapiches), as das famílias Lage, Moss, Cardia e Freitas. (Honorato; Mantuano, 2013, p. 9)

A gestão dos trapiches poderia ser conduzida de três formas: a) pelo próprio proprietário, e isso se dava, majoritariamente, nos casos de pequenas unidades, em especial os que tratavam do abastecimento da cidade; b) de um administrador especializado contratado pela empresa, isso se dava recorrentemente quando o trapiche era uma das unidades de grandes empresas; c) e através do arrendamento, quando os proprietários transferiam a empresas menores a operacionalização do negócio.

Podemos comprovar que essa última opção perdeu força durante a década de 1880 principalmente devido a crescente importância estratégica das grandes firmas estarem presente diretamente no porto do Rio de Janeiro.

Considerando a série por nós trabalhada, tendo como referência os trapiches que são relacionados no Almanak Laemmert, podemos perceber o aumento do número total de unidades e a diminuição daqueles que eram arrendados. Em realidade, o arrendamento dos trapiches era mais comum no momento em que os proprietários tinham interesse apenas em sua exploração comercial.

GRÁFICO 1: TRAPICHES ARRENDADOS (1870-1902)



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1903.

Como demonstrado no gráfico, a partir da década de 1870 o interesse estratégico na gestão direta (mesmo possuindo um administrador contratado) dessa unidade de produção cresceu, assim como a sua rentabilidade, exatamente quando o número total de trapiches também cresceu, pois que o bom funcionamento do porto do Rio de Janeiro passou a depender mais ainda do conjunto de trapiches. As empresas que possuíssem unidade trapicheira tinham a grande vantagem do acesso direto ao serviço portuário mais concorrido e caro de toda a operação portuária, portanto não faria sentido aliená-lo a outros interessados.

Ao compararmos com outras fontes, especialmente as da Junta Comercial, podemos perceber que durante todo o século XIX os trapiches foram de propriedade diversa e independentes entre si. As empresas proprietárias diferiam no tamanho e as disparidades são perceptíveis na documentação. Tomemos como exemplo o Trapiche do Carvalho, situado na rua da saúde (ocupando dois lotes) e de propriedade da empresa José Antônio de Carvalho & C. (gerida pelo próprio e por José Ribeiro Freitas, que também era sócio solidário). A empresa contava com um capital social de 30:000\$000 em 1870, sendo que quase metade deste era correspondente a “7 escravos, móveis e utensílios no Trapiche e no escritório” (Brasil, 1870, Livro 638, Registro 9172). Essas diferenças tornam-se expressivas quando constatamos que o negócio de Carvalho e Freitas convivia com um gigante como a Antônio Martins Lage & Filho, operando na mesma atividade, tendo o seu capital social fixado em 400:000\$000 e ocupando toda a Ilha das Enxadas (Brasil, 1873, Livro 652, Registro 12184).

Podemos inferir o quão lucrativa era a atividade de exploração de trapiches, percebendo a evolução de capital das empresas que tinham nesta uma de suas

atividades mais importantes, quando olhamos para a dissolução da sociedade de Antônio Martins Lage & Filho. Como já vimos, essa grande empresa registrou um capital social de 400 contos de réis em 1873. Menos de dez anos depois foi desfeita a sociedade por Antônio Martins Lage e seu próprio filho, em 1882 (Brasil, 1882, Livro 130, Registro 23984). No contrato de dissolução firmado e registrado na Junta Comercial, o principal sócio se retirava da empresa com o total de mil contos de réis compostos de capital e lucros, em bens (terrenos, edifícios, ações etc) e valores. Ainda assim, restava para a fundação de uma nova firma (que seria a Lage Irmãos) um saldo positivo de 300 contos de réis, entre ativos e passivos (Brasil, 1882, Livro 131, Registro 24009).

A conclusão é nítida: em menos de uma década os Lage deram um poderoso salto com sua empresa em mais de três vezes o valor do seu capital inicial. Para efeito de comparação, considerado o maior empreendimento portuário da cidade, as Docas de Pedro II previa em seus cinco primeiros anos de atividade uma taxa de lucro de 9% ao ano com relação ao capital inicialmente empregado (Rebouças, 1871). Ou seja, respeitadas as dimensões dos negócios, a Docas de Pedro II jamais atingiria, numa década, a taxa de lucratividade de uma empresa que explorava serviços portuários (principalmente o trapiche), como a dos Lage.

Podemos concluir também, que o capital social das empresas detentoras de trapiche era, em geral, composto por recursos dos seus proprietários (como desde a regularização da atividade pelo príncipe regente), principalmente vindo da esfera da circulação, e por comanditários, como no caso da Meirelles & C., que passou a administrar o antigo Trapiche Leonida.

Entretanto, existem casos especiais de empresas que devem ser examinadas mais detidamente por concentrarem vários trapiches sob sua propriedade. Mais ainda, as fontes nos sugerem a presença de capital financeiro, nacional e internacional, empregado nas atividades envolvidas direta ou indiretamente com a operação portuária e de transporte marítimo.

Muitas dessas empresas são sociedades anônimas, como nos casos:

[...]a Companhia Brazil Oriental e Diques Flutuantes que adquiriu o Trapiche Carvalho da tradicional família Freitas; do Lloyd Brasileiro, que chegou a ser proprietário de três trapiches; da Companhia União de Trapiches, que chegará a ter cinco trapiches, dentre eles os tradicionais Trapiche da Saúde e do Vapor; a Companhia Geral das Estradas de Ferro, que assumiu a estrutura da Docas de Pedro II (que passou a ser Docas Nacionais) até 1894, quando assume a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; a Companhia de Aguardente; a Belmiro, Rodrigues & C., proprietária do Trapiche do Lazareto na Gamboa, ocupando quatro endereços; e a Sá, Guimarães & C. (Mantuano; Honorato, 2013, p.10)

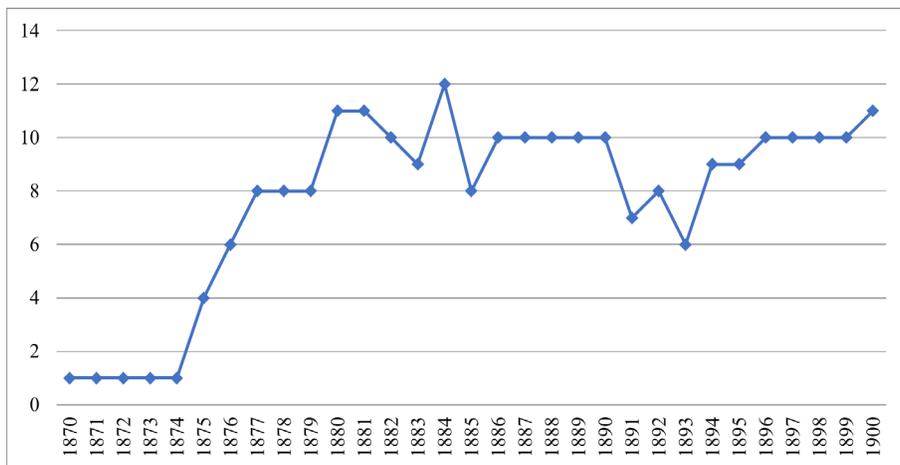
Os dados quantitativos de trapiches que dispomos conseguem dar conta da maioria das unidades que pululavam pela região portuária do Rio de Janeiro,

mas não de todas. As nossas fontes omitem a maioria dos trapiches que atuavam privativamente (ou seja, serviam apenas para o serviço da empresa detentora e não estavam “abertos ao público”), como o Trapiche Soares Lopes. Também podemos considerar que existissem trapiches irregulares ou clandestinos. Exatamente por tais razões podemos supor que, para além do grande número de trapiches que apontamos, existiam muitos outros instalados no Recôncavo Guanabarino.⁶

Devemos entender o trapiche também na perspectiva da operação portuária, para isso é preciso observar que as unidades apenas poderiam funcionar mediante aforamento concedido pela Câmara Municipal sem critérios estabelecidos previamente.

Nesta operação o trapiche dependia de várias outras atividades, que conjuntamente integravam a operação portuária pré-capitalista do porto do Rio de Janeiro durante o oitocentos (Mantuano; Honorato, 2014). Convém realçar que os agentes e empresas responsáveis pelas diversas atividades mal se comunicavam ou conjugavam seus fins, pelo contrário, constantemente conflitavam-se.

GRÁFICO 2: EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO (1870-1900)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Os transportes marítimos (que incluíam a cabotagem, o transporte de passageiros e o curto tráfego de carga entre as embarcações de longo curso e a costa), os trapiches, os carroceiros, os armazéns, as companhias de seguros marítimos, as casas de importação e exportação, as casas comissárias e os terminais ferroviários eram geridos por agentes particulares diferentes, sem articulação ou controle e que muitas vezes atuavam em mais de uma dessas atividades.

Antes de abordarmos o gráfico, temos de clarificar o papel dessas empresas.

6 Em Niterói, em especial, e ao longo dos rios que desaguam na baía.

As empresas de transporte marítimo na Guanabara se ocupavam do traslado entre as embarcações fundeadas ao largo e os trapiches ou cais na orla. Algumas delas ainda atravessavam a baía de um lado a outro do recôncavo ou faziam fretes na orla entre as freguesias centrais e portuárias. Essas pequenas embarcações carregavam mercadorias e passageiros.

O gráfico demonstra o crescimento exponencial da atividade ao final da década de 1870 com a entrada de novas empresas no negócio antes operado apenas pela Companhia de Transportes Marítimos e Saveiros. Entre as empresas que passaram a fazer esse serviço podemos apontar duas que também operavam com trapiches: a partir de 1876 a E. P. Wilson (que daria lugar a Wilson, Sons & C.); e a partir de 1877 a Antônio Martins Lage & Filho. Essas empresas, além de competir entre si, em uma ou mais atividades, ainda passaram a concorrer com as empresas que geriam as estruturas dos projetos de melhoramentos portuários.

Outro aspecto decisivo para aferirmos o tamanho e a importância do trapiche é a permissão de alfandegagem definida a partir de 1860 no Regulamento das Alfandegas e Mesas de Renda (Brasil, 1860, Decreto 2647 de 19/09/1860). Convém antes debatermos o que compreendemos como alfandegamento. O processo de alfandegagem consiste no recebimento, fiscalização, aferição e auferição de mercadorias que são taxadas com obrigações pelo governo. No geral são mercadorias de importação e exportação ou de grande importância para a sobrevivência de certa sociedade.

No Brasil, desde a chegada da Corte, o processo de alfandegagem se viu extremamente limitado, em termos de sua infraestrutura física e de preparo dos funcionários da Alfandega (Luccock, 1942). A necessidade de obter recursos através da alfândega fica patente na *Abertura dos Portos às Nações Amigas* em 1808 (Brasil, 1808, Decreto 28/01/1808), procedida pelo Príncipe Regente. O comércio internacional ganhou outra escala e o processo de alfandegagem sofreu lenta descentralização física durante o século XIX.

Logo em 1808, o Trapiche da Cidade⁷ pôde servir como depósito temporário de produtos que ainda deveriam ser alfandegados. Essa permissão se estendeu a outros e a política de permissões pontuais foi mantida até o supracitado regulamento de 1860, que não só definiu regras mais claras, como regulamentou a possibilidade do processo de alfandegagem ocorrer nos próprios Trapiches (Velasco e Cruz, 1999).

Importa notar que a maioria dos trapiches não eram alfandegados. Para conseguir essa permissão era necessário cumprir uma série de requisitos e vencer um longo processo em vários órgãos para que, enfim, a alfandegagem fosse obtida junto ao Ministério da Fazenda e mais:

O alfandegamento de um trapiche tinha, no entanto, consequências que não podem ser ignoradas. Pressupunha, em primeiro lugar, a aceitação da constante

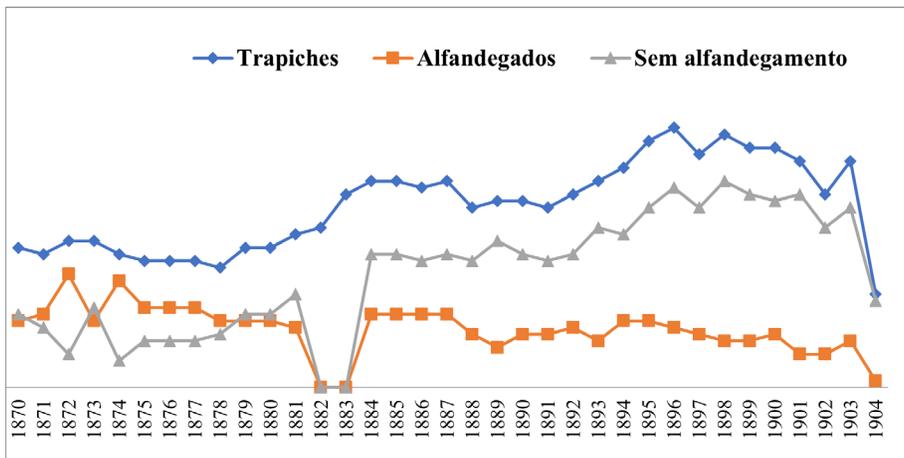
⁷ De posse e administração da Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

interferência fiscalizadora do Estado, pois, uma vez alfandegado, o trapiche adquiria o status de armazém externo aduaneiro e ficava sob jurisdição das autoridades alfandegárias. (Velasco e Cruz, 1999, p.11)

O programa de melhoramentos dos portos de 1869 apontava como política do Império grandes obras de melhoramentos dos portos, e não a manutenção dos trapiches (Honorato, 1996). Ao contrário, ele procurava dotar a costa brasileira de unidades e equipamentos que substituíssem os trapiches.

Em realidade, o que constatamos no caso do Rio de Janeiro é a proliferação das unidades trapicheiras após o decreto de 1869, por três razões básicas: o Brasil estava sofrendo o processo de inserção na mundialização da economia capitalista e na nova divisão internacional do trabalho; a maior parte dos projetos para melhoramentos dos portos brasileiros – que no geral eram propostas de Docas, como as da Inglaterra – fracassaram, no caso do Rio de Janeiro, notadamente, as Docas de Pedro II; e apesar do constante endurecimento da legislação para alfandegagem dos trapiches, os empresários também empreendiam obras para melhoramentos das arcaicas estruturas trapicheiras.

GRÁFICO 3: TRAPICHES ALFANDEGADOS NO RIO DE JANEIRO (1870-1904)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1904.

Não cabe neste pequeno artigo aprofundarmos a análise da evolução quantitativa dos trapiches. Mas, utilizamos o gráfico acima na tentativa de entendermos a diminuição do número de trapiches alfandegados nos meados das décadas de 70 e 80, justamente quando o número total de trapiches mais crescia. O fato é que, mesmo não tendo o sucesso que o Império pretendia, os projetos de melhoramentos garantiram algum serviço de alfandegagem, o que pôde tornar um pouco mais restrito o alfandegamento dos trapiches. Não é demais também lembrarmos

do novo recrudescimento das regras para alfandegamento com a Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Renda de 1885 (Brasil, 1885) e o seu similar republicano em 1894, quando dividiu as alfandegagens em oito tabelas entre as quais os trapiches poderiam alfandegar apenas em duas.

O funcionamento deste complexo era absolutamente caótico. As suas unidades eram mal articuladas, não só as que desempenhavam papéis diferentes, como as análogas. Não era raro o conflito entre proprietários de trapiches vizinhos que concorriam não só pela movimentação, como pela extensão de suas pontes ou acesso à rua. Em suma, não havia qualquer coordenação entre as diversas unidades da operação portuária; era oferecida uma péssima integração com os modernos meios de transportes, comunicação e maquinário entre as suas unidades e as demais atividades da comunidade econômica portuária, além da frágil relação com a própria cidade como mercado consumidor e redistribuidor. O controle era absolutamente ineficiente, alfandegavam-se armazéns e, sobretudo, trapiches, mas a alfandega tinha precárias condições de fiscalização.

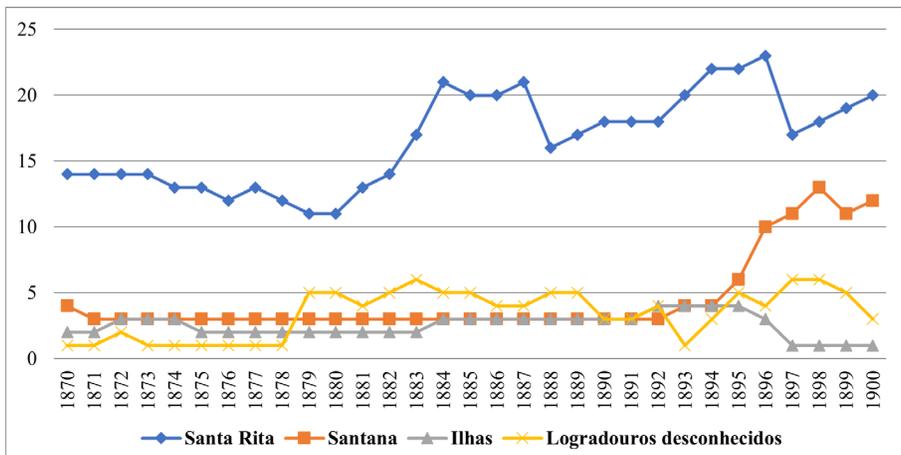
Esse quadro se deve pela falta de uma autoridade portuária com maiores competências. A Capitania dos Portos (Brasil, 1845, Decreto 2647 de 14/08/1845) atuava como polícia naval, além de cuidar apenas do registro dos trabalhadores embarcados e da segurança marítima. Muito longe do que Suárez Bosa caracteriza como uma autoridade portuária (Suárez Bosa, 2003).

O fato do porto e a cidade estarem amalgamados piorava essa situação. A corrupção dos agentes da alfandega, o contrabando e a insalubridade foram assunto corrente e estavam presentes nos mais diversos relatórios produzidos sobre o porto do Rio de Janeiro (De Los Rios Filho, 1946).

Não existia qualquer grau de uniformidade de estruturas, processo de trabalho ou entre as empresas proprietárias das mais diversas unidades na operação portuária de tipo antigo. No que se refere aos trapiches, as disparidades de infraestrutura entre as unidades são palpáveis na documentação.

Podemos entender melhor esse precário funcionamento pela conclusão de que o espaço que tinham (principalmente no que concerne à faixa de costa disponível) era extremamente limitado, haja vista que a grande maioria deles – até as reformas Rodrigues Alves, quando foi construído no Rio de Janeiro o porto moderno que conhecemos hoje – estavam amontoados na rua da saúde, se concentrando na freguesia de Santa Rita como podemos ver no gráfico a seguir:

GRÁFICO 4: CONCENTRAÇÃO DOS TRAPICHES (1870-1900)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Desde o começo do século XIX, os trapiches se espalhavam primordialmente na orla da Saúde. Isto se dava por ser essa a freguesia mais próxima da alfândega e das freguesias centrais. Segundo o negociante inglês John Luccock, vários desses trapiches na Saúde passaram a ser utilizados como depósitos de cargas de exportação e importação, após o devido processo de alfandegamento. São eles: o Trapiche do Sal, o Trapiche do Colhete, o Trapiche da Ordem e o Trapiche da Saúde (em ordem de proximidade com o morro de São Bento). Segundo o viajante, anteriormente à chegada da Corte, alguns desses já funcionavam desembarcando e armazenando produtos de abastecimento da cidade (que não necessitavam de alfandegagem) (Luccock, 1942).

Luccock nos esclarece também que a ocupação feita pelos trapiches na freguesia de Santana ocorreu desde o começo do século, mas a distância da enseada da Gamboa frente ao local tradicional de ancoramento das embarcações e das freguesias centrais não a tornava atraente naquele momento. Dessa forma, a ponta da Chichorra (local de divisão entre as freguesias de Santa Rita e Santana), a enseada da Gamboa e a praia dos Alferes foram mais intensamente ocupadas pelos trapiches a partir da década de 1850, coadunando com a expansão habitacional e dos negócios na freguesia (Mantuano; Honorato, 2014).

O mesmo ocorreu com as ilhas na orla da região portuária, que também foram ocupadas desde os primeiros tempos da Corte no Rio de Janeiro, mas os inconvenientes naturais fizeram com que sua plena utilização com trapiches só se desse, também, mais tardiamente. Falamos de três especificamente: a Ilha de Mocanguê, a Ilha dos Melões e a Ilha Seca. Constitui exceção a Ilha das Enxadas,

que foi utilizada pelos armadores portugueses da família Lage desde 1825 (Campello Ribeiro, 2007).

Se nos atermos ao Almanak Laemmert, poderíamos concluir que a presença dos trapiches na freguesia de Santana foi residual até a década de 1890, assim como em São Cristovão, que nem sequer consta nos registros da referida fonte. Porém, temos indícios de que a ocupação de trapiches privativos⁸ nessas áreas era mais intensa. Os trapiches Aspinall, Flora e Norte América, todos situados na rua da Gamboa, não constam no Almanak Laemmert, mas fizeram petições à câmara municipal antes do brusco aumento de unidades na freguesia de Santana (Rio de Janeiro, 1842-1904, Livro 50.3.16). Assim como em São Cristovão, quando a *Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro* informa à mesma câmara que adquiriu um antigo trapiche na praia do Retiro Saudoso e pede permissões diversas para o seu funcionamento (Rio de Janeiro, 1842-1904, Livro 50.3.16, Registro 52).

Analisando mais detidamente o gráfico, percebe-se que a grande mudança ocorrida ao final do Império tem essencialmente duas razões: a primeira é o programa de melhoramentos dos portos, previsto em lei e incentivado desde a década anterior, que passa ser efetivado. Nesse momento unidades de outro tipo como as Docas da Alfandega, as Docas de Pedro II, o Dique da Saúde, o Moinho Inglês, o Moinho Fluminense e a Estação Marítima da Gamboa, assim como outros trapiches em expansão e reformas, ocuparam maiores espaços e fizeram com que o número de unidades diminuísse. A segunda mudança reflete a busca por novos espaços, tanto como desdobramento da primeira razão, quanto na medida em que o movimento do porto do Rio de Janeiro fica mais intenso. A partir da década de 80, surge a necessidade de se incorporar novas áreas, como São Cristovão e Caju.

No caso já explorado do Trapiche Carvalho, comprovamos que os escravos faziam parte do capital imobilizado nos trapiches, e isso se repete em uma sociedade anônima, a Companhia Oficinas de Mecânica Industrial que foi incorporada com 26 escravos trabalhando em sua oficina na Ponta da Chichorra e tinha como objetivo construir um trapiche (Brasil, 1870, Livro 15, Registro 2003).

Temos indícios de que durante o decorrer do século o número de escravos de ganho e trabalhadores livres cresce (entre esses últimos poucos eram assalariados e a maioria era de ex-escravos, libertos). A relação entre este fato e a queda proporcional do número de escravos no imobilizado das empresas possuidoras de trapiches é direta, o que pode ter mudado sensivelmente essa proporção da força de trabalho no porto do Rio de Janeiro.

Ainda não alcançamos esta comprovação empírica, mas Vellasco e Cruz nos oferece um caminho:

[...] a plasticidade do sistema marcam profundamente a vida dos carregadores e

⁸ Trapiches privativos são os que estão à serviço apenas de sua empresa proprietária, não abertos à negócios com outros interessados, portanto não necessitavam de publicidade.

estivadores, desenhando o mercado de trabalho, as relações de emprego e os recortes internos da classe operária que surge no porto durante o Oitocentos e chega ao século XX em muitos aspectos preservada. Esse resultado aparentemente paradoxal tem, contudo, uma explicação. É que entre os escravos de ganho e os trabalhadores livres avulsos há continuidades insuspeitas e relacionadas precisamente às características analisadas do complexo portuário. (Velasco e Cruz, 1999, p. 18)

Conclusão

Podemos concluir que os trapiches foram unidades essenciais para o funcionamento da operação portuária no Rio de Janeiro do século XIX. Ademais notamos que essas estruturas são típicas da formação econômico-social do Brasil durante o período.

Ao longo deste breve artigo, buscamos entender melhor o que era um trapiche, como funcionava, como era gerido e operado dentro da complexa rede portuária no Rio de Janeiro do século XIX. Não pretendemos esgotar o tema, haja vista que se trata de um trabalho em vias de resultar numa produção de maior fôlego.

Dentro de nossos esforços por um melhor entendimento da operação portuária no Rio de Janeiro, saber que os trapiches se constituíam fisicamente de forma muito similar aos tempos de colônia é extremamente importante. A historiografia nos legou algumas bases para essa pesquisa, mas consideramos que aprofundamos o conhecimento a respeito dessa parte importante da história do Rio de Janeiro.

Consideramos ter deixado claro qual era sua principal função: o embarque e desembarque de mercadorias, o que dependia de sua característica central: estar em terras de marinha. Para além disso, explicitamos a complexidade das redes de empresas que atuavam com trapiches e outros serviços portuários. Foi importante notar como os trapiches poderiam operar, numa complementariedade conflitiva com outras unidades e atividades, além de sua maior valia pública: ter a possibilidade de alfandegagem. Consideramos ter caracterizado o caos que era o funcionamento do conjunto das unidades trapicheiras, esclarecendo a principal razão para tal: a falta de uma autoridade portuária que tivesse prerrogativas para organização do complexo.

O conjunto de trapiches na região portuária marcou para sempre a história do local, sua relação com a escravidão, a imigração, a migração e os bolsões de pobreza que caracterizavam a área e contrastavam com as ricas casas comerciais, modernas indústrias e uma abundância material que passava caoticamente pelo conjunto de dezenas de trapiches.

Temos desafios, notadamente nas questões sobre a força de trabalho, sobre a atuação do capital financeiro e a respeito da evolução das regras de alfandegagem. Nossas fontes ainda pendem de uma totalização, de serem abordadas e questionadas com maior profundidade e complexidade, o que não se trata de um trabalho

simples, tendo em vista a vasta documentação que mobilizamos.

Nesse momento de profundas mudanças e reformulações da região portuária do Rio de Janeiro, que muitas vezes não fazem jus ao valor histórico, social, cultural, material e imaterial daquele pedaço de cidade, é necessário reafirmar que a intensa atividade (econômica, social, política e cultural) nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristovão não deixou de existir em boa parte desses 450 anos, especialmente do século XIX em diante. Porém, nem sempre nas melhores condições, como nos relata João do Rio: “Porque foi sempre má, porque foi sempre ali o aljube, ali padeceram os negros dos três primeiros trapiches do sal, porque também ali a força espalhou a morte!” (Rio, 1908, p. 5).

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A Renovação Urbana do Rio de Janeiro no Início do Século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

CAMPELLO RIBEIRO, Carlos Alberto. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a História da Empresa e sua Inserção Social (1891-1942)*. Rio de Janeiro, 2007. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

DE LOS RIOS, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1790/1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do Mar*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1889-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

HONORATO, Cezar e MANTUANO, Thiago Vinicius. *O Trapiche e Suas Fronteiras: Negociantes e a Transição do Porto do Rio de Janeiro Rumo à Lógica do Capital (XIX–XX)*. In: X Congresso Brasileiro de História Econômica, 2013, Juiz de Fora. Anais do X Congresso Brasileiro de História Econômica, 2013.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos Trapiches ao Porto: um Estudo Sobre a Área Portuária do Rio de Janeiro*. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991.

LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. *A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro*. In: International Scientific Meeting – The Governance of the Atlantic Ports: Economic Dynamics, 2014, Lisboa: porto de Lisboa.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comerciantes: Negociantes e Política no Império*. Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2002.

SUÁREZ BOSA. *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del Trabajo en*

el Puerto de Las Palmas, 1883-1990. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Caja Rural de Canarias, 2003.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese (Doutorado em Ciências Políticas). São Paulo: PPGCP/USP, 1998.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces. *Tempo*, 1999, v. 8, n.2, p. 123-147.

Fontes

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1904.

BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil*. Rio de Janeiro: s. e., 1808.

BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1845-1893.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. *Junta Comercial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1870-1882.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. São Paulo: Livraria Martins, 1942.

REBOUÇAS, André. *Companhia das docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização*. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.

RIO DE JANEIRO (cidade). Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *Trapiches (licenças)*. Livro: 50.3.16. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1842-1904.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Paris: Garnier, 1908.

A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900)⁹

Nosso principal objetivo nesse artigo é o de investigar a constituição de uma comunidade econômica portuária no Rio de Janeiro no período de transição de uma sociedade escravista para uma capitalista inserida na expansão imperialista. Processo complexo e contraditório que se materializou na articulação e conflito entre os agentes sociais e instituições nele envolvido.

A posição privilegiada do porto do Rio de Janeiro tem sido apontada por nós em outros trabalhos (Honorato; Mantuano, 2015) e será retomada brevemente nesse artigo. Tratava-se do maior porto brasileiro ao longo do século XIX, localizado na sede do Império, e de suas estruturas de controle e arrecadação. Na realidade, a base de arrecadação do Império recaía sobre os impostos de importação e exportação. Era através do Rio de Janeiro, maior centro urbano do Brasil, que escoava o café, principal produto na pauta de exportações brasileira, além de ser o maior centro distribuidor de exportações e importações para outras províncias.

Hobsbawm nota que “muito dos países ultramarinos recentemente integrados à economia mundial conheceram um repentino desenvolvimento mais

⁹ Artigo originalmente publicado pelos autores na revista francesa *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos* (seção Colóquios, ano 2016) — periódico do Institut des Sciences Humaines et Sociales (InSHS-CNRS-FRA) dedicado a História das Américas e do Mundo Atlântico —, em dossiê temático proposto como resultado das exposições e debates no *International Scientific Meeting The Governance of Atlantic Ports* (Lisboa, 2014). A versão aqui reproduzida conta com trechos e materiais que tiveram de ser cortados quando de sua primeira publicação, por conta do limite quantitativo estipulado para o conteúdo das submissões pelas Diretrizes aos Autores da revista.

intenso do que nunca [...] o investimento estrangeiro na América Latina atingiu níveis assombrosos nos anos 1880.” (Hobsbawm, 2013, p. 65), essa consideração pode ser comprovada especialmente no setor de transportes, mais especificamente no subsetor de ferrovias. Evidentemente, tal expansão se insere no contexto no qual as economias centrais no desdobramento das crises do século XIX e no acirramento da disputa capitalista, experimentam uma nova etapa, a do Imperialismo.

Por isso não nos surpreende o fato dos capitalistas ingleses Stephen Busk & C. demonstrarem interesse na modernização portuária no Rio de Janeiro ao se associarem ao engenheiro brasileiro André Rebouças na empreitada da Companhia Docas de Pedro II. Por sua vez, o Império Brasileiro não impediu que empresas e companhias inglesas investissem nas atividades da operação portuária de tipo antigo¹⁰,

o controle do transporte marítimo brasileiro era decididamente britânico [...] os exportadores, os importadores e as companhias de navegação reclamavam melhores facilidades portuárias, e os britânicos se interessavam particularmente por essa parte da infraestrutura econômica brasileira. (Graham, 1973, pp. 97-98)

A Wilson & Sons, por exemplo, com capitais escoceses criada em Salvador em 1837 transferindo-se para o Rio de Janeiro logo após, se especializou em abastecer as embarcações com carvão. Contudo, ao longo da segunda metade do século XIX foi se transformando numa empresa mundializada, além de passar a operar serviços de transportes com vapores operando em quase todos os portos brasileiros, do Cone Sul, Europa e Ásia. Indiscutivelmente, tratava-se de uma empresa capitalista e imperialista!

Aliás, como nos lembra Hobsbawm:

A Grã-Bretanha era, de longe, o maior exportador de capital, de serviços financeiros e comerciais “invisíveis” e de serviços de transporte. [...] Inversamente, embora isto seja muitas vezes esquecido, a Grã-Bretanha era, de longe, o maior mercado comprador das exportações de produtos primários do mundo. (Hobsbawm, 2013, p. 71)

Essa convergência de fatores fez com que na *Comunidade Econômica Portuária* do Rio de Janeiro tivéssemos interesses internos e externos, tradicionais (ligados à lógica escravocrata) e modernos (capitalistas e imperialistas). A própria expansão dos serviços portuários no final do século XIX explicitava tais contradições, embora tal movimento não fosse um impeditivo para o crescimento de várias atividades econômicas.

Nesse sentido, temos observado a carência de estudos que tenham como foco o crescimento de um conjunto de atividades econômicas direta ou indireta-

10 Caracterizaremos a operação de tipo antigo na terceira parte deste artigo.

mente vinculadas ao porto – a *Comunidade Econômica Portuária* –, especialmente numa realidade de transição pela qual passava a sociedade brasileira no último quartel do século XIX, onde o porto do Rio de Janeiro ainda apresentava características operativas de um porto colonial.

E o que entendemos por *Comunidade Econômica Portuária*? São aquelas atividades econômicas produtivas ou de serviços que vão surgindo e se consolidando como necessárias ou complementares ao funcionamento do porto, possibilitando que as mercadorias efetivamente cheguem ao seu destino com menos custo e segurança. De outra forma, o conjunto de atividades econômicas que, direta ou indiretamente, estão vinculadas às atividades portuárias e que se instalaram no seu entorno.

O que anteriormente era uma simples operação de carga e descarga, a partir do século XIX, com a ampliação do volume e variedade da carga transportada, com a expansão do uso do vapor e com o início da integração de várias regiões do mundo, novas atividades econômicas surgiram visando facilitar, acelerar e/ou apoiar o processo de transporte das mercadorias e pessoas.

Segundo Cipolla,

El crecimiento de La producción mundial hizo que aumentasse muchísimo el grado de interdependencia de los diversos países. A decir verdad, la rapidísima expansión de las comunicaciones a larga distancia y del comercio internacional fue a la vez condición y resultado del desarrollo económico mundial. (Cipolla, 2013, pp. 85-86)

Nesse sentido, entendemos que na configuração de uma *Comunidade Econômica Portuária* teríamos: primeiramente, as empresas diretamente atuantes na operação portuária, que efetivam a movimentação da carga, os trapiches, os armazéns, as firmas de importação e exportação, as companhias de transportes, as de construção e reparo naval, as empresas de transporte de carga do cais para os armazéns e para outras regiões da cidade, as firmas que abastecem as embarcações com carvão, alimentos e demais necessidades relacionadas ao bom funcionamento da embarcação, além das companhias seguradoras das cargas e estruturas de operação.

Para além desse conjunto de empresas, temos as indústrias que por necessidade de matérias-primas e demais insumos importados de outra região ou país e/ou que destinam parcela considerável de sua produção para exportação, que necessitam se localizar na área portuária. Por último, o pequeno comércio e as empresas que fornecem serviços na região portuária na tessitura urbana do seu entorno, mas que não participam da operação em si ou dependem diretamente de importações, exportações e tráfego portuário; porém estão na área indutora do porto e, por conseguinte, fazem parte da comunidade econômica portuária, como: daquelas relacionadas ao conforto da marinharia como hotéis, restaurantes, bordéis, padarias, cafés etc.

Dependendo do tamanho desta *Comunidade Econômica Portuária*, de sua complexidade, a quantidade de capital ali concentrado e a capacidade de gerar emprego e renda, podemos – e é um dos aspectos que pretendemos avançar neste artigo – perceber a capacidade de reprodução econômica do porto, sua vitalidade e grau de subordinação da cidade ao seu funcionamento.

Preocupado com tais questões, buscamos ao longo deste artigo apresentar os primeiros resultados de nossa pesquisa acerca da existência e conformação de uma Comunidade Econômica Portuária no Rio de Janeiro no período anterior à construção do porto moderno, capitalista cuja primeira etapa ocorreu entre 1903 e 1910, o que marca o seu ineditismo frente a outros trabalhos realizados, inclusive por nossa equipe de pesquisa.

Com esses audaciosos intuítos, privilegiamos algumas fontes: o *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, os arquivos da Junta Comercial do Rio de Janeiro, os documentos produzidos entre as firmas proprietárias ou gestores dos trapiches e a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, a legislação produzida e condensada na Coleção das Leis do Império do Brasil, os censos demográficos e demais registros impressos.

Rio de Janeiro: A Cidade e o Porto

A Cidade do Rio de Janeiro surge graças as suas especificidades físicas que possibilitaram a constituição de um porto abrigado no sentido colonial. No século XVI, essa possibilidade existia quando uma área próxima ao litoral possibilitava a atracação sem sofrer com grandes intempéries da natureza, facilitando o embarque e o desembarque de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro era adequado devido ao grande número de baías, arrecifes, enseadas e ilhas próximas ao litoral, todo esse complexo não estava sujeito a grandes ventanias e tempestades.

Se sob o ponto de vista de suas características físicas a baía da Guanabara apresentava tais possibilidades, o porto do Rio de Janeiro foi se tornando fundamental entreposto da navegação fluvial e de cabotagem. Por ele entrava boa parte do abastecimento para a própria cidade e o carregamento das provisões para as viagens de longo curso – alimentos, água, etc – que transportavam a maior parte das exportações brasileiras. Também eram feitos o carregamento de retorno de frete (açúcar, ouro e pedras preciosas, por exemplo), além de servir como centro de redistribuição das importações, em especial para os “sertões de dentro”, particularmente para a região das minas gerais após a descoberta de ouro e pedras preciosas no século XVIII.

Durante quase duzentos e cinquenta anos, a cidade se expandiu dentro de um quadrilátero que tomava como base a baía de Guanabara, os morros do Castelo (63 metros) e São Bento (55 metros), até a vasta área de lagoas e mangues que cercava o Campo de Santana. Apenas três freguesias compreendiam o espaço urbano do

Rio de Janeiro colonial: Candelária, Sacramento e São José. Nos arrabaldes havia muitas chácaras e casas de campo.

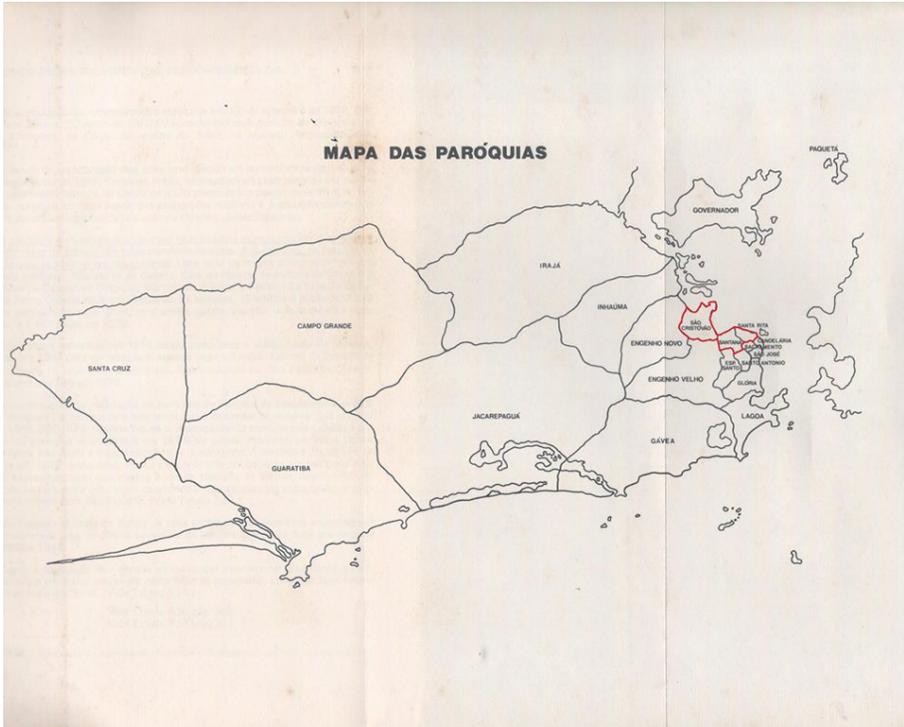
Segundo Benchimol, “apesar das qualidades da baía para as atividades portuárias, os pântanos e lagoas existentes nas planícies adjacentes, assim como o relevo montanhoso de ambos os lados da baía constituíam obstáculos à expansão da malha urbana [...]” (Benchimol, 1990, p. 25), que dependia de obras (tais como aterros, canalizações, dessecamentos, desmonte de morros etc) para a ocupação das áreas que a cercava. Nesse espaço habitavam cerca de 50 mil pessoas e, pelo seu crescimento demográfico endógeno, a cidade não necessitava de uma expansão num ritmo acelerado.

A chegada da Corte ao Rio de Janeiro em 1808 fez com que esse quadro de relativa estabilidade mudasse completamente,

A instalação da corte rompeu o equilíbrio da cidade. Em menos de duas décadas, sua população duplicou, alcançando 100.000 habitantes, aproximadamente, em 1822, e 135.000, em 1840. Entre 1808 e 1816, foram construídas cerca de 600 casas no perímetro da cidade, onde os sobrados começaram a suplantam as toscas casas térreas dos tempos da colônia, e 150 nos arredores [...] (Benchimol, 1990, p. 25)

A região que funcionava como porto no atracadouro em frente ao Paço Imperial, na atual Praça XV de Novembro ficou extremamente limitada frente à nova movimentação de embarcações, ao mesmo tempo em que a expansão de vários trapiches e atracadouros em toda a baía dificultava o controle por parte das autoridades, em especial o trabalho de alfandegagem.

IMAGEM 1: MAPA DAS PARÓQUIAS DO MUNICÍPIO DA CORTE DO RIO DE JANEIRO



Fonte: LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

A área que hoje conhecemos como porto do Rio de Janeiro, abrangia três freguesias: Santa Rita, Santana e São Cristóvão. Em realidade, a expansão das atividades portuárias para este espaço já acontecia desde os fins de século XVIII, quando para lá foi transferida oficialmente e em definitivo o mercado de escravos e outras atividades (Lamarão, 1991, p. 27; Santos, 1934, pp. 167-168).

Não podemos deixar de notar que o Rio de Janeiro colonial,

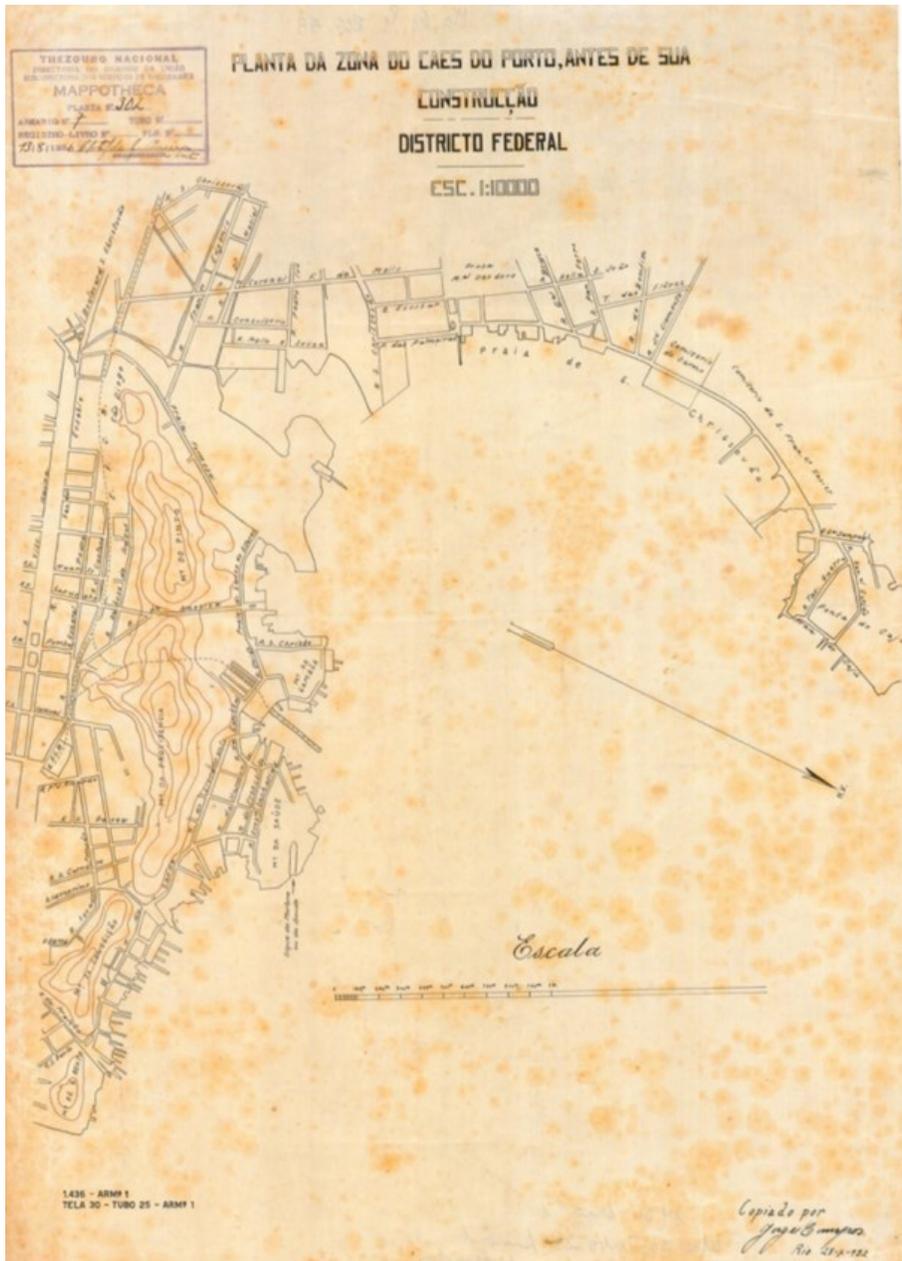
Era também uma cidade em que a maioria da população era escrava. Quase que uma cidade de mercadorias. Poucos eram os trabalhadores livres, e reduzidíssima a elite administradora/militar/mercantil que lhe dirigia política e economicamente. A falta de meios de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns aos outros [...] (Abreu, 2000, p. 44)

A partir de 1808 a Corte passou a povoar e ocupar a cidade, o que representava um salto populacional para uma cidade colonial, tomando espaços físicos (a corte desalojou boa parte dos moradores da cidade) e impondo novas necessidades materiais, para que o Rio de Janeiro fosse inserido como capital do Império Português.

Como centro decisório e com a expansão da cafeicultura ao longo do século XIX – que gerou um novo ciclo de desenvolvimento econômico – a população da cidade cresceu continuamente. A partir deste momento, o Município Neutro da Corte atuou como polo de atração para migrantes das demais províncias do Império e de imigrantes pobres, majoritariamente europeus.

O decorrer do século XIX testemunhou uma expansão sem precedentes da cidade e a região aonde se desenvolvia a comunidade econômica portuária foi a principal rota desta expansão. Espremido entre a rua Visconde de Inhaúma e a baía da Guanabara, uma coleção vasta de morros: São Bento (55 metros), Conceição (50 metros), Livramento, Providência (117 metros), Pinto (68 metros), São Diogo (57 metros), Saúde (50 metros) e Gamboa (10 metros), esse últimos dois chegando a formar promontórios; os sacos do Valongo, da Gamboa e dos Alfares; além das praias de São Cristovão, das Palmeiras, da Chichorra, Formosa e Prainha. Neste tortuoso quadro, abundavam ruas estreitas, insalubres e que em sua maioria buscavam dar às freguesias centrais acesso ao porto, contornando o conjunto de morros. Esta é, portanto, a região que escolhemos como palco para a nossa observação.

IMAGEM 2: PLANTA DA ZONA DO CAIS DO PORTO
ANTES DA SUA CONSTRUÇÃO (1903)



Fonte: BRASIL. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Superintendência do Patrimônio da União. *Planta da Zona do Cais do Porto Antes da Sua Construção (1903)*. Mapoteca 1, Gaveta 1, Prancha 1, Registro 48. Rio de Janeiro, Superintendência do Patrimônio da União.

Atividades Diretamente Vinculadas à Operação Portuária

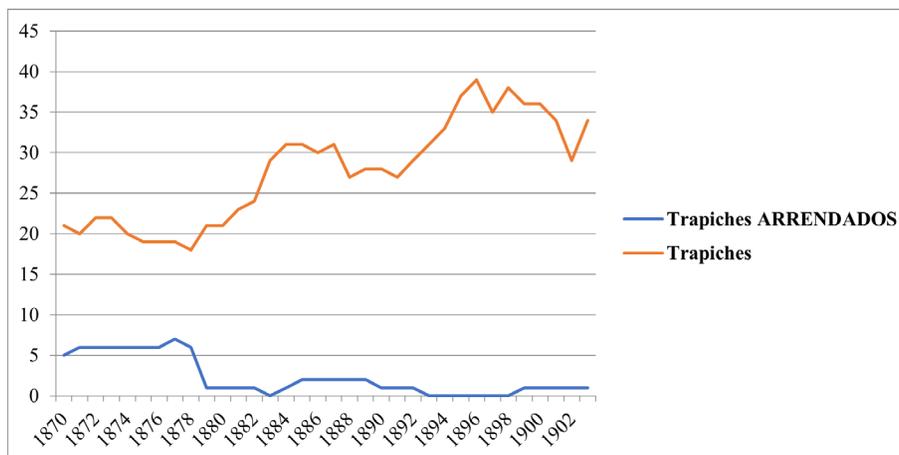
Antes de explicitarmos a capacidade reprodutiva e a vitalidade econômica das atividades integrantes da operação portuária, é necessário clarificar o porquê o porto tinha tamanha importância. Como já deixamos claro, o século XIX mudou para sempre a história do Rio de Janeiro:

O surto exportador de café deflagrado pela expansão do café norte-americano deslocou as plantações para o Vale do Paraíba que passou a ser zona de maior produção. Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Mata, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçam a liderança da cidade como centralizadora das exportações de café sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor de fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no correr do século XIX. (Lobo, 1978, p. 155)

Nesse sentido, a pujante série de números da movimentação de importações e exportações é esclarecedora, mesmo depois que o de Santos (Honorato; Ribeiro, 2013) assume o posto de porto do café, como lembra Levy:

A importância do seu porto e da Estrada de Ferro Central do Brasil potencializava o mercado muito acima da população da cidade, pois as mercadorias eram distribuídas através de cabotagem por companhias que trafegavam até Manaus, atendendo às cidades litorâneas do Norte e Nordeste, e ao Sul até Buenos Aires. Para o interior, os trilhos das estradas de ferro asseguravam o fornecimento de amplas regiões de Minas e São Paulo. A posição que o Rio de Janeiro gradativamente perdia como exportador de café, ganhava como centro distribuidor de artigos importados e de sua própria produção. As fábricas fluminenses e cariocas vendiam seus tecidos nas mais diversas regiões do país. (Levy, 1994, p. 96)

GRÁFICO 1: COMPARATIVO ENTRE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES
NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1870-1902)¹¹



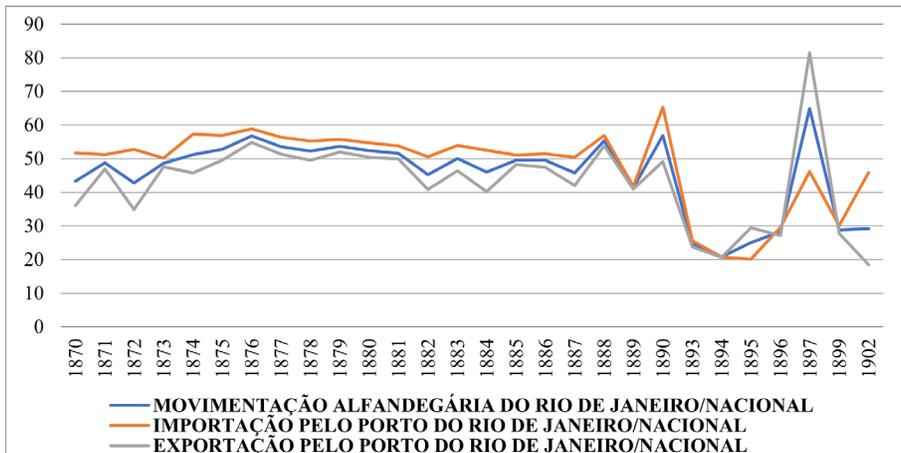
Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1870-1902.

Ao observarmos o gráfico acima podemos perceber, primeiramente, uma consonância entre o movimento de importações e exportações, bem como uma leve tendência de alta ao longo da série, que se acentua na década de 1880 e cai nos anos 1890. Contudo, está retratado no gráfico que tanto exportações, quanto importações ultrapassaram a casa das 10 milhões de libras no começo da década de 1870, valores absolutos extremamente expressivos e claramente identificados com o sucesso da cafeicultura no Vale do Paraíba e o fim da Guerra do Paraguai.

O segundo gráfico exprime algo mais importante do que os montantes em si: a participação da Alfândega do Rio de Janeiro na movimentação e renda alfandegária nacional é absolutamente expressiva e decisiva para nossa análise. Durante a maior parte da série, a movimentação alfandegária (ou seja, o montante conjunto de exportações e importações) no porto do Rio de Janeiro representou cerca de metade da movimentação na Alfândega Nacional, considerando-se todos os portos com alfândegas ou mesas de renda. O quadro se consolida se repararmos no que concerne as importações, que perfaziam a maior parte das rendas do Tesouro Nacional em todo nosso recorte, sempre superiores a 50% das importações nacionais até a década de 1890. A instabilidade demonstrada a partir da década de 1890 é um claro efeito da inauguração do porto de Santos na movimentação alfandegária da Corte, também colaboraram os grandes surtos de doenças que assolaram a cidade (Chalhoub, 1996; Benchimol, 1990).

11 Números convertidos em libras esterlinas.

GRÁFICO 2: SÉRIE PERCENTUAL DA PARTICIPAÇÃO DA ALFÂNDEGA DO RIO DE JANEIRO NA ALFÂNDEGA NACIONAL (1870-1902)



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1870-1902.

Demonstrada a sua importância, devemos antes esclarecer como se dava a operação de tipo antigo e de que forma funcionava o porto do Rio de Janeiro. As exportações passavam por tortuoso caminho até os vapores que cruzavam o atlântico. Até a década de 1850, atravessavam toda a província em tropas de mula. Com as ferrovias, a produção era descarregada no Campo de Santana – não raro ficava por lá ao relento durante dias, exatamente por isso a Câmara Municipal mandou instalar alto gradeamento em 1873 – e levada por carroceiros até os armazéns onde ficavam à espera de um pedido, via de regra trazido por um consignatário ou comissário. Assim que solicitada, era novamente transportada pelos carroceiros para os trapiches, lá os carregadores tratavam de (literalmente nas costas), através das pontes, carregar pequenas embarcações com pouco calado e essas transladavam a produção em várias viagens até os vapores de longo curso, nos quais os estivadores trabalharam para melhor acomodar as mercadorias na embarcação. Processo análogo ocorria com os produtos que chegavam à cidade, Esse era o percurso padrão da operação portuária de tipo antigo, porém seu funcionamento e a própria constituição das suas unidades poderiam sofrer pequenas alterações.

O funcionamento deste complexo era absolutamente caótico. As suas unidades eram mal articuladas, não só as que desempenhavam papéis diferentes, como as análogas. Não era raro o conflito entre proprietários de trapiches vizinhos que concorriam não só pelo preço e tempo de operação, como pela extensão qualidade de suas pontes ou acessos à rua. Em suma, não havia qualquer coordenação entre as diversas unidades da operação portuária; também ofereciam péssima integração através dos modernos meios de transportes, comunicação e maquinário entre as suas unidades e as demais atividades da comunidade econômica portuária, além

da própria cidade como mercado consumidor e redistribuidor; o controle era absolutamente ineficiente, alfandegavam-se armazéns e, sobretudo, trapiches, mas a alfandega tinha precárias condições de fiscalização. O fato do porto e a cidade estarem amalgamados agrava essa situação. A corrupção de agentes da alfandega, o contrabando e a insalubridade foram assunto corrente e estavam presentes nos mais diversos relatórios produzidos sobre o porto do Rio de Janeiro. Até a grande reforma ocorrida a partir de 1903, inexistia uniformidade de estruturas, de processos de trabalho ou mesmo das empresas proprietárias das mais diversas unidades na operação portuária de tipo antigo.

Nesse complexo quadro tornava inviável qualquer tipo de racionalização ou planejamento. As transações se tornavam cada vez mais morosas e custosas, as perdas materiais eram significativas e os riscos de acidentes (incêndios em especial) eram altos.

Como nota Lamarão:

Nexo de articulação entre a ferrovia e os navios a vapor, o porto do Rio de Janeiro teria de passar por uma série de melhoramentos para dar conta do crescente movimento comercial decorrente da grande expansão da lavoura escravista do café e do considerável aumento do comércio de importação. (Lamarão, 1991, p. 55)

Até as reformas na região portuária e a construção do novo porto, além das dezenas de trapiches que ponteavam e ocupavam desde a orla do morro de São Bento até a ponta do Caju, existiam outras cinco unidades maiores e fruto da mal sucedida política imperial de melhoramentos portuários: as Docas de Pedro II, o Moinho Fluminense, o Moinho Inglês, o Dique Finnie e a Estação Marítima da Estrada de Ferro Central Brasil. Também devemos ter em conta as Docas da Alfandega, que se situa fora da nossa zona de estudo; alguns complexos de cais e silos privativos (serviam apenas como equipamentos das empresas e não como um negócio em si); e das ilhas aonde se instalavam grandes empresas, em especial do setor energético, como a Wilson Sons & C., a Brazilian Coal e a Lage Irmãos.

A Questão dos Trapiches

Consideramos nossas reflexões e pesquisas sobre os trapiches como a linha condutora para o entendimento da operação portuária de antigo tipo e para o próprio estudo do porto do Rio de Janeiro no período. A principal chave para o entendimento dos trapiches é que se tratava de pontilhões que penetravam mar à dentro em um trecho acostável, o que fora consagrado na legislação como *terras de marinha* (Honorato, 1996).

Os trapiches contavam ainda com um armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar o menor

tempo possível, pois os custos da sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias.

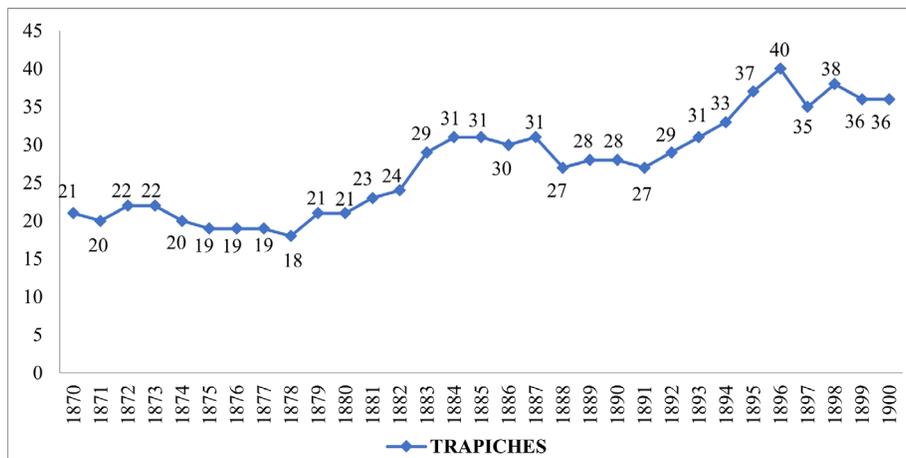
Como afirma Lamarão: “Os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo.” (Lamarão, 1991, p. 140), a razão de ser do trapiche era a circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem, não armazenagem.

Podemos destrinchar as possibilidades desta unidade no porto do Rio de Janeiro em três perspectivas: do funcionamento, do negócio e da operação. Na perspectiva do seu funcionamento perceberemos que o seu espaço físico era extremamente limitado haja vista que se amontoavam vários destes num espaço físico muito limitado (em especial na rua da Saúde). Além do que um trapiche poderia ser desde uma unidade melhor construída, equipada e dotada de alguma infraestrutura que garantisse maior rapidez, capacidade e segurança, até um pequeno armazém e ponte de madeira mal construído e extremamente instável.

Na perspectiva do negócio constatamos que uma grande variedade de empresas tinham posse de trapiches, desde pequenas firmas de abastecimento interno até as maiores companhias mundializadas que realizavam uma série de negócios para além desse. Essas unidades poderiam ser geridas como equipamentos privados de uma determinada empresa, ou tocada como um negócio em si (mesmo que tivesse em consonância com outros da mesma empresa) pela proprietária ou algum arrendatário.

Na perspectiva da operação portuária demonstraremos que os trapiches dependiam e/ou concorriam com os demais agentes, unidades e outras atividades da operação. A sua alfandegagem implicava numa série de pré-requisitos, vasta documentação, declarações, exames, exigências, condições, além das consulta às autoridades alfandegária e municipal, postas pelo Ministério da Fazenda. Em compensação, era muito rentável receber produtos de exportação e importação. Para clarificar a real presença dessas unidades no litoral da região portuária, quantificamos os trapiches declarados no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert).

GRÁFICO 3: QUANTITATIVO SERIAL E GERAL DOS TRAPICHES
NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Podemos apontar alguns aspectos a partir desses números: primeiro que estão retratadas as crises de meados da década de 1870 (atrelada à deflação e a baixa no preço do café) e de fins da década de 1880 (atreladas à abolição da escravatura e declínio da produção cafeeira no Vale do Paraíba e a implantação da República e epidemias), mas não ameaça uma queda brusca e muito menos o desaparecimento da atividade, isso demonstra que apesar de intimamente ligado com as importações e as exportações da produção de café da província (sujeitas às conjunturas), o porto do Rio de Janeiro permanecia forte centro do comércio de cabotagem e reexportação.

Também verificamos alguma solidez das principais firmas que possuíam trapiches e sobreviveram a essas duas crises, atravessando as duas primeiras décadas do nosso recorte, como a Wilson, Sons & C., a Companhia Docas de Pedro II (que durante sete anos da virada da década de 1870 até meados da década de 1880, chegou a ter três trapiches), as das famílias Lage, Moss, Cardia e Freitas.

A maioria dos nomes de trapiches permaneceu os mesmos, mas (excetuando os casos anteriormente citados) ocorreu uma grande modificação na relação dos proprietários e na composição societária das firmas durante essas duas décadas, bem provavelmente havendo aportes de capitais através de comanditários¹², o que expõe o quão era atrativo investir na operação portuária, mesmo em tempos de crise.

¹² Comandita é uma forma de negócio onde um comanditário participa da associação apenas com o capital e suas garantias de lucros, sem ingerência na gestão do negócio (administrado por um sócio solidário), de acordo com o Código Comercial Brasileiro de 1850.

Na década de 1890 podemos perceber um grande aumento no número de trapiches (em 1896 o número de trapiches era o dobro que 20 anos antes), apesar de um relativo declínio das exportações e importações, esse aumento estava acompanhado da mudança de perfil das firmas, que em realidade já havia começado na década anterior. As firmas de antigo tipo, marcadas por relações familiares, perdiam espaço gradativamente para companhias e firmas com maior estabilidade, nova e ampliada composição societária.

Carroceiros e Cocheiros

Quando se busca entender a circulação de mercadorias importadas ou a serem exportadas, temos que considerar que ao longo do século XIX e até mesmo no início do século XX e embora com a entrada em operação das linhas de bondes, a importância dos cocheiros e carroceiros é bastante grande.

Convém inicialmente, diferenciar carroça de coche. Embora ambos fossem movidos por animais e servissem para transporte de carga, as carroças utilizavam somente um animal e era usada para cargas ou distâncias menores, normalmente o seu proprietário era quem a utilizava. Ao contrário, os coches eram constituídos por uma parrelha de, pelo menos, dois animais, poderiam transportar carga ou pessoas e tinham uma capacidade de vencer distâncias maiores. Ambos eram fundamentais para o transporte de carga até o porto ou dele, até os demais bairros da cidade.

Em excelente e ainda atual estudo, Ana Maria Moura afirma que foram requeridas à Câmara Municipal do Rio de Janeiro um impressionante total de 8.515 licenças de carroceiros para atuar no Rio de Janeiro com um aumento percentual de 1179% ao longo da série 1849-1890 (Moura, 1988, p. 49).

Ao analisar melhor o caso dos carroceiros, a autora é clara:

O resultado da leitura das licenças, como um todo, mostrou que na década de 50 [...] as carroças e os carroceiros estão bastante ligados ao transporte de café para o porto, às atividades de exportação e importação, mas sem vínculo empregatício com as casas de alto comércio detentoras destas atividades [...] (Moura, 1988, p. 41)

Moura conclui em relação aos carroceiros que

Sua permanência na paisagem carioca, sobrevivendo às companhias de transporte e ao aparecimento dos carris urbanos, demonstra não só a possibilidade deste tipo de trabalho, mas sua importância para a absorção de mão-de-obra desqualificada e abundante no Rio de Janeiro. (Moura, 1988, p. 46)

Com relação aos coches, convém observar que à época tinha-se como exigência que os seus operadores, os cocheiros, deveriam ter registro municipal por se tratar de serviço especializado embora a grande maioria de seus trabalhadores

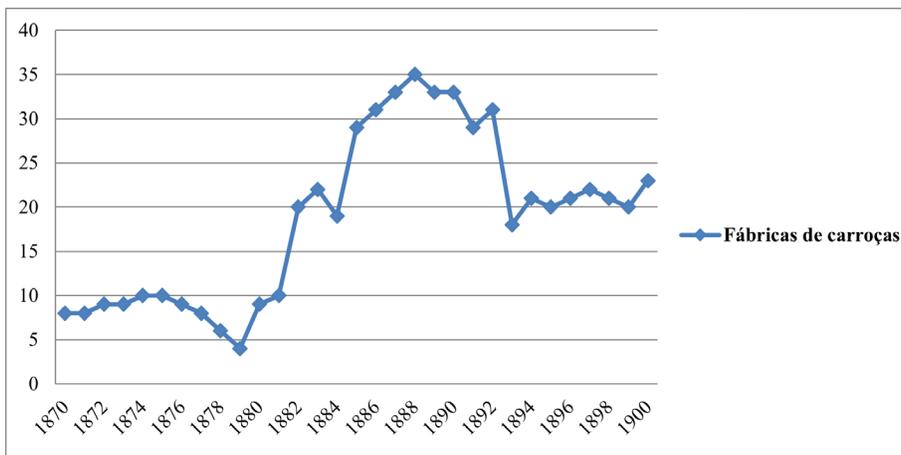
operassem para firmas de transportes.

Ainda de acordo com a mesma autora, podemos perceber que o número de registros de cocheiros no mesmo período atingiu um total de 16.400, sendo que o crescimento percentual atingiu um total de 1009% no mesmo período 1849/1890 (Moura, 1988, p. 49).

As companhias (de transportes por coches) coexistem com os pequenos carroceiros e com as cocheiras, mês desde o início podem ser caracterizadas como grandes empresas para os moldes do período [...] (Moura, 1988, p. 64)

Numa amostragem das companhias de transportes e serviços no Rio de Janeiro (1872-1890), a mesma autora aponta a Companhia de Transporte Fluminense, a Companhia de Transporte e Carruagens, a Companhia de Cargas e Bagagens, a Companhia de Cargas e Materiais, a Companhia de Transporte de Cargas, a Companhia de Transporte de Café e Mercadorias e a Companhia de Abastecimento de Carnes Verdes. Excetando-se as três últimas, as demais foram registradas com um capital de 300 contos o que equivaleria ao capital de uma empresa fabril como a Companhia Fabril de Arreios e Sellaria. Com relação às três últimas, apresentavam um capital acima de 1000 contos, o mesmo capital registrado da Botanic Garden Railway (1000 contos), maior empresa de carris do Rio de Janeiro!

GRÁFICO 4: QUANTITATIVO GERAL DE FÁBRICAS DE CARROÇAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

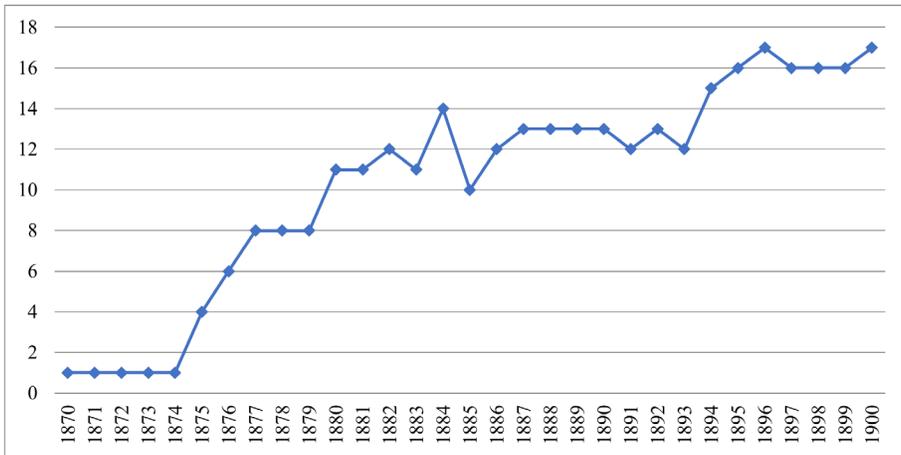
Como podemos perceber no gráfico a cima, durante toda a década de 1880 a exigência por novas carroças para o serviço de transporte urbano (de cargas e pessoas) terrestre cresceu. Esses dados confirmam os números e a análise de Ana Moura, e além: demonstram que vitalidade das atividades na *Comunidade Econômica Portuária* influenciavam toda a economia da cidade do Rio de Janeiro, se mais fábricas de carroças se espalharam pela cidade, no momento que os cocheiros e carroceiros cresceram substancialmente na região, podemos depreender o poder irradiador da operação portuária.

Transportes Aquaviários

Primeiro necessitamos clarificar que as empresas que atuam nos transportes aquaviários estão aqui classificadas em três categorias: de traslado dos trapiches para os navios de longo curso; de cabotagem recortando as bacias hidrográficas e a costa brasileira; e de longo curso ou transatlântica.

Resolvemos quantificar as empresas de que faziam o traslado dos produtos em curtas distâncias, pois “os saveiros e os diversos tipos de pequenas embarcações que executavam as operações de carga e descarga dos navios eram vitais para manutenção das atividades portuária no Rio.” (Lamarão, 1991, p. 139), além disso também realizavam reboques e fretes.

**GRÁFICO 5: QUANTITATIVO GERAL E SERIAL DE EMPRESAS QUE FAZIAM
TRANSLADO ENTRE EMBARCAÇÕES AO LARGO E A COSTA**



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Após dezesseis anos de um monopólio velado da Companhia de Transportes Marítimos e Saveiros, fundada em 1858 pelo decreto 2179 com objetivo de “prestar serviço ao commercio, encarregando-se do transporte marítimo de mercadorias, para o que terá o numero de saveiros necessário ao trafego do porto desta capital” (Brasil, 1858, Decreto 2179 de 26/05/1858), o número de empresas nessa atividade cresce vertiginosamente durante toda a série e confirma a necessidade desse serviço complementar às embarcações de longo curso para o pleno funcionamento da operação portuária de tipo antigo.

Nas relações do Boletim da Alfândega de 1900 (Brasil, 1900) obtivemos a listagem das 26 empresas que faziam o transporte de café – um dos indícios da capacidade reprodutora das atividades portuárias – pelo porto do Rio de Janeiro, a quantidade de sacas transportadas e extraímos algumas informações a respeito delas dispostas no **Quadro 1**.

**QUADRO 1: COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO
OPERANDO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1900)**

Empresas de Navegação	Sacas	Observações
Lamport & Holt Line (Liverpool Brazil and River Plate Steamers Company)	645.757	Com 46 vapores, para Callao, Valparaíso, Nova Iorque, Rio de Janeiro, Santos e portos do nordeste
Knott's Prince Line	355.925	
Hamburg S. D. Gesellschaft	269.249	Com 31 vapores, de Hamburgo e Antuérpia para Rio de Janeiro e Santos
Rob. M. Sloman & C. Line	178.994	Vapores alemães entre Estados Unidos e Brasil
Royal Mail S. P. C.	149.976	Cia de Paquetes a vapor de Southampton
Chargeurs Reunis	129.035	De Havre, passando por Bordeaux, Lisboa, nordeste, Rio de Janeiro e Santos
Empreza Grão Pará	80.723	
S. G. de Transports Maritimes	74.978	De Marselha para o Brasil
Lloyd Brasileiro	60.763	Navegação costeira, fluvial e da baía do Rio de Janeiro, diques, oficinas, estaleiros, reboques etc
Companhia Nacional Costeira	59.440	Propriedade de Lage Irmãos
La Veloce	49.338	De Genova
Alessageries Maritimes	38.423	
Norddeutscher Loyd	33.763	De Bremen para o Brasil
Adria Hungarian N. C.	29.068	De Fiume e Trieste para o Brasil
La Ligure Brasiliana	22.080	
Austrian Lloyd	17.663	De Fiume e Trieste para o Brasil
Compañia Transatlantica	12.408	
Navigazione Generale Italiana	11.537	
Pacific S. N. Company	9.128	Agenciados por Wilson, Sons & C.
A. C. Freitas & C.	5.693	
Mala Real Portugueza	5.173	Com 3 vapores, entre Lisboa e Brasil

Empreza Esperança Marítima	4.290	
Paraense	2.156	
Empreza Industrial Brasileira	350	
Navegação Pernambucana	200	
Lopes & C.	40	
Diversas	648.117	

Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1900.

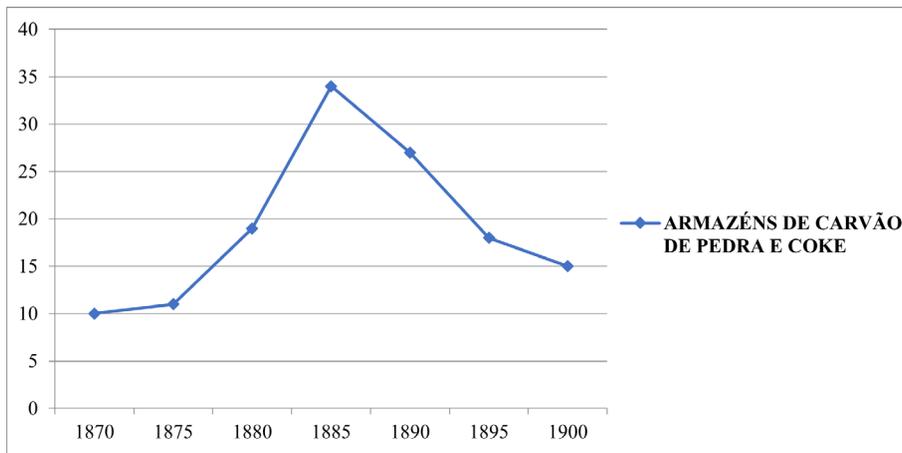
Primeiro podemos observar que todas as empresas de longo curso, transatlântico, são estrangeiras: as maiores são inglesas (4) e alemãs (3), mas também italianas (3), francesas (2), austríacas (2) e uma portuguesa, e que mesmo assim praticam a navegação de cabotagem em vários portos do nordeste, Santos e Rio da Prata. As empresas brasileiras (11) por sua vez exploram a cabotagem e a navegação fluvial, apenas o Lloyd Brasileiro saía da costa brasileira e fazia paradas também no Cone Sul.

Armazéns

Já apontamos anteriormente a importância dos armazéns, mas convém reafirmar: “As sacas de café eram depositadas nos armazéns dos agentes locais dos comissários de café [...]” (Benchimol, 1990, p. 46). Contudo, nosso levantamento apontou também um número muito maior de armazéns específicos para outros produtos, especialmente de carvão de pedra e coke.

No ano 1870 haviam 51 categorias de armazéns registradas no Almanak Laemmert, ou seja, assim como o café, outros produtos tinham armazéns destinados especificamente para sua guarda e conservação. No ano de 1875 esse número aumentou para 73; e em 1880 para 76.

GRÁFICO 6: QUANTITATIVO SERIAL DOS ARMAZÉNS DE CARVÃO DE PEDRA E COKE (1870-1900)



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

O gráfico acima nos importa devido à demonstração que na comunidade econômica portuária as inovações tecnológicas repercutiam bem antes do que no resto da cidade. Através da análise deste fica clara a troca de matriz energética na cidade do Rio de Janeiro: primeiro a difusão da energia a vapor, com a generalização dos motores a vapor que eram alimentados por carvão. O declínio na série pode ser um indicativo da substituição do carvão pelo petróleo, embora somente com o avanço da pesquisa possamos confirmar tal hipótese.

Impressiona também a estabilidade do número de armazéns destinados a guarda de materiais, peças e utensílios para navios, o que confirma Beauclair: “a construção naval era o que se poderia chamar de uma atividade indutora, pelo mercado certo que possuía, tecnologia e material utilizados, nível de pessoal empregado etc.” (Oliveira, 1992, p. 86).

Negócios de Importação e Exportação

Seria redundante falar da importância dos negociantes de importação e exportação no contexto da comunidade econômica portuária, Levy define:

Além dos comissários de café – os grandes intermediários entre os fazendeiros e o sistema colonial e bancário urbano – havia um expressivo predomínio de comerciantes, sobretudo estrangeiros, dedicados tanto ao comércio de exportação quanto ao de importação de uma ampla variedade de produtos: atacadistas, varejistas, corretores, agentes e despachantes de todo tipo. (Levy, 1994, p. 95)

No levantamento que fizemos no Boletim das Alfândegas de 1900 contamos apenas 31 negociantes envolvidos com a exportação de café pelo porto do Rio de Janeiro, porém as atividades dessas empresas raramente se confinavam à negociação do principal produto da pauta brasileira. Muitas delas atuavam como importadores (fazendas, farinha de trigo, máquinas, ferro e aço fundido), agentes de empresas de navegação a vapor e agente de seguradoras estrangeiras, como demonstra o quadro no **Quadro 2**.

QUADRO 2: EXPORTADORES COM PRESENÇA NO PORTO E REGISTRO NA ALFÂNDEGA DO RIO DE JANEIRO(1900)

Exportadores	Sacas	Atividades
J. W. Doane & C.	597.025	Exportadores de café
Arbuckle Brothers	367.906	Exportadores de café
Hard, Rand & C.	298.102	Exportação
Ornstein & C.	256.557	Importação, exportação e comissões
E. Johnston & C.	200.046	Agente de vapores da Hamburg Sud, agente da Atlas Assurance e exportadores de café
W. F. Me Laugblin & C.	165.094	Exportadores de café
Levering & C.	99.567	Exportação de café e negociante farinha de trigo
Norton, Megaw & C.	87.678	Importação, exportação e comissões, agentes de Liverpool, Braziland River Plate Steamers, da Companhia de Fiação e Tecido São Felix, da Baldwin Locomotive Works (Filadélfia), da Westing house Quick Acting Brake e representante da The Harlan & Hollingsworth C.
Karl Krische	83.582	Exportação de café
Zenha, Ramos & C.	81.097	Agente da Empresa de Navegação do Grão Pará, importação e exportação
P. S. Nicolson & C.	72.197	Importação e exportação, agente da companhia de seguros Liverpool & London & Globe
Gustav, Trinks & C.	70.926	Importação e exportação
Theodor Wille & C.	67.776	Importação e exportação
Karl Valais & C.	62.750	Agente Consular da França em SP, CF do Banco Frances do Brasil, importação, exportação e agência de vapores
Sequeira & C.	53.829	Importação e exportação
Naumann, Gepp & C.	50.784	Exportadores de café
Pierre, Pradez & C.	35.864	Importação, exportação, comissão e consignação

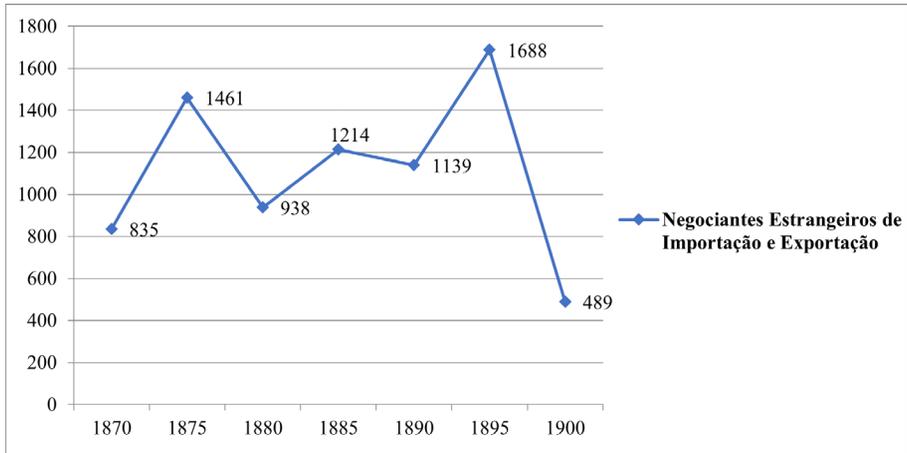
John Moore & C.	34.530	Negociante de Fazendas, agente de seguros, importação, exportação e comissões
Richard Riemer & C.	33.170	Importação e exportação
Dabelow & Wilberg	29.766	Exportadores de café
Roberto do Couto & C.	27.171	Comissário de Café
Haupt Biehn & C.	26.880	Representante da Fried Krupp, fornecedores de aço e ferro fundido, importação e exportação
Jorge Dias & Irmão	19.075	Comissões, consignações e exportação
Empreza Industrial Brasileira	18.658	Navegação a vapor, Fundação de Ferro e Bronze e exportação
Gustavus Gudgeon & C.	18.084	Importação e exportação de mantimentos
A. Leuba & C.	16.855	Agente de vapores, comissões, importação e exportação
Ed. Ashworth & C.	15.908	Negociante de Fazendas, importação e comissão
Walter Block & C.	1.970	Importação, exportação, comissões e agente de seguros da Cia Comercial Union Assurance
Dias, Pereira & Almeida	870	Comissões e negociante de mantimentos
Pecher & C.	257	Importação e exportação
Aretz & C.	100	Comissões e Consignações
Diversos	60.209	

Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1900.

Perseguindo o que notou Levy, quantificamos e pusemos em série o número de negociantes estrangeiros de importação e exportação na praça do Rio de Janeiro. O gráfico impressiona pela radical instabilidade amplamente ligada à conjuntura internacional e com as questões da cafeicultura fluminense e paulista.

A acentuada alta entre 1870 e 1875 está claramente ligada ao sucesso do café no Vale do Paraíba, sua queda seguinte denota que a deflação do preço do café deprimiu a atividade de importação e exportação; uma nova alta dos números no começo da década de 1880 parece denotar que a industrialização do Rio de Janeiro aqueceu os negócios; o grande salto na série se dá no primeiro quinquênio da década de 1890 e está claramente ligado com o grande avanço da cafeicultura em São Paulo; a brusca queda no último quinquênio da série, para menos de um terço da atividade, demonstra os problemas pelos quais passava o Rio de Janeiro, além do impacto que o moderno porto de Santos teve sobre os negócios da cidade.

GRÁFICO 7: QUANTITATIVO SERIAL DOS NEGOCIANTES ESTRANGEIROS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO (1870-1900)

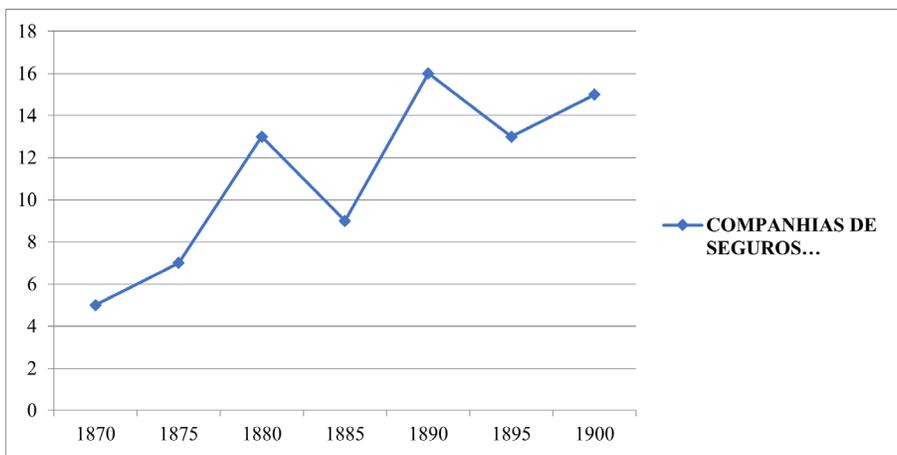


Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Seguros Marítimos

Com os altos riscos sobre a carga e sobre a infraestrutura portuária na operação de antigo tipo, podemos depreender que as sociedades anônimas de seguros marítimos no Rio de Janeiro tinham algum mercado. Nos causa surpresa o baixo número no começo da série já que “o seguro marítimo foi a matriz que deu origem às demais modalidades, constituindo a sua prática numa decorrência da expansão mercantil.” (Levy, 1994, p. 62), a mesma autora identificou 5 seguros marítimos no ano de 1858. Doze anos depois o número de empresas continuava o mesmo, porém na década de 1870 esse quadro mudará radicalmente. Pelo aumento da demanda devido ao sucesso do café e das crescentes importações de insumos industriais, mas também pelo crescente risco de explosão com a vulgarização das máquinas e propulsão a vapor.

GRÁFICO 8: QUANTITATIVO SERIAL DAS COMPANHIAS DE SEGUROS MARÍTIMOS NO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



Fonte: *ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO* (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Atividades Industriais Induzidas pela Operação Portuária

Não nos parece abusivo afirmar que a industrialização brasileira teve as suas raízes no porto do Rio de Janeiro e graças a sua vitalidade econômica. A fabricação e o reparo naval criaram e condicionaram uma série de fábricas e oficinas dedicadas ao trabalho com a fundição de ferro, a construção de motores a vapor e cascos de navios. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, constituída em 1836 por decreto imperial e de propriedade de João Terrand Thomaz, já construía normalmente caldeiras e maquinismos em suas oficinas na década de 1840. O Arsenal da Corte e a Fundição Ponta D’Areia são outros exemplos.

As estradas de ferro também foram decisivas para esse processo, segundo Beauclair: “as repercussões havidas na região com a montagem inicial das ferrovias e, com isso, não se pretende negar que elas integrassem um complexo de fatores que, na década de 1880, acenderam o estopim, possibilitando a industrialização.” (Oliveira, 1992, p. 163), também podemos notar que o crescimento da cidade do Rio de Janeiro foi importante fator para essa industrialização.

O começo dessa industrialização foi extremamente difícil, pois que a produção agrícola dominava a economia do Império e subordinava a vida da cidade. A maioria das atividades no setor de transformação nasceu em pequenas oficinas e fábricas improvisadas, excetuando o setor têxtil. “O estudo de indústrias têxteis, sobretudo de algodão, não implica o desconhecimento de que, se bem fosse elas o

mais importante setor industrial desenvolvido no país, não são representativas de toda a indústria de transformação.” (Levy, 1994, p. 99), a indústria têxtil brasileira já nasceu grande.

Sempre condicionada às importações, o crescimento do setor deu-se no momento em que “as condições de crédito, de câmbio, de política alfandegária, de transportes, de crescimento da população, e de abastecimento da cidade favoreceram a expansão do setor secundário da economia urbana e a transição da manufatura para a indústria.” (Lobo, 1978, p. 471).

Pensando a nossa região de estudo e considerando o relatório apresentado pela Comissão de Inquérito Industrial apresentado ao Ministro da Fazenda em 1882 (Brasil, 1882), fruto de recenseamento voluntário junto às indústrias da Corte, um setor que se desenvolveu e concentrou-se na região portuária (53%) é o da indústria de metais, aonde se destacam os estaleiros e oficinais navais, no qual o recenseamento incluía o de máquinas e equipamentos. Absorvendo 721 operários, sendo que duas indústrias declararam utilizar mão-de-obra variável (ou eventual) nas suas atividades. Com capital oscilando entre 400 contos de réis e a menor 6, contos de réis, o que nos parece mais como uma pequena oficina.

Seguindo o mesmo Inquérito encontramos 2 fábricas de chapéus, com 84 operários, totalizando 20 máquinas a vapor, produzindo aproximadamente 100.000 chapéus por ano. Temos ainda no setor industrial de selins, arreios e malas um total de 5 fábricas, com 40 operários no total. Podemos ainda perceber a existência de 10 indústrias de móveis absorvendo 285 operários, com capital entre 1 conto e 230 contos de réis, com forte utilização de máquinas.

Finalmente, podemos seguir os passos de um estudioso do Rio de Janeiro no período, quando afirma que:

A Fábrica São Lázaro, fundada em 1878, pertencia à Companhia União Industrial São Sebastião. Ficava na praia de São Cristovão, numa orla já plenamente caracterizada como fabril em 1890. Segundo Noronha Santos, concentravam-se nessa zona a fábrica de vidros da Companhia de Vidros e Cristais do Brasil e a de artefatos de barro, ambas na Rua General Bruce, próximas à praia; a Companhia Luz Steárica, fundada em 1863, fabricava velas num vasto prédio, na praia das Palmeiras junto à rua de São Cristovão. Na Praia de São Cristovão, próximo à ponta do Caju, erguia-se também a Companhia Nacional de Tecidos de Seda e na rua da Alegria funcionava a Fábrica São João (também da Cia. União Industrial, fundada em 1887). [...] Além da São Lázaro e São João a Companhia União Industrial possuía a Fábrica Bonfim, na Ponta do Caju, com 62 teares e 165 operários em 1895, e a Fábrica São Cristovão, inaugurada em 1893 com 235 teares e 259 operários [...] (Benchimol, 1990, p. 174)

Estaleiros

Reiteramos aqui a importância das atividades de construção e reparo naval, mas antes de apresentarmos os números desta atividade na cidade do Rio de Janeiro devemos recuperar uma peculiaridade:

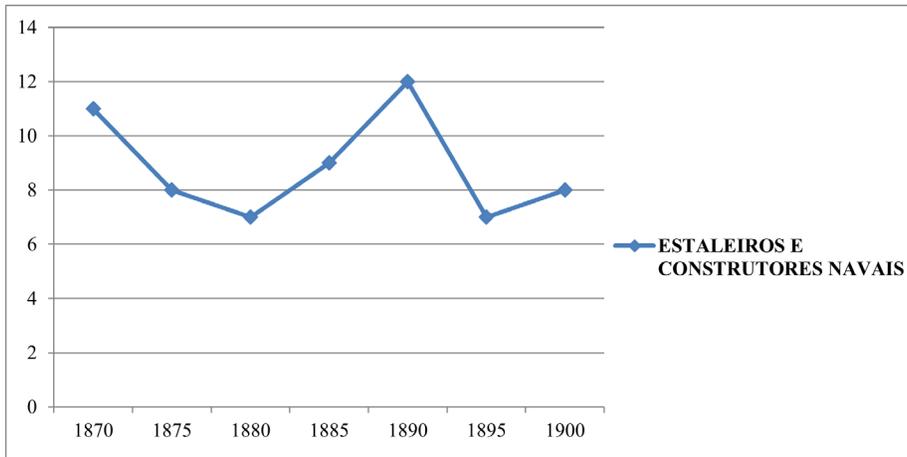
[...] a entrada de barcos estrangeiros na navegação interna brasileira (antes só praticavam a navegação para outros países), inibindo fatalmente a nossa construção naval, que vinha numa apreciável esforço de elaboração de caldeiras e mecanismos ao longo da primeira metade do século.

Ademais, o alento que a expansão cafeeira ganharia com as Estradas de Ferro (além da Pedro II, surgiram a E. F. Mauá-Serra da Estrela e a E. F. Cantagalo), unindo os centros cafeeiros do interior, ensejava, como contrapartida, o declínio dos pequenos portos disseminados pelo litoral e rios, reduzindo, de alguma forma, a navegação costeira e fluvial.

Ora, este tipo de navegação alimentava, como vimos, uma ativa construção de barcos (saveiros, sumacas, chapas, à vela ou a vapor), os quais escoavam a produção açucareira, pecuária e de subsistência da província. (Oliveira, 1992, p. 173)

Sem prejuízo à tese de Geraldo Beauclair, acreditamos que esse processo calhou por concentrar boa parte dessas atividades realizadas em portos menores, no porto do Rio de Janeiro. Além do que, apesar de precariamente ligadas, a estação final da Estrada de Ferro Dom Pedro II estava próxima ao porto. Também não podemos deixar de notar que a navegação costeira e fluvial se fortaleceu pelo fato do Rio de Janeiro ser um forte centro consumidor, redistribuidor de importações e, a partir de 1880, produtor de industrializados. Desta forma, o número de estaleiros navais no gráfico a seguir não nos surpreende.

GRÁFICO 9: QUANTITATIVO SERIAL DE ESTALEIROS CONSTRUTORES NAVAIS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



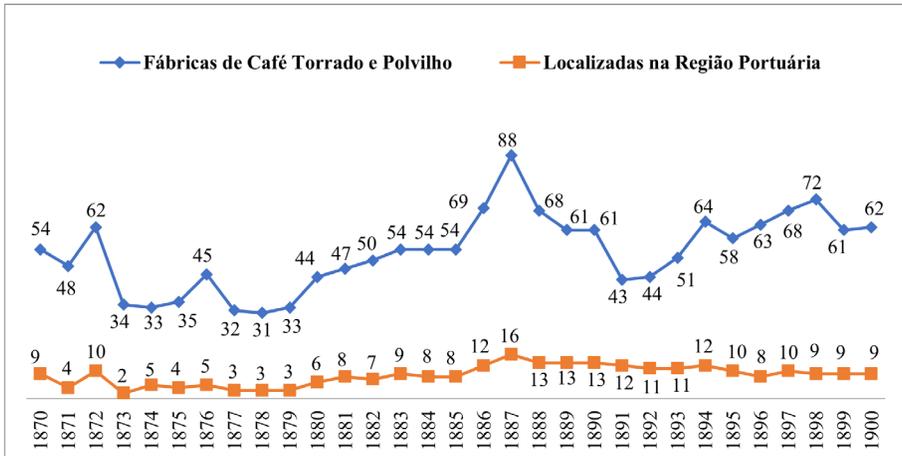
Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO, *Almanaque Laemmert*, Rio de Janeiro, Typographia Laemmert, 1870-1900.

Torrefação de Café

A atividade de torrefação de café é apontada por todos os autores especializados no tema como uma das mais difundidas, em especial a partir da década de 1860, no setor de transformação do Rio de Janeiro. “Do ramo de alimentos e bebidas o mais importante era, significativamente, o da torrefação de café [...]” (Oliveira, 1992, p. 171) que por si só já demonstra que o crescimento da cafeicultura e seu beneficiamento afetarão diretamente a capacidade de reprodução da comunidade econômica portuária, haja vista que o café beneficiado era exportado.

Apesar da proporção de torrefadoras não ser tão significativamente concentrada na região portuária, elas sempre existiram próximos à área, aumentando junto com o número total da cidade na década de 1880 e resistindo frente às baixas na série.

GRÁFICO 10: QUANTITATIVO SERIAL DE FÁBRICAS DE BENEFICIAMENTO DE CAFÉ NA CIDADE E NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

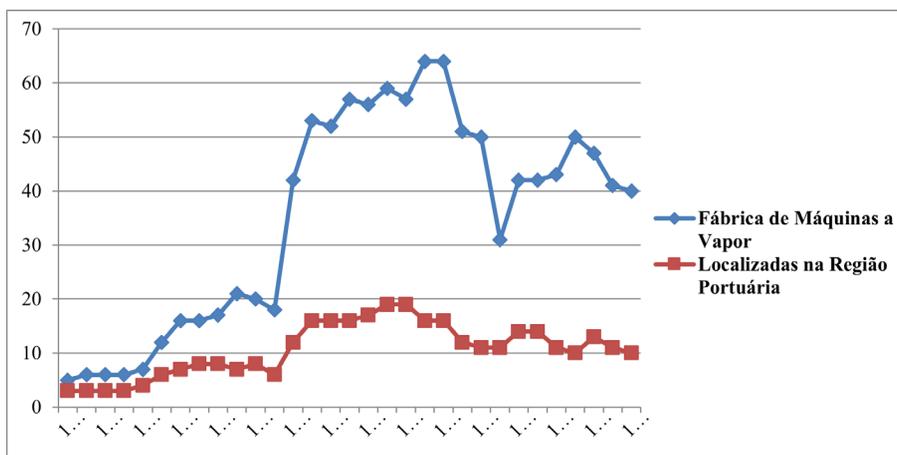
Fábrica de Máquinas a Vapor

As fábricas de máquinas a vapor tinham na região portuária o seu maior mercado consumidor, não só pelas embarcações, como pela implementação de motores a vapor assentados em trapiches e armazéns movendo elevadores, esteiras e guindastes. Os projetos de melhoramentos portuários contavam com esses equipamentos e de fato os usaram mesmo que complementando a operação de antigo tipo, não como parte da implementação de uma outra lógica.

Segundo Beauclair, sobre o setor de transformação “após a década de 1850/60, para melhor concorrer com a indústria estrangeira, passou por transformações técnicas: generalizou o uso de máquinas a vapor, antes utilizada em poucos empreendimentos.” (Oliveira, 1992, p. 172), em nossos levantamentos constatamos que as fábricas, oficinas e estaleiros na região portuária contavam largamente com uso de máquinas e equipamentos a vapor.

A série a seguir demonstra que boa parte dessas fábricas estavam localizadas na região portuária e com o grande crescimento de meados da década de 70 em diante, o número de fábricas no porto não acompanhou e a proporção diminuiu, embora tenha crescido substancialmente em números absolutos. Mesmo com a queda na década de 1890 causada pela introdução da energia elétrica e do motor a gás, o número de fábricas de máquinas a vapor não voltou aos patamares iniciais da série.

GRÁFICO 11: QUANTITATIVO SERIAL DAS FÁBRICAS DE MÁQUINAS A VAPOR NA CIDADE E NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO (1870-1900)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

Conclusão

Neste artigo, buscamos primeiramente definir e caracterizar a existência de uma *Comunidade Econômica Portuária* no Rio de Janeiro, mesmo antes da modernização do seu porto (1903-1910) e numa conjuntura de inserção da sociedade escravista brasileira num mundo capitalista e imperialista. Neste sentido, buscamos aclarar o desenvolvimento e a reprodução de um conjunto de atividades econômicas relacionadas direta ou indiretamente à sua atividade portuária.

Os empreendimentos, sejam parte da reprodução da operação portuária de tipo antigo ou os esforços de melhoramentos, foram aqui descritos e expostos em sua dimensão quantitativa como expressão material da existência e pujança da *Comunidade Econômica Portuária* no Rio de Janeiro.

Todo esse quadro condicionou o caráter múltiplo, diverso, desnivelado, complexo, mal integrado e mal articulado da economia na região, o que era reflexo de sua operação portuária. A relação entre porto e cidade é mais uma das chaves explicativas para o entendimento do nosso conceito, a inexistência de uma barreira física que isolava as atividades da operação fazia com que a simbiose entre estas e as atividades indiretas e induzidas fossem tão evidentes quanto crescentemente interdependentes.

As freguesias da região, nosso objeto de estudo, foram as mais populosas e povoadas da cidade em nosso recorte, além de acumular importantes instituições, empresas, equipamentos e infraestrutura urbana.

Reconhecemos a necessidade de avançar a nossa pesquisa buscando a documentação cartorial e outros fundos oficiais, como os registros da Superintendência do Patrimônio da União, além da própria documentação de firmas que ainda operam no porto do Rio de Janeiro, como a Wilson & Sons, por exemplo. Apesar disso, pelo ineditismo da pesquisa, consideramos que esse pequeno artigo semeia bons indícios que confirmam a nossa hipótese central e baseiam empiricamente o conceito que construímos.

Também importa lembrar que ainda estão sendo levantados os dados referentes às pequenas atividades comerciais e de serviços existentes na região portuária, que surgiram e se desenvolveram impactadas indiretamente pela atividade do porto no período, também importantes para a melhor caracterização da *Comunidade Econômica Portuária* no Rio de Janeiro (1870-1900).

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A Renovação Urbana do Rio de Janeiro no Início do Século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

BOSA, Miguel Suárez (Org.). *Atlantic Ports and the First Globalisation (1850-1930)*. 1 ed. Hampshire: Cambridge Imperial – Palgrave/MacMillan, 2013.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CIPOLLA, Carlo. *Historia Económica de la Población Mundial*. Barcelona: Crítica, 2013.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do Mar*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil – 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

HOBSBAWM, Eric. *Era dos Impérios (1875-1914)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1889-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago. O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX. *Revista Acervo*, 2015, vol. 1, 15 p.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos Trapiches ao Porto: um Estudo Sobre a Área Portuária do Rio de Janeiro*. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991.

LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro Através de suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994.

LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MOURA, Ana Maria da Silva. *Cocheiros e Carroceiros: Homens Livres no Rio de Senhores e Escravos*. São Paulo: HUCITEC, 1988.

OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. *Raízes da Indústria no Brasil: a Pré-Indústria Fluminense (1808-1860)*. 1 ed. Rio de Janeiro: Studio F & S Editora, 1992.

VELASCO E CRUZ. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces. *Tempo*, 1999, v. 8, n.2, p. 123-147.

Fontes

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1858.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1870-1902.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Comissão de Inquérito Industrial*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1882.

SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de Transporte no Rio de Janeiro: História e Legislação*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934.

Comunidade Portuária do Rio de Janeiro (1870-1920)¹³

Ao longo dos últimos anos o nosso *Grupo de Pesquisa Portos e Cidades do Mundo Atlântico*, registrado no *Conselho Nacional de Pesquisas do Brasil*, vem se dedicando a estudar os vários aspectos da estruturação e configuração da região portuária do Rio de Janeiro, desde o final do século XIX até a primeira metade do século XX.

O primeiro texto que apresentamos sobre o porto do Rio de Janeiro referia-se à questão da governança do porto, no encontro de Madrid (Honorato; Ribeiro, 2014). Naquela ocasião, buscamos analisar o longo e confuso processo de transformação de um porto colonial sem nenhuma autoridade portuária com prerrogativas de órgão gestor, até a sua estatização no início dos anos 1930.

Já no nosso encontro passado, em Lisboa, a nossa atenção se deslocou para a análise da *comunidade portuária* do Rio de Janeiro focando nos seus aspectos econômicos na tentativa de mapear a capacidade reprodutora do porto em termos econômicos na região de seu entorno. Consideramos não somente as atividades diretamente vinculadas à operação portuária, quanto às indiretamente

13 Artigo originalmente publicado pelos autores e por Alcidésio de Oliveira Júnior (UERJ) na coletânea *Fronteras de Agua: Las Ciudades Portuarias y su Universo Cultural (Siglos XIV-XXI)*, editada pela Universidade de Santiago de Compostela, em 2016. Este livro resulta das exposições e debates ocorridos no *III Coloquio Internacional La Gobernanza de los Puertos Atlánticos* (Ferrol, 2015). A versão aqui reproduzida conta com trechos e materiais que tiveram de ser cortados quando de sua primeira publicação, por conta do limite quantitativo estipulado para o conteúdo dos artigos pelos organizadores do livro.

dependentes do porto e as complementares.

Convém apontar para o fato de que, paralelamente à construção da primeira seção do porto, foi feita a maior cirurgia urbana que a cidade presenciou (Reforma Pereira Passos), visando melhorar a circulação de pessoas e mercadorias no espaço urbano, e integrando um porto capitalista à cidade.

No presente momento, a nossa pesquisa busca avançar na síntese das principais características da *comunidade portuária* nos seus aspectos sociais, delimitada entre 1870 e 1920, na qual focamos a participação dos imigrantes na sua composição. Período complexo por abranger a realidade de um porto — e uma cidade — com características coloniais que foi se transformando em capitalista.

Consideramos que este trabalho aponta, tão somente, as primeiras considerações da pesquisa e não conclusões prontas e acabadas, que deverão compor um livro específico que surgirá ao final da pesquisa. Em grande parte, devido a volumetria de fontes primárias e secundárias que estamos identificando.

Algumas considerações acerca da Comunidade Portuária

O porto, não é só o cais. É muito mais, ele necessita de empresa(s) de operação (gestão, dragagem, telefonia, suporte, energia, etc.), de empresas de navegação internacionais e de cabotagem, de seguradoras, de bancos, de indústrias que dependem dos insumos importados ou de escoamento de sua produção e que dependem diretamente da atividade portuária. Bem como, daqueles negócios que dependem do cotidiano portuário para existirem, tais como hotéis, bares, restaurantes ou mesmo bordéis, para atenderem a todos que chegam ou saem pelos navios (Honorato; Mantuano, 2014). Assim, podemos falar da *comunidade econômica portuária*, ou seja, do conjunto de atividades diretamente ligadas à operação portuária, atividades induzidas pela presença de um porto ou indiretamente desenvolvidas à partir dos portos.

Não seria diferente em termos da sua composição e dinâmica social pois o conceito de *comunidade portuária* congrega os moradores, frequentadores, algum contingente populacional “flutuante” e, essencialmente, os trabalhadores que direta ou indiretamente atuam na dependência da atividade portuária, contextualizado num momento de transformação de uma lógica portuária do tipo antigo, para a capitalista.

Nesta grande massa de indivíduos, podemos encontrar escravos (até 1888), ex-escravos, imigrantes de várias regiões do Brasil e imigrantes pobres de vários países trazendo suas identidades, idiomas, religiões, hábitos e todos os demais traços culturais que acabam se misturando, se articulando, gerando incorporações e conflitos ao longo do tempo, num processo de sociabilidade diferenciada e própria.

A *comunidade portuária* gera padrões de vida, de cultura e de sociabilidades que lhe são próprias e que, embora integrada à cidade maior, ou seja, uma cultura peculiar que está naquela cidade, mas que com ela não se confunde, dela se distingue.

Em outras palavras, trata-se da resultante da combinação de traços culturais de várias origens que compõe a cultura de uma determinada fração da sociedade, que vai se amalgamando ao longo do tempo, gerando uma vivência original, pois que não pode ser reduzido a nenhum dos seus componentes.

Não por outra razão que podemos dizer que toda região portuária de uma cidade é um mundo à parte, que ao mesmo tempo infunde medo e curiosidade, pois lá é o lugar dos diferentes, dos marginais, do desconhecido, especialmente quando o nosso olhar se volta para o fim do século XIX e início do século XX, onde a única forma de se deslocar em longas distâncias se dava através dos navios transatlânticos.

Entender melhor este mundo é uma tarefa a qual nós devemos nos dedicar. Melhor perceber as regiões portuárias e as cidades de múltiplas formas e perspectivas teórico-metodológicas se impõe como uma necessidade para que possamos perceber, por um lado as convergências, as similitudes, mesmo que nos desloquemos de países; por outro, as identidades, as peculiaridades, já que nenhum porto ou cidade portuária é igual a outro. É poder usar, metaforicamente, tanto lente grande angular, como zoom.

Comunidade Social é uma composição social onde emerge o *homem simples* (Honorato, 2012; Martins, 2008) aquele que vive esta realidade complexa e que vaga pelas suas ruas e locais de trabalho, sem dignificação social que tem direta ou indiretamente a referência na atividade direta ou indireta portuária e que vive num determinados lugares marcadamente da pobreza e da exclusão social. Pessoas que trabalham, sentem, pensam e vivem em contato com outros como ele, mas que do outro se diferencia devido a sua origem, às suas características étnicas ou culturais, pelos grupos de sociabilidade que frequentam, pelos seus problemas pessoais e ou coletivos e, neste sentido, num determinado território.

IMAGEM 1: TRABALHADOR REPOUSANDO
NA PRAÇA DA HARMONIA (GAMBOA, 1908)



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasiliana Fotográfica. Foto de Trabalhador Repousando na Praça da Harmonia (1908). Autor: Augusto Malta. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2017.

O que dá unidade a estes lugares é a existência de *redes de sociabilidade* tendo como referência o acesso às atividades direta ou indiretamente ligadas ao porto, conformando conjunto complexo de relações que inscrevem múltiplas territorialidades aos espaços, não necessariamente contíguos ou homogêneos mas que estão interligados. No nosso caso, seria um conjunto formado pelas freguesias – depois bairros – de Santa Rita, Santana e São Cristóvão no século XIX, surgindo a Gamboa, após 1905.

Ao longo dos nossos estudos temos percebido que na constituição de redes de sociabilidade manifesta em diferentes territórios que permitem tratar a região portuária para além da sua área contígua – mais imediata – que é a que normalmente é vista como tal.

Tanto podemos eleger as características étnicas marcadamente plurais, as origens – pessoas de todo o mundo circulam e vivem ao redor de um porto -, culturais, o estilo de vida, comportamentos políticos, etc., onde encontraremos diferenças com relação à cidade maior. Sem prejuízo, também a cidade era afetada pela presença marcante e tão distinta das freguesias portuárias.

Vejamos o caso do Rio de Janeiro, nosso objeto de pesquisa. O que estamos chamando de região portuária, se distingue de outros estudos já realizados por atentarem somente para a área contígua do porto ou o espaço compreendido

entre a linha d'água e a planície e os morros ao seu redor, desconsiderando exatamente que lugares não tão próximos como a Cidade Nova (freguesia de Santana) deve ser incluída na região exatamente por incorporar diferentes redes de sociabilidades que incluem aqueles que, morando lá, trabalham na Comunidade Econômica Portuária e/ou têm sua cotidianidade atrelada ao universo portuário.

Não por coincidência que uma das primeiras linhas de bondes da cidade, a *Rio de Janeiro Street Railways* posteriormente chamada de Companhia São Cristovão articulava os bairros da orla do cais, à Cidade Nova e arredores (Lobo, 1989) ou, que a primeira sede da Sociedade União dos Operários Estivadores (1903) era na Rua General Câmara número 153, na Cidade Nova, bairro de Santana (Almeida, 2003, p. 26).

Desterritorializado, pois que imigrante, esse homem simples buscará construir estratégias de reterritorialização, tomando o universo portuário como referência para a construção de uma “nova vida” – com seus novos nexos, léxicos, relações de pertencimento, regimes de identidade... Da relação destes homens com os diversos espaços do universo portuário, redes de sociabilidade surgem, inscritas e inscrevendo territorialidades, conformadas e conformando diferentes territórios – dando coerência e estrutura a uma verdadeira *Comunidade Portuária*.

Tal realidade se amplifica no caso do imigrante que, saído de sua aldeia ou cidade, de suas relações familiares e sociais, chegam num país distante, normalmente sem emprego ou referência, que precisa sobreviver e tentar se integrar visando “vencer na vida” ou “fazer a América”. O porto é a porta de entrada e a região portuária acaba, normalmente sendo o local aonde vai se instalar e procurar sobreviver, especialmente, como é o caso, daqueles que vem sem recursos e sem uma rede de sociabilidade pré-estabelecida.

Exatamente pela concentração de possibilidades de trabalho fixo ou não, este homem simples imigrante buscará ali, as suas primeiras formas de sobrevivência, o que não é uma coisa tão banal. Tendo como referência, tão somente, um contato de alguém de sua antiga aldeia ou parente, ele buscará apoio em outros imigrantes já estabelecidos na região e no mercado de trabalho buscando se inserir exatamente nessas redes de sociabilidade.

O imigrante, esse homem simples, se territorializa na região portuária se inserindo nas suas redes de sociabilidade que estruturam a referida *Comunidade Portuária* e através dela, buscará um novo lugar para reconstruir a sua vida. Não por coincidência, os locais de moradia precária como os cortiços e as estalagens eram explorados em grande parte por estrangeiros, portugueses principalmente.

A busca de inserção social do forâneo numa nova terra e a situação de penúria e dificuldades de grande parte dos que aqui chegavam faz com que surjam várias instituições de apoio mútuo e de assistência voltadas prioritariamente para os da mesma nacionalidade, conforme veremos mais à frente.

A forte presença africana oriunda de várias etnias (bantus, aussás, malês,

principalmente), de negros de outras regiões do Brasil, principalmente baianos e mineiros, evidentemente deixou marcas profundas na configuração cultural da região. Contudo, a forte presença de portugueses e demais europeus acabam por gerar um perfil identitário da região.

Assim como identificamos várias casas de candomblé, temos várias igrejas católicas, algumas protestantes, centros kardecistas e uma sinagoga. O surgimento de clubes carnavalescos coexistiam com grupos teatrais, clubes de remo ou mesmo de futebol. Sem contar o importante sindicalismo do início do século XX. Talvez por tais razões, podemos perceber, desde a aceitação e convivência entre os diferentes, como conflitos entre eles, dependendo do motivo, da luta pela sobrevivência, ou mesmo pelo respeito ou desrespeito às diferenças étnicas e religiosas.

De qualquer modo, o que buscamos é começar a caracterizar a região – por que não dizer, fazer uma *biografia coletiva da região portuária* – visando melhor entender a sua dinâmica e suas características, sendo que muitas delas, ainda estão presentes nas suas ruas e praças e não se perderam no tempo

No caso dos imigrantes de outras regiões do país, notadamente os que vinham da Bahia, tinham como referência as chamadas “tias baianas” que trabalhavam nas ruas e que mantinham seus candomblés. Uma das características do candomblé é que os iniciados passam a compor uma nova família, a “família de santo”, o que o insere na comunidade (Moura, 1983; Veloso, 1990).

A Territorialização e as Redes de Sociabilidade no Porto do Rio de Janeiro

Para podermos avançar, temos que pensar a *comunidade portuária* em suas múltiplas dimensões. A primeira delas é a territorial. Se é relativamente fácil delimitarmos como início da comunidade a linha do cais, mesmo esta, tem que ser problematizada. Quando se tem uma estrutura portuária exclusiva, como num porto moderno capitalista e monopolista, o cais é o limite. No caso dos portos do tipo antigo (pré-capitalistas) ou daqueles que não apresentam características monopolistas, onde não existe uma clara delimitação de limites, temos que considerar toda a parte acostável do litoral e que tenha uma concentração razoável de trapiches (Honorato; Mantuano, 2015).

No caso do Rio de Janeiro, temos uma linha acostável que envolvia parte das freguesias de Santa Rita, Santana, São Cristovão e Gamboa, abrangendo os atuais bairros da Gamboa, Saúde, Santo Cristo, parte de São Cristovão e Cajú, além das várias ilhas que configuram a área do porto do Rio de Janeiro no período referido.

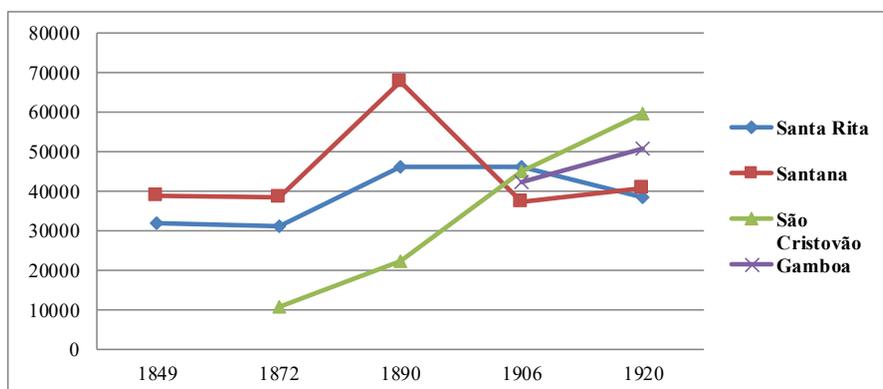
Quando adentramos no continente podemos perceber aqueles bairros que congregam um maior número de trabalhadores vinculados à atividade portuária, direta ou indiretamente, e que, no caso do Rio de Janeiro, seriam os da baixada litorânea e os morros que circundam a orla (Conceição, Providência, Saúde, Gamboa,

Santo Cristo, Pinto, Estácio, Tuiuti, São Carlos, Mangueira, etc) se espalhando até a região da Cidade Nova, compreendendo os bairros (antigas freguesias) de Santa Rita, Santana, São Cristovão e Gamboa, tendo como critérios os locais de trabalho, moradia, vivência e circulação de pessoas e mercadorias que materializam exatamente as redes de sociabilidade.

Embora os censos brasileiros até os anos 1940 devam ser utilizados de forma bastante crítica devido à problemas metodológicos e de amostragem vários, acaba sendo uma das poucas fontes existentes acerca do período por nós escolhido (1870-1920) para termos uma noção de proporção acerca da composição social da região portuária do Rio de Janeiro.

Nesse sentido, o **Gráfico 1** nos permite perceber um crescimento da população das freguesias – depois bairros – de Santa Rita, São Cristovão e Santana, especialmente no caso da de São Cristovão, visto que ao longo da primeira década do século XX ocorre um deslocamento de trapiches para a região, ao mesmo tempo em que novas empresas se instalam na região.

GRÁFICO 1: DEMOGRAFIA DAS FREGUESIAS DA REGIÃO PORTUÁRIA (1849-1920)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1849, 1872, 1890, 1906, 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

Com relação à evolução demográfica da freguesia de Santa Rita – a mais antiga da região – podemos perceber um claro adensamento na região, coincidente com o período em que as atividades da operação portuária ganham maior dinamismo e, posteriormente parte da população se espalha pela região contígua. O aumento da população do bairro de São Cristovão demonstra o deslocamento da operação portuária pelas áreas acostáveis em sua direção, antes concentrada em Santa Rita, e das novas atividades econômicas, novos trapiches e industriais.

No caso de Santana, convém apontar o fato de que após a chamada “Revolta da Vacina”, ocorrida em 1904, na região da Gamboa, e de greves dos estivadores, o Poder Público cria uma nova freguesia e constrói ali novas instalações policiais

(quartel e delegacia policial) para um melhor controle social e político da região. Por tais razões, preferimos seguir o indicado nos censos de 1906 e 1920. Entretanto, se considerarmos seu antigo espaço urbano, perceberemos a mesma tendência: um amplo crescimento, Gamboa já nasce uma freguesia grande e importante para a cidade.

A Composição Social da Comunidade Portuária do Rio de Janeiro

Uma outra perspectiva é a da composição social por origem. Neste caso, a região que estamos propondo é a que mais concentra escravos, libertos, migrantes de outras províncias, imigrantes africanos e europeus (portugueses, espanhóis, italianos, sírios, libaneses, judeus de várias regiões). O que os unia era a situação de pobreza, de miséria, opções de trabalho, de trocas comerciais e culturais, além das redes sociais pré-existentes. Embora, ressalve-se que os imigrantes de maior posses se instalavam em outros bairros da cidade.

A facilidade de conseguir emprego nas várias atividades da operação portuária e em seus colar econômico, que permitia que trabalhadores sem nenhuma qualificação pudessem conseguir alguma ocupação – mesmo que fosse eventual – onde a força física era um fator determinante. Aqueles que tinham um pouco mais de qualificação – normalmente alfabetizados – podiam trabalhar nas fábricas, no comércio e outras atividades de serviço que pululavam na região.

Por essa região apresentar uma grande quantidade de *homens simples* além de desempregados, prostitutas, contrabandistas, ladrões e etc., desde muito tempo ficou estigmatizada por ser a região das “*classes perigosas*”, no dizer da época. Como registra João do Rio, quando se dedica à poesia marginal carioca do início do século XX:

São quase todos brasileiros ou portugueses, criados na malandragem da Saúde. A média poética é forte. Desordeiros perigosos, assassinos vulgares, compõem quadras ardentes, e há poetas de todos os gêneros, desde os plagiários até os incompreensíveis. (Rio, 1908, p. 91)

De toda forma, antes de entrarmos na problemática dos imigrantes em si, é necessário clarificar a presença que a escravidão e que os imigrantes internos tinham com os fluxos migratórios externos. Um imbricado processo econômico e político constrangeu, na segunda metade do século XIX, a escravidão urbana e a deprimiu. Segundo Luís Felipe de Alencastro, a presença maciça de imigrantes fez com que um duplo movimento abalasse a escravidão urbana na Corte: os leilões para o interior e as vendas de alforrias aos próprios escravos (Alencastro, 1988). Entretanto, para Menezes (1996), a tendência modernizadora do segundo Império tentou implementar uma política que afasta os escravos da cidade e os redireciona

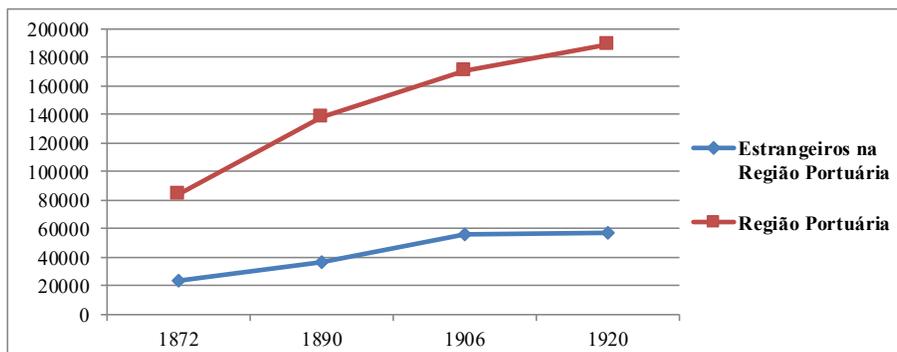
para as lavouras.

Com relação à migração de brasileiros de outras regiões, merece destaque que nas últimas décadas do século XIX, com a crise econômica ligada ao esgotamento da lavoura da cana-de-açúcar nordestina, generalização das alforrias e a abolição da escravidão, observamos também um grande afluxo de migrantes internos no que ficou conhecido como a “Diáspora Baiana”. Segundo Roberto Moura:

A Abolição engrossa o fluxo de baianos para o Rio de Janeiro, liberando os que se mantinham em Salvador em virtude de laços com escravos, fundando-se praticamente uma pequena diáspora baiana na capital do país, gente que terminaria por se identificar com a nova cidade onde nascem seus descendentes, e que, naqueles tempos de transição, desempenharia notável papel na reorganização do Rio de Janeiro popular, subalterno, em volta do cais e nas velhas casas no Centro. [...] O grupo baiano iria situar-se na parte da cidade onde a moradia era mais barata, na Saúde, perto do cais do porto, onde os homens, como trabalhadores braçais, buscam vagas na estiva. (Moura, 1983, p. 43)

Esse processo está expresso nos censos: em 1872, os provenientes da Bahia eram o maior número de imigrantes de outras províncias do Império na Cidade do Rio de Janeiro, com 5.559 habitantes baianos na capital; em 1920, 13.638 baianos habitavam a capital do Império.

GRÁFICO 2: ESTRANGEIROS NA REGIÃO PORTUÁRIA (1872-1920)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906, 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

Em termos demográficos, a *Comunidade Portuária do Rio de Janeiro* apresentou um crescimento ao longo da série. Dando continuidade, podemos notar através dos números que o crescimento populacional na região foi contínuo e o crescimento da presença imigrante se deu em quase todo o período, com exceção do último, que marca um certo refluxo das imigrações (Pereira, 2002; Martins, 2006).

No dizer de uma estudiosa no tema da imigração:

Com grande expressão nas áreas que circundavam o espaço central, na zona portuária e nos subúrbios, estrangeiros despossuídos partilharam, com nacionais negros e mulatos, formas materiais de existência muito próximas, marcadas pela pobreza e por dificuldades de toda ordem, onde a miséria e o crime estabeleciam uma dialética perversa. A tudo isto acrescentou-se o difícil papel de serem hóspedes numa terra que não lhe pertencia. (Menezes, 1996, pp. 85-86)

Se considerarmos apenas os Censos de 1906 e 1920, podemos constatar que a região por nós estudada, apesar de perfazer restrito território urbano e abrigar apenas quatro das vinte e uma freguesias urbanas, era encontrada como morada de 27,3% dos portugueses na cidade do Rio de Janeiro, em 1906; e 25,5% dos portugueses, em 1920.

De qualquer modo, é possível afirmar que a presença do elemento estrangeiro na região no período apontado é, oficialmente, na ordem de 1/4 a 1/3 do total, na maior parte do recorte considerado a porcentagem de estrangeiros na região é maior do que a proporção dos estrangeiros se considerada a cidade no geral.

TABELA 1: PROPORÇÃO DE ESTRANGEIROS NA CIDADE E NA REGIÃO PORTUÁRIA

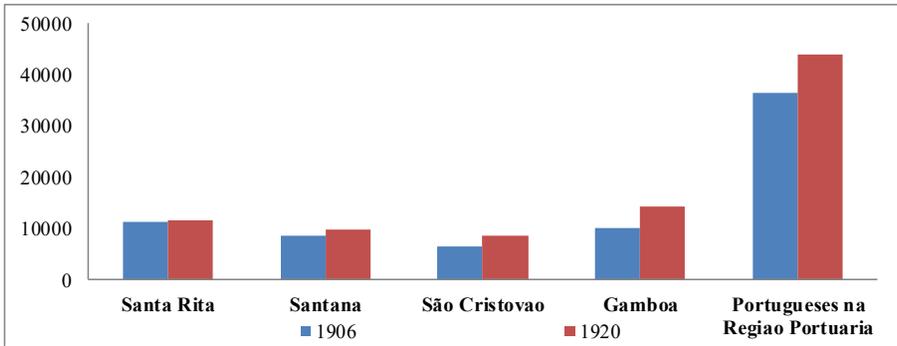
Censos	Proporção de Estrangeiros na Cidade do Rio de Janeiro	Proporção de Estrangeiros na Comunidade Social Portuária
1872	30,6%	27,7%
1890	23,7%	26,6%
1906	26,1%	32,9%
1920	20,6%	30,3%

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906, 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

Deste contingente de estrangeiros, os dados apontam para uma inequívoca prevalência dos portugueses. Vindos das zonas rurais do norte, pobres e, no geral, endividados em sua terra natal, esses imigrantes já possuíam alguma experiência com o trabalho urbano (artesanal, manufatureiro e industrial), pois já praticavam ofícios de transformação como complemento de renda; homens e muito jovens, procurando ocupação no comércio, esse era perfil do imigrante português no Rio de Janeiro do século XIX. Seu destino, nos dizeres de Eulália Lobo, era:

[...] a pesar de su origen campesino, procuraron evitar justamente el trabajo rural a causa de esos obstáculos, y tendieron en la medida de lo posible a concentrarse en la ciudad pionera de la industrialización, puerto principal, mayor centro comercial y capital del país: Rio de Janeiro. (Lobo, 1994, p. 20)

GRÁFICO 3: PORTUGUESES NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO (1906, 1920)

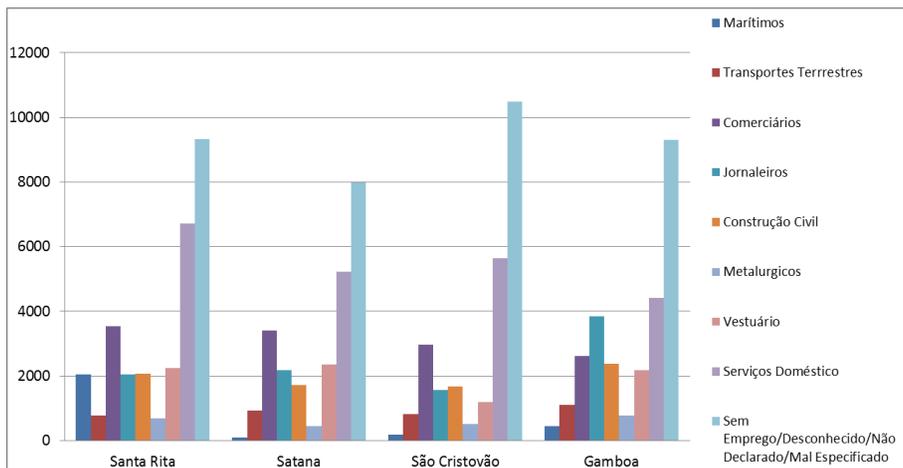


Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1906, 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

O Mundo do Trabalho

Um outro aspecto que merece ser observado e que, em tese, é a base da rede de sociabilidade da Comunidade Social Portuária é a questão da composição do mercado de trabalho, base da tessitura das redes de sociabilidades. Temos uma ideia da sua composição a partir dos dados sócio-profissionais presente nos censos.

GRÁFICO 4: PROFISSÕES DECLARADAS NA REGIÃO PORTUÁRIA EM 1906

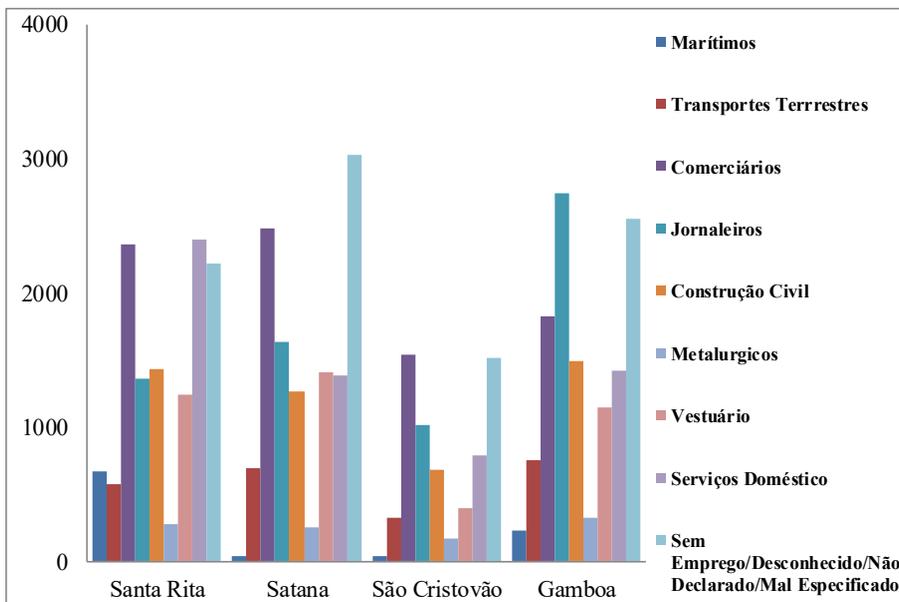


Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censo de 1906. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

Devido aos limites de espaço deste artigo, não é possível analisar com profundidade a tabela. Contudo, merece destaque a grande quantidade de desempregados na região – acima de 8.000 em cada bairro – que é o maior quantitativo dentre as categorias.

Pelos critérios do censo, a categoria de desempregado e etc. incluía todos aqueles que não tinham emprego fixo e regular e, claro, os que não declararam emprego formal. Devido às especificidades da Comunidade Portuária, podemos supor que uma parcela considerável era formada por aquelas pessoas que viviam do trabalho eventual ligado às atividades portuárias e ainda havia um grupo expressivo de jornaleiros.

GRÁFICO 5: PROFISSÕES DECLARADAS POR ESTRANGEIROS NA REGIÃO PORTUÁRIA EM 1906



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censo de 1906. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

No caso dos portugueses, além dos comentários anteriores, merece destaque o número de marítimos (os que trabalhavam nas várias embarcações) e de comerciários (caixeiros), normalmente trabalhadores que atuavam precariamente no grande número de atividades comerciais de pequeno porte e que tinham relações de parentesco ou de amizades oriundas de suas aldeias de origem.

Com relação da qualidade do trabalho, as fontes quantitativas são poucas e estão ainda sendo localizadas pelo grupo de pesquisa. Para os efeitos deste artigo,

utilizamos relatos presentes nas crônicas¹⁴ do período, especialmente as escritas por João do Rio nos jornais e posteriormente reunidas em livro.

Em sua crônica literária, “Os trabalhadores de estiva”¹⁵, publicada em 1904, o escritor e jornalista João do Rio, discorreu sobre o cotidiano no cais do porto do Rio de Janeiro.

Às 5 da manhã ouvia-se um grito de máquina rasgando o ar. Já o cais, na claridade pálida da madrugada, regurgitava num vai-e-vem de carregadores, catraieiros, homens de bote e vagabundos mal-dormidos à beira dos quiosques. Abriam-se devagar os botequins ainda com os bicos de gás acesos; no interior os caixeiros, preguiçosos, erguiam os braços com bocejos largos. Das ruas que vazavam na calçada rebentada do cais, afluía gente, sem cessar, gente que surgia do nevoeiro, com as mãos nos bolsos, tremendo, gente que se metia pelas bodegas e parava à beira do quiosque numa grande azáfama. Para o cais da alfândega, ao lado, um grupo de ociosos olhava através das frinchas de um tapume, rindo a perder; um carregador, encostado aos umbrais de uma porta, lia, de óculos, o jornal, e todos gritavam, falavam, riam, agitavam-se na frialdade daquele acordar [...]. (Rio, 1908, p. 161)

Os trabalhadores da estiva foram descritos como homens de excessivo desenvolvimento muscular, pálidos “de um pálido embaciado como se lhes tivessem pregado à epiderme um papel amarelo” (Rio, 1908, p. 161), encolhidos, com as mãos nos bolsos, “pareciam um baixo-relevo de desilusão, uma frisa de angústia.” (Rio, 1908, p. 165).

Ao descrever o trabalho estafante no Cais dos Mineiros o mesmo autor relata que:

À beira desse cais, saveiros enormes esperavam mercadorias; e, em cima, formando um círculo ininterrupto, homens de braços nus saíam a correr de dentro da casa, atiravam o saco no saveiro, davam a volta à disparada, tornavam a sair a galope com outro saco, sem cessar, contínuos como a correia de uma grande máquina. Eram sessenta, oitenta, cem, talvez duzentos. Não os podia contar. A cara escorrendo suor. Os pobres surgiam do armazém como flechas, como flechas voltavam. (Rio, 1908, p. 165)

O trabalho da estiva era complexo e variado: havia a estiva da aguardente, do bacalhau, dos cereais, do algodão, dos minérios. Cada uma tinha os seus servidores, e “homens há que só servem a certas e determinadas estivas”, sendo por isso escolhidos.

14 A crônica surgiu na imprensa diária como missão dada a jornalistas de escrever um relato dos fatos da semana, os “folhetins”. A virada do século XIX para o XX o gênero ganhou autonomia própria narrando o comportamento de grupos urbanos, o crescimento das cidades, o duelo dos amantes etc., passando a ocupar espaços de destaque no jornais e a contar com autores de reconhecido nome literário.

15 Reportagem publicada na Gazeta de Notícias do Rio de Janeiro, 19/6/1904.

O trabalho no interior dos vapores pode ser assim descrito:

A bordo ficou um terno de homens [...] O terno divide-se assim: um no guincho, quatro na embarcação, oito no porão e quatro no convés. Isso quando a carga é seca. Carregava café o vapor. Logo que o saveiro atracou, eles treparam pelas escadas, rápidos; oito homens desapareceram na face aberta do porão, despiram-se, enquanto os outros rodeavam o guincho e as correntes de ferro começavam a ir e vir do porão para o saveiro, do saveiro para o porão, carregadas de sacas de café. Era regular, matemático, a oscilação de um lento e formidável relógio. Aqueles seres ligavam-se aos guinchos; eram parte da máquina; agiam inconscientemente. Quinze minutos depois de iniciado o trabalho, suavam arrancando as camisas. Só os negros trabalhavam de tamancos. E não falavam, não tinham palavras inúteis. [...] Aquilo tinha que ser até às 5 da tarde! (Rio, 1908, p. 163-164)

De forma direta, o jornalista expõe o cotidiano de arregimentação, a sindicalização e de não reconhecimento de seus esforços.

Fizeram com o próprio esforço uma classe, impuseram-na. Há doze anos não havia malandro que, pegado na Gamboa, não se desse logo como trabalhador de estiva. Nesse tempo não havia a associação, não havia o sentimento de classe e os pobres estrangeiros pegados na Marítima trabalhavam por três mil réis dez horas de sol a sol. Os operários reuniram-se. Depois da revolta, começou a se fazer sentir o elemento brasileiro e, desde então, foi uma longa e pertinaz conquista. Um homem preso, que se diga da estiva, é, horas depois, confrontado com um sócio da União, tem que apresentar o seu recibo de mês. Hoje, estão todos ligados, exercendo uma mútua polícia para a moralização da classe. A União dos Operários Estivadores consegue, com uns estatutos que a defendem habilmente, o seu nobre fim. Os defeitos da raça, as disputas, as rusgas são consideradas penas; a extinção dos tais pequenos roubos, que antigamente eram comuns, merece um cuidado extremado da União, e todos os sócios, [...] esforçam-se, estudam, sacrificam-se pelo bem geral. Que querem eles? Apenas ser considerados homens dignificados pelo esforço e a diminuição das horas de trabalho, para descansar e para viver. (Rio, 1908, p. 165-166)

Esses esforços levaram a degeneração corporal dos trabalhadores e as greves são entendidas como resistências necessárias, podendo ver como a rede portuária estende-se para além das fronteiras do cais:

A greve, o senhor acha que não fizemos bem na greve? Eram nove horas de trabalho. De toda a parte do mundo os embarcadiços diziam que trabalho da estiva era só de sete! [...] – Os patrões não querem saber se ficamos inúteis pelo excesso de serviço. Olhe, vá à Marítima, ao Mercado. Encontrará muitos dos nossos arrebitados, esmolando, apanhando os restos de comida. Quando se aproximam das casas às quais deram toda a vida correm-nos! (Rio, 1908, p. 166)

Em outra crônica, Sono Calmo¹⁶, João do Rio relata sua ida com o delegado de polícia, para conhecer o “trágico horror que a miséria tece na sombra da noite por essa misteriosa cidade”, e seus “círculos infernais” em uma “caça aos pivettes”: “é perigoso entrar só nos covis horrendos, nos trágicos asilos da miséria.” (Rio, 1908, p. 175).

Foi o suficiente para o cronista relatar as palavras do delegado: “É ver uma, é ver todas.” Dentre estas pessoas que dormiam na região portuária estavam aqueles que acordavam na madrugada e iam para as minas e depósitos de minerais para trabalharem no transporte da carga para a região do cais (Rio, 1908, p. 180). Em sua crônica, “A Fome Negra”¹⁷, João Rio relata o cotidiano em uma ilha na região portuária de exploração de minério, considerada a carga mais sacrificante a ser embarcada.

Sua visita havia sido a Ilha da Conceição, no trecho denominado “a Fome Negra”, um depósito de manganês, circundado por outras ilhas que dispunham de depósito de carvão. Relata ele o trajeto do minério:

O manganês, que a Inglaterra cada vez mais compra ao Brasil, vem de Minas até à Marítima em estrada de ferro; daí é conduzido em batelões e saveiros até às ilhas Bárbaras e da Conceição, onde fica em depósito. Quando chega vapor, de novo removem o pedregulho para os saveiros e de lá para o porão dos navios. Esse trabalho é contínuo, não tem descanso. (Rio, 1908, p. 169)

Segundo ele os trabalhadores de lá trabalham dez horas por dia com pequenos intervalos para as refeições, e recebiam cinco mil réis, deles sendo descontados: a comida e o barracão onde dormem, mil e quinhentos. Assim os trabalhadores são descritos:

É uma espécie de gente essa que serve às descargas do carvão e do minério e povoa as ilhas industriais de baía, seres embrutecidos, apanhados a dedo, incapazes de ter ideias. São quase todos portugueses e espanhóis que chegam da aldeia, ingênuos. Alguns saltam da proa do navio para o saveiro do trabalho tremendo, outros aparecem pela Marítima sem saber o que fazer e são arrebanhados pelos agentes. Só têm um instinto: juntar dinheiro, a ambição voraz que os arrebatam de encontro às pedras inutilmente. Uma vez apanhados pelo mecanismo de aços, ferros e carne humana, uma vez utensílio apropriado ao andamento da máquina, tornam-se autômatos com a teimosia de objetos movidos a vapor. Não têm nervos, têm molas; não têm cérebros, têm músculos hipertrofiados. (Rio, 1908, p. 169-170)

E continua:

16 Com o título “O sono da miséria” foi estampada pela Gazeta de Notícias, 10/6/1904, na série “A pobre gente”.

17 Publicada, com o mesmo título, na Gazeta de Notícias do Rio de Janeiro, 22/06/1904.

[...] vivem quase nus. No máximo, uma calça em frangalhos e camisa de meia. Os seus conhecimentos reduzem-se à marreta, à pá, ao dinheiro; o dinheiro que a pá levanta para o bem-estar dos capitalistas poderosos; o dinheiro, que os recurva em esforços desesperados, lavados de suor, para que os patrões tenham carros e bem-estar [...] Durante horas, esse trabalho continuou com uma regularidade alucinante. Não se distinguiam bem os seres das pedras do manganês: o raspar das pás replicava ao bater das marretas, e ninguém conversava, ninguém falava! A certa hora do dia veio a comida. Atiraram-se aos pratos de folha, onde, em água quente, boiavam vagas batatas e vagos pedaços de carne, e um momento só se ouviu o sôfrego sorver e o mastigar esfomeado. (Rio, 1908, p. 171)

Não havia espaço para dor e doenças e as recompensas eram raras:

– É do trabalho. As mãos racham. Eu estou só há três meses. Ainda não acostumei.
 – Vais ficar rico? Os seus olhos brilhavam de ódio, um ódio de escravo e de animal sovado. – Até já nem chegam os baús para guardar o ouro. Depois, numa franqueza: ganha-se uma miséria. O trabalho faz-se, o mestre diz que não há... Mas, o dinheiro mal chega, homem, vai-se todo no vinho que se manda buscar. (Rio, 1908, p. 171)

Se o objetivo destes imigrantes era enriquecer, as dificuldades eram entendidas como necessárias: “Quanto ao trabalho, estão convencidos que neste país não há melhor. Vieram para ganhar dinheiro, é preciso ou morrer ou fazer fortuna” (Rio, 1908, p. 172). E este trabalho é reconhecido como o mais pesado e o que mais deixa seqüelas na saúde dos trabalhadores, trabalho que somente os fortes poderiam aguentar:

– O minério! É o mais pesado de todos os trabalhos. Cada pedra pesa quilos. Depois de se lidar algum tempo com isso, sentem-se os pés e as mãos frios; e o sangue, quando a gente se corta, aparece amarelo... É a morte. – De que nacionalidade são vocês? – Portugueses... Na ilha há poucos espanhóis e homens de cor. Somos nós os fortes. (Rio, 1908, p. 173)

Habitação Popular

Quando consideramos a habitação popular na região portuária do Rio de Janeiro, temos que apontar a grande presença de cortiços e hospedarias. Não eram apenas estrangeiros que neles habitavam, mas podemos perceber a presença deles nestes estabelecimentos. Para além disso, a existência de grande concentração populacional por cômodo era grande.

Soma-se a este aspecto anteriormente elencado, as próprias características da região marcadamente de habitações precárias, sem nenhum recurso urbano (água encanada, esgoto, luz elétrica, etc.), feitas de madeira ou de sobras de material

de construção. Existiam ainda, os cortiços¹⁸, normalmente sendo a habitação dos subempregados e imigrantes que acabavam de chegar à cidade. Os velhos casarões também serviam de refúgio para os mais pobres que ali se amontoavam.

Brasileiros, portugueses, espanhóis, italianos e etc. partilhavam as habitações coletivas, especialmente na freguesia de Santana. Havia vários tipos de habitação popular: as mais precárias eram as casas de cômodos, grandes casarões coloniais, geralmente de propriedade de portugueses, que eram repartidos por centenas de famílias e divididos por precárias instalações de madeira; os cortiços ficaram célebres na literatura, eram o tipo mais rústico de construção com o fim da habitação popular, contavam com quartos minúsculos, amontoados e ligados por passagens estreitas e escadas íngremes, geralmente sem sanitários; as estalagens eram melhor estruturadas, contavam com pátios e banheiros compartilhados, os quartos eram maiores e havia maior privacidade; a “avenida” era uma edificação mais bem planejada e arejada, servida de banheiros individuais por habitação; as vilas operárias eram construídas, via de regra, pela própria fábrica que construía habitações higiênicas e “modelo”.

18 Cortiço é uma habitação coletiva para aluguel, composto de pequenos cubículos de um só cômodo, onde as famílias se amontoavam.

IMAGEM 2: ANTIGA ESTALAGEM NA RUA VISCONDE DO RIO BRANCO (1906)



Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Série Fotografias. Coleção Augusto Malta. Rio de Janeiro, 1906.

O advento da *favela* foi importante fenômeno nesse processo, segundo Aquino:

O morro da Favela, como era chamado o morro da Providência na Gamboa [região portuária], íngreme e escarpado, era um dos locais para onde iam os mais pobres e necessitados, para lá atirados por causa da carestia dos cômodos, dos cortiços e avenidas. (Carvalho, 1995, p. 139)

Segundo Lobo, a habitação popular na favela se caracterizava por: “casebres baixos, de chão batido, de paredes de trançados de ripas e de barro batido, de tetos de latas, de tábuas e materiais os mais variados e com divisões internas as mais precárias.” (Lobo, 1989, p. 12).

Na tabela a seguir podemos perceber o aumento gradual da densidade populacional por domicílios nas freguesias da região portuária registrada nos Censos.

TABELA 2: DENSIDADE POPULACIONAL POR DOMICÍLIO
NAS FREGUESIAS DA REGIÃO PORTUÁRIA

	1872	1890	1906
Santa Rita	6,98	9,70	18,21
Santana	5,06	6,52	12,18
São Cristóvão	6,36	6,70	11,04

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906, 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

Mais uma vez utilizando o cronista João do Rio, podemos perceber a alta densidade demonstrada acima, o perfil dos habitantes e a qualidade desse tipo vulgar de habitação popular:

É por aqui, pela Gamboa, nas ruas centrais, nos bairros pobres. Só na Cidade Nova, que quantidade! Isso não contando as casas particulares, em que moram vinte e mais pessoas, e não querendo falar das hospedarias só de gatunos, os «zungas» – «Zungas»? – As hospedarias baratas têm esse nome... Dorme-se até por cem réis. [...] Trepamos todos por uma escada íngreme. O mau cheiro aumentava. Parecia que o ar rareava, e, parando um instante, ouvimos a respiração de todo aquele mundo como o afastado resfolegar de uma grande máquina. Era a seção dos quartos reservados e a sala das esteiras. Os quartos estreitos, asfixiantes, com camas largas antigas e lençóis por onde corriam percevejos. A respiração tornava-se difícil. (Rio, 1909, p. 131)

As condições de higiene, num quadro destes, eram temerárias e isso ameaçava não só a saúde dos trabalhadores, como ressalta Lobo (1989, p. 17):

[...] o problema da habitação liga-se à questão da reprodução da força de trabalho, através da questão sanitária na medida em que o bem estar e a saúde das classes trabalhadoras, proporcionando o prolongamento da vida e o desenvolvimento físico, representava uma garantia de reprodução do trabalho e, conseqüentemente, de ampliação e reprodução de capitais.

Desde a década de 1880, o estado tentará interferir na situação habitacional das classes trabalhadoras no Rio de Janeiro. Através das concessões a privados para a construção das *evoneas* e *familistérios*, mas também através da estrita regulação da construção civil que, na prática, criminalizava a autoconstrução em diversas partes da cidade.

A especulação imobiliária de pequeno e grande porte também esteve presente em todo o nosso recorte, especialmente após as reformas Pereira Passos e na região portuária: “Especulação imobiliária e melhoria nos meios de comunicação,

estes são os dois principais aspectos da reforma urbana. A administração Pereira Passos representa o triunfo dos interesses ligados à construção civil.” (Rocha, 1995, p. 67).

Maurício Abreu lembra que os bairros da região portuária foram duplamente afetados pelas reformas urbanas: sofreram com as reformas em sua malha urbana e com o adensamento populacional, tanto em seus morros (largamente utilizados para construção das favelas), quanto em suas habitações populares restantes (que sobreviviam em maior número do que nas freguesias centrais).

De fato, o alargamento das ruas centrais e a abertura de novas artérias, que atravessaram preferencialmente as velhas freguesias artesanais e industriais, “destruiu os quarteirões de cortiços, habitados pelos proletário, e os armazéns e trapiches dos bairros marítimos, numa extensão de aproximadamente 13 ha”. Grande parte da população foi, então, forçada a morar com outras famílias, a pagar alugueis altos (devido à diminuição da oferta de habitações) ou a mudar-se para os subúrbios, já que pouquíssimas foram as habitações populares construídas pelo Estado em substituição às que foram destruídas. (Abreu, 2013, pp. 63-66)

Associativismo

Uma outra dimensão das redes de sociabilidade da Comunidade Social Portuária é aquela constituída por vários tipos de associação assistenciais, mutualistas, de lazer, cultura e recreativas, profissionais, sindicais etc.

QUADRO 1: CRIAÇÃO DE ASSOCIAÇÕES BENEFICENTES E AUXÍLIO MÚTUO DO RIO DE JANEIRO VINCULADAS À ESTRANGEIROS (1821-1938)

Associações Benéficas e Auxílio Mútuo do Vinculadas à Estrangeiros	
1821	Sociedade Filantrópica Suíça
1836	Sociedade Francesa de Beneficência
1837	Sociedade Inglesa de Beneficência
1840	Sociedade Portuguesa de Beneficência
1844	Associação Alemã de Beneficência
1845	Sociedade Alemã de Auxílio Mútuo Concórdia
1853	Sociedade Belga de Beneficência
1854	Sociedade Italiana de Beneficência
1856	Sociedade Francesa de Socorros Mútuos
1859	Sociedade Espanhola de Beneficência

1863	Real Associação Beneficente dos Artistas Portugueses
1863	Caixa de Socorros D. Pedro V
1872	Real Associação de Socorros Mútuos Memória a D. Luís I
1877	Associação Dramática e Beneficente
1880	Associação Portuguesa de Beneficência Memória Luis de Camões
1881	Sociedade Fraternidade Açoriana
1882	Associação de Socorros Mútuos Açoriana Cosmopolita
1882	Fraternidade dos Filhos da Lusitânia
1883	Congregação dos Artistas Portugueses
1883	Congregação dos Filhos do trabalho Dom Carlos I, rei de Portugal
1884	Sociedade Beneficente Memória aos Heróis Portugueses e Rainha Santa Isabel
1885	Real Associação Beneficente Condes de S. Salvador de Matosinhos e São Cosme do Vale
1892	Real Centro da Colônia Portuguesa
1898	Club de Regatas Vasco da Gama
1898	Centro Beneficente Dona Amélia, rainha de Portugal
1903	Associação Beneficente Memória a D. Afonso Henriques e Serpa Pinto
1912	Centro Beneficente Paiva Couceiro
1921	Obra de Assistência aos Portugueses Desamparados
1921	Centro Beneficente Gago Coutinho
1928	Casa de Portugal
1929	Caixa Beneficente dos Filhos de Seixas
1933	União Portuguesa Oliveira Salazar
1938	Legião Portuguesa 28 de maio

Fonte: WAY, Anita Betts. *Instituto Central do Povo: 100 anos de missão*. Rio de Janeiro: Universidade Metodista, 2006, p. 18.

Tratando especificamente das sociedades focadas no mutualismo e filantropia – objeto deste artigo – destacamos duas delas, não só pela importância no período, como por estarem estabelecidas na região portuária: a Caixa de Socorros D. Pedro V, para atender os portugueses emigrantes pobres e o Instituto Central do Povo, ligada ao Metodismo, para atender à população em geral.

Os objetivos de existência destas associações eram bem pontuais: suprir os necessitados devido ao desamparo do Estado, às péssimas condições de moradia e trabalho, à não adaptação a nova sociedade e seus regimes de trabalho por parte de compatriotas, exposição a doenças e condições insalubres, velhice e invalidez.

O Instituto Central do Povo foi fundado em 1906, período de construção do

cais do porto. Em 1913, mudou para o lado do Cemitério dos Ingleses, ao sopé do Morro da Favela. Instituição criada e mantida pela Missão Metodista na Rua do Acre, em 1906, lá eram celebrados cultos religiosos para os trabalhadores do cais, ensinado a crianças diurnamente a leitura e tinham recreações, havendo também atividades para mulheres, palestras de higiene. Nas palavras de Tucker¹⁹, em 1907:

A pregação, e os hinos cantados nos cultos regulares, que acontecem três vezes por semana tem se tornado um sucesso marcante. Os concertos, projeções luminosas de histórias e entretenimentos tem agradado um grande número de pessoas. A sala de leitura, um local arejado e bem iluminado, fica aberta diariamente até as 21 horas e tem sido freqüentada por muitos homens que, de outro modo, estariam perambulando à noite pela cidade. A Escola diária está sendo freqüentada por um número crescente de crianças das classes mais pobres do bairro da Saúde e adjacências; e com um pouco de ajuda financeira, a eficiência e aproveitamento podem ser incrementados. Continua regularmente a visitação, e as senhoras que estão engajadas neste trabalho são uma benção para os lares e a vida de muitas esposas, mães e jovens empobrecidas, a maioria de analfabetas e infelizes. Trabalho tem sido conseguido para um grande número de homens, e abrigo e comida para os recém-chegados à cidade; assim como assistência de várias maneiras para doentes e necessitados [...] Recentemente o Mr. Charles Hay Walker (da empresa que está construindo o Cais), esteve no Rio. Depois de visitar as instalações da Missão, visto o trabalho, método, e objetivos, autorizou-me a dizer aos amigos que ele irá contribuir anualmente 250 libras esterlinas, ou seja 4.000\$000, contanto que nós também coloquemos uma quantia equivalente vinda de outras fontes [...] (WAY, 2006, p. 18)

Os metodistas estiveram presentes também na fundação do Hospital dos Estrangeiros (1893), Hospital Evangélico (1902), na campanha contra febre amarela com o dr^o Oswaldo Cruz (1903-1908), fundaram a Missão dos Marinheiros (1908), Campanha contra a Tuberculose (1912), e fundaram o primeiro jardim de infância e curso de datilografia para trabalhadores (1913).

Na escola os marinheiros e empregados do cais vinham após o dia de trabalho para as aulas de alfabetiação, a sala de leitura, atividades e programas recreativos que constavam de projeções luminosas e palestras. O esporte, liderado pela Associação Cristã de Moços ajudava a cuidar do corpo.

Já a Caixa de Socorros D. Pedro V, criada em 1863, tinha por objetivo o amparo dos portugueses vistos como desvalidos. Autodefinida como uma instituição filantrópica organizada no Rio de Janeiro e composta por portugueses que se inscreverem membros dela, pretendia atuar nos casos comprovados de miséria, abandono e necessidades de seus compatriotas. Mantida pelas anuidades dos sócios e donativos, tinha como especificidade não ser puramente de socorros mútuos, como aquelas que socorrerem somente seus sócios, por exemplo a Beneficência

¹⁹ Reverendo Hugh Clarence Tucker Engenheiro responsável pelas obras do porto e que liderou a ação dos Metodistas no Rio de Janeiro.

Portuguesa, ela se ocuparia.

Segundo o relatório da Diretoria de 1865:

[visava cuidar] do infeliz que se via reduzido à última miséria, não sendo sócio, ou porque nunca chegou a ter necessária quantia para comprar o diploma de sócio, ou porque, por culposa negligência, se esqueceu de seu futuro [...] (Silva, 1989, p. 15)

Cuidaria dos portugueses que por doença, velhice ou outra infelicidade tivessem que ser objeto da caridade para evitar que acabasse esmolando pelas ruas. As primeiras diretorias revoltavam-se contra os engajadores que, “abusando da credulidade de incautos aldeões”, os arrastavam com “falsas promessas de futuro risonho”, pois “enquanto houver escravidão os engajamentos são improficuos, e até diremos degradantes”.

E afirma o relatório:

Quase dois terços das pessoas socorridas pela nossa associação vieram para este país engajadas, e foram estas que se apresentaram à Diretoria no estado mais precário de saúde e em extrema pobreza, o que cada vez mais nos convence que os engajamentos que se tem feito em Portugal tem sido prejudicialíssimos aos nossos compatriotas. (Silva, 1989, p. 84)

Maria Beatriz Nizza da Silva traça um perfil sócio-profissional destes imigrantes portugueses. Em relação as mulheres suas ocupações laborais seriam como “costureiras”, “domésticas” e “lavadeiras”. Já os homens seriam principalmente “caixeiros”, “negociantes”, “artistas”, “trabalhadores”, “comércio”, “carpinteiro” e “marítimo” (Silva, 1989, p. 55).

A Caixa se ocupava em dar assistência médica, alimentar, moradia, econômica, mas também foi responsável pela repatriação de milhares de portugueses que não se adaptaram ao trabalho e condições oferecidas pela nova terra.

Entre 1864 a 1871 foram pagas 2304 passagens para portugueses retornarem e foram feitos mais de 9000 socorros pela Caixa (Silva, 1989, p. 55). Já entre 1871 e 1911, um total de 5053 portugueses tiveram o repatriamento pago pela mesma Caixa.

TABELA 3: NÚMERO DE PORTUGUESES REPATRIADOS PELA CAIXA DE SOCORROS DOM PEDRO V (1871-1910)

Ano	Lusos	Ano	Lusos	Ano	Lusos
1871	254	1881	198	1903	191
1872	214	1882	154	1904	158
1874	295	1883	132	1905	192
1875	367	1897	199	1906	264
1876	250	1898	227	1907	264
1878	244	1899	208	1908	168
1879	165	1901	204	1909	182
1880	195	1902	161	1910	155

Fonte: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Filantropia e imigração: a Caixa de Socorros Dom Pedro V*. Rio de Janeiro: sem Editora, 1989, p. 127.

Os problemas estavam relacionados com a moradia:

Existem espalhados por toda esta capital estabelecimentos a que vulgarmente chamam cortiços: cortiço é agregação de cubículos imundos, sem luz, sem ar, onde habitam multidões de portugueses. Homens, mulheres e crianças identificados peã pobreza, pela grosseria da educação, pela desvergonha resultante daquela aglomeração de desgraçados, ali arrastam uma existência horrível. Dirse-ia ser ali a morada da doença e do vício. (Silva, 1989, p. 61)

Com as doenças:

As mulheres sofrem as endêmicas elefantíases, os padecimentos do útero e do fígado, as tuberculosos. Os homens tem semelhantes padecimentos, agravados pelos reumatismos e a sífilis, que os torna para sempre inválidos. As crianças geradas sob a ação corruptora daquela existência horrenda, são o receptáculo de todas estas desgraças [...] (Silva, 1989, p. 60)

alimentação e o clima também não lhes seriam favoráveis:

[...]o imigrante português apto por princípios e educação para trabalhos comerciais e industriais, encontra no Brasil vasto e rico campo para sua atividade, e colhe do seu esforço resultado vantajosos, mas releva ponderar que é esta, hoje, a menor parte das imigrantes. (Silva, 1989, p. 60)

Estas declarações sobre as condições de moradia, alimentação, clima e saúde foram agravadas com as epidemias que tiveram curso na cidade, principalmente

de febre amarela, varíola e tuberculose, mas também tifo, peste bubônica e gripe.

TABELA 4: MORTALIDADE NO RIO DE JANEIRO (1870-1889)

Ano	Febre Amarela	Variola	Tuberculose	Outras	Total
1870	1118	338	1.861	997	4314
1871	8	120	2.003	1165	3296
1872	102	921	1770	293	3086
1873	3659	1629	1900	1830	9018
1874	829	576	1888	897	4190
1875	1292	363	1998	1313	4966
1876	3476	169	1968	1249	6862
1877	282	103	2055	1075	3515
1878	1176	2175	2197	1426	6974
1879	974	197	2145	1096	4412
1880	1625	27	2131	1108	4891
1881	257	127	2032	967	3383
1882	89	937	2080	961	4067
1883	1608	1366	2072	1488	6534
1884	863	90	1943	874	3730
1885	445	4	1884	1172	3505
1886	1449	164	2077	1497	5187
1887	137	3357	2025	1565	7084
1888	747	171	1890	1460	4268
1889	2156	609	2177	2986	7928

Fonte: FRITSCH, Lilian de Amorim. Palavras ao vento: a urbanização do Rio Imperial. Revista Rio de Janeiro, 1983, n° 3, p. 77.

Considerações Finais

Ao longo deste artigo, buscamos apresentar as primeiras considerações referidas à pesquisa ora em andamento acerca da *Comunidade Portuária do Rio de Janeiro* no período 1870-1920, neste sentido nosso enfoque se ateu às suas características sociais.

Para que pudéssemos atingir nossos objetivos, buscamos, primeiramente explorar o conceito de *Comunidade Portuária* considerando-a como a materialização

das *redes de sociabilidade* surgidas à partir da atividade portuária na qual emerge a figura do *homem simples* numa certa territorialidade.

Para dar conta do que propomos, buscamos explorar a territorialidade surgida dessas *redes de sociabilidade* na cidade do Rio de Janeiro, manifesta nas freguesias, posteriormente bairros, de Santa Rita, Santana, São Cristovão e Gamboa.

Em segundo lugar, atinamos para a questão demográfica da região ao longo do período 1870-1920. Ao observarmos a sua composição, pudemos perceber a presença expressiva do elemento imigrante em mais de 25% de sua população e, dentre eles, os portugueses, maioria absoluta dos forâneos.

Passo seguinte, a atenção se voltou para a questão o mundo do trabalho, onde por amostragem (1906) pudemos perceber a presença direta da maior parte dos moradores da região nas atividades ligadas à comunidade econômica portuária. Em seguida, utilizando cronistas da época, apresentamos uma pequena mostra das condições de trabalho.

A questão da moradia dessa população não poderia ficar de fora neste trabalho, pois que a região em apreço no período, era a que apresentava as piores condições de habitabilidade da cidade, expressa pela grande concentração de habitantes por domicílios e pelo depoimento de cronistas que descreveram a região.

Finalmente, buscamos observar as associações sociais existentes na região. Aspecto fundamental na constituição de *redes de sociabilidade* e, por suposto, da *Comunidade Portuária*, o número surpreende, bem como a longevidade e as diversas características que apresentavam (assistenciais, mutualistas, culturais, de lazer etc.).

Para efeito de demonstração da importância delas, apresentamos brevemente o Instituto Central do Povo e a Caixa de Socorros D. Pedro V. Com objetivos e origens distintas, tais associações podem nos ajudar a entender um pouco as características e as necessidades da *Comunidade Portuária do Rio de Janeiro* num momento de transição de estruturas herdadas no período colonial, para as do tipo moderno, capitalistas.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Proletários e Escravos: Imigrantes Portugueses e Cativos Africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872*. *Novos Estudos CEBRAP*, jul. 1988, n. 21.

ALMEIDA, Luiz Gustavo. *Estivadores do Rio de Janeiro: um Século de Presença na História do Movimento Operário Brasileiro*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.

CARONE, Edgar. *A Primeira República*. São Paulo: Difel, 1969.

CARVALHO, Lia Aquino. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

FRITSCH, Lilian de Amorim. *Palavras ao Vento: a Urbanização do Rio Imperial*. *Revista Rio de Janeiro*, 1986, n.º 3.

HAESBAERT, Rogério. *Da Desterritorialização à Multiterritorialidade*. *Boletim Gaúcho de Geografia*, jan. 2003, n. 29, p. 11-24.

HAESBAERT, Rogério. *O Mito da Desterritorialização: do Fim dos Territórios à Multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

PEREIRA, Miriam Halpern. *A Política Portuguesa de Emigração (1850-1930)*. Lisboa: Instituto Camões, 2002.

HONORATO, Cezar ; MANTUANO, Thiago. *A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900)*. In: *International Scientific Meeting The Governance of Atlantic Ports*. Lisboa, 2014.

HONORATO, Cezar Teixeira ; MANTUANO, Thiago Vinícius. *O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX*. *Revista Acervo*, Rio de Janeiro, v. 28, p. 135-158, 2015.

HONORATO, Cezar Teixeira; RIBEIRO, Luiz Cláudio Moises. *Administração do Porto do Rio de Janeiro: dos anos 1850 à Estatização de Vargas (1930-45)*. In: POLONIA, Amelia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (org.). *La Governanza de Los Puertos Atlánticos, Siglos XIV-XXI. Políticas e Estructuras*. 1ªed. Madrid: Casa de Velazquez/UNED, 2014, v. 1, p. 20-38.

HONORATO, Cezar. *Anotações Acerca da Questão Urbana Contemporânea*. *Pasagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, 2012, v. 5, p. 81-101.

LOBO, Eulália (Orgs.). *Questão Habitacional e Movimento Operário*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1989.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *Portugueses em Brasil en el Siglo XX*. Madrid: Editorial Mapfre, 1994.

MARTINS, Ismênia de Lima (Org.). *Portugueses no Brasil: Migrantes em Dois Atos*. Niterói: Muiraquitã, 2006.

MARTINS, José de Sousa. *A Sociabilidade do Homem Simples*. SP, Contexto, 2008.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *Capitalismo, Região e Oligarquias*. In: Boletim Contato: Humanidades, v.3, nº 32, Rio de Janeiro, Fundação Cesgranrio, 1980.

MENEZES, Lená Medeiros. *Os Indesejáveis: Protesto, Crime e Expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1983.

NEVES, Margarida de Souza. *As Vitrines do Progresso*. Rio de Janeiro: PUC/FINEP, 1986.

NEVES, Margarida de Souza; HEIZER, Alda. *A Ordem é o Progresso: o Brasil de 1870 a 1910*. São Paulo: Atual, 1991.

PESSOA, Reynaldo Carneiro. *A Idéia Republicana no Brasil Através dos Documentos*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1973.

ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Filantropia e Imigração: a Caixa de Socorros Dom Pedro V*. Rio de Janeiro: sem Editora, 1989.

VELOSO, Mônica Pimenta. *As Tias Baianas Tomam Conta do Pedaco: Espaço e Identidade Cultural no Rio de Janeiro*. Estudos Históricos, vol.3, n.6, 1990, pp. 207-228.

WAY, Anita Betts. *Instituto Central do Povo: 100 Anos de Missão*. Rio de Janeiro: Universidade Metodista, 2006.

Fontes

ASSIS, Machado. *Esau e Jacó*. Rio de Janeiro: Aguilar, 1971.

BARRETO, Lima. *Os Bruzundangas*. São Paulo: Basilianna, 2008.

BARRETO, Lima. *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*. São Paulo: Brasiliense, 1956.

BILAC, Olavo. *Crônica. Kosmos*, mar., 1904, nº 3.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. *Censos de 1849, 1872, 1890, 1906, 1920*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1922-1928.

CUNHA, Euclides da. *Os Sertões*. Rio de Janeiro: Aguilar, 1966.

EDMUNDO, Luís. *De um Livro de Memórias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1958.

EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro do Meu Tempo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.

RIO, João do. *A Alma Encantadora das Ruas*. Paris: Garnier, 1908.

A Economia do Carvão Mineral no Brasil (1850-1889)²⁰

Nos seus primórdios, o carvão era a fonte energética mais largamente empregada para o consumo doméstico ou diretamente na produção manufatureira, um fenômeno que se repetiu em muitas partes do mundo. Quando, no início do século XVIII, as propriedades caloríficas do carvão de origem mineral foram constatadas pelos metalúrgicos britânicos como de qualidades superiores, ampliou-se a procura por novas jazidas do combustível – especialmente daqueles tipos nomeados como linhita ou hulha, possivelmente transformáveis em *coke* (coque)²¹.

Durante a Revolução Industrial, os pioneiros burgueses ingleses encontraram nas propriedades de duração e elevação do poder calorífico do carvão mineral possibilidades para geração de energia por meio da queima do combustível para propulsão dos seus vapores. Naquele momento, a introdução da máquina a vapor na manufatura de tecidos tornou a máquina de fiar *Jenny* aplicável em escala

20 Artigo originalmente publicado em inglês pelos autores e por Luiz Cláudio Moisés Ribeiro (UFES) na coletânea *Fuelling the World Economy*, editada por Palgrave/Macmillan, em 2023.

21 A linhita e a hulha foram as rochas sedimentares combustíveis mais amplamente extraídas nos séculos XVIII e XIX por sua disponibilidade abundante, relativa facilidade de extração, propriedades caloríficas superiores e composição química que permite amplas aplicações, como a possibilidade de transformação dessas rochas em subprodutos. A coqueificação da hulha foi o processo mais largamente empregado de transformação do carvão mineral. O resultado era o carvão coke, resíduo mineral inchado e poroso obtido através do confinamento da hulha em câmara com altas temperaturas e sem oxigênio. O coke era valorizado por suas aplicações para utilização direta na metalurgia e o elevado controle da sua queima, devido à ausência de gases expelidos no processo de transformação (Freese, 2004).

industrial. Aos poucos, a nascente indústria inglesa superava a imprevisibilidade da geração de força pelos ventos, pela correnteza dos rios ou pela tração animal, e adotava a previsibilidade da energia a vapor, bem como o rentável comércio de carvão – o “combustível da revolução”. A maquinaria moderna feita de ferro e aço e movida a vapor transformou o carvão na fonte de energia industrial mais importante (Hobsbawm, 2003).

Ao longo do século XIX, ficou patente a possibilidade de utilizar a propulsão a vapor e o uso dos seus gases em quase todas as aplicações produtivas. Nesse sentido, o nosso artigo considera o período em que a utilização do vapor se generalizou, tanto nas atividades de transformação, quanto nos serviços e até na agricultura e, especialmente, quando espalhou-se geograficamente chegando ao Império do Brasil. E isto, evidentemente, tem a ver com a expansão do capitalismo e o seu modo de produção de mercadorias.

O Brasil no Mercado Mundial

Antes de analisarmos a utilização do carvão na economia brasileira, urge apresentar de forma breve as características da sociedade, da economia e da política brasileira desde suas bases fundadoras no início do século XIX, ainda que o processo apreciado por este artigo resida em sua segunda metade.

A chegada da Corte fugida da Europa bonapartista entre 1807 e 1808 para o Brasil alterou radicalmente a relação metrópole-colônia existente no Antigo Sistema Colonial português. No auge do período colonial, as exportações de açúcar, além de outros produtos, davam o tom da produção brasileira, já a ascensão da produção de café é um fenômeno do Brasil independente. A ostensiva exportação deste produto acompanhou a construção do Estado Nacional brasileiro, marcando a sua economia e inserção no mercado mundial (Honorato; Ribeiro, 2014).

Num primeiro momento, a decolagem da produção cafeeira estava lastreada na escravidão, no tráfico transatlântico de escravizados e na apropriação livre de terras. No entanto, as exigências do mercado mundial levaram a classe senhorial a busca pela modernização da infraestrutura nacional para aperfeiçoar a produção cafeeira, transportar maiores quantidades com maior rapidez e qualidade, bem como financiar a lavoura e a implementação de outras necessidades para sua expansão. Estas eram as condições para alçar o Brasil ao posto de maior produtor mundial de café.

Este movimento foi coevo à segunda fase da industrialização na Europa, cuja consequência mais observável foi a diminuição das distâncias espaço-temporais no processo de combinação reiterada das economias nacionais, embora estruturalmente desigual entre elas. A Divisão Internacional do Trabalho impingia às nações a busca das suas vantagens comparativas e, com isso, toda economia nacional era reordenada. O Brasil, como de resto a América Latina, reafirmou sua estrutura socioeconômica para o modelo agroexportador que, tanto pela política

fiscal imperial quanto pela dependência do comércio externo do café, também pressionavam o Estado, empresas e pessoas a importar e consumir importados.

Neste cenário, por não apresentar – pelo menos ao que se sabia até aquele momento – jazidas exploradas ou exploráveis de carvão mineral, o Brasil se viu na condição de importador-experimentador do combustível. No entanto, o desenrolar do processo histórico demonstra que o país se tornou importador contumaz do combustível, especialmente após o fim do tráfico transatlântico de escravos, em 1850, e isto se acentuou até ao ponto da dependência energética, nas quatro décadas seguintes.

Já em 1835 foi aprovada uma legislação autorizando a construção de ferrovias, nas regiões de exportação de açúcar (Pernambuco e Bahia) – embora, somente em 1858, tenha iniciada a construção da Ferrovia Recife-São Francisco – e de café – em 1850 a São Paulo Railway iniciou a ligação entre Jundiaí e Santos e, anos depois, a Estrada de Ferro Dom Pedro II (1855) ligou a Corte ao interior da Província, no Vale do Paraíba, bem como Minas Gerais e São Paulo – visando à exportação do principal produto da pauta de exportações brasileira.

A esse respeito é importante notar que primeiro a necessidade de se aperfeiçoar os transportes devido ao fortalecimento da economia agrário-exportadora, depois a guerra do Paraguai/Tríplice Aliança (1864-1870)²² e, por último, a urbanização-industrialização da capital foram fatores preponderantes para a crescente presença do carvão na pauta das importações brasileira. O café brasileiro, beneficiado por máquinas importadas e nacionais (Ribeiro, 2021), transportado por ferrovias e – como podemos constatar pelas várias menções sobre rotas internacionais da grande navegação transoceânica – por grandes paquetes a vapor, passou a ser consumido de forma massiva no centro do capitalismo.

Por outro lado, várias atividades produtivas industriais surgiram no Brasil, especialmente no último terço do século XIX. No Rio de Janeiro, a ampliação de estaleiros de construção, manutenção e reparos navais para os vapores – incluindo os militares, pelo advento da guerra, as fábricas pioneiras, a expansão e adensamento urbano, especialmente a implantação da iluminação a gás na cidade, aumentou constantemente os volumes e abriu novas perspectivas de consumo do carvão mineral no país.

No **Quadro 1** assinalamos os números da pauta de importações que marcam três momentos distintos da trajetória do carvão mineral no Brasil: a introdução do combustível, até 1850; a pressão por melhores e mais abrangentes meios de transportes e a Guerra do Paraguai, até 1870; a extensão, elevação das capacidades e cruzamento dos modais de transportes, expansão e adensamento urbano e industrialização da capital, ainda em processo no ano de 1890.

O carvão mineral aparece entre os produtos de maior peso nas importações

22 Última guerra de fronteira envolvendo o Brasil, que defrontou o Império, junto à República da Argentina e do Uruguai, contra a República do Paraguai.

brasileiras desde o início do recorte, se firmando no mesmo em que crescem as exportações do café – produto básico que consolida a inserção do Brasil no mercado mundial, gerando forte impacto na obtenção de divisas. Em ordem inversa, as manufaturas de tecidos e couros decrescem na pauta de importações, ao passo que aparecem e se firmam as importações de máquinas, equipamentos e ferramentas, bem como crescem as importações de ferro e aço para o Brasil.

QUADRO 1: PRINCIPAIS PRODUTOS NAS PAUTAS DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES DO IMPÉRIO DO BRASIL (1850-1851/1870-1871/1890)

1850-1851			
Importações		Exportações	
Manufaturas de Tecidos	41.5	Café	48.1
Moedas	11	Açúcar	23.1
Farinha de Trigo	5.4	Algodão	8.2
Vinhos	4.1	Couros	6.6
Ferragens	2.7	Fumo	2.5
Carvão de Pedra	2	Goma Elástica	1.4
Pescados	2	Ouro	1.3
Carnes	1.8	Diamantes	1
Manteigas	1.6	Madeira	0.8
Louças e Vidros	1.4	Cacau	0.7
1870-1871			
Importações		Exportações	
Manufaturas de Tecidos	43	Café	49.6
Bebidas	6.6	Algodão	14.3
Carnes	4.8	Açúcar	10.6
Ferragens	4.4	Couros	6.5
Ouro e Prata em Obras	3.9	Goma Elástica	6
Carvão	3.5	Fumo	3.9
Ferro e Aço	3.2	Mate	2.2
Farinha de Trigo	3	Diamantes	1.7
Máquinas, Equipamentos e Acessórios	2.9	Aguardente	0.6
Manufaturas de Couros	2.7	Madeira	0.4

1890			
Importações		Exportações	
Manufaturas de Tecidos	22.8	Café	70.9
Produtos Animais	17.2	Açúcar	6.1
Ouro, Prata e Platina	14.1	Algodão	4.9
Farináceos e Cereais	8.9	Fumos	2.3
Minerais	5.3	Couros	1.9
Bebidas	5.2	Goma Elástica	1.9
Ferro e Aço	4.1	Mate	1.2
Máquinas, Aparelhos e Ferramentas	2.6	Cacau	0.6
Produtos Químicos	2.2	Ouro	0.4
Fármacos	1.2	Diamante	0.1

Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1890.

A Dependência Energética: o Carvão no Império do Brasil

Antecede ao nosso recorte um movimento duplo de introdução do carvão mineral na economia brasileira. Por um lado, os negociantes na praça do Rio de Janeiro, especialmente os ingleses, pressionavam por maior e mais barata oferta do carvão mineral para uso residencial, assim como para comercialização do combustível que otimizava as manufaturas, era utilizado em algumas práticas comerciais e introduzido em novos serviços urbanos na Corte. Por outro lado, o governo imperial era compelido a facilitar a entrada do combustível no país pela modernização econômica que aspirava, especialmente nos meios de beneficiamento e transporte do café exportado.

Isto levou a várias medidas legais sobre as importações de carvão que permitiram a introdução e a generalização do insumo, constituindo uma *economia do carvão* no Brasil. Merece destaque, primeiramente, a edição do Decreto 376, de 12 de agosto de 1844, que regulamentava as bases tarifárias de importação de produtos – considerada protecionista pelos estudiosos -, em seu 5º artigo, determinava que a tarifa de importação de carvão de pedra passasse a ser de 5% (Brasil, 1844, Decreto 376 de 12/08/1844), uma das mais baixas do país.

Já em 1855, quando da incorporação da Estrada de Ferro Dom Pedro II – principal ferrovia do país – através do Decreto 1.599, de 9 de maio de 1855, o seu artigo 11 determinava total isenção na importação de carvão para aquela ferrovia:

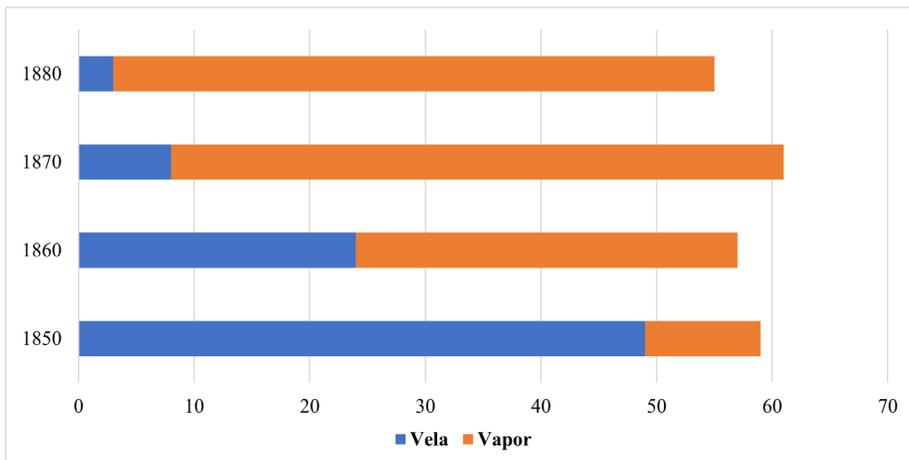
A mesma isenção será concedida aos wagons, locomotivas e outros materiaes necessarios para sua construcção. Todo o carvão de pedra e coque precisos para o serviço da estrada de ferro e suas officinas gosarão da mesma isenção pelo tempo de 33 annos. O goso destes favores será sujeito a regulamentos fiscaes, que o Governo poderá estabelecer para prevenir abusos. Organisar-se-ha huma conta dos valores assim obtidos do Thesouro Nacional, que tenham de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos adiante declarados. (Brasil, 1855, Decreto 1.599 de 09/05/1855)

Segundo Azevedo (2018), o carvão mineral passou a ser totalmente isento de taxas alfandegárias em todo país na revisão tarifária de 1857, que claramente visava ampliar o consumo do carvão mineral. Três anos depois, já que o produto estava isento daquelas tarifas, o Regulamento das Alfândegas garantiu o carvão dentre as mercadorias com vantagens aduaneiras – o chamado “despacho sobre água”, procedimento que agilizava a burocracia e afrouxava a fiscalização para sua importação (Brasil, 1860, Decreto 2.647 de 19/09/1860).

Na condição de principais consumidoras do combustível, as ferrovias foram utilizadas como veículos para interiorizar o produto. Dez anos após receber isenção alfandegária para utilização própria do carvão, o transporte da mercadoria para consumo de terceiros passou a ser importante fonte de renda da principal ferrovia do país. No mesmo sentido, outra decisão imperial definiu preços subsidiados para o transporte de carvão mineral e carvão vegetal pela Estrada de Ferro Dom Pedro II – neste momento, estatal – para as suas várias estações de paragem (Brasil, 1865, Decreto 3.559 de 13/12/1865).

Um fator extraeconômico fruto das pretensões estratégicas do Império do Brasil a respeito de suas fronteiras, o acesso ao Rio da Prata e o aproveitamento integral de outros grandes rios que penetravam o território brasileiro, de natureza eminentemente geopolítica – embora houvessem, também, elementos de interesses comerciais e agrários (Salles, 1990) – alavancaram não só a demanda estatal mas as próprias importações de carvão brasileiras e amadureceram a nascente dependência energética do país; esta foi a *Guerra do Paraguai* ou *Guerra da Triplíce Aliança*.

GRÁFICO 1: FROTA NAVAL MILITAR DO IMPÉRIO POR FORÇA MOTRIZ (1850-1880)



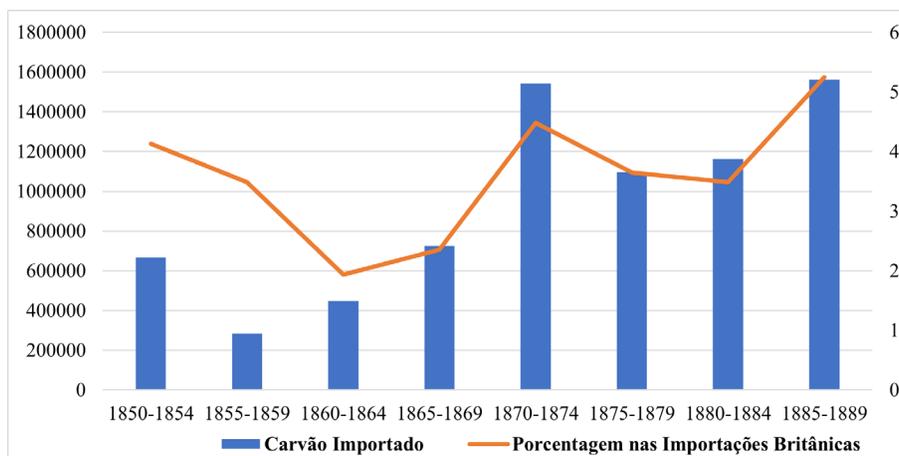
Fonte: BRASIL. Ministério da Marinha. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1880.

Importa notar que a Grã-Bretanha interferiu no conflito sul-americano de forma a resguardar os seus interesses. Um dos expedientes do Império britânico foi o fornecimento de todo necessário aos beligerantes inclusive, é claro, do combustível que movia as embarcações militares brasileiras, de fabricação inglesa e a vapor. Segundo Beaud (2001) as minas britânicas eram as maiores produtoras de carvão do mundo, bem como aquela nação também figurava como maior exportadora do combustível.

No Brasil, a Guerra do Paraguai apenas deixou muito ostensiva a predominância dos britânicos no mercado do carvão, o que já era resultado das relações econômicas e políticas há muito tecidas com aquele país. Veremos também que a dependência não se restringia ao fornecimento das jazidas britânicas, mas ainda aos transportadores, financiadores, seguradores, importadores e distribuidores de carvão no Brasil que eram, majoritariamente, britânicos ou brasileiros de ascendência britânica ou em sociedade com aqueles. É preciso que se diga que esse processo não era uma exclusividade brasileira, Boyns e Gray (2016) demonstram que há claros paralelos entre os casos brasileiro e argentino.

Logo após a guerra empreendida pelo Brasil contra o Paraguai (1864-1870) a média anual das importações brasileiras de carvão britânico saltou a 1.541.715 libras esterlinas, o que perfazia 4,48% dos valores de tudo que era importado pelo Brasil da Grã-Bretanha e garantia impressionantes 97,5% das importações de carvão brasileiras aos produtores britânicos (Graham, 1966).

GRÁFICO 2: IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CARVÃO BRITÂNICO (1870-1889)



Fonte (média anual em libras): GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil — 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 331.

O governo Imperial criou todas as condições para a dependência energética da economia brasileira. No entanto, ainda há uma discussão historiográfica sobre quando se deu o suposto redirecionamento da política energética no país. Pereira (2007, p. 86) pontua a ausência de uma legislação sistemática que orientasse a extração de minerais do subsolo brasileiro e demonstra como diversas medidas pontuais como decretos e leis isoladas fragilizaram as possibilidades de exploração do subsolo brasileiro. A autora também destaca que este ambiente institucional desestimulou as pesquisas para sondagem e projeção da riqueza mineral potencial brasileira, em diversas regiões do país:

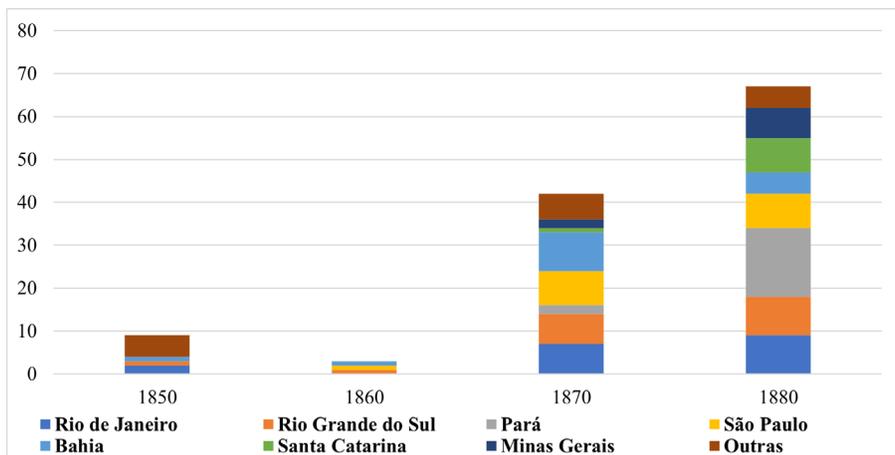
A pouca atenção dispensada às pesquisas que visavam conhecer melhor o subsolo nacional e assim as riquezas naturais do país causa estranheza quando se refere a um Estado que estava em construção e forjava uma imagem de força e opulência, em muito baseada na potencialidade da sua natureza. Afinal, o conhecimento de um território é parte essencial para a afirmação do poder em determinado espaço (Pereira, 2007, p. 117).

A patente dependência energética brasileira estimulou a procura por jazidas de carvão mineral para exploração privada. Ao compulsarmos a legislação encontramos 121 autorizações do governo Imperial a interessados na exploração de carvão por parte de pessoas físicas e jurídicas, entre 1852 e 1889. Conforme o **Gráfico 3**, a década de 1870 é um divisor de águas nesse impulso, mas o acúmulo das demandas multifatoriais e o peso prolongado dessas importações na balança comercial brasileira — que se expressa na própria balança de pagamentos, pela cadeia de serviços que a importação de carvão suscitava — tornou continuado

este estímulo por meio das autorizações, especialmente nas províncias do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Pará, São Paulo, Bahia, Santa Catarina e Minas Gerais.

Dentre estas concessões, a experiência que se concretizou e tornou-se mais longeva foi da The Tubarão Brazilian Coal Mining Company Limited. A empresa de capitais ingleses foi fundada em 1883 e objetivava explorar jazidas de carvão mineral em Santa Catarina, mas durou apenas quatro anos (Goularti Filho, 2002, p. 86). Pereceu pela má qualidade do carvão que obtinha e pelo alto custo de produção, sendo pouco competitivo frente ao similar importado.

GRÁFICO 3: CONCESSÕES ESTATAIS PARA EXPLORAÇÃO DE JAZIDAS DE CARVÃO POR PROVÍNCIAS (1850-1880)



Fonte (décadas): BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1889.

É fato que a busca por novas e internas fontes de suprimento de carvão surgiam no Império, bem como as primeiras hidrelétricas brasileiras foram experimentadas na década de 1880, mas é possível constatar que estas soluções eram limitadas ou ainda experimentais frente as crescentes e, cada vez mais, variadas razões pelas quais o combustível era demandado.

Afinal, a *economia do carvão* no Brasil se delineou a partir de três pressupostos básicos que a explicam: as importações britânicas e uma tendência ao fortalecimento dos importadores britânicos ou a eles associados; a criação de condições socioeconômicas para generalização do uso – especialmente na queima pelas máquinas a vapor, *i.e.* – e a sustentação da demanda por múltiplos fatores que foram crescendo com o tempo; e a centralização do mercado no Rio de Janeiro, redundando numa concentração de capitais em poucas, privilegiadas e poderosas empresas protagonistas do “negócio do carvão”, indo muito além da mera importação.

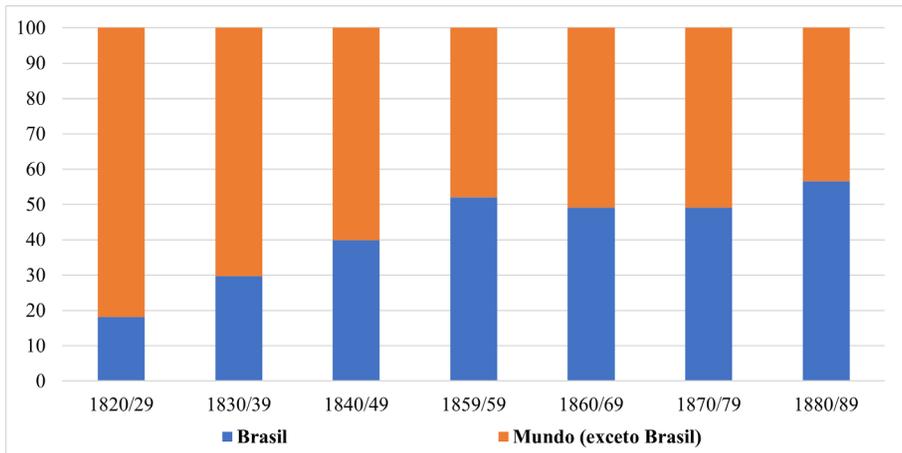
A Questão do Consumo do Carvão

A partir da década de 1870 novos fatores ligados à grande expansão da lavoura cafeeira e às necessidades quanto ao transporte dessa produção, a sofisticação e implementação de algumas atividades econômicas urbanas, especialmente no Rio de Janeiro, deram fôlego sustentado ao crescente consumo do carvão no Brasil. A importação do combustível cresceu e o preço apresentou tendência de alta no mercado interno. A concentração da distribuição do carvão para outras províncias a partir do Rio de Janeiro se acentuou. Por efeito deste processo, os maiores negociantes de carvão eram bem mais poderosos, centralizadores das importações e dos próprios capitais frutos da reprodução da *economia do carvão*.

A disparidade entre os agentes do mercado do carvão no Rio de Janeiro passou a apontar para um movimento de monopolização que os permitia realizar outros negócios e desempenhar outras atividades econômicas correlatas ao principal produto das suas empresas, o chamado “negócio do carvão”. Antes de avançarmos nesta análise, é necessário esclarecer os fatores múltiplos que sustentaram o volume da demanda formada durante a Guerra do Paraguai e, além disso, sofisticaram os canais e deram forma final a este mercado no Império do Brasil.

A produção brasileira de café passou do *status* de líder mundial ao *status* de majoritária frente ao restante do mundo e terminou por fazer dos produtores e intermediários do café brasileiro os formadores de preços do produto em todo mundo.

GRÁFICO 4: PROPORÇÃO DA PRODUÇÃO DE CAFÉ NO BRASIL FRENTE AO RESTANTE DO MUNDO (1820-1889)



Fonte: MARTINS, Ana Luiza. *Império do café. A Grande Lavoura no Brasil 1850 a 1890*. 4ª.ed. São Paulo: Atual, 1990, p. 39.

O Gráfico 4 demonstra como o Império do Brasil passou a ser a maior

“fazenda” cafeeira do mundo, mas é possível depreender que a economia brasileira não se resumia a esta produção e, ao contrário, sua pujança se desdobrava num importante efeito de encadeamento em outros setores da economia. A ascensão e domínio do café brasileiro no mercado mundial criou crescente interesse pela integração da sua economia ao capitalismo central, bem como pressionou o Império pela adequação de suas infraestruturas, pela adaptação do seu arcabouço jurídico-político, tensionou suas relações sociais de produção – na expansão, acirramento e degradação da escravidão, na imigração massiva de europeus pobres como trabalhadores juridicamente livres – e proporcionou a janela de oportunidades para que economia brasileira pudesse ser incrementada com alguma sofisticação, mesmo que condicionada por sua dependência estrutural.

Os transportes foram, certamente, o subsetor dos serviços em que governo imperial, capitais nacionais e estrangeiros mais se engajaram em expandir nas últimas décadas daquele regime. Era o óbvio: o café era produzido no interior, longe da costa e deveria chegar até as cidades portuárias – primeiro, o Rio de Janeiro, e, depois também, Santos, em tempo e em condições de ser exportado. Em ordem inversa, a estrutura também transportava as cada vez mais volumosas, variadas e impreteríveis cargas de importações que entravam pelos maiores portos brasileiros.

Não se tratava mais de implementar a ferrovia e a navegação a vapor. O governo, os plantadores, os negociantes e todos aqueles em posição de poder se viam premiados a expandir, diversificar e, afinal, criar uma rede de transportes brasileira. É evidente que, se essa rede deveria ser baseada nos transportes terrestres e marítimos a vapor, contar com o combustível que os moveria em abundância era fundamental.

A expansão ferroviária ocorrida no Brasil foi importante para o ascenso da demanda de carvão mineral em dois sentidos: se, por um lado, sua construção e operação consumiam o combustível largamente; por outro, cada quilômetro interiorizado de ferrovia significava novas estações que otimizavam a distribuição e davam capilaridade ao consumo do carvão mineral no país. Em 1890, as estradas de ferro brasileiras já chegavam 16.225 quilômetros (Cole, 1957).

Em meados do século XIX, a navegação brasileira (ou pelo mar e rios do Brasil), no geral, tinha o predomínio básico na propulsão dos ventos e humana em embarcações de madeira, com severas restrições de espaço e capacidade, além da dependência dos fenômenos da natureza para garantir navegabilidade e ancoragens seguras, tanto na costa, quanto nos rios.

Ainda na década 1850, após grandes debates e renhidos conflitos de interesses regionais, o Estado resolveu, finalmente, pôr o Erário Público à disposição do desenvolvimento da navegação nacional através do Decreto 632 de 18 de setembro 1851 (BRASIL, 1851, Decreto 632 de 18/09/1851), em que o governo imperial financiaria – com contratos de subvenção e isenção de impostos a

companhias de navegação privadas – os meios mais rápidos, amplos, constantes e seguros de transportes marítimos e fluviais. Além da necessidade logística, militar e política ligada ao deslocamento de pessoas e correspondências, o objetivo das conhecidas subvenções era dar maior fluidez ao transporte de cargas (El-Kareh, 2002). Inicialmente experimental, as subvenções tornaram-se em número e montante mais apreciáveis com as necessidades decorrentes da Guerra do Paraguai.

Como podemos depreender do **Quadro 2**, muitas companhias de navegação foram criadas nas décadas de 1850 e 1860 em todo Brasil, mas especialmente no Rio de Janeiro. Os aportes anuais eram individualmente substanciais, mas no geral não chegaram a importar um terço do orçamento do Ministério de Viação e Obras Públicas, e sequer 3% da Receita Geral do Império. O número de companhias subvencionadas era restrito e os contratos eram focados na navegação de cabotagem de grande interesse marítimo-comercial e fluvial de alguns rios estratégicos para soberania nacional e integração regional, sendo estes contratos extremamente controlados pelo governo. A garantia da regularidade das viagens era fiscalizada pelo próprio usufruto governamental, pois funcionários e encomendas do Estado eram frequentemente transportados por essas companhias de navegação que, na maior parte das vezes, foram fundadas com o intuito de cumprir um contrato com o Estado.

**QUADRO 2: PRINCIPAIS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
SUBVENCIONADAS PELO ESTADO BRASILEIRO NO SÉCULO XIX**

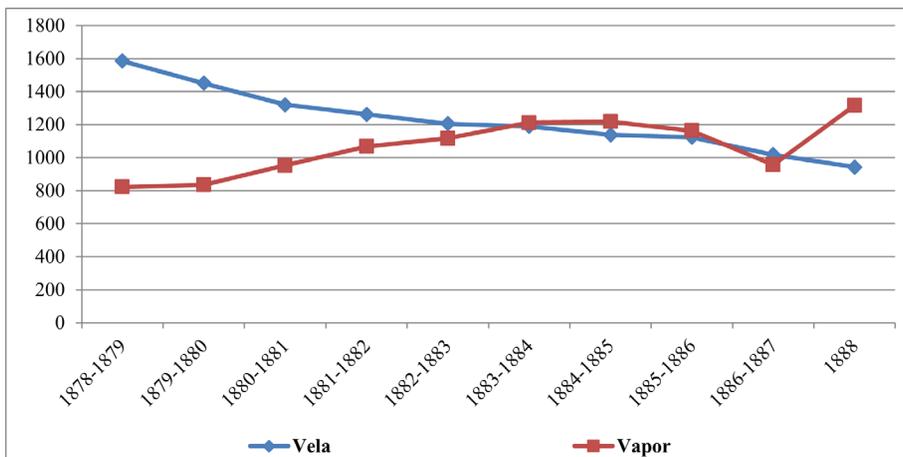
Companhia de Navegação	Sede	Fundação	Fundador(es)	1865	1866	1876	1885
Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor	Rio de Janeiro	1836	João Tarrant Thomaz	976:000\$000	1.024:000\$000	-	-
Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas	Rio de Janeiro	1852	Barão de Mauá	720:000\$000	720:000\$000	816:000\$000	520:000\$000
Companhia do Mucury e Caravellas	Vitória	1852	Antônio Pedroso de Albuquerque	89:500\$000	-	-	-
Companhia Pernambucana de Navegação Costeira	Recife	1853	Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque	84:000\$000	131:208\$326	155:599\$986	155:600\$000
Associação Sergipense	Aracaju	1854	?	12:000\$000	7:000\$000	12:000\$000	16:669\$354
Companhia de Navegação a Vapor nos Rios do Maranhão	São Luis	1857	Leite & Irmão, José Pedro dos Santos & Irmão e Raimundo Teixeira Mendes	120:000\$000	120:000\$000	192:000\$000	192:009\$000
Companhia de Navegação a Vapor Bahiana	Salvador	1858	Francisco Gonçalves Martins	84:000\$000	84:000\$000	84:000\$000	195:000\$000
Companhia de Navegação a Vapor do Espírito Santo	Vitória	1858	Caetano Dias da Silva	30:000\$000	-	57:000\$000	90:000\$000
Companhia de Navegação a Vapor do Alto Paraguay	Cuiabá	1858	José Antônio Soares	62:519\$278	-	-	-
Companhia de Navegação Intermediária a Vapor	Desterro	1859	José Rodrigues Ferreira	84:000\$000	84:000\$000	-	-
Companhia de Navegação a Vapor Macahé e Campos	Rio de Janeiro	1860	Francisco Teixeira de Miranda	48:000\$000	-	-	-
Companhia de Navegação pelo Parnahyba	Teresina	1862	?	24:000\$000	-	-	48:000\$000
United States and Brasil Mail Steamship	Nova Iorque/ Rio de Janeiro	1866	?	-	200:000\$000	200:000\$000	200:000\$000
Companhia Brasileira de Navegação Transatlantica	Rio de Janeiro	1871	Francisco Ferreira Borges e Guilherme de Castro	-	-	1.147:499\$000	708:750\$000
Companhia Nacional de Navegação a Vapor	Rio de Janeiro	1873	Visconde de Figueiredo	-	-	436:000\$000	589:250\$000

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1850-1890; BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1865, 1866, 1876, 1885; GOULART FILHO, Alcides. Abertura da Navegação de Cabotagem Brasileira no Século XIX. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, 2015.

Embora o arranque da navegação a vapor no Brasil tenha a marca do incentivo estatal – e isso, evidentemente, colaborou com a demanda por carvão mineral no país –, os tipos de navegação escolhidos e a envergadura destes recursos não mudaram substancialmente a feição da navegação de cabotagem e fluvial naquele momento.

A mudança no quadro geral da navegação no Brasil foi mais lenta e se deve, fundamentalmente, à sua participação no mercado mundial. Na última década do nosso recorte, a primeira e derradeira mudança pode ser constatada (**Gráfico 5**): embarcações maiores, mais potentes, mais robustas, mais fortes, mais seguras e que tinham mais capacidades em todos os termos – cargas, passageiros, velocidade, autonomia, resistência e tecnológica, passaram a frequentar os portos brasileiros, especialmente o do Rio de Janeiro. Essas embarcações eram feitas de ferro e, depois, de aço, e necessitavam de manutenção e reparo constantes; essas embarcações eram movidas pela força a vapor, e necessitavam de reabastecimento constante (El-Kareh, 2003).

GRÁFICO 5: MOVIMENTAÇÃO GERAL DAS EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1878-1888)



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. *Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

Ao final da década de 1880, o porto do Rio de Janeiro necessitava não só de importar, mas também de estocar carvão para as embarcações a vapor de longo curso que já eram maioria e se tornaram frequentes em escalas programadas por grandes companhias que faziam linhas de navegação previsíveis e amplamente divulgadas, além, é claro, dos fretes extemporâneos que marcam a navegação mercante.

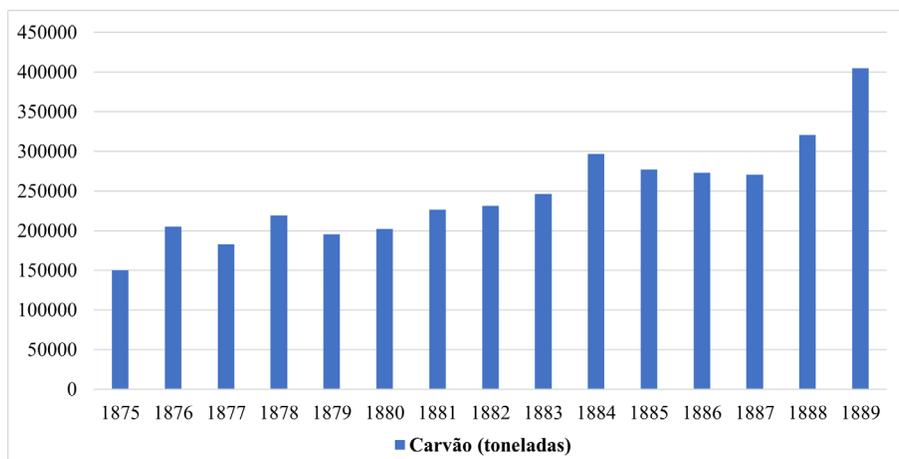
A generalização da utilização do carvão mineral no Brasil passou, obrigatoriamente, a conceber o Rio de Janeiro como o maior centro de importação,

estocagem, formação de preços, negociação, consumo e distribuição do combustível para o país e até mesmo para os países vizinhos no Rio da Prata. Além de sede do governo imperial e de suas mais proeminentes instituições, como a Alfândega do Rio de Janeiro – maior e mais importante repartição fiscal do país, o Município Neutro da Corte despontava como principal centro comercial e financeiro do hemisfério sul, centralizando capitais nacionais e estrangeiros.

O porto do Rio de Janeiro era o maior do país e se adaptou para ser o mais preparado para receber, guardar e escoar quantidades apreciáveis do carvão mineral. A concentração dos negócios na cidade ainda foi aprofundada com a instalação das estações terminais das principais ferrovias do país, que era parada obrigatória dos principais transatlânticos a vapor, além da pioneira industrialização e da implementação de serviços urbano-industriais. Ademais, há muito a cidade do Rio de Janeiro se constituía no mercado mais amplo de bens de consumo e no primeiro e mais bem estruturado mercado de trabalho do país.

A cidade demandava por energia para seu próprio consumo e nela também haviam agentes econômicos interessados no controle do mercado interno do carvão no Brasil inteiro. Então, naquele momento, a solução ao alcance das classes dominantes foi importar para o Rio de Janeiro o combustível das minas britânicas. Segundo os mapas estatísticos da Alfândega do Rio de Janeiro, 89% do carvão importado pela capital do Brasil tinha procedência de portos britânicos (Brasil, 1888).

GRÁFICO 6: CARVÃO IMPORTADO PELO RIO DE JANEIRO (1875-1889)

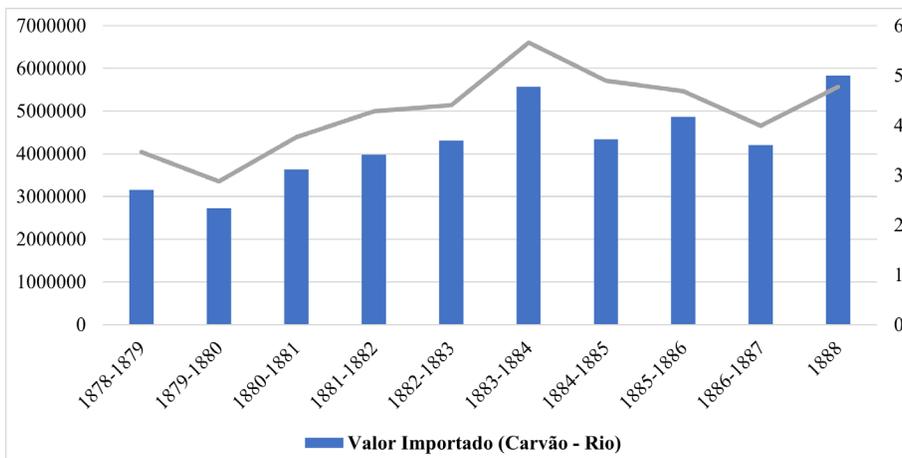


Fonte: *RETROSPECTO COMMERCIAL — JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1875-1889.

O **Gráfico 6** demonstra como os fatores prévios, fruto da expansão e centralidade urbana na Corte do Império mantiveram a tonelagem da importação de carvão pelo porto do Rio de Janeiro sempre acima das 150.000 toneladas, na década de 1870; na década 1880 o grande crescimento, que chegou a saltar os valores importados ultrapassando 400.000 toneladas no ano final do regime monárquico, se deve aos novos fatores ligados à expansão sem precedentes da própria cidade, dos transportes que nela circulavam ou nela tinham parada final, da industrialização e ao avanço nos serviços urbanos que abrigava.

Os volumes de carvão importado para consumo interno ao Rio de Janeiro encontravam uma tendência similar aos valores importados deste combustível pelo mesmo porto para distribuição ao consumo do país; a proporção na pauta de importações da Alfândega do Rio de Janeiro também se assemelha a essa tendência. No entanto, o **Gráfico 7** revela que o movimento dos valores implicados na importação é mais brusco, tanto em termos absolutos, quanto em termos relativos, e isso se dava porque o carvão utilizado no país obedecia aos preços do mercado mundial do principal combustível de sua época.

GRÁFICO 7: CARVÃO IMPORTADO PELO RIO DE JANEIRO (1878-1888)

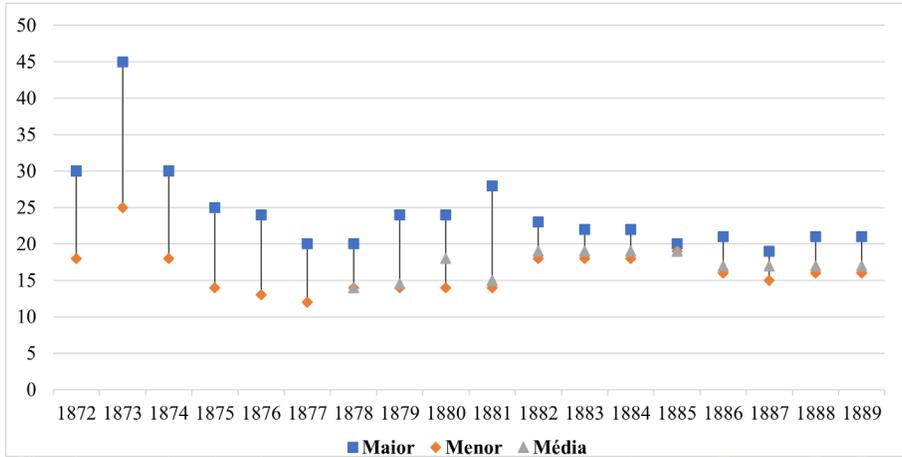


Fonte (mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

O Gráfico 8 demonstra que os preços praticados na praça do Rio de Janeiro – e que, de resto, serviam de baliza para a precificação do carvão distribuído em todo país – variavam, ano após ano, mais bruscamente no máximo do que no mínimo e na média, sendo estas historicamente próximas e mais estáveis. Típico da década de 1870, este fenômeno se devia aos especuladores que manipulavam estoques e informações sobre o mercado internacional do combustível. Isto perdurou ao menos até o início da década de 1880, quando a formação de maiores estoques, tanto pela capacidade de importar, quanto pelas capacidades de estoque no porto, contribuíram para estabilização e aproximação dos preços praticados nas duas pontas. É necessário dizer que estes preços eram considerados elevados, mesmo após a estabilização nos valores máximos praticados.

Os industriais que reclamavam por menores e mais controlados preços do combustível formavam um grupo expressivo. A Comissão de Inquérito Industrial (Brasil, 1882) instalada pelo Ministério da Fazenda conseguiu arrolar 136 indústrias, ainda em 1882 – no início do processo de industrialização do Rio de Janeiro. Este primeiro mapeamento já excluía manufaturas e oficinas menores. A Comissão obteve informações de forma voluntária e relativamente completas sobre 95 destes estabelecimentos que se dividiam em seis grandes categorias, por tipo de produção: Máquinas e Metalurgia (34), Móveis (24), Selins, Arreios e Malas (12), Têxteis (10), Chapéus (9) e Calçados (6). Reunidas as suas informações, estas indústrias informaram empregar 4.432 operários.

GRÁFICO 8: MÁXIMO E MÍNIMO DO PREÇO DO CARVÃO IMPORTADO NO RIO DE JANEIRO (1872-1889)



Fonte (em \$000): *RETROSPECTO COMMERCIAL — JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1875-1889.

Em outro artigo, Mantuano (2018) pôde destacar a relevância e a resiliência da indústria metalmeccânica — fundições, fábricas de máquinas e estaleiros, majoritariamente — no conjunto do nascente parque fabril da cidade e sua umbilical relação com o porto do Rio de Janeiro. Não só em termos produtivos restritos, pois o porto e a navegação daquele momento demandavam diretamente da indústria metalmeccânica para construção e reparo navais e portuários. Estas fábricas dependiam de um pronto abastecimento de carvão em duas frentes: no trabalho com a matéria-prima metálica e movendo suas máquinas a vapor. Localizar-se no colar econômico do porto, próximo aos estoques de combustível, era uma vantagem apreciada pelos industriais que arrancavam com as primeiras grandes fábricas cariocas. Algumas delas chegavam a operar o porto diretamente em seus terrenos de marinha.

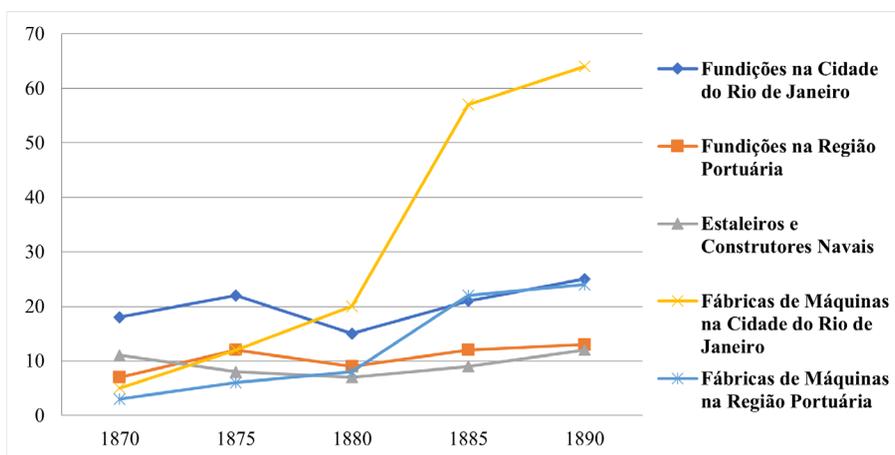
Os resultados do inquérito industrial demonstram a concentração das empresas que desempenhavam as atividades metal-mecânicas nas freguesias urbanas do porto do Rio de Janeiro: 47% dos estabelecimentos industriais nesse ramo incluindo os estabelecimentos de maior capital — representavam 62,3% dos capitais destes capitais, e concentravam a maior parte dos operários metalúrgicos e/ou mecânicos, 70,6%. O dado mais pertinente para os objetivos desse artigo são aqueles sobre a potência e maquinário das indústrias metalmeccânicas: a Região Portuária abrigava 72,2% da força a vapor desse ramo e todos os estabelecimentos naquela região declaravam-se mecanizados em algum nível.

Em um olhar diacrônico é possível perceber o aumento quantitativo das unidades de fundições, estaleiros e fábricas de máquinas na cidade do Rio de Janeiro, além da persistência destas fábricas na Região Portuária (**Gráfico 9**). É

necessário que se frise o crescimento do porte e o avanço técnico-tecnológico experimentado por essas empresas industriais, especialmente na década de 1880, além do fato de que algumas delas já surgiram grandes, com organização avançada da infraestrutura e maquinário de ponta.

Boa parte de tudo que compunha essas fábricas era importado e muito provavelmente foi transportado por embarcações a vapor. Além disso, os produtos ou serviços das metalúrgicas e mecânicas estavam dedicados, em grande medida, a outros estabelecimentos fabris, comerciais ou serviços – como o flagrante caso dos transportes – que utilizavam carvão como combustível e insumo.

GRÁFICO 9: FUNDIÇÕES, ESTALEIROS E FÁBRICAS DE MÁQUINAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E NA SUA REGIÃO PORTUÁRIA (1870-1890)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1890.

Para podermos aquilatar o aumento do consumo de carvão nas últimas décadas do século XIX temos que considerar alguns usos alternativos das propriedades caloríficas do combustível. Apontamos para o aumento expressivo do fornecimento de gás por empresas concessionárias de iluminação pública e privada, para o aquecimento e cozinhas comerciais e residenciais além, é claro, do fornecimento de força aos estabelecimentos fabris. Entre 1853 e 1886, 14 concessões para exploração desses serviços foram autorizadas ou renovadas pelo governo imperial via decreto ou decreto-lei nas seguintes cidades: Rio de Janeiro (1853, 1862, 1865, 1879 e 1886), São Luís (1862), Fortaleza (1868), Niterói (1868), Maceió (1871), Olinda (1871), Campos dos Goytacazes (1872), Campinas (1873), Goiana (1874), Rio Grande (1878) e Santos (1881).

No caso do Rio de Janeiro, o direito de explorar a iluminação a gás foi inicialmente concedido a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, em 1853,

criador da Companhia de Iluminação a Gaz. Em 1865, Mauá o transferiu para a The Rio de Janeiro Gaz Company, empresa de capital inglês constituído por seus antigos sócios²³. Em 1886, a concessão foi repassada para a belga Sociéte Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, concessionária dos serviços de iluminação pública e particular, constituída com capital de cinco milhões de francos e sede em Bruxelas (Dumoulin, 1980).

Esse serviço público incrementou a queima do carvão em cidades brasileiras de forma tal que suas aplicações modificaram hábitos noturnos nos espaços públicos e privados. O Almanaque Laemmert de 1885 apontou 84 padarias e 65 confeitarias na cidade do Rio de Janeiro (Almanak, 1885, pp. 527-530, pp. 784-790). A profusão destes estabelecimentos, e a popularização e, conseqüente, ganho de escala da produção do pão de trigo na alimentação carioca, graças à crescente imigração portuguesa para capital do Brasil (Lobo, 2001), não seria possível sem o fornecimento de gás para os fornos das padarias e confeitarias. Para se ter uma ideia do encadeamento produtivo do mercado do trigo apontamos para o surgimento de dois grandes moinhos – o Fluminense e o Inglês (1887) – naquele momento.

As Empresas Protagonistas da Economia do Carvão no Brasil

Até a Guerra do Paraguai, é possível asseverar que o volume crescente do consumo de carvão no Brasil representava oportunidades comerciais para um número cada vez maior de negociantes que incorporavam o comércio do carvão mineral ao seu negócio. Os estoques eram relativamente pequenos e estavam fisicamente apartados da cidade pois, segundo o Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda (Brasil, 1860, Decreto 2.647 de 19/09/1860), combustíveis, corrosivos, explosivos e inflamáveis deveriam ser estocados longe das estruturas da própria Alfândega e da cidade no geral, afim de prevenir desabamentos, explosões e incêndios percebidos como de risco inerente àquele tipo de operação.

Num primeiro momento, esses produtos geravam grande oportunidade de negócios para os trapiches alfandegados e entrepostos aduaneiros em ilhas, mas também aos negociantes de importação e exportação no geral. Outras empresas também importavam, compravam e vendiam contando com as unidades portuárias de terceiros para depósito do combustível, assim mandando expedir a partir das ilhas e entregar aos seus clientes nas cidades. Os proprietários das

²³ Embora não seja objeto de nosso artigo, gostaríamos de apontar a participação dos investimentos ingleses no setor de iluminação a gás em algumas das mais importantes cidades brasileiras, além do Rio de Janeiro como The Nictheroy Gas Company limited, na Capital da Província Fluminense, Campos Gas Company, cidade que agregava uma grande produção de açúcar e The City of Santos Improvements Company limited, que ao final do século XIX já era o segundo maior porto de exportação de café.

infraestruturas de depósito e serviços dependiam das cargas de outros negociantes e até mesmo das companhias ferroviárias ou de navegação para prosperar, porque a capilaridade comercial do carvão mineral engatinhava e o abastecimento para o consumo em geral se dava sob comercialização relativamente dispersa.

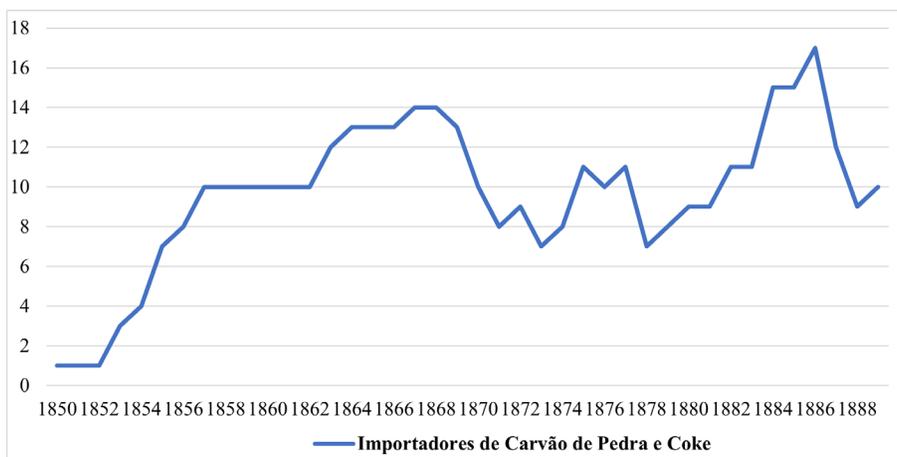
É importante frisar que nem sempre o negociante de carvão era importador. Embora isto acontecesse com certa frequência desde a introdução do combustível, se tornou quase uma regra com a generalização e diversificação do seu uso. O ponto fundamental para esta mudança foram as necessidades decorrentes da Guerra do Paraguai e da expansão da lavoura cafeeira.

Durante essa guerra o número de importadores cresceu e alguns deles passaram a dominar com maior facilidade o mercado e a precificação do combustível. O próprio Estado tentou controlar a importação e comercialização do produto, mas a dependência energética que se instalava entregou aos importadores do combustível um poder elevado sobre toda a economia que este suscitava. Naquele momento, além dos canais comerciais, os mais privilegiados destes importadores também contavam com certa infraestrutura própria, tanto portuária quanto de transportes aquaviários e terrestres, para garantir que poderiam comprar e receber as cargas, expedir e vender, distribuir e fazer chegar na ponta. Além de tudo, compravam e vendiam um produto importado isento de tarifas aduaneiras há mais de uma década.

Isso ocorria porque a partir da década de 1870 os negociantes que há muito participavam do “negócio do carvão” constituíram empresas com maior complexidade e já não mais necessitavam de terceiros para ocupar sua capacidade operacional e comercial no “coração” do seu negócio. Estas empresas passaram a planejar sua expansão avançando técnica-tecnologicamente suas unidades produtivas. E mais, investiram em novos negócios, tanto nos serviços portuários e marítimos quanto na indústria de transformação decorrente destas atividades econômicas – especialmente, na construção, manutenção e reparo navais.

Naqueles momentos em que as demandas por importações do carvão de pedra e coque cresciam, estas empresas fortaleciam a sua posição. Porém, também viam dispersar a concorrência, o que se traduzia num número maior de interessados em negociar o combustível diretamente com os vendedores britânicos. No entanto, os gargalos logísticos do porto do Rio de Janeiro e a necessidade de capitais em monta apreciável para obtenção de terras de marinha em posição privilegiada, montagem da infraestrutura básica, manutenção e expansão operacional criaram o ambiente para uma grande concentração deste mercado em poucas e oligopolistas empresas. Estas empresas protagonizaram a *economia do carvão* de forma incontestada, especialmente quando o volume demandado se estabilizou. É necessário dizer que esse processo não é exclusividade do Rio de Janeiro naquele momento, Armas e Bosa (2012, p. 387) reconhecem o mesmo nos casos das ilhas atlânticas de Cabo Verde e Canárias.

GRÁFICO 10: IMPORTADORES DE CARVÃO DE PEDRA E COQUE (1870-1889)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1890.

O **Gráfico 10** apenas indica o que a combinação do fim da guerra com a contínua expansão da lavoura cafeeira significou para *economia do carvão* no Brasil: a radicalização da dependência energética brasileira em face das importações das firmas britânicas, o aprofundamento da centralização do mercado deste produto no Rio de Janeiro e a concentração do “negócio do carvão” em menos empresas, mais privilegiadas, mais poderosas e com profundo conhecimento acumulado sobre o produto e os serviços que ofereciam.

O ascenso na quantidade de importadores durante a década de 1880 ocorreu em ambiente de monopolização: a maioria dos novos importadores entrava no mercado de forma auxiliar e funcionalizada pelas maiores empresas. A própria diversificação da demanda reforçou este processo, pois se deu sob a peculiaridade da sofisticação nos novos usos o que implicava no surgimento de novos compradores em grande e, provavelmente, crescente escala. Os importadores e negociantes em menor escala passaram a pagar caro para utilizar os canais comerciais e a infraestrutura daquelas empresas, ficando reféns da sua formação de preços, especialmente pelas bruscas variações da cotação do produto. Muitas vezes não encontravam interessados em pagar o preço que estipulavam para o seu carvão e acabavam consignando a mercadoria aos detentores dos grandes depósitos nas ilhas da baía da Guanabara, como forma de se livrar mais rapidamente dos custos da estocagem.

Como veremos, a Brazilian Coal Company foi uma companhia fundada com tamanho compatível para co-protagonizar a *economia do carvão* no Brasil junto às duas empresas há muito estabelecidas, das famílias Lage e Wilson.

**QUADRO 3: COMPARATIVO ENTRE AS MAIORES
NEGOCIANTES DE CARVÃO NO RIO DE JANEIRO**

	Lage Irmãos	Wilson Sons & C.	Brazilian Coal Co.
Origem Familiar Nacional (Cidade)	Brasil (Minas Gerais)	Escócia (Portsoy)	Inglaterra (Bideford) País de Gales (Cardiff)
Negócio de Origem	Metalurgia e Armazém de Metais	Negociantes de Importação e Exportação	Fornecimento, Abastecimento e Corretagem Naval
Início da Atividade Comercial no Brasil (e no RJ)	1799 (1810)	1819 (1840)	1887 (1887)
Início no Negócio do Carvão	1852	1837	1835
Ilha(s) Ocupada(s) pelo Negócio do Carvão	Ilha das Enxadas Ilha do Vianna	Ilha de Mocanguê Pequeno	Ilha dos Ferreiros
Fornecedor Exclusivo	-	South Wales Coaling Ocean Coal C.	Cory Brothers & C. Merthyr Steam Coal
Cidade-Sede	Rio de Janeiro	Londres	Londres
Endereço do(s) Escritório(s) no Rio de Janeiro	Rua Primeiro de Março, 81	Rua Primeiro de Março, 60	Praça das Marinhas, 2
Origem do Capital	Nacional	Imigrante	Estrangeiro
Capital em 1889	300:000\$000	£ 99.038	£ 50.000
Organização Jurídica	Sociedade Limitada	Companhia Limitada por Ações	Companhia Limitada por Ações
Outros Negócios ou Atividades Econômicas²⁴	Trapiche	Dique do Comércio	Estaleiros
	Saveiros para Carga e Descarga no Mar	Trapiche	Saveiros para Carga e Descarga no Mar
	Vapores de Reboque	Agente de Companhias de Navegação	Vapores de Reboque
Histórico como Proprietário de Escravos	Sim	Sim	Não (?)

Fonte: Elaboração própria com base na bibliografia e fontes referenciadas neste texto.

²⁴ Os três mais relevantes e persistentes desempenhados por cada empresa, em 1889.

O **Quadro 3** compila e organiza informações fundamentais para o entendimento das potências que estas empresas consubstanciavam ao final do período analisado, apresentando ainda informações de origem, localização e montante do capital, entre outras. Passaremos ligeiramente ao caso das duas primeiras, baseados em artigos de nossa autoria já publicados (Mantuano, 2017; Mantuano, 2018) e que servem de acúmulo comparativo e relacional entre essas empresas no processo histórico, para análise pouco mais aprofundada da fundação e primeiros anos da Brazilian Coal Company.

Família de cinco gerações de homens de negócios, os Lage constituíram seus primeiros empreendimentos ainda durante o período da colonização portuguesa no Brasil. Apesar de terem se notabilizado pela construção da Companhia Nacional de Navegação Costeira, na última década do século XIX, os Lage forjaram sua riqueza no comércio e nos serviços portuários. Primeiro com foco na negociação dos metais ferrosos trazidos de Minas Gerais, depois no sal e, por último, no carvão de pedra importado.

Um dos principais trunfos dos Lage, nessa trajetória, foi terem participado da construção do Estado Nacional brasileiro no período pós-Independência. A inserção desta família na classe senhorial, aliada ao sucesso nos negócios, garantiu acesso e grande domínio sobre vasta força de trabalho cativa – chegando a explorar plantel de mais de uma centena de escravizados – e uma vantagem estratégica apreciável naquele momento: a ocupação da Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara.

Durante sessenta anos e passando por três gerações, os Lage utilizaram aquela paragem como cativeiro e, de forma produtiva, construíram, edificaram e equiparam o que foi conhecido como “empório principal do carvão de pedra nesta praça e porto”. Pelo menos até 1882, a Ilha das Enxadas foi unidade produtiva primordial para o funcionamento da operação portuária do Rio de Janeiro e concentrou fatia substancial da *economia do carvão* no país. A exploração do “negócio do carvão” naquela ilha não só enriqueceu os Lage como sofisticou seus empreendimentos ao ponto de terem criado condições para transição para o capital industrial.

Quanto à empresa da família Wilson sua história está intimamente ligada à expansão do Império britânico rumo à América do Sul. Não por acaso o jovem armador escocês Edward Pellew Wilson chegou à Bahia em 1819, deixando seu irmão caçula Fleetwood no comando dos negócios familiares na Escócia. No Brasil eles gozaram de taxas alfandegárias baixas e de privilégios importantes para os britânicos, que os fizeram acumular riquezas fora do Reino Unido.

A impressionante amplitude de sua gama de negócios era condizente com seu trânsito no governo imperial. Em outras palavras, quanto mais os Wilson serviam ao Império mais enriqueciam. É necessário pontuar que os Wilson trouxeram capital inglês previamente acumulado para o Brasil, mas parece inadequado

classificá-lo como capital estrangeiro. Por sua trajetória de negócios é mais justo pensá-los num certo capital que imigrou junto aos seus detentores e aqui encontrou condições para se reproduzir em larga escala.

Na década de 1840, quando o carvão de pedra ainda era introduzido no país, os irmãos Wilson não só abasteciam as cidades e embarcações, mas também passaram a ser responsáveis por boa parte do transporte transatlântico do combustível. Inclusive, foram um dos maiores fornecedores de carvão para as esquadras brasileiras na Guerra do Paraguai. O seu principal fornecedor externo eram os Daves, do país de Gales. Essa parceria garantia o carvão de alta qualidade da *South Wales Coaling* nas principais praças brasileiras. Posteriormente, os Daves constituíram a Ocean Coal Company e se associaram aos Wilson em diversas praças no Atlântico (Bosa, 2008).

No Rio de Janeiro registraram a firma Scott, Hett & C., ainda na década de 1840, como casa de importação e exportação. A fixação desses agentes no Rio de Janeiro se deu através de Edward Pellew Wilson Jr., o filho do fundador. Em 1864, Edward Jr. consegue aquilo que colocaria a empresa de sua família em posição privilegiada na *economia do carvão* brasileira: o aforamento para explorar a Ilha de Mocanguê Pequeno, na baía de Guanabara.

A tradição de importação do combustível por parte da família foi herdada por Edward Junior e continuava sendo o coração dos negócios dos Wilson. Entretanto, foi com a inserção no setor de transformação na Corte que os Wilson se firmaram no restrito círculo de negociantes com influência junto à família imperial. Em 1867, com a presença do imperador Dom Pedro II, foi inaugurado o Dique do Comércio, primeira infraestrutura totalmente seca para observação e reparo de navios no Hemisfério Sul.

Naquele momento, o nível de concentração do transporte do carvão para o Brasil, bem como da importação direta e dos serviços, no Rio de Janeiro, não tinha paralelo em nenhuma das praças em que os Wilson atuavam em todo Atlântico. A lucratividade dos negócios baseados no Brasil era alta e os investimentos não cessaram. Durante a década de 1880, a empresa passou a oferecer os serviços de traslado, fretes e reboques com frota própria de embarcações a vapor importadas da Inglaterra e que passaram a operar em toda a Baía de Guanabara, principalmente fazendo traslado entre embarcações de longo curso e a costa.

O surgimento de uma nova empresa que se assemelhou em tamanho e força a essas duas gigantes da *economia do carvão* não é de se estranhar e nem é contraditório com o processo aqui apresentado. O Brasil lançava-se no mercado mundial importando quantidades cada vez maiores e, por múltiplos e sustentados fatores, o combustível era demandado, transportado, depositado, distribuído, comercializado e consumido por canais concentrados na capital. E, com isso, queremos dizer que, oportunamente, aquele oligopólio admitia novos, frágeis e descartáveis agentes intermediadores das importações; mas, também, pela nova

escala e as perspectivas de sustentação da demanda, admitiu o surgimento de uma empresa que nasceu grande, uma terceira em posição de privilégio – tal qual os Lage e os Wilson – que foi fundada para operar já a partir do Rio de Janeiro.

A criação da Brazilian Coal Company é fruto da conjuntura delineada por Castro (1976, p. 62):

[...] no período 1887-1889, ao lado da expansão da massa de lucros no setor exportador ampliava-se também a rentabilidade no setor industrial. A queda do câmbio criava um mercado atrativo para a indústria, num período em que a capacidade para importar estava sob pressão e a massa de imigrantes ampliava a demanda para este tipo de produto.

As tratativas para fundação de uma nova companhia gigante para o negócio do carvão no Rio de Janeiro se iniciaram ainda em 1886. Os britânicos Cory Brothers & C. propuseram ao negociante brasileiro Antônio Fernandes Braga a criação de grandes depósitos de carvão em Montevideú, no Rio da Prata. Braga residia no Uruguai, pois era diretor da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, que realizava uma próspera e subvencionada linha de navegação fluvial entre a capital do Uruguai e Cuiabá (capital da província brasileira do Mato Grosso), além de ser sócio da casa comercial Conceição & C. e presidente da *Camara Syndical de Commercio* – organização de classe para defesa dos interesses dos negociantes em Montevideú, cuja composição era marcada por uma grande proporção de brasileiros (Diário do Brazil, 12/02/1883, p. 3; Almanak, 1885, p. 128).

Os Cory eram uma família de comerciantes de Bideford – uma pequena cidade portuária situada no estuário do rio Torridge, no sul da Inglaterra – que, no início do século XIX, por iniciativa de Richard Cory, atravessaram o Canal de Bristol e passaram a se estabelecer com comércio de utensílios para navios em Cardiff. Na década de 1830, os negócios dos Cory já haviam crescido ao ponto de terem se tornado corretores de fretes e passagens em navios, fornecendo também todo o necessário para as viagens marítimas, desde viveres, passando por aguada, reposição de peças, ferramentas e objetos usualmente descartáveis ou de desgaste constante. Este fornecimento às companhias de navegação em Cardiff os levou ao “negócio do carvão” quando este porto se tornou um dos maiores expedidores do combustível em todo mundo.

O salto para exportação de carvão se deu apenas na década seguinte. E quando o filho de Richard – John Cory – assumiu a liderança dos negócios, em 1859, fundou a Cory Brothers & C. Naquele momento a empresa já focava nas exportações de carvão como negócio principal, adquirindo minas no País de Gales e estabelecendo entrepostos em outras partes do mundo para o carvão nelas produzido:

The firm's shipping and coal-exporting business steadily increased, and the universal demand for South Wales steam coal for navigation led John Cory to conceive the idea of establishing foreign depots in all parts, one of the earliest being

established at Port Said on the opening of the Suez Canal in 1869. (Thomas, 1912, p. 423)

A partir da década de 1870, os Cory manifestam a intenção de abarcar não só o comércio, mas os serviços inerentes à comercialização do carvão de pedra e coque nos ascendentes mercados consumidores do combustível. Com a Grande Depressão, a combinação da verticalização com internacionalização para busca de novos e inexplorados mercados foi a estratégia mais comum daquelas empresas que se tornaram ainda maiores. A formação dos preços em posições privilegiadas nos mercados emergentes passou a ser, então, um claro objetivo da Cory Brothers & Co.

Em 1887 os Cory voltaram seus olhos para o Brasil e o Rio da Prata, tendo seu primeiro encontro com Antônio Fernandes Braga. O negociante brasileiro comprava junto a Cory Brothers & C. quantidades cada vez maiores de carvão para intermediação por sua firma em Montevideú, mas também para entrega no Rio de Janeiro onde abastecia as embarcações das companhias de navegação de que era diretor. Braga forneceu carvão de pedra ao próprio Estado Imperial Brasileiro arrematando contratos de fornecimento para embarcações militares da Marinha brasileira, em Montevideú, Santa Helena, Corumbá e Assunção, durante quase vinte anos (Cidade do Rio, 14/01/1888, p. 1).

A associação entre a família Cory e Braga deve ser entendida num quadro em que aqueles capitalistas britânicos passaram a experimentar a constituição de empresas – sociedades anônimas ou companhias limitadas por ações – junto a exploradores de minas de carvão, transportadores, seguradores e negociantes do combustível ao redor do mundo. A primeira experiência, nesse sentido, aconteceu quando John Cory se associou a David Davies na Barry Docks Company, em 1883 (Wolfe-Barry, 1889).

Em sua terra natal, tratava-se de reunir capitais para realizar empreendimentos de grande fôlego e complexa articulação política. Já nos mercados consumidores do seu carvão mineral, tratava-se de ter uma referência local próxima ao negócio, com alargado conhecimento sobre as questões regionais, fornecendo informações coletadas na ponta sobre aquele mercado e servindo de executor dos desígnios dos sócios britânicos, além das indispensáveis habilidades políticas e da inserção social que um sócio local poderia oferecer. Correspondendo a essa tendência, os planos da Cory Brothers & C. para América do Sul foram redirecionados para o Rio de Janeiro por influência de Braga.

Já em março de 1887, antes mesmo da formalização no Brasil, o *The Engineer* anunciava a nova companhia registrada em Londres e colocava Braga em papel de destaque dentre seus acionistas. A publicação informava que a companhia era limitada por ações e tinha capital fixado em 50 mil libras esterlinas, divididas em 200 ações das quais Braga era detentor de 100 e seis membros da

família Cory dividam as 100 ações restantes. A princípio, não havia relação societária formal entre a Cory Brothers & C. e a Brazilian Coal Company, mas a maior parte dos sócios da companhia anglo-brasileira também eram sócios daquela empresa britânica. A nova companhia operaria em toda América do Sul, tendo base operacional no Rio de Janeiro. Assim o periódico de engenharia inglês definia os seus objetivos:

In England, Rio de Janeiro, and elsewhere in South America, this company proposes trading as coal and fuel merchants, wharftingers, shipowners, ship chandlers, bankers, and as manufacturers and dealers in ice, distilled water and salt. (The Enginner, 18/03/1887, p. 223)

Entendemos que questões estruturais e geoestratégicas exerceram influência na decisão de estabelecer no Rio de Janeiro a base operacional da empresa na América do Sul. Antônio Fernandes Braga apresentou a viabilidade da aquisição de terrenos e o traspasse dos aforamentos de alguma ilha como algo que poderia ser obtido com relativa facilidade, mas que garantiria à empresa uma entrada potente no mercado de carvão de pedra do Rio de Janeiro.

Obter uma unidade da operação portuária localizada numa ilha na Baía de Guanabara era extremamente vantajoso, pois: 1 – naquele momento, os terrenos na parte continental da cidade e próximos aos grandes consumidores de carvão tinham preços elevados; 2 – os terrenos disponíveis em grande extensão e formato desejável eram disputados pelos próprios consumidores do combustível, especialmente as indústrias; 3 – na própria evolução urbana do Rio de Janeiro a cidade não se havia preparado para o recebimento, circulação interna e depósito do carvão nos volumes prospectados (Abreu, 2000). A experiência que se tinha era de utilização das ilhas para guarda e escoamento do carvão pela cidade diretamente aos consumidores finais, em encomendas prontas, o mais rapidamente possível (Mantuano, 2017); 4 – as possibilidades de ganho de terrenos sobre o mar, intervenção na natureza e utilização dos seus produtos, construção, edificação, equipamento e exploração da força de trabalho, em uma ilha, eram mais promissoras pelo relativo isolamento que aquelas paragens ofereciam; 5 – a possibilidade de estar próximo a um ancoradouro calmo e de boa profundidade garantia melhores condições operacionais na logística de carga/descarga, sem embaraços na circulação entre as pontes de recebimento e as infraestruturas de guarda.

Além do mais, haviam constrangimentos legais que, considerando-se os serviços que o “negócio do carvão” suscitava, tornavam necessário a utilização de uma ilha: 1 – se tinha obrigatoriedade de explorar uma insularidade na Baía de Guanabara para obter as autorizações da Capitania do Porto para guarda de grandes volumes de combustível; e 2 – da Alfândega para que a infraestrutura montada pela empresa tivesse status de *entrepoto aduaneiro* ou mesmo o *alfandegamento*

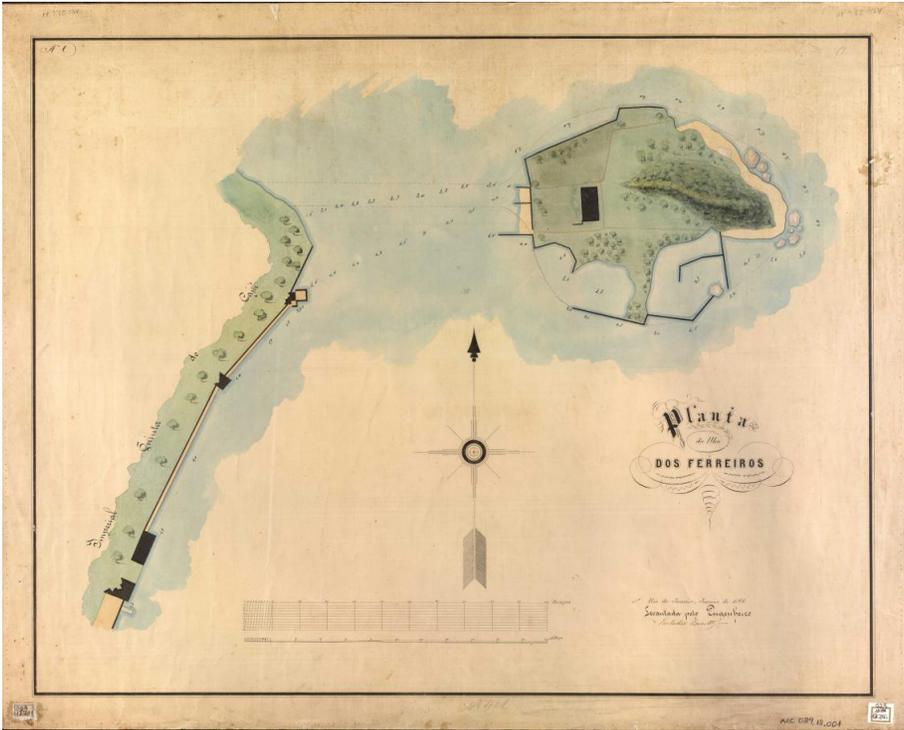
de parte das edificações da ilha a ser ocupada²⁵, o que lhes garantia perspectivas bem mais alargadas de negócios.

Braga age rapidamente, escolhe a Ilha dos Ferreiros e condiciona a incorporação da empresa no Brasil ao domínio sobre aquela insularidade na baía. A Ilha dos Ferreiros era mais distante das principais freguesias comerciais e financeiras da cidade, bem como dos ancoradouros mais comuns à navegação de longo curso e da Estação Marítima da Gamboa. No entanto, o futuro parecia promissor: a freguesia de São Cristóvão e, inserida nela, a Ponta do Caju, estavam na rota da expansão urbana e industrial do Rio de Janeiro (Souza, 1882); se projetava próximo dali a estação terminal da Estrada de Ferro Rio do Ouro (Silva, 2021); a ilha era relativamente próxima da orla continental e contava com vasto, profundo e pouco frequentado ancoradouro no lado da baía; em sua maior parte, era desocupada e ainda preservava natureza intocada, tendo formato vantajoso, relevo facilmente modificável e oferecendo a extração de pedras, madeiras e areias aproveitáveis; ademais, a pequena proporção ocupada era residencial, o que, ao menos em tese, oferecia baixa resistência à sua remoção.

Logo no começo de 1887, Braga comprou a maior das residências na ilha, conseguindo o traspasse de alguns aforamentos e fez requerimento à Diretoria de Tombamento e Obras da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de um alvará para construção de dois galpões naqueles terrenos recém adquiridos (Jornal do Commercio, 04/07/1887, p. 2). Em dezembro do mesmo ano, a proposta de Braga à municipalidade foi mais agressiva: o diretor-gerente da já incorporada Brazilian Coal Company ofereceu a compra de toda ilha e solicitou aforamento de todos os terrenos de marinha nela concernentes (Jornal do Commercio, 14/12/1887, p. 2).

25 Segundo o Regulamento das Alfândegas do Império do Brasil, o Entreposto Aduaneiro tinha característica de depósito para produtos em trânsito com vistas ao exterior; já o alfandegamento de trapiches, armazéns, depósitos etc. era mais substitutivo às funções de carga, descarga, capacidades, armazenagem e depósito que eram demandadas às Alfândegas, incapazes ou desinteressadas em fazê-lo.

IMAGEM 1: PLANTA DA ILHA DOS FERREIROS (1866)



Fonte: BRASIL. Ministério da Gestão. Superintendência do Patrimônio da União. *Planta da Ilha dos Ferreiros (1866)*. Mapoteca 1, Gaveta 3, Francha 1, Registro 387. Rio de Janeiro, Superintendência do Patrimônio da União.

Muito rapidamente, a municipalidade passou a Carta de Aforamento da Ilha dos Ferreiros à Antônio Fernandes Braga, que recolheu as taxas e o foro anual (Rio de Janeiro (cidade), c. F18, 1887-1888). Desde então, deu-se a ocupação daquela ilha pela Brazilian Coal Company sem quaisquer embaraços legais. Rapidamente, a companhia deu início à construção da infraestrutura necessária ao oferecimento dos serviços projetados (Gazeta de Notícias, 28/06/1888, p. 3). Antônio Fernandes Braga é apontado no Almanaque Laemmert de 1888 como Diretor-Gerente da Brazilian Coal Company; foi ele quem alugou o escritório que serviria de ponto de atendimento comercial da companhia, no coração da cidade, a rua Primeiro de Março (Almanak, 1888, p. 1347).

Em 17 de setembro de 1887, a Brazilian Coal Company foi autorizada a funcionar no Império do Brasil por meio do decreto 9.783. Essa autorização era uma formalidade legal por aquela empresa sediada no estrangeiro e de capitais forâneos. Junto aos estatutos da companhia, o seu representante legal no Brasil, Antônio Fernandes Braga, ofereceu um memorando revelador à Seção dos Negócio do Conselho de Estado do Império do Brasil, que confirmava informações publicadas nos jornais e

aditava, dentre os seus objetivos:

Construir, auxiliar e subscrever para a construção, conservação e melhoramento de estradas, abrigos, pontes, canaes, ferro-vias, estradas de ferro, cáes e desembarcadouros, que possam ser considerados convenientes ou necessarios para promover ou desenvolver os negocios da companhia, ou para comprar, vender, arrendar, trocar ou alugar os mesmos; [...]

Nomear, nos termos usuaes, os Srs. Cory Brothers & Comp., de Londres, para agentes geraes da companhia, na Europa, para os fins de obterem encommendas para a companhia, tendo esses agentes poderes para nomearem sub-agentes [...] (Brasil, 1887, Decreto 9.783 de 17/09/1887).

A proposta de instalação da companhia no país foi aprovada por unanimidade. O memorando deixava claro que os proprietários da Brazilian Coal Company lidavam com a possibilidade de diversificar e fortalecer os seus negócios, a partir da importação e serviços ligados à *economia do carvão* no Rio de Janeiro.

No ano seguinte, os Cory promovem uma reestruturação administrativa em sua empresa-mãe, refundando a Cory Brothers & C. com capital fixado em um milhão de libras esterlinas. A empresa passava a absorver as participações pessoais dos membros da família Cory em outras empresas, inclusive na Brazilian Coal Company:

The new undertaking acquires the interest of Messrs. Cory Brothers in the Galli, Tyngbedw, and other collieries in the Rhondda Valley, the coal wagons and railway rolling plant and shares in steamships and water works companies, and in the Aden Coal Company (Limited), and the Brazilian Coal Company (Limited). (The Marine Engineer and Naval Architect, 01/05/1888. p. 61)

Essas medidas permitiram que os Cory enviassem todo o necessário para construção e equipamento da Ilha dos Ferreiros, assim como viabilizassem a montagem dos serviços portuários da Brazilian Coal Company no Rio de Janeiro. Ainda em setembro de 1887, o *Enginner* noticiava os testes com a primeira das encomendas feitas por Cory Brothers & C. ao estaleiro Edward Finch & C., de Cardiff, para serviço da Brazilian Coal Company. Tratava-se da primeira embarcação da companhia, um rebocador de grande potência, o *Victoria*.

On Wednesday, the 17th, the screw tug Victoria, built by Edward Finch and Co. for the Brazilian Coal Company, Cardiff, ran a very successful trial. Her dimensions are—length, 90ft.; breadth, 17ft. 6in., by 8ft. 9in. depth of hold. She has a compound surface condensing engine, 16in. and 30in. by 22in. stroke, with a boiler designed for a working pressure of 100lb. per square inch. She steamed down Channel for some hours, averaging eleven and a-half knots per hour, after which she entered Cardiff, from which h port she sailed on the 22nd inst. for Rio de Janeiro, where she

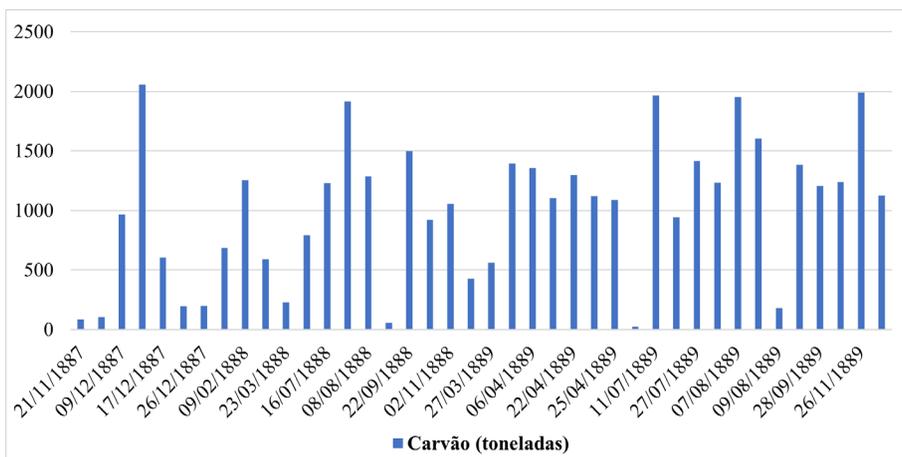
will be employed and for which service she is specially designed and fitted with teak decks and covered with a permanent awing (The Engineer, 02/09/1887, p. 189).

Menos de um ano depois, o *Engineering* noticiava outro teste com nova encomenda ao mesmo estaleiro: uma lancha a vapor com casco de ferro de nome sugestivo, *Antonio*.

On Sunday, the 21st inst., the steam launch Antonio, built by Messrs. Edward Finch and Co., of Chepstow, for the Brazilian Coal Company, of Rio de Janeiro, sailed in charge of their engineer for Swansea, where she arrived at 4 o'clock p.m., having run the whole distance from Chepstow, 85 miles, in eight hours, or about 104 miles per hour. The hull is to be shipped whole (the engines and boiler being taken out) on board a steamer for Rio de Janeiro. (Engineering, 26/10/1888, p. 414)

O nosso recorte cronológico abrange apenas os dois primeiros anos de atividade da empresa. Mesmo nesse período de montagem, investimento e experimentação do seu funcionamento é possível identificar o fato que a Brazilian Coal Company nasceu grande. Os Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro registram, entre novembro de 1887 e dezembro de 1889, quarenta embarcações entradas, direta e exclusivamente dedicadas a importar carvão por ordem da Brazilian Coal Company, sendo despachadas por aquela autoridade aduaneira na capital do Brasil.

GRÁFICO 11: DESPACHOS ADUANEIROS DE EMBARCAÇÕES ENTRADAS NO RIO DE JANEIRO COM CARVÃO IMPORTADO POR ORDEM DE BRAZILIAN COAL COMPANY (1887-1889)



Fonte (toneladas): BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletim da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1887-1889.

O **Gráfico 11** é expressão de apenas uma das formas de explorar o negócio do carvão por essa companhia. É certo que a importação direta de 40.354 toneladas de carvão nos dois primeiros anos de atividade já a incluíam no seleto trio das maiores importadoras diretas do combustível, mas a Brazilian Coal Company foi fundada para protagonizar a *economia do carvão* no Brasil. Em 1889, Braga consegue junto à Alfândega que a Ilha do Ferreiros fosse alçada à condição de Entrepoto Aduaneiro (Brasil, 23/11/1889, p. 3), quando as primeiras embarcações empregadas nos serviços portuários já estavam em plena atividade (Almanak, 1889, p. 599) e a empresa já pagava impostos “diretamente na indústria” sobre dividendos distribuídos aos seus acionistas (Brasil, 1890, p. 168).

Considerações Finais

Neste artigo buscamos concatenar as fontes de produção, os meios de transporte e conservação, as formas de comercialização e distribuição e os fatores para o consumo do carvão mineral no Brasil, entre 1850 e 1889. Certamente que a introdução do combustível em terras brasileiras antecede o nosso recorte temporal, mas nos interessamos por sua generalização em um processo histórico perpassado por mudanças econômico-sociais que contavam com a queima do carvão para criação do calor e da força necessária às inovações técnico-tecnológicas surgidas devido à participação do Brasil no mercado mundial. Esta participação baseava-se nas exportações de produtos primários – o café, especialmente -, mas também realizava-se nas numerosas e variadas importações, das quais destacamos o combustível que é nosso objeto de pesquisa, o carvão mineral.

Surgida de necessidades focadas nas aplicações residenciais e comerciais mais comezinhas, as demandas por carvão se sofisticaram e as importações se avolumaram em ritmos que obedeciam a cadência dos diferentes processos históricos que atravessavam. O Império do Brasil desimpediu, facilitou e desonerou o quanto pôde as importações do combustível, acabou vendo-se enredado numa brutal dependência energética face aos interesses britânicos – maiores produtores, mas também líderes no transporte, demais serviços e comercialização do seu carvão de pedra no Brasil e no mundo. E foram mesmo os britânicos que construíram a centralização deste mercado no Rio de Janeiro, sua praça comercial e porto.

Múltiplos fatores não só fizeram crescer o consumo, como criaram uma *economia do carvão* no Brasil, claramente sediada no Rio de Janeiro. Esses fatores, em uma parte, foram circunscritos no tempo e muito poderosos – como é o caso da Guerra do Paraguai/Tríplice Aliança ou a implementação dos primeiros meios de transporte a vapor no Brasil; de outra parte, são integrantes da complexificação e sustentação da demanda pelo combustível – que passa pelo ascenso da cafeeicultura, da expansão/intensificação dos meios de transporte que a serviam, do crescimento de algumas cidades, da primeira industrialização e da sofisticação dos serviços urbanos que se ofereciam na Corte do Império, a cidade do Rio de Janeiro.

O próprio contexto mundial de estabelecimento do capitalismo monopolista pode ser identificado nesse processo. Os capitais engajados no mercado de carvão no Rio de Janeiro concentraram-se e, amparados pelo Estado Nacional, moldaram as características da *economia do carvão* no Brasil: privilegiada, dependente e oligopolizada. A última seção do artigo procura uma aproximação da realidade histórica através da atuação de empresas com tendências monopolistas neste mercado – Lage Irmãos, Wilson Sons & C. e Brazilian Coal Company –, demonstrando resultados práticos e fatos que evidenciam o desenvolvimento da *economia do carvão* e a própria situação energética do país nos últimos momentos do Império.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

AZEVEDO, Jussara França de. *Política Tarifária e Indústria no Império Brasileiro (1840-1889)*. 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) – PPGHE-USP, São Paulo, 2018.

BEAUD, Michel. *A História do Capitalismo: De 1500 aos Nossos Dias*. São Paulo: Brasiliense, 2001.

BOSA, Miguel Suárez. Las Empresas Carboneras en los Puertos de las Islas Atlánticas. *Vida Marítima*, nov., 2008.

BOSA, Miguel Suárez; ARMAS, Luis Gabriel Cabrera. La Competencia en los Servicios Portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). *Anuario de Estudios Atlánticos*. v. 58 2012, pp. 363-413.

CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – UNICAMP-IFCH, Campinas, 1976.

COLE, George Douglas Howard. *Introducción a la Historia Económica (1750-1950)*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1957.

DUMOULIN, Michel. Edouard Otlet. In: *Biographie Nationale de Belgique*. T. XLI. Brussel: Académie Royale de Belgique, 1980.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a Centralidade do Poder Monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, v. 2, 2002, p. 7-27.

_____. O Rio de Janeiro e as Primeiras Linhas Transatlânticas de Paquetes a Vapor (1850-1860). *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 2, 2003.

FREESE, Barbara. *Coal: A Human History*. Nova Iorque: Basic Books, 2004.

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da Navegação de Cabotagem Brasileira no Século XIX. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, 2015.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 2003.

HONORATO, Cezar Teixeira; RIBEIRO, Luiz Cláudio M. The Emergence of Santos as A Coffee Port – 1869-1914. In: BOSA, Miguel Suárez. (Org.). *Atlantic Ports*

and *The First Globalisation C. 1850-1930*. 1ed. Hampshire: Cambridge Imperial – Palgrave/Macmillan, 2014, v. 1, p. 170-195.

LOBO, Eulália. *Imigração Portuguesa no Brasil*. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.

MARTINS, Ana Luiza. *Império do Café. A Grande Lavoura no Brasil 1850 a 1890*. 4a.ed. São Paulo: Atual, 1990.

MANTUANO, Thiago. A Região Portuária Segurou as Pontas: As Atividades Metal-Mecânica e da Construção e Reparo Naval no Porto do Rio de Janeiro (1868-1907). *Espaço e Economia*, v. 1, 2018.

MANTUANO, Thiago. *Comendador Antônio Martins Lage: Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX*. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2017.

MANTUANO, Thiago. Os Wilson na Corte Imperial (1837-1888). *História e Economia*, v. 19, 2017, p. 177-202.

PEREIRA, Luciana Lamblet. *Revisitando a “Moeda Colonial Restaurada” – A Comercialização e as Políticas de Exploração de Combustível no Brasil Imperial*. Dissertação (Mestrado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2007.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moises. *Ofício Criador: Inventores e Inventos na Lavoura Cafeeira no Brasil (1870-1910)*. 1. ed. Curitiba: Appris, 2021.

SALLES, Ricardo. *Guerra do Paraguai: Escravidão e Cidadania na Formação do Exército*. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

SILVA, Raphael Castelo Branco da. *O Dilema do Trem das Águas: A Estrada de Ferro Rio d’Ouro entre o abastecimento de água e o transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro, 1875-1906*. Dissertação (Mestrado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2021.

Fontes

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1850-1890.

BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1889.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Boletim da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1883-1889.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Comissão de Inquérito Industrial*. Rio de Janeiro:

Imprensa Nacional, 1882.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1890.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1860.

BRASIL. Ministério da Gestão. Superintendência do Patrimônio da União. *Planta da Ilha dos Ferreiros (1866)*. Mapoteca 1, Gaveta 3, Prancha 1, Registro 387. Rio de Janeiro, Superintendência do Patrimônio da União, 2022.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850-1880.

CIDADE DO RIO. Rio de Janeiro: José do Patrocínio & C., 1888.

DIÁRIO DO BRAZIL. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Brazil, 1883.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1888.

JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1850-1889.

RETROSPECTO COMMERCIAL – JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1875-1889.

RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Série Aforamentos*. Caixa F18. Rio de Janeiro, 1887-1888.

SOUZA, Augusto Fausto de. *A Baía do Rio de Janeiro: sua História e Descrição de suas Riquezas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1882.

THE ENGINEER. Londres: George Reveirs Limited, v.63, 1887.

THE ENGINEER. Londres: George Reveirs Limited, v.64, 1887.

THE ENGINEERING. Londres: Strand W.C., v. 46, 1888.

THE MARINE ENGINEER AND NAVAL ARCHITECT. Londres: Paternoster Row E.C., v. 10, 1888-1889.

THOMAS, Daniel Lleufer. Cory, John. In: LEE, Sidney (ed.). *Dictionary of National Biography (2nd supplement)*. Vol. 12. Londres: Smith, Elder & C., 1912.

WOLFE-BARRY, John. *The Barry Docks. Report of the annual meeting of the British Association for the Advancement of Science*. Londres: s. e., 1889.

O Porto em Descompasso: A Movimentação Portuária no Rio de Janeiro da Virada do Século (Sécs. XIX-XX)²⁶

A História Urbano-Portuária, com asserção e riqueza, têm se desenvolvido nas últimas décadas de forma a nos oferecer o entendimento que uma operação portuária não se resume a carga e descarga de mercadorias, a chegada e saída de embarcações e veículos, ao embarque e desembarque de pessoas e suas bagagens. As características fundamentais de existência física e material e como estas expressavam o funcionamento e os objetivos de uma operação portuária denotam um conjunto de atividades, interesses e arranjos que determinado porto, num momento histórico avaliado, demanda, proporciona ou está inserido, de forma central ou ligado lateralmente. Este olhar múltiplo e alargado, em perspectiva histórica, tornou proibitivo fazer tábula rasa da relação entre infraestrutura e operação portuária.

Embora tenhamos mais abundantemente fontes e historiografia que se reportem a movimentação portuária em todo país, é necessário reconhecer sua limitação e pesquisar em busca de outras informações, dados e avaliações coevas, além de ampliar a bibliografia compulsada. O porto do Rio de Janeiro é, portanto, um objeto que demanda um estudo bem mais completo e integrado do que fizemos até aqui.

A movimentação de cargas, embarcações, veículos e pessoas não é a única atividade que importa em uma operação portuária. Embora seja a que mais interesse

26 Capítulo inédito fruto da pesquisa desenvolvida pelos autores durante a vigência do Projeto Acervo Documental (SPU-MPOG/BID/UFF), em que trabalharam em conjunto, e da orientação da tese de doutorado de Thiago Mantuano, defendida em março de 2022.

despertou nos pesquisadores que buscaram analisar os portos em perspectiva histórica, outros aspectos tão importantes quanto incidem sobre esta dimensão de forma a condicioná-la na variação dos tempos que demandava, nos seus custos, nos níveis de segurança, articulação, integração e controle que apresentavam, além dos padrões e variações do movimento de cargas e pessoas e das próprias unidades de produção portuária que os efetivavam.

Nos últimos anos da operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara, outrora louvada por seus atributos naturais garantidores de um “porto abrigado”, já não mais suplantava os problemas infraestruturais e operacionais encontrados na costa e estes multiplicaram-se ao ponto de serem vistos como irresolutos, mantida a infraestrutura que o porto apresentava. Havia razões concretas, reais, palpáveis, tangíveis, observáveis e calculáveis o suficiente para que se estabelecesse um ambiente político e social de amplo consenso – inclusive dentre as classes dominadas – contrário a operação portuária instalada no Rio de Janeiro. Evidentemente que dependendo da perspectiva crítica, o aspecto a ser condenado variava, mas, na virada do século XIX para o XX, as próprias medidas isoladas que expressavam a luta contra os obstáculos ao melhor funcionamento do porto do Rio de Janeiro acabavam por contribuir com os pronunciados gargalos que eram traduzidos enquanto esgotamento daquela operação portuária protagonizada pelos trapiches.

No geral, aquelas razões podem ser subdivididas e agrupadas em: fundiária e urbana; sanitária e imigratória; industrial e comercial; fiscal, financeira e externa; da movimentação portuária, de cargas, embarcações, veículos e pessoas, em si; e, finalmente, o fracasso das concessões públicas a empresas privadas para mudar esta situação, mas que apenas acabavam agravando a questão. É evidente que, mesmo com a real existência desse conjunto degradante de razões para avaliações negativas cada vez mais categóricas quanto a sua infraestrutura e operação, o porto continuava em funcionamento. O fato de funcionar e mal, perder a sua centralidade na América do Sul para Buenos Aires e ver a sua importância declinar, relativamente, com advento do porto de Santos, permite a análise de sua crescente disfuncionalidade (aqui encarada como mau funcionamento) e degradação material.

Para este capítulo, embora ressalvemos não ser a única determinante no inquérito das condições do porto do Rio de Janeiro na virada do século e saibamos que era condicionada pelas demais razões arroladas, optamos pela que mais salta aos olhos, oferecendo as fontes mais ricas de informações sobre o nosso objeto e mais ampla possibilidade de diálogo com a historiografia: a movimentação portuária em si, de coisas e pessoas pelas infraestruturas portuárias. A exposição está dividida em cinco aspectos cruciais que são fundamento da análise sobre o funcionamento do porto do Rio de Janeiro, na década de 1890 e primeiros anos da década de 1900, sendo interatuantes e retroalimentadores alimentavam problemas realmente existentes na movimentação que a operação portuária pré-capitalista proporcionava naquele porto.

Má Articulação: Problemas Realmente Existentes nos Fluxos de Coisas e Pessoas

A dura avaliação feita pelos contemporâneos sobre o porto do Rio de Janeiro não era um devaneio, era o resultado enfeixado de aspectos degradados e que apresentavam graus de disfuncionalidade fruto de determinações diversas, estando lastreado numa base argumentativa com farta comprovação, na concretude das questões apresentadas, na observância dos problemas apontados e na comparação com exemplos em contrário que surgiam pelo advento da disruptiva construção dos portos de Buenos Aires e Santos, na década de 1890.

No entanto, para Maria Cecília Velasco e Cruz as críticas e aspirações quanto ao porto do Rio de Janeiro, em fins do século XIX, não passava de um “sonho fáustico”. As críticas eram veiculadas por interesses inconfessos ou por meras idealizações, mas o porto em si funcionava a contento:

É importante perceber que, ao descreverem o porto do Rio de Janeiro como um conjunto de vetustos trapiches de madeira, e ao tratarem-no como uma sobrevivência colonial, simbólica do atraso brasileiro, os advogados da modernização estavam buscando estabelecer o caráter absolutamente insatisfatório do status quo, produzir a visão de um futuro ideal, e legitimar um curso de ação que a seu ver traria um progresso notável. Sem qualquer compromisso com o real, difundiam uma imagem congelada e a-histórica do porto, como se este não tivesse passado ao longo do século XIX por nenhuma transformação, nem material, nem de gestão. Não foi assim. (Velasco e Cruz, 2016, p. 299)

Já Lamarão assevera o extremo contrário: “Ao final do século XIX, a reforma do porto do Rio de Janeiro era sentida como uma necessidade imperiosa. O recurso a uma solução quantitativa e paliativa — a multiplicação dos trapiches — já se esgotara.” (Lamarão, 1991, p. 161). Em grande medida, ambos partem das mesmas fontes, trabalham com informações próximas e olham para o mesmo processo histórico, tangenciando o porto do Rio como objeto em comum para objetivos diversos. Como é possível, então, que tenham chegado a conclusões tão distintas sobre o funcionamento do porto? Para responder a essa questão é preciso lente teórica e arsenal empírico.

O porto do Rio de Janeiro, na virada do século XIX para o XX, apresentava uma operação pré-capitalista, manufatureira ou não-industrial. A diferença fundamental entre a operação portuária pré-capitalista e a capitalista está dada na medida da predominância da racionalidade de tipo capitalista no complexo. Acreditamos que, até as grandes construções portuárias associadas às reformas urbanas no século XX, essa racionalidade pouco existia, predominando a de tipo comercial. O principal objetivo da construção de um chamado “porto moderno” era dotar as cidades portuárias brasileiras de infraestruturas, instituições e regras claras que

possibilitassem a produção do deslocamento no espaço portuário em consonância com o navio a vapor e à ferrovia. Essa hipótese não é recente, em tese sobre Santos pude sintetizar a questão:

O complexo portuário capitalista assume tais características por articular, com base na lógica do capital, um conjunto variado de atividades que têm por objetivo principal a racionalização do escoamento das mercadorias a serem realizadas nos mercados nacional e internacional. (Honorato, 1996, p. 156)

O intuito da montagem de uma operação portuária capitalista era integrar racionalmente à lógica do capital os portos, tomando o embarque e desembarque de pessoas, chegada e saída de veículos, carga e descarga de mercadorias de tal modo que a produtividade portuária fosse crescente e ali se montasse um complexo industrial de serviços oferecidos a todos os utentes do porto. As características da formação social brasileira, ao longo do século XIX, impuseram importantes obstáculos a esse objetivo.

A operação portuária pré-capitalista no Brasil reunia, via de regra, os portos em que se realizavam seus fins com certas propriedades, características e preceitos essenciais, comuns: a implantação do negócio a partir de um privilégio; o acúmulo material desses agentes privilegiados por conta do controle exercido em certa(s) atividade(s); o caráter transitório das permissões das unidades que servem ao porto; as infraestruturas construídas rápida e precariamente, sem vultosos investimentos em capital fixo; a impossibilidade de expressivos ganhos de produtividade com base no incremento tecnológico, poupando trabalho; a utilização intensa e imperiosa da força de trabalho em todo o processo produtivo; a não alienação tipicamente capitalista dos trabalhadores que transitam nas diversas atividades do porto, com uma especialização peculiar, que resguardava os seus saberes e possibilitava o saber global a respeito dos demais processos produtivos; a ausência de uma autoridade portuária que concentre prerrogativas organizacionais, de planejamento e que regule o complexo; finalmente, e mais importante, a ausência de uma racionalidade de tipo capitalista às unidades de produção que servem ao porto, com sua consequente independência, autonomia, má articulação com os demais modais de transportes e má integração em sua diversidade de unidades, sendo mal controladas na falta de um centro coordenador suficientemente abrangente. Os portos brasileiros, até o fim do século XIX, operavam dessa forma.

Em nosso recorte, os complexos portuários pré-capitalistas e sua operação acentuaram um funcionamento em que a articulação entre as atividades demandam tempos inconvenientes, com perdas consideráveis, inclusive pela falta de uma melhor definição entre o espaço do porto e o da cidade. Além disso, o processo de produção exibia baixas taxas de mecanização, e a articulação dos seus diversos processos de trabalho não tem a capacidade de alienar por completo a sua força de trabalho.

Como propus em dissertação anteriormente defendida:

[...] durante o século XIX, oferecia uma má articulação entre estes e os transportes urbanos, os terrestres de longa distância e, especialmente, as grandes embarcações transatlânticas a vapor; o complexo era mal integrado e foi montado exatamente para isso, cada agente individual procurava monopolizar uma "linha de serviços" e atuava em diversas atividades, os conflitos eram inevitáveis entre os interesses privados, mas também com as instituições públicas; a falta de segurança está densamente comprovada em vários estudos, tanto na navegabilidade dos ancoradouros quanto no traslado e guarda das mercadorias; a regularidade dos serviços era pouco previsível, o que fazia com que seus preços variassem de acordo com a ocasião, mesmo com a regulação de algumas unidades pela alfândega; não havia qualquer padronização entre as unidades produtivas, públicas ou privadas, destinadas ao comércio de importação e exportação ou de abastecimento; qualquer uniformidade de procedimentos e constituição material era ilusória, as que haviam, diziam respeito aos processos de trabalho dominados pelos trabalhadores. A coordenação das atividades no complexo portuário e o próprio controle produtivo das unidades componentes, assim como a fiscalização das atividades envolvidas na movimentação aduaneira, eram alvo de importantes críticas durante todo o oitocentos! (Mantuano, 2017, p. 164)

Uma evidência importante para ratificar a real existência desse estado de coisas são as medidas concretas, para além dos planos, tomadas para remediar os insucessos e limitações que aquela operação portuária apresentava em todo país. Um dado interessante é o número de privilégios industriais requeridos para máquinas, aparelhos, equipamentos e materiais com aplicação no processo de produção portuário, que apresentou uma maior constância na década de 1890, diferente dos períodos anteriores que registraram raros pedidos, sendo 13 patentes atribuídas para carga, descarga, embarque, desembarque, conservação e desinfecção de portos, entre 1890 e 1901 (Brasil, 1890-1901, AN-PI).

Acontece é que esses pequenos avanços, essas adaptações, a reprodução e o melhoramento das unidades de produção portuária não mudavam a lógica da sua operação – que, ainda no Império, já era contraditória com o que se requeria do porto – e, mais grave, na década de 1890, perderam a capacidade de fazer a diferença. No Rio de Janeiro, a operação portuária deixou de se renovar e expandir efetivamente, deteriorando as condições e fazendo recuar o porto em termos relativos.

O relatório diplomático sobre os negócios, o comércio e as finanças britânicas no Rio de Janeiro, referente ao ano 1898, fazia uma avaliação avassaladora sobre o porto do Rio de Janeiro: "Unfortunately, the port still continues without proper facilities for discharging vessels." (Great Britain, 1899, p. 23). A operação portuária então existente era posta em xeque no todo:

Cargo of all kinds has to be placed in lighters, and general merchandise deposited in the custom-house or one of its branches. This process is most dilatory, particularly when arrivals are numerous, and the amount of interest lost to commerce by the lengthy detention of valuable shipments in the course of delivery must be very important. (Great Britain, 1899, p. 23)

É evidente que essa avaliação se baseava, sobretudo, no relato de armadores, banqueiros e importadores/exportadores ingleses, até porque as matrizes destes faziam-se representar no parlamento britânico – exemplo maior era proprietário da Royal Mail Steam Packet, Owen Philipps, deputado na Câmara dos Comuns – que recebia estes relatórios.

O lobby inglês por uma operação portuária condizente aos grandes vapores que já visitavam o Rio de Janeiro encontrava eco nos interesses locais e, a partir da década de 1890, um forte exemplo do que poderia ser feito:

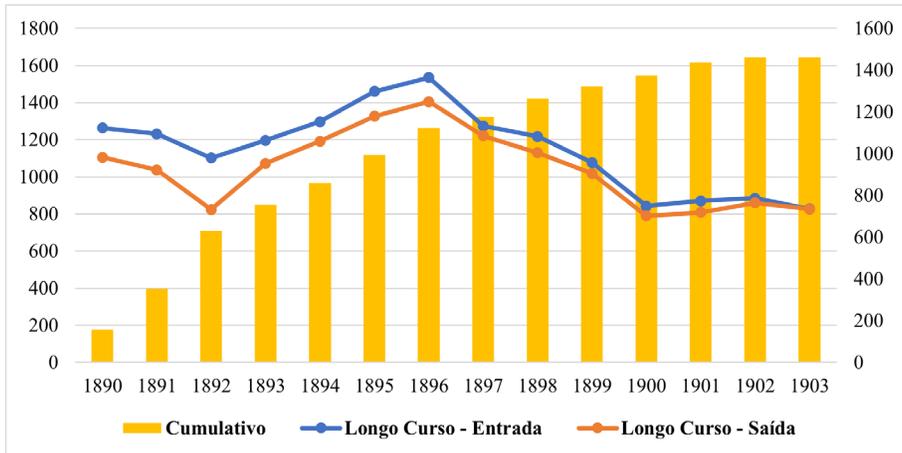
Basta entender um pouco a história das Docas de Santos, para se compreender quanto tem sido sacrificados o commercio do Rio de Janeiro, os consumidores e a própria fazenda nacional com a falta de um melhoramento daquella natureza, sem cais a que atraquem os navios, qualquer que seja o seu calado e a sua tonelagem, para o importador a despesa com as embarcações intermediárias que convertem-se em depósito durante oito, dez e mais dias, as mercadorias a descarregar e enfrentar além, depois disso, as longas e prolongadas armazenagens a que hoje estão sujeitas as mesmas mercadorias. (Gazeta de Notícias, 05/06/1903, p. 1)

A Gazeta de Notícias relata de forma simples um fato que é possível assegurar a partir de fartas e variadas fontes documentais: o porto do Rio de Janeiro funcionava de maneira muito mal articulada com os demais modais de transportes. O fato de não conseguir receber as maiores embarcações a vapor nas proximidades da costa, tocando pontes e cais, era tão perturbador quanto a limitação do trânsito das linhas férreas pela zona diretamente afetada pela operação portuária. As ferrovias não se aproximavam da linha de água delimitada pelo correr de trapiches, sendo exceção absoluta e pontual a Estação Marítima da Gamboa. Os maiores colossos dos mares nunca chegaram próximos à rua da Saúde. Estes fatos não eram desprezíveis e não eram dispensáveis, eles criavam constantes transtornos em forma de inconvenientes tempos despendidos, maiores custos, desgaste de material, de pessoal, perdas de arrecadação pela Alfândega, riscos à navegação, sanitários e até de perdas por roubos, desvios ou sinistros.

Os **Gráficos 1 e 2** são a prova robusta do que argumentamos. Havia uma acumulação crescente, constante, desproporcional e sem horizonte de resolução de embarcações fundeadas no Rio de Janeiro. O que se espera de uma operação portuária razoável é que em tempos em que entram mais embarcações do que saem, sejam sucedidos por tempos em que saem mais embarcações do que entram.

No entanto, durante toda década de 1890 e até o início da construção do porto do Rio de Janeiro, mais embarcações de longo curso entraram do que saíram, constantemente e o volume cumulativo era crescente – em catorze anos, chegou a 1463 embarcações entradas a mais do que saídas.

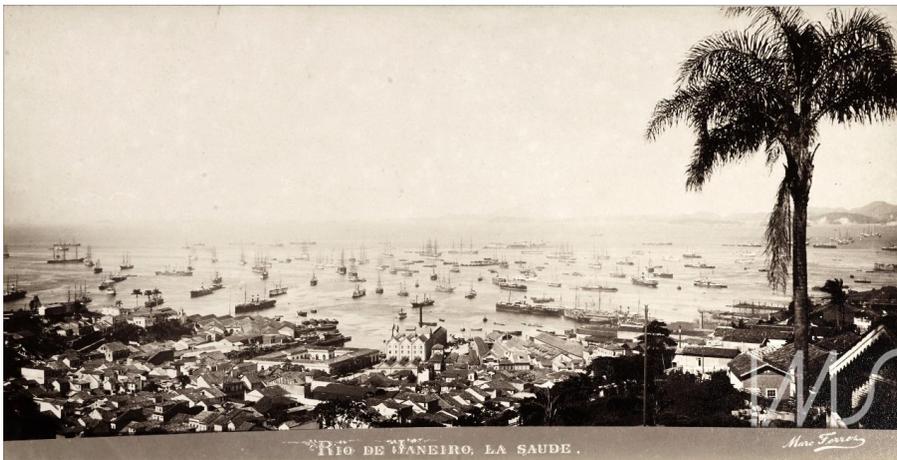
GRÁFICO 1: EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO ENTRADAS E SAÍDAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1890-1903)



Fonte: *RETROSPECTO COMMERCIAL — JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1891-1904.

Visto isso, procede a descrição de Lamarão: “Os navios mercantes seguiam em frente. Depois de contornarem a ilha das Cobras, onde não era rara a presença simultânea de cem embarcações de todas as formas e tonelagens – às voltas com operações de carga e descarga. Esses serviços eram executados por numerosos saiveiros, chatas e alvarengas.” (Lamarão, 1991, p. 138 [grifo nosso]), que também se verifica no panorama monumental de Marc Ferrez.

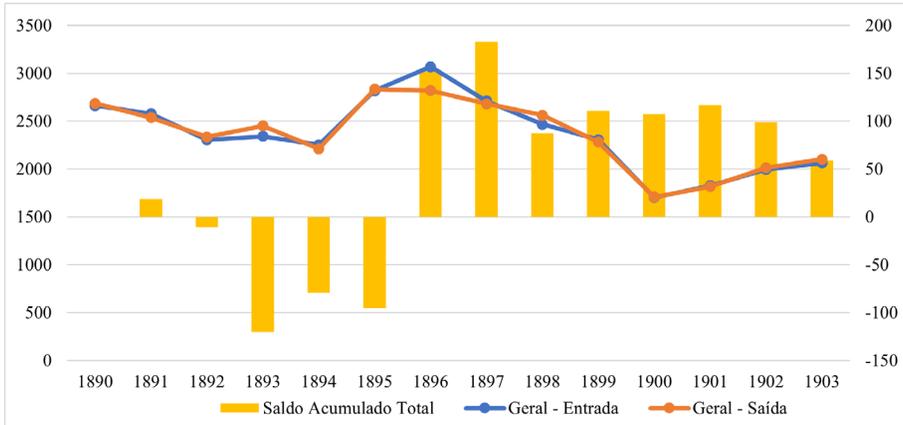
IMAGEM 1: VÁRIAS EMBARCAÇÕES EM DESCARGA NO LITORAL DA SAÚDE (1890)



Fonte: INSTITUTO MOREIRA SALLES. Coleção Fotográfica de Marc Ferrez. *Rio de Janeiro, Saúde (1890)*. Localização: 0072139, Caixa 012-01. Rio de Janeiro, Instituto Moreira Salles.

É claro que alguns dirão que essa tendência era natural devido a característica estrutural do porto do Rio de Janeiro de ser mais importador do que exportador, o que nada teria a ver com os supostos problemas do porto. No entanto, as embarcações deveriam sair, mesmo que por cabotagem, indo buscar cargas e passageiros em Santos ou nos portos do Prata. Acontece que um fenômeno e um fato desbaratam esta tese: primeiro é que muitas faziam o famoso “frete de retorno”, ou seja, não só buscavam mercadorias nestes outros portos para levar ao Atlântico Norte, mas também acabavam retornando ao Rio de Janeiro com produtos santistas e platinos, portanto saíam definitivamente pelo Rio; segundo é que, mesmo contando as entradas e saídas por cabotagem, na maior parte deste recorte cronológico, o saldo acumulado de embarcações no porto do Rio de Janeiro superava cinquenta.

GRÁFICO 2: EMBARCAÇÕES ENTRADAS E SAÍDAS
DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1890-1903)



Fonte: *RETROSPECTO COMMERCIAL — JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1891-1904.

É mais provável, portanto, que o nível de desarticulação do porto do Rio de Janeiro colaborasse reforçando a estrutura importadora que este apresentava do que o contrário. O porto era alvo de críticas agudas e elaboravam-se medidas drásticas para mudanças de fundo em sua operação exatamente porque, durante quase uma década, acumulavam-se dezenas, algumas vezes mais de uma centena, de embarcações a espera de carga/descarga em seus ancoradouros. Nenhum dos interessados nas grandes obras portuárias resolveu elaborar planos por razões tiradas exclusivamente de sua cabeça ou de conhecimento livresco, estes agentes estavam observando exatamente o que os números do fluxo e acúmulo de embarcações no porto do Rio de Janeiro demonstram.

Haja vista esses números e a imagem que os ratifica, é possível sustentar a argumentação de Velasco e Cruz?

Apesar da inexistência de cais com profundidade suficiente para atracação de navios de grande calado, os despachos sobre água, a descarga simultânea e outros procedimentos já analisados, assim como a desintegração, a diversificação e a complementariedade de fusões das inúmeras peças do sistema davam eficiência e velocidade ao complexo portuário, como se verá mais adiante, e tornam inteligível o surpreendente desempenho do Porto durante o segundo Império. (Velasco e Cruz, 1998, p. 110)

Amparado na maior parte das fontes possíveis sobre o tema, certamente não é possível crer no que assevera esta autora. Assim, um viajante português se chocava com o funcionamento do desembarque de passageiros no Rio de Janeiro:

A gritaria dos arraas é ensurdecedora; atracam-se os barcos uns aos outros, lançam

se fateixas á escada de bordo, que balança, sempre a metter gente, e, n'um momento, a água é agitada por tantos helices a darem vapor e contra-vapor. [...] Começa a descer gente pelas escadas, recciosa de cahir, arrimada ao corrimão e segurando chapelleiras. (Chagas, 1897, p. 14)

Atento a estes fatos e relatos, o Clube de Engenharia patrocinou estudos e seus sócios elaboravam soluções para mudanças de fôlego no porto. A crítica não era sem sentido e não se resumia ao porto do Rio de Janeiro:

Nenhum dos nossos portos está convenientemente preparado para atender as multiplas exigencias do commercio internacional; quasi todos carecem do necessario apparelho para poderem, com segurança, economia, e rapidez, facilitar o movimento de passageiros e de mercadorias.

À mingoa de meios seguros e acelerados, se pôde affirmar que o trafego marítimo, na maioria dos nossos portos, faz-se ainda por modo primitivo, como todos os grandes inconvenientes de baldeação, risco, demora, avultadas despezas e, sobretudo, com sensível detrimento do fisco. (Revista do Clube de Engenharia, 12/1900, p. 101)

É possível que este fosse um “sonho fásutico”, um devaneio de engenheiros que buscavam contestar o status quo. No entanto, se assim o era, este devaneio coletivo afetava, inclusive, viajantes e a própria imprensa estrangeira. Em farto suplemento ilustrado sobre o Brasil, *Le Figaro* destacava os inconvenientes da operação portuária estabelecida no Rio de Janeiro: “Au commencement de ce siècle, le port de Rio était des plus mal aménagés et les marchandises que arrivaient par mer étaient soumises a une série de déchargements et de rechargements qui ne lassaient pas d’avoir de graves inconvenients.” (*Le Figaro – Supplément Illustré*, 07/05/1907, p. 3).

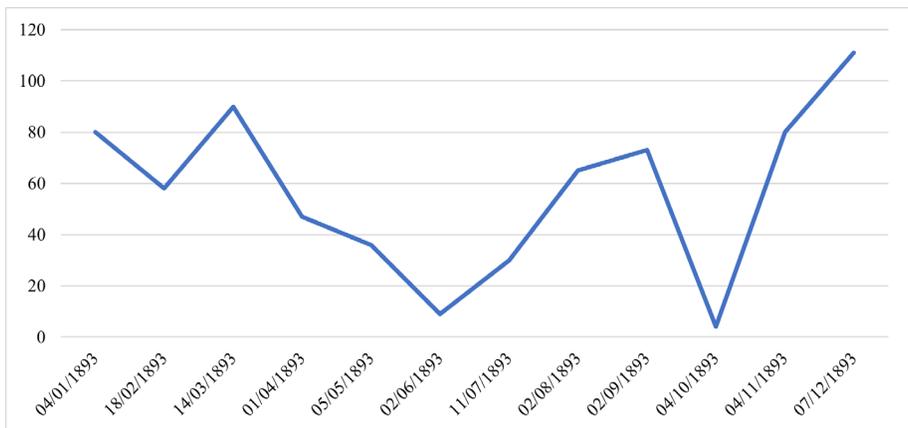
Em relato de viagens realizadas no início do século e publicado anos depois, Paul Walle confirma as suspeitas de que aquele tipo de desembarque não era exatamente cômodo:

Nous devons attendre une heure la visite, après quoi, ce sont les formalités douanières, extrêmement ennuyeuses, à subir avant de pouvoir débarquer. Il faut donc, encore une fois, avoir recours aux catreiros, mariniers ou canotiers du port, qui exploitent sans vergogne le voyageur inexpérimenté qui passe par leurs barques (Walle, 1912, p. 36)

Outro dado bem esclarecedor desta má articulação pode ser extraído da seção “Embarcações em Descarga” do *Jornal do Commercio*. Como se trata de uma seção sem uma frequência diária ou periodicidade estabelecida, aparecendo de acordo com a oportunidade da obtenção da informação obtida pelo jornal, tra-

to então de seriar a quantidade de embarcações descarregando no porto do Rio no primeiro dia em que esta seção aparece naquele periódico em cada mês, ao longo do ano de 1893. A linha completamente tortuosa demonstra a total imprevisibilidade e instabilidade que a operação portuária estava suscetível graças, evidentemente, ao caráter flutuante das demandas da navegação marítima. Era de se esperar que a adequação de uma operação portuária de grande porte amortecesse o impacto nos momentos de grande demanda, mas acontecia exatamente o contrário. O despreparo do conjunto de unidades de produção portuária ante a uma grande quantidade de navios para descarregar pode ser notado pelos picos em março (90) e outubro (111) de embarcações descarregando ao mesmo tempo.

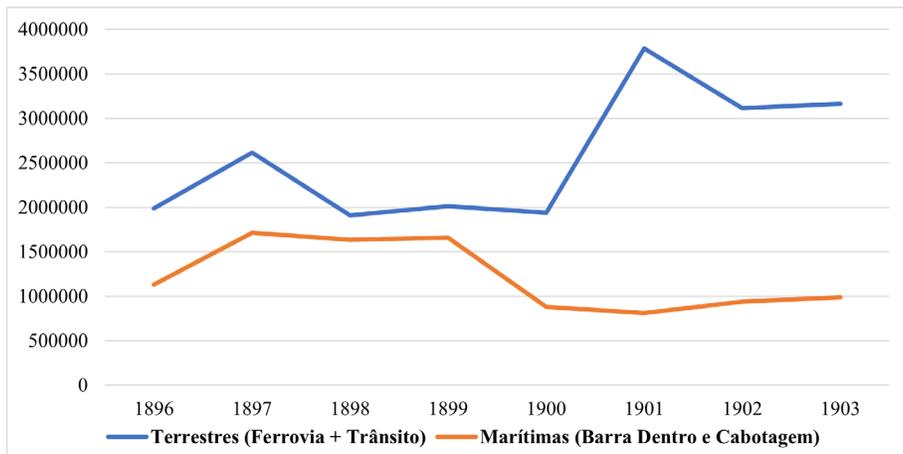
GRÁFICO 3: EMBARCAÇÕES EM DESCARGA NO PORTO DO RIO (1893)



Fonte: *JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1893.

É fato que a má articulação entre os modais de transportes prejudicava o porto do Rio de Janeiro em sua frente marítima, mas isto era igualmente verdadeiro se pensarmos no fluxo de mercadorias e pessoas vindos do interior, tentando alcançar o porto pela cidade. Apesar da cidade e das unidades de produção portuárias estarem amalgamadas, o fluxo até elas era extremamente obstaculizado. Deve se supor que o café, exemplo máximo de produção que vinha do interior, chegava ao porto por vias terrestres. Acontece é que as dificuldades para transpor a cidade e chegar nas Docas Nacionais e nos trapiches eram tamanhas que muitos consignatários e exportadores de café resolviam embarcar suas sacas em outros pontos da costa na cidade e em seus arredores, baldeando-as até onde a operação portuária se concentrava para daí prosseguir até os mercados onde o café seria efetivamente vendido. Como é possível ver no **Gráfico 4**, embora minoritária e bem mais dispendiosa essa via não era desprezível.

GRÁFICO 4: VIAS DE ENTRADA DO CAFÉ NO PORTO DO RIO (1896-1903)



Fonte (em sacas de 60 kgs): *RETROSPECTO COMMERCIAL — JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1897-1904.

A situação que se arrastava há décadas no recebimento do café, por óbvio, também ocorria em sua expedição. Segundo o relatório do Ministério da Agricultura: “Só ultimamente no porto de Santos onde o café é embarcado directamente das docas para o navio e no porto do Rio de Janeiro, onde por excepção um ou outro navio de vela atraca às Docas Nacionais, e recebe o carregamento directamente, todo o embarque do café é feito em más condições.” (Brasil, 1908, p. 194 [grifo nosso]).

Má Integração Operacional e Desuniformidade Material: Problemas Realmente Existentes nas Infraestruturas Portuárias

Não era apenas a má articulação entre os modais que pesava contra aquela operação portuária, a própria baixa integração do complexo e a total desuniformidade das unidades de produção, mesmo aquelas fisicamente próximas e dedicadas a atividades análogas – em muitos casos, ofereciam os mesmos serviços –, acarretavam más consequências sentidas pelos utilizadores do porto e pelo próprio Estado, tolhendo a acumulação de capitais e a arrecadação através, principalmente, da relativa desorganização e descontrole no processo de produção portuário.

Um caso curioso evidencia o potencial descontrole a que estavam submetidos, pela forma da operação portuária então vigente, os diversos agentes econômicos interessados e participantes da mesma. Sob guarda do Acervo Arquivístico da Justiça Federal na 2ª Região (TRF-2), encontramos o processo que contrapõe o inglês John Grigen e o brasileiro Porphirio Guimarães. O suplicante, John Ramsey Grigen, capitão da barca inglesa Nevado e credor de consignatários no Rio de

Janeiro, embargou a garantia do frete de todo carregamento de sal da referida barca que foi depositado no Trapiche da Saúde, onde Porphirio José Guimarães era administrador, em 1890. A petição inicial da ação de depósito constava que, segundo o capitão, tendo assinado o termo de depositário e não recebendo o devido pelo transporte da carga mais de um ano depois, foi expedida ordem judicial para o leilão de todo carregamento embarcado. No entanto, o administrador declarou que a referida mercadoria não se encontrava no trapiche por ter sido vendida devido a excessiva demora em sua retirada e quitação dos serviços solicitados. Ademais, o administrador atentou para o fato que o capitão não solicitou guia de depósito, o que tornara “relaxado” o dito carregamento. O autor requereu a devolução do carregamento de 4904 alqueires de sal ou o pagamento do valor equivalente – 2:697\$200 –, sob pena de prisão do administrador. A indenização requerida foi paga nos termos do autor, quase dois anos após o depósito, em 02 de abril de 1892 (Brasil, 1892, doc. 18330).

IMAGEM 2: TRAPICHES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1904-1911?)



Fonte: BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Coleção Fotográfica de Emygdio Ribeiro (1904-1911). Álbum das Obras do Porto do Rio de Janeiro (1913). *Foto de Trapiches (080)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

O mesmo acervo guarda outro processo que demonstra como a desintegração do complexo produtivo era prejudicial para a consecução da operação portuária. Os proprietários de trapiches, bem como de melhoramentos e outras unidades produtivas no porto, especialmente fábricas, instalados de frente ao mar, lutavam palmo a palmo pela utilização das terras de marinha, especialmente no tocante a instalação de suas pontes, tentando viabilizar a sua atracabilidade, mesmo que em detrimento de outras unidades produtivas. O caso que contrapunha Jerônimo Caetano Rebello, proprietário do Trapiche Mendes, e o industrial William Von Weleck Lidgerwood demonstra como o uso e gozo das terras de marinha não era privilégio consolidado e que os seus foreiros lutavam arduamente pela efetivação de tal privilégio. Acontece é que, em 1896, Rebello resolveu construir um acréscimo na sua ponte, esta obra foi embargada judicialmente por Lidgerwood, o que foi alcançado devido ao parecer contrário à obra emitido pela Capitania dos Portos. No entanto, além inviabilizar a nova construção, a embargante conseguiu decisão que também proibía a utilização da ponte então existente, o que feria de morte o negócio de Rebello por não poder efetuar a atracação de embarcações, proceder carga e descarga, receber procedimentos aduaneiros, etc., funções a que a ponte era destinada. Assim se lê em seu requerimento: “[...] além de terem tornado effectivo

o embargo da sua construção, procuraram embargar e opporem difficuldades de toda ordem ao uso e gozo da ponte anterior, o que causa ao supplicante grave e avultado damno por não se poder effectuar a atracção de navios a que a ponte é destinada.” (Brasil, 1897, doc. 2582).

Na condição de suplicante, Rebello requeria mandado de manutenção de posse, uso e gozo, argumentando que a sua utilização não necessitava de nova obra, por isso não prejudicava os legítimos efeitos do embargo. O pedido de manutenção de posse pelo autor foi deferido em 11 de janeiro de 1896.

O parecer do diretor das Rendas do Tesouro Federal, Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, sobre as infraestruturas alfandegadas no porto do Rio de Janeiro ilustram como a desuniformidade das unidades produtivas desorganizava, confundia e era subterfúgio para qualquer atitude por parte de seus proprietários: “[...] trapiche alfandegado não é prolongamento de armazem de commerciante importador aos consignatarios de mercadorias!” (Brasil, 29/04/1897, p. 1957), se assim o diretor protestava contra, é por que assim trapiches e armazéns se confundiam. E mais: “[...] por ultimo, no apuro dessa responsabilidade, se vem dizer, entre outras allegações, que os trapiches alfandegados não são obrigados a pesar os volumes recebidos!” (Brasil, 29/04/1897, p. 1956), aqui fica claro a insubmissão dos proprietários de trapiches, mesmo os alfandegados, às ordens da Alfândega. Claro está que a Alfândega do Rio de Janeiro, assim como a Capitania do Porto ou a Inspeção de Saúde do Porto, não possuíam prerrogativas para ordenar o complexo ou organizar, no todo aquela operação portuária. Muito aquém disto, penavam e lutavam para efetivar as prerrogativas institucionais que reconheciam como de sua responsabilidade.

A própria disparidade entre os diversos tipos de unidades produtivas era sentida e gerava efeitos maléficos. Esclarecedor artigo no *Jornal do Commercio* assim relata:

O numero de saveiros tem augmentado mais ou menos na proporção das necessidades do porto.

Póde-se garantir que hoje o porto do Rio de Janeiro tem quatro vezes o numero de saveiros que tinha ha 10 annos passados; mas se os outros elementos não acompanharem o movimento do porto que vai augmentando de dia para dia ficaremos no mesmo. Não adianta nada passar as cargas dos navios para os saveiros se estes por sua vez ficão semanas e mezes, como acontece, à espera que toque a cada um a sua vez para ser descarregado. Nao ha duvida que como cidade de muito movimento commercial lutamos com outras difficuldades.

Temos as ruas da Prainha e da Imperatriz como unicas vias de communicação para o littoral do embarque e desembarque; ora ha 20 annos passados já se sentia a falta de outro meio de commmunicação [...] (*Jornal do Commercio*, 10/08/1897, p. 3)

E é evidente que neste ambiente de baixo controle e grande propensão a

desorganização, pululavam todos os tipos de ilegalidade e crime possíveis. Em um caso típico, Braga, Carneiro & C. acusava Gastão Trinks & C. de utilizar o Trapiche Mattos como base para falsificação do cimento de sua marca:

Allegam mais que o cimento devia desembarcar no trapiche Mattos no dia 25 de Julho do anno findo e que, dirigindo-se ao trapiche, nesse dia com um mandado de busca e apreensão, preliminarmente obtido, encontraram 700 barricas de cimento com a marca imitada, parte já desembarcada e parte em uma catraia atracada 110 trapiche, onde entraram depois de abrirem as portas que os réus haviam fechado e onde viram empregados deste raspando e pintando a pixe as marcas. (O Direito, 1903, p. 143)

O fatiamento do espaço urbano e a sua amálgama ao porto também eram pratos cheios para desvios nas bases fundiárias que da operação portuária. O caso da falsificação da Carta de Aforamento por um funcionário municipal a mando do banqueiro Conde Modesto Leal é indício dos abusos perpetrados pelos proprietários de trapiches e foreiros de terras de marinha no porto do Rio de Janeiro. Um dos documentos que a União Federal juntou ao processo foi o ofício enviado pelo prefeito Francisco Pereira Passos, em resposta a consulta feita pelos representantes da Fazenda Nacional junto a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e este revela o submundo da operação portuária então existente. Em tom indignado, o prefeito relata sobre o inquérito que encetou: a conclusão era que a emenda fraudulenta na Carta de Aforamento dos terrenos de marinha de frente aos prédios números 46 e 48, na rua de Santo Christo dos Milagres, foi feita por servidor municipal em conluio com o banqueiro. Acontece é que o Conde era foreiro de terrenos de marinha e acrescidos, mas não de um segundo acréscimo sobre estes últimos. Os ilegais acrescidos de acrescidos de marinha estavam sendo utilizados por uma nova ponte, já que os prédios que serviam de trapiche há décadas, sendo anteriormente de propriedade de Francisco de Paula Mayrink – outro banqueiro –, foram ampliados.

Quando da negociação para desapropriação dos mesmos, vendo que a ponte se tratava de construção relativamente nova, os representantes da Fazenda Nacional resolveram confrontar o documento com os registros municipais e deste cruzamento constataram a fraude. O prefeito, em resposta, não só declarava a falsidade da emenda feita, como solicitava que a Carta de Aforamento fosse restituída ao poder municipal para a consecução do inquérito administrativo que instaurara (O Direito, 1907, pp. 41-57). A decisão do STF na Apelação Civil 1072, em 19 de maio de 1906, foi desmoralizante ao Conde, o condenou a pagar indenização à municipalidade e serviu de base para um novo cálculo que rebaixou os valores oferecidos pela desapropriação do seu trapiche, bem como do uso e gozo das terras de marinha em que era foreiro. Este caso demonstra como os privilégios em que se assentavam a operação portuária do Rio de Janeiro

poderiam ultrapassar, inclusive, os marcos legais que garantiam o gozo do porto a poucos e poderosos proprietários.

Imprevisibilidade e Inflexibilidade do Tempo Operacional: Problema Realmente Existente de Efeitos Discricionários

Outro aspecto delicado da operação portuária que apreciamos era com relação ao crescente e imprevisível tempo indispensável que o processo produtivo portuário levava, agravado por alguns dos processos de trabalho que encaravam grande lentidão. Segundo Lamarão: “Consequentemente, as operações de carga e descarga eram extremamente demoradas, sobretudo nos últimos anos, devido ao grande afluxo de mercadorias destinadas às obras de modernização da cidade, bem como às regiões servidas pelo porto do Rio.” (Lamarão, 1991, p. 139).

É importante uma reflexão detida sobre a variável *tempo* em dada operação portuária. Já no final do século XIX, especialmente naqueles portos grandes e que forneciam serviços mais sofisticados e complexos, a demanda passou a ser por flexibilidade e a variação no tempo em que cada processo de trabalho e atividade. É enganosa a tentativa de estipular qualquer regra sobre as expectativas e avaliações que os utilizadores do porto, administradores de unidades de produção portuária ou funcionários públicos tinham sobre a tensão entre rapidez-lentidão na operação portuária. Acontece é que os portos dependem de demandas externas – via marítima ou terrestre – para dar movimento às mercadorias e pessoas, para ativar serviços sanitários, aduaneiros, de correios, reparação e suprimento naval, etc., esta multiplicidade não permite conceber uma regra geral sobre as expectativas a respeito do tempo requerido no processo produtivo, bem como nos processos de trabalho e procedimentos legais que o compõe, por todos os envolvidos em dada operação portuária.

Isto implica uma avaliação fora do senso comum: não é verdade que os armadores gostariam, sempre e em todo caso, de ter o processo de descarga e carga o mais rápido possível, custasse o preço que fosse – pois, em teoria, repassariam estes custos através de fretes mais elevados. Em muitos casos, a espera por passageiros e frete de retorno demandava mais tempo de estadia do que a velocidade de descarga que poderia ser feita, então era possível que os capitães optassem por métodos mais morosos e menos custosos prevendo a necessidade de sair do porto oportunamente. Bem como, nem sempre para as empresas envoltas na operação portuária tinham o intuito de atravancar embarcações e mercadorias o máximo possível para, supostamente, auferir maiores rendas fruto dessa retenção, pois sua clientela poderia ser vasta, ou porque a unidade poderia estar sob fiscalização aduaneira e pressionada por meios institucionais a realizar serviços mais expeditos. Também não é correto que as repartições públicas aduaneiras, de segurança marítima, sanitárias e postais

pouco se importavam com o tempo despendido em seus procedimentos burocráticos, fiscalizatórios, de controle ou interventivos, a questão do tempo era objeto de reclamações, reflexões e ação/omissão governamental persistente. Esta avaliação equivocada é repetida, em partes e com diferenças, por Lamarão (1991) e Velasco e Cruz (1999), bem como por boa parte da historiografia.

No entanto, o combate à flutuabilidade das entregas de produtos vindos do interior e da chegada de embarcações com mercadorias por cabotagem ou longo curso – que contou, decisivamente, com o avanço das forças produtivas nos transportes de longa distância – através do grande avanço nas forças produtivas promotora dos transportes, especialmente os de longa distância (Mantuano, 2018), estabeleceu fluxos mais perenes, fez com que as expectativas sobre o tempo despendido no porto variassem menos e fossem mais sofisticadas. Contrário a esta tendência, os portos pré-capitalistas, como era o caso do porto do Rio de Janeiro, especialmente se pensarmos na década de 1890, entraram em crise permanente, pois seus gargalos não acompanhavam a fina e necessária flexibilidade nos diversos e simultâneos “tempos” requeridos à operação portuária. Então, os portos que viviam a contradição entre receber verdadeiras indústrias que se locomoviam sendo eles mesmos montados em infraestruturas não-fabris, passaram a ser confrontados ante a generalizada inadequação da duração temporal de seu processo de produção. Essa inadequação foi traduzida, coevamente, como simples “lentidão” ou “morosidade”.

Boa parte da historiografia, inclusive nós mesmos, munidos das informações que tínhamos no início da década passada, creditamos as razões para as persistentes demoras na operação portuária quase que exclusivamente ao funcionamento dos trapiches. No entanto, episódios de retardamento na operação portuária ocorriam, frequentemente, nos melhoramentos portuários e em unidades de produção flutuantes, como é possível se constatar na seguinte notícia:

Os comissários e ensacadores de café pedem a intervenção de V. Ex. Para dar energicas providencias pelo modo por que é feito o serviço de desembarque de café na Estação Maritima da Gambôa, pois que o pessoal d’esta estação, além de não dar vasão ao serviço, prejudicando a fazenda nacional na arrendação do dinheiro publico, prejudica o commercio em geral deste genero de negocio. Quando acontece fazerem alguma reclamação devido à demora, dizem com toda a gentileza phrases grosseiras, dizendo que se têm pressa que se va embora; não é assim quase harmonisa o Interesse do disco com o do particular. (Cidade do Rio, 25/08/1900, p. 3)

Os trapiches não eram vilões absolutos e responsáveis únicos pelos limites e funcionalidades deterioradas do porto, mas sim tratava-se de um conjunto de fatores – oficiais e privados – que corroboravam para uma consequência nefasta: a lentidão crônica que afetava a todos os interessados. Esta questão chegou ao ponto em que o reconhecimento sobre a diversidade de interesses e disputas a respeito do

timing daquela operação portuária foi abafado por um fenômeno generalizado em que todos os agentes passaram a criar estratégias particulares e/ou elaborações coletivas restritas para atenuar o problema.

As variações nas demandas sobre o tempo em que os interessados na operação portuária aspiravam para a movimentação de coisas e pessoas, os procedimentos oficiais e os serviços públicos e privados – ressaltamos serem verdadeiras e pouco presumíveis a uma ou outra determinação – passaram a segundo plano devido as condições agravadas que o porto do Rio de Janeiro oferecia em nosso recorte. A construção do porto do Rio de Janeiro teve esta dimensão fundamentalmente concreta: baixar o tempo obrigatoriamente necessário despendido por todos na operação portuária, para que o caráter flutuante das demandas sobre o porto pudesse regular maior rapidez ou maior morosidade, tiradas em uma disputa entre os interessados em cada caso.

Para asseverar esta questão, projetamos construir um grande banco de dados registrando as datas de entrada e saída de todas as embarcações na barra do Rio de Janeiro. A ideia objetivava comparar o tempo levado no Rio de Janeiro por aquelas embarcações mercantes que circulavam entre este porto e outros do país e do mundo através de alguns anos selecionados. Levando em conta que as embarcações, em si, não pararam de evoluir suas técnicas e tecnologias – especialmente o guindaste de bordo – e que cooperavam com os processos de trabalho portuário, procuramos captar o impacto que as causas concernentes à operação portuária e aos fatores econômicos, políticos e sociais que a afetavam perenemente tinham no tempo em que as embarcações mercantes levavam necessariamente no porto.

Para tanto, considerando o fôlego que a tarefa demandava, escolhemos uma periodicidade quinquenal selecionando anos que antecederam mudanças de impacto na operação portuária do Rio de Janeiro: em 1893, ainda não havia a Nova Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Rendas; em 1898, o novo regulamento da Diretoria Geral de Saúde Pública, que afetava a inspeção de saúde dos portos, ainda estava em implementação e tinha muitas restrições práticas, além do que, a cota em ouro do imposto sobre importações não havia sido implementada; em 1903, ainda não havia obras que inviabilizassem o funcionamento do porto e a própria reprodução da operação portuária. Essas escolhas procuram captar possíveis relações de causa e efeito entre estas questões e o tempo que as embarcações despendiam no Rio de Janeiro.

Para aparar as arestas, escolhi colher os dados apenas dos navios entrados no primeiro semestre. Primeiro por uma eventualidade recorrente que afetava boa parte da operação: a possibilidade, ao final do ano, com a concepção de um novo orçamento de Estado, do aumento de alíquotas e revisão de tabelas de referência dos preços de produtos importados. Esta possibilidade levava a dois efeitos: os consignatários de mercadorias davam preferência às entradas no primeiro semestre – quando havia maior segurança que os direitos a serem tomados face

as mercadorias transportadas eram os já sabidos —, o que levava, como veremos, a um maior número de embarcações entradas e saídas no primeiro semestre do ano; mais próximo ao fim do ano, esta possibilidade criava uma agudização dos gargalos portuários, pois todos queriam despachar o mais rápido possível as suas mercadorias a serem importadas para não correr o risco de incidências aduaneiras imprevistas. Segundo que esta medida foi conveniente, pois acabou vedando a possibilidade de fatos pungentes e não repetíveis, acontecidos no segundo semestre dos anos selecionados, contaminarem a amostra. Nominalmente, evito os dados que estariam afetados pela Revolta da Armada (1893), diretamente, e, indiretamente, pela Guerra Hispano-Americana (1898), além das inquietudes políticas a respeito da iminência das obras do porto (1903).

Os resultados são expressão, portanto, da data de entrada e saída de cada uma das embarcações que entraram e saíram no primeiro semestre de cada um desses anos. O levantamento compreende, portanto, todas as embarcações mercantes entradas e saídas da barra do porto do Rio de Janeiro entre 02 de janeiro e 30 de junho dos anos de 1893, 1898 e 1903. Excluo as embarcações saídas neste recorte tendo sido entradas anteriormente, bem como as embarcações entradas nestes períodos tendo saída posteriormente ao primeiro semestre de cada um desses anos.

A fonte eleita era a mais segura, estável, disponível e replicadora de informações observáveis possível: jornais, periódicos diários e com seções comerciais perenes. A Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional viabilizou este esforço pela instrumentalização do *Optical Character Recognition* em seu acervo. Assim, pude estabelecer a seguinte ordem de prioridade para a coleta dos dados e segurança da completude deste banco: 1 — *Jornal do Commercio*, em sua seção “Commercio” encontra-se a parte desta que arrola as embarcações entradas e saídas, diariamente, nomeada “Movimento do Porto” em todo recorte; 2 — *Jornal do Brazil*, em sua seção “Commercio” encontra-se a parte desta que arrola as embarcações entradas e saídas, diariamente, nomeada, também, de “Movimento do Porto” em todo recorte; 3 — *O Paiz*, em sua “Secção Commercial” encontra-se a parte desta que arrola as embarcações entradas e saídas, diariamente, nomeada, igualmente, de “Movimento do Porto” em todo recorte. Caso o primeiro periódico falhasse na disponibilização de algum exemplar, no reconhecimento por caracteres ou a visualização fosse prejudicada por questões de conservação ou da própria digitalização, passava a coleta ao próximo periódico elencado.

Este banco de dados resultou no levantamento das seguintes informações: data de entrada, data de saída, nome, bandeira, tipo, procedência e destino de cada uma das embarcações constantes. Para os resultados que busco, me importa apenas o cruzamento entre nome e datas de entrada e saída. No entanto, as demais informações servem para ratificar que a embarcação anunciada como saída era a mesma que havia entrado anteriormente, não uma homônima.

O banco de dados recebeu 1439 entradas no ano de 1893, representando 61.3% das embarcações entradas no porto naquele ano (Repospecto Commercial, 1894); 1339 entradas no ano de 1898, representando 54.3% das embarcações entradas no porto naquele ano (Repospecto Commercial, 1899); e 1167 entradas no ano de 1903, representando 56.6% das embarcações entradas no porto naquele ano (Repospecto Commercial, 1904). Destas entradas foram desconsideradas para os resultados as ocorrências de embarcações que entraram no primeiro semestre, mas não saíram naquele período: 457, ou 30.3% das entradas no primeiro semestre de 1893; 443, ou 33% das entradas no primeiro semestre de 1898; 522, ou 44.7% das entradas no primeiro semestre de 1903. O próprio crescimento da proporção de embarcações que tiveram de ser desconsideradas por não terem efetuado entrada e saída nos cerca de 180 dias recortados já é indicativo da escalada de retenção das embarcações no porto do Rio de Janeiro, mas os resultados em si são mais demonstrativos do que pretendemos argumentar.

As estadias das embarcações mercantes que visitavam o porto do Rio de Janeiro foram aferidas tomadas as diferenças em dias entre a data de saída e a data de entrada. Considerando estes resultados no todo, elaborei três índices estatísticos – moda, mediada e média – que permitem a análise do tempo despendido pelas embarcações no porto do Rio de Janeiro. Estes índices constam nos três anos e podem ser visualizados no **Gráfico 5**.

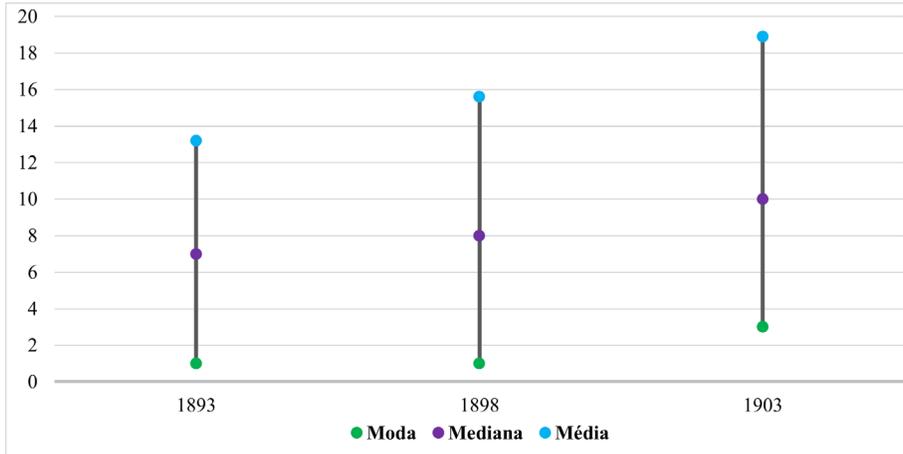
É espantoso constatar que, em média, as embarcações entradas no porto do Rio de Janeiro, durante o primeiro semestre de 1893, já levavam 13.2 dias para entrar e sair do mesmo, mais ainda, dez anos após, esta elevava-se a impressionantes 18.9 dias.

Considerando que a mediana era mais baixa, a comparação da média com a mediana pode fornecer uma medida da assimetria da distribuição entre os dias de estadia das embarcações levantados. Neste caso, uma média mais elevada que a mediana – 6.2 dias de diferença em 1893, 7.6 dias em 1898 e 8.9 dias em 1903 – expressa que as estadias no topo da distribuição estão cada vez mais distantes do centro num ranqueamento geral, se comparados, é claro, aos valores que estão na parte de baixo da distribuição. Isso significa dizer, o que é reforçado pela moda das estadias – número de dia(s) individualmente mais persistentes –, que havia uma grande desigualdade de estadias entre as diversas embarcações entradas no porto relativamente ao número de dias que tinham de permanecer.

Os privilégios daqueles armadores, agentes de companhias de navegação e negociantes de exportação/importação que participavam da operação portuária do Rio de Janeiro ativamente, servindo-se de seus próprios meios para o embarque/desembarque e carga/descarga, além de contar com relações estreitas – alfandegamentos especialmente – junto ao governo, garantiam que eles se inserissem na baixíssima moda, o que indicia os graus discricionários dos efeitos desse problema; já aqueles que demandavam o porto do Rio de Janeiro de forma passiva,

ou seja, simplesmente contratando serviços junto a terceiros, penavam com estadias cada vez mais longas e a reconhecida morosidade do processo de produção portuário, bem como dos procedimentos legais e oficiais.

GRÁFICO 5: MÉDIA, MEDIANA E MODA DAS ESTADIAS DIÁRIAS DAS EMBARCAÇÕES ENTRADAS NA BARRA DO RIO (1893-1903)



Fonte (em dias): Elaboração própria com base em *JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1893-1903; *JORNAL DO BRASIL*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Brasil, 1893-1903; *O PAIZ*. Rio de Janeiro: Tipografia de O Paiz S.A., 1893-1903.

No entanto, mesmo para os privilegiados a situação das demoras no porto se agravaram. É impressionante que a moda tenha sido de apenas 1 dia na estadia das embarcações – 111 dias em 1893 e 97 dias em 1898 – e subido para 3 dias, em 1903, contando 69 embarcações que entraram e saíram exibindo esta estadia mais recorrente. Ao mesmo tempo, escalavam mediana e média das estadias, especialmente a média, o que demonstra, em cada vez mais casos, que as embarcações ficavam retidas por meses no porto do Rio de Janeiro. No primeiro semestre de 1893, a embarcação que mais demorou para sair do porto do Rio de Janeiro levou 159 dias; em 1898, foram 163 dias; em 1903, 171 dias. É evidente que muitos destes casos estavam agravados pela limitação nos serviços especiais que o porto deveria prover – reparação naval, especialmente –, mas a escalada em perspectiva diacrônica demonstra que os serviços ordinários estavam sendo executados com lentidão cada vez maior.

O levantamento exhibe resultados que reforçam a percepção dos contemporâneos: o porto do Rio de Janeiro apresentava demoras pronunciadas e crescentes. Não que houvesse uma busca generalizada e incessante por estadias cada vez mais velozes, mas a lentidão acentuada da operação portuária impedia que os interessados disputassem a dosagem ideal, para si, do tempo em que seria conveniente permanecer no porto. Esta questão era muito concreta, pouco tinha de

“crítica idealizada” sobre aquela operação portuária. Apresentava-se, pois, como uma das razões mais reais, palpáveis e fortes que legitimavam os discursos em prol da radical transformação material do porto e da construção de uma nova operação portuária. As delongadas estadias não eram um “sonho fáustico”, mas sim uma dura realidade.

IMAGEM 3: ANÚNCIO DE SAÍDA DO PAQUETE S. GOTTARDO
DE LA VELOCE NAVIGAZIONE ITALIANA (1899)



LA VELOCE
NAVIGAZIONE ITALIANA
O PAQUETE
S. Gottardo
COMMANDANTE PARODI
entrada de Genova no dia 22 do corrente.
sahirá depois da indispensavel
demora, para
GENOVA ENAPOLES
(Via Santos)
Recibe passageiros de 1ª e 3ª classes.
Preço da passagem em 3ª classe — Fra. 130.
N. B. — Os Srs. passageiros com suas bagagens são transportados gratuitamente para bordo.

Fonte: *JORNAL DO COMMERCIO*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 23/12/1899, p. 3.

Os periódicos, aliás, nos oferecem outra informação valiosa que indicia de forma massiva a lentidão crônica da operação portuária. Segundo o banco de dados da Hemeroteca Digital, na década de 1890, a expressão “indispensável demora” aparece em 12.886 anúncios nos periódicos do Rio de Janeiro. A larga maioria dessas ocorrências referia-se a constatação dos agentes de companhias de navegação. A reclamação dava-se porque o seu itinerário estava sendo atrasado pela retenção da embarcação anunciada, que levaria mais alguns dias para deixar o porto.

Elevados Custos: Problema Realmente Existente e Expressão dos Privilégios

Os custos relativos que a operação portuária pré-capitalista, não só no Rio de Janeiro, mas em todo país, eram elevados se considerarmos todos os serviços a serem demandados pelos principais utentes do porto. É claro que, por conta da característica desintegrada do complexo e pelos privilégios – acesso a terrenos de marinha e alfandegamentos, especialmente –, há um rebaixamento seletivo dos custos, nomeadamente para aqueles que dispunham de trapiches e entrepostos reservados a sua exploração, mas também para aqueles que necessitavam dos serviços portuários apenas parcialmente ou dispensavam parte do necessário cometendo toda sorte de irregularidades e ilegalidades. Como não havia uma substancial centralização produtiva, os custos eram fracionados e distribuídos muito desigualmente.

De toda forma, uma boa medida para estes custos são as taxas da Alfândega, pois elas significavam um padrão máximo – evidentemente adaptado para outra realidade material –, estabelecido na Nova Consolidação das Leis das Alfândegas (1894), que pautava a tarifa permitida aos trapiches alfandegados e regulava, de forma indireta, os custos nas demais unidades que não possuíam controle aduaneiro.

TABELA 1: TARIFAS DA ALFÂNDEGA PARA OS SERVIÇOS PORTUÁRIOS OFERECIDOS NA DOCA E EM SEUS ARMAZÉNS (1894)

Serviço	Taxa
Embarcações	
Atracação na parte exterior da doca, pontes ou cais (por metro ocupado)	
Em descarga/carga	600 réis
Sem descarga/carga	300 réis
Atracação na parte exterior da doca, pontes ou cais (por metro ocupado)	
Em descarga/carga	800 réis
Sem descarga/carga	400 réis
Fundeados na doca	
Dia útil	100 réis
Feriado	50 réis

Mercadorias	
Armazenagem	
30 dias	1% do valor oficial
30 a 60 dias	2% do valor oficial
A partir de 90 dias	3% do valor oficial
Capatazias (embarque e desembarque em terra, manutenção e manuseio nos armazéns)	
1 tonelada	2\$000
Fração acima de 50 kgs	50 réis

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis da República do Brasil. *Nova Consolidação das Leis das Alfândegas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

No entanto, outras fontes podem nos fornecer algarismos que dimensionam os custos para alguns casos individuais de utilizadores esporádicos ou recorrentes do porto. Um dos casos que levantamos no Acervo Arquivístico do TRF-2 contrapunha o empreiteiro de estiva Bartley Dudley e a Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro – doravante SAG –, proprietária do Trapiche do Gás, na Gamboa. Tendo obtido carta de sentença contra a empresa, o empreiteiro requeria mandado requisitório. Antecede este fato, conforme relatado no requerimento, que a companhia de gás tinha contratado com os réus a descarga de carvão dos vapores ingleses Orsay e Kate Farrett, até o seu trapiche. No entanto, a companhia de gás contestava demonstrando que havia alugado embarcações aos empreiteiros e prestado outros serviços que facilitavam a dita descarga, tendo direito a desconto no valor protestado.

O que mais nos importa são os avultados valores arrolados no processo: os empreiteiros cobravam 50\$000 réis por diária de cada saveiro seu empregado nas descargas. O serviço solicitado demandava apenas um saveiro durante 15 dias, entre outubro e novembro de 1892, totalizando 600\$000 apenas sobre o aluguel do saveiro; já o serviço de descarga em si era remunerado por 12\$000 cada tonelada – sendo que a tonelada do carvão, naquele momento, chegava ao porto do Rio de Janeiro em valores que oscilavam entre 37\$000 e 43\$000. O Orsay descarregou 2510 toneladas, custando 30:120\$000 a descarga; o Kate Farrett descarregou 1284 toneladas, custando a descarga 15:408\$000; já os valores do aluguel dos saveiros foram integralizados na conta da SAG junto aos empreiteiros de estiva.

A SAG já havia pago 15:000\$000, mas contestava os restos a pagar argumentando que havia participado da descarga. Por determinação judicial, a companhia de gás depositou em juízo – descontados os pagamentos já feitos, somados juros e mora – o saldo protestado no valor de 16:353\$353, em 28 de fevereiro de 1893. Em 07 de abril de 1893, era dada quitação da SAG junto a Bartley Dudley

com o recebimento do depósito, tendo sido acolhida a argumentação da SAG e concedido o desconto de 792\$000 no saldo, sendo este valor resgatado pela companhia (Brasil, 1893, doc. 26398).

Em outro processo, no mesmo acervo, o autor, José Pinto Cardoso, administrador do Trapiche Silva, protestava contra o réu, Gonçalves, Campos & C. – consignatário e representante da Empresa de Navegação do Rio de Janeiro – por serviços de depósito, capatazias, guarda, remoção, estiva, carga e descarga de 100 cartelas de azeite de baleia trazidos pelo vapor Muguy – da referida companhia de navegação – e que se efetuou entre os dias 10/11/1898 e 20/11/1898, pelo valor de 250\$000. Cada cartela comportava 100 quilos de azeite, logo a carga montava 10 toneladas, isso significa que uma “linha” de serviços portuários prestados pelo trapiche rendia 25\$000 por tonelada de azeite de baleia, ao longo de dez dias. O réu se recusou a pagar todas as despesas, reclamava contra os preços abusivos e falta de clareza quando do oferecimento dos serviços. Então, o autor requereu o pagamento da dívida, que foi deferida pelo juiz federal da primeira vara do Distrito Federal (Brasil, 1899, doc. 18316).

Outra fonte nos oferece mirada distinta, ao invés do custo face aos interessados nos serviços portuários, procuro saber em que proporção os custos recaíam sobre determinadas mercadorias tomadas individualmente. Segundo levantamento do deputado Hermenegildo de Moraes, em discurso na Câmara Federal, o traslado marítimo de um boi de 500 quilos custava, apenas pelo serviço de “desembarque até a estação marítima”, cerca de 2\$200. Ou seja, a tonelada de boi vivo custava, cerca de 4\$400, o que o deputado deplorava como proibitivo (Brasil, 1901, p. 147).

Essa questão se tornava ainda mais grave com a deterioração das condições naturais de navegabilidade da baía. Diferente do que se constatou durante décadas, o assoreamento de diversos trechos do espelho de água guanabarrino tornou a navegação e manobra de grandes embarcações um risco constante. Por conta disso, as companhias de navegação passaram a recorrer ao uso dos reboques mais longamente e a solicitar a praticagem de forma mais recorrente. A comissão para o regulamento da praticagem nacional assim notava sobre o fortalecimento das associações de práticos e o encarecimento deste serviço:

[...] fazem as associações de praticagem um monopólio do serviço [...] A facilidade com que algumas associações têm obtido a elevação das taxas do serviço da praticagem tem trazido onus para o commercio marítimo, para cujo amparo se torna necessário um metucioso estudo dessas taxas para dar-lhes as justas proporções. [...] o melhoramento dos portos e o consequente abaixamento dos fretes do transporte, são medidas indicadas para o desenvolvimento das industrias nacionaes e, com estas, o crescimento do commercio marítimo da Republica. (Brasil, 6.846/1908)

Como, então, os clientes das unidades de produção portuária reagem a estes custos? O relatório consular britânico apontava que o Rio de Janeiro era o porto

brasileiro em que os armadores internacionais cobravam maior preço por tonelada e mais cara taxa percentual de fretes por cada saca de café. Santos apresentava preços, em média, 25% menores e taxas que, no caso dos portos franceses, eram fixadas a metade do percentual cobrado pelas mesmas companhias de navegação para transportar as sacas de café pelo porto da capital.

TABELA 2: PREÇO E TAXA DOS FRETES DE CAFÉ EXPORTADO
PELO RIO DE JANEIRO PARA DIVERSOS PORTOS (1899)

Porto de Destino	Preço por Tonelada	Taxa por Saca
Hamburg	35 sh.	5%
Bremen	35 sh.	5%
Amsterdam	35 sh.	5%
Copenhagen	37 sh. e 6 d.	5%
London	30 sh.	5%
Liverpool	35 sh.	5%
Havre	35 fr.	10%
Bordeux	40 fr.	10%
Marseilles	40 fr.	10%
Genoa	40 fr.	10%
Triste	45 sh.	5%
Fiume	45 sh.	5%

Fonte: GREAT BRITAIN. *Diplomatic and Consular Reports. Brazil — Report for the Year 1898 on the Trade & C., of Rio de Janeiro (2284 Annual Séries)*. Londres: Harrison and Sons, 1900, p. 40.

É evidente que este ascenso nos custos gerais para a utilização do porto e o consequente encarecimento dos fretes ao/do Rio de Janeiro levariam a críticas ao funcionamento do porto. As elaborações para modificações alargadas da lógica da operação portuária não eram sem razão quando argumentavam sobre os seus elevados custos. Obras de melhoramentos no porto do Rio de Janeiro eram reivindicadas para servir de

[...] um dos principais meios de melhorar as condições do consumidor, alliviando o commercio internacional e o commercio inter-estadual com o Rio dos onus, das estadias demoradas, dos vexames, e ainda de extraordinarias despezas nas cargas e descargas. As grandes vantagens proporcionadas a navegação pelo melhoramento dos nossos portos foram postas em evidencia brilhante pelo que se tem passado em Santos. O commercio dessa cidade já goza de fretes inferiores aos exigidos n'esta ca-

pital, desaparecendo as despesas exageradas de estadias e das cargas e descargas. (Correa, 1903, pp. 33-34)

Insegurança Constante e Perdas (Im)Previstas: Os Mais Arriscados dos Problemas Realmente Existentes

Haviam outros custos não correntemente calculados pelos historiadores e economistas. Os utilizadores do porto e os próprios administradores das unidades de produção portuária investiam e despendiam em materiais, equipamentos e práticas que prevenissem acidentes, desastres, sinistros, roubos e desvios. No entanto, eles acabavam acontecendo mesmo assim, o que acrescia mais ainda os custos na/da operação por perdas (im)previstas. A tensão a que as unidades de produção eram submetidas na operação portuária, atuando em seu limite devido as contradições e ao volume a que estavam submetidas, e não conseguiam suportar, levavam a uma frequência impressionante de ocorrências indesejadas, infelizes ou criminosas no processo de produção portuário.

A questão era tão grave que, devido à ausência de uma autoridade portuária que concentrasse prerrogativas de ordenamento da operação (Goularti Filho, 2007; Mantuano, 2017), diversas instituições de Estado passaram a constituir órgão específico de segurança portuária. Como exemplo, a própria municipalidade instrumentalizou um braço da Polícia do Distrito Federal para o porto:

Art. 70. Compete á Inspectoria de policia do porto visitar todas as embarcações, tanto a vapor como á vela, que entrarem ou sahirem do porto do Rio de Janeiro, exceptuados os navios de guerra.

Art. 71. A visita de entrada será feita no ancoradouro de franquia.

§ 1º Immediatamente após a visita da saude do porto, o official da visita de policia, que estiver de semana, subirá a bordo e procederá á visita de policia.

§ 2º Constará esta visita de exame minucioso das listas dos passageiros, que desembarcarem, dos que viagem em transito e da fiscalização de todos os passageiros que se destinem a este porto.

[...] Art. 73. Depois da embarcação ter sido visitada pelas autoridades da Saude, Policia, Alfandega e Correio, subirá para o ancoradouro de descarga, onde será feito o desembarque dos passageiros. (Brasil, 1903, Decreto 4.764 de 05/02/1903)

A realidade é que aquela operação portuária – de cariz pré-capitalista e não industrial, mas que tinha de servir a interesses de capitais e unidades de produção fabris, marítimas ou terrestres – tinha características tais que as possibilidades de desastres, sinistros e acidentes se multiplicavam. A necessidade de um fluxo de embarcações de serviço muito maior do que o possível e o necessário para movimentação de cargas e pessoas multiplicava aquilo que parecia aos contemporâneos como riscos inerentes ao funcionamento de um grande porto. No entanto,

não eram. Uma operação portuária coerente com o desenvolvimento dos demais modais de transporte — aqueles que já haviam se constituído em escala e características industriais — poderia, como de fato passou a acontecer uma década depois, diminuir expressivamente estas perdas pela insegurança no processo produtivo portuário.

Exemplo claro do que digo é o protesto judicial realizado pelo capitão do paquete Itapemirim, Manoel José Lourenço, em maio de 1900. O registro processual sob guarda do Acervo Arquivístico do TRF-2 deixa rico relato sobre o acidente entre a embarcação que dirigia e estava atracada em frente ao trapiche de seu proprietário — o Lloyd Brasileiro — quando foi abalroado pelo rebocador Vênus, causando diversas avarias que são listadas na petição reproduzida abaixo.

Manuel José Lourenço commandante do paquete “Itapemirim” pertencente à companhia Lloyd Brasileiro achando-se ancorado à dous ferros em frente ao trapiche da mesma companhia aconteceu que sabbado 26 do corrente o rebocador “Vênus” navegando ao approximar-se do paquete “Itapemirim” foi de encontro a este produzindo diversas avarias, como sejam: partir a chapa que garante o embono, cortar o embono de carvalho, arrancar e torcer as cantoneiras, amalgar e fundir a chapa do costado por cima do lugar onde se deu o choque, como tudo consta do protesto feito a bordo reunido o supplicante comandante, oficiais e tripulante. E por que o presente protesto deve ser ratificado, vem o supplicante requerer a vossa excelência que se digne a tomar-lhe o juramento e proceder a inquirição para o effeito de ser julgada por sentença a ratificação. O supplicante apresentando o protesto e o diário de navegação de bordo vem pedir deferimento.

28 de maio de 1900

Manoel José Lourenço. (Brasil, 1900, doc. 24883)

O autor pediu a ratificação do protesto, além da citação ao Procurador Seccional do Distrito Federal para que fizesse busca ao proprietário do rebocador, que deveria se entender com a dita companhia. A petição foi deferida em 09 de junho de 1900.

A fama de porto inseguro levava a relatos como no processo movido por Boaventura de Costa Vinhas, antigo administrador do Trapiche Sul da Companhia Lloyd Brasileiro, contra seus sucessores no trapiche e na dita companhia. Boaventura se insurgia contra os relatos do novo administrador que o acusava em relatório interno do que foi descrito em sua petição inicial:

Nesse serviço encontramos duas grandes irregularidades, superabundancia de empregados, muitos dos quaes sem applicação, simples addidos, mas remunerados, e no trapiche do Sul constantes queixas justificadas de extravios de cargas, devido, na mais benevola das hypotheses, a relaxamento e falta de fiscalisação do seu administrador. (O Direito, 1903, p. 313)

Outro temor recorrente que assombrava o porto do Rio era quanto a insegurança patrimonial e material. Eram fartas as denúncias publicadas em jornais quanto a ocorrências de roubos e desvios em saveiros, pontes, cais, trapiches, armazéns, ruas, becos, vielas e praias que serviam ao porto. Como se pode ler em curta nota no jornal Cidade do Rio: “As portas dos trapiches da rua da Saude e becco do Silvino e em frente as docas, reúne-se constantemente uma grande turma de homens deoccupados que entregando-se ao jogo nos logares acima, ao ar livre, varias vezes furtam diversos generos que sahem dos trapiches. Providencie quem competir.” (Cidade do Rio, 14/04/1898, p. 1).

Em outro caso, a tentativa de roubo se dava por via marítima:

ROUBO NO MAR

À meia noite, teve o inspector, alferes Pedro Floret, da 3 circumscrição urbana, sciencia, pela praça da brigada policial n. 238 do 2 batalhão, de ronda na rua do Livramento, de que dois botes carregados pretendiam atracar ao caes da Gamboa, em frente a rua da Harmonia no que foram obstados por um guarda do commercio a tiros de revolver, que os não attingiram.

Cercados todos os pontos de facil desembarque, para o local se dirigiu o referido inspector, acompanhado de fiscal da guarda do commercio, Marcolino, e de outros auxiliares. Minuciosas buscas foram dadas nas pontes, caes e estalagem da rua da Saude e da Gamboa, sendo presos nos fundos do trapiche Progresso Maritimo, como suspeitos, Thomé Julio do Nascimento e Galvez Francisco.

Mais tarde teve o mesmo inspector Floret conhecimento de que um dos botes suspeitos era tripulado por individuos conhecidos por Sestroso, Moleque Alexandre e outros, que haviam ou pretendiam assaltar o entreposto de café a Chichorra, e que outro bote era tripulado por tres vigiasdo mesmo entreposto, que os perseguia. (Cidade do Rio, 09/01/1900, p. 2)

Antes das obras para construção do porto do Rio de Janeiro chegarem à Saúde, o Correio da Manhã assim reportava:

LADRÕES DO MAR

As autoridades da 3ª delegacia urbana queixam-se hontem os catraieros Laurindo Ferreira de Carvalho e José João de Almeida de que haviam sido vitimas dos ladrões do mar.

Foi o facto que, como de costume, atracaram sem botes nas proximidades da trapiche à rua da Sande n. 154 e quando voltaram a procural-os lá não estavam.

Factos identicos se têm realizado uitimamente, repetindo-se quasi todos os dias e que domonstra que as providencias não têm sido tomadas ou não são ellas sérias como requecem os factos. (Correio da Manhã, 27/03/1905, p. 2)

É fato que essas ocorrências são mais ou menos frequentes em todos os tipos de portos. No entanto, as características organizativas daquela operação portuária

abriam flancos para multiplicação e agravamento desses episódios de insegurança. Prova máxima disto eram os incêndios. Possivelmente, a ocorrência mais temida que decorria da insegurança generalizada que apresentava aquele porto.

O enorme incêndio do trapiche Carvalhaes demonstrou ostensivamente o potencial de destruição que aquela operação portuária guardava. Reproduzimos aqui a imagem de parte da notícia publicada em *O Tempo* para que se demonstre o destacado título dado ao fato. Além da descrição do penoso trabalho dos bombeiros para debelar as chamas, o jornal relatava que o proprietário do trapiche, Marques Leão & C., havia acabado de conseguir a renovação do seu alfandegamento.

No dia seguinte o mesmo periódico descrevia a cena do incêndio: querosene acumulado no mar, caixas de fósforos boiavam aos montes, junto a latas explodidas, ferros retorcidos, caixas carbonizadas, madeiras arrancadas e uma “infinitude de destroços”. Segundo *O Tempo*, mesmo após horas do fogo debelado, a fumaça e a brasa produziam um ambiente insuportável num raio de vinte metros da ilha (*O Tempo*, 03/01/1893, p. 1).

IMAGEM 4: NOTÍCIA DE O TEMPO SOBRE O INCÊNDIO NO TRAPICHE CARVALHAES (1893)



Fonte: *O TEMPO*. Rio de Janeiro: Tipografia de O Tempo, 02/01/1893, p. 1.

Outros casos não foram tão dramáticos, mas ainda assim são assustadores. Em agosto de 1895, a ponte do trapiche Silva foi destruída pelo fogo que grassou a partir do incêndio ocorrido sobre fardos algodão nela depositados. Este incêndio só

não teve maiores consequências graças à atividade do trapiche vizinho, o Augusto Leal, que conseguiu extinguir as chamas antes que essas pudessem alcançar a sua ponte (Gazeta de Notícias, 11/08/1895, p. 2). Em julho de 1901, houve um incêndio rapidamente debelado no Trapiche Dias da Cruz (A Notícia, 07/04/1901, p. 1); já o Trapiche do Commercio não teve a mesma sorte, o fogo tomou grandes proporções, pois guardava em depósito muitos fardos de algodão:

Dado o alarma e avisado o corpo de Bombeiros, este extinguiu o incendio, que já se communicava ao tecto do armazem n. 12. Abafado o fogo dentro do armazem, fez-se a remoção dos fardos de algodão para a rua. Calcula-se em mais de 200 o numero de fardos molhados. [...] O trapiche não estava no seguro. (Correio da Manhã, 16/09/1901, p. 2)

Por não conseguir dominar a natureza costeira e não possuir infraestrutura preparada para eventos de força natural – como ressacas, tempestades, vendavais, altas temperaturas, etc. – potencialmente destrutivos, a operação portuária pré-capitalista sofria materialmente com eventos que demonstravam as forças da natureza sobre sua precária infraestrutura:

Na Saude, em frente ao trapiche Maia, uma embarcação em perigo de sossobrar ia sendo causa da morte de dois marinheiros. Lourenço Adriano Barreto e Angelino André da Silva, tripulantes da galera Salina, tentando arrancar aos vagalhões a referida embarcação, ficaram extenuados na lucta contra os elementos e teriam sido tragados pelas ondas se eficaz soccorro não lhes fosse prestado a tempo. (O Paiz, 16/12/1903, p. 2)

Esta insegurança generalizada era, por óbvio, uma ameaça à integridade física dos trabalhadores que labutavam no porto. Os acidentes que golpearam Arthur Peregrino, na Estação Marítima da Gamboa, por uma saca de café em seu estômago (Cidade do Rio, 25/09/1901, p.3); e Antônio Gonçalves, trabalhador das capatazias do trapiche de Belmiro Rodrigues & C., que foi atingido por uma camba de carvão em seu pé (Correio da Manhã, 20/01/1903, p. 2) são pequenas e cotidianas comprovações destes pronunciados riscos.

Mesmo nas unidades de produção mais avançadas, as ameaças a vida dos trabalhadores eram pronunciadas. A morte do estivador Gaspar Teixeira nas Docas Nacionais demonstra o que afirmo: “Gaspar effectuava a descarga de uma embarcação e, no momento em que, distrahido, se entregava ao serviço, foi apanhado por um pezado guindaste, que o prostou em terra. [...] causa-mortis: choque traumatico.” (Correio da Manhã, 10/02/1903, p. 2).

A integridade física dos trabalhadores estava em constante ameaça nos trapiches, tanto por sua precariedade material e funcional, quanto pelo pouco caso com sua existência e completo descontrole no uso e ocupação de suas infraestruturas.

turas. As circunstâncias dos falecimentos dos vigias Manoel Franco e Romão da Silva demonstram isto:

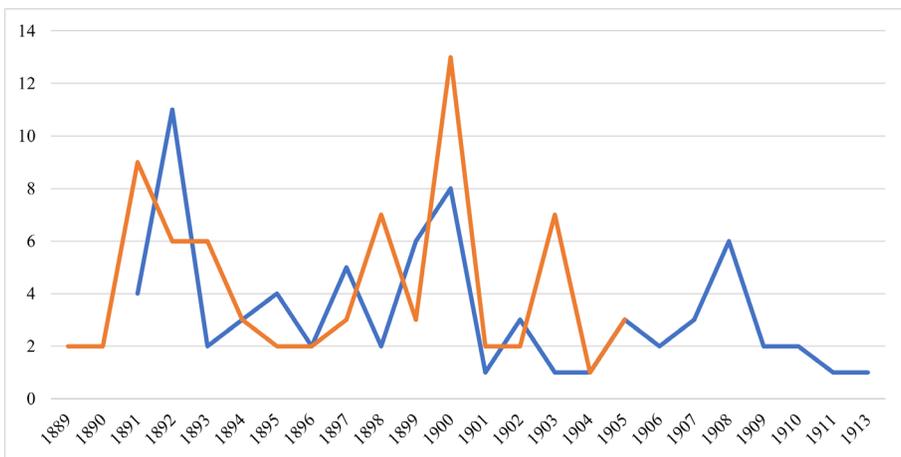
AFOGADO

Proximo ponte do trapiche Silva, sito à rua da Saudo n. 114, foi encontrado boiando, o cadaver de um individuo de cor branca, em adiantado estado de putrefacção. Conduzido para terra reconhsceu-se ser o corpo de Manoel Franco, vigia de uma chata, o qual, no dia 8 do corrente, cahiu accidentalmente ao mar junto à Docas Nacionaes, perecendo afogado, apesar dos esforços empregados para salva-lo. (Cidade do Rio, 11/12/1901, p. 3)

Já impossibilitado pela idade de se entregar a serviços pesados, Romão da Silva, de 70 annos, empregava-se como vigia de embarcações em descarga. Devido à essa circumstancia foi elle mandado para um pontão que se achava atracado ao trapiche da Saúde. Cançado e vencido pelo somno, o pobre velho sentou-se na borda do pontão e começou à cochilar. Sem lhe passar pela mente qualquer idéa sinistra. Em um dos cochilos, porém, Romão desequilibrou-se e cahiu ao mar, onde pereceu afogado. (A União, 15/03/1904, p. 2)

Para termos uma visão mais alargada dessas ocorrências inesperadas e/ou infelizes no funcionamento do porto do Rio de Janeiro, fiz um levantamento no, já citado, Acervo Arquivístico do Tribunal Regional Federal da 2ª Região buscando processos judiciais que retratassem estas ocorrências que tivessem gerado conflitos decorrentes dos infortúnios propiciados pela operação portuária.

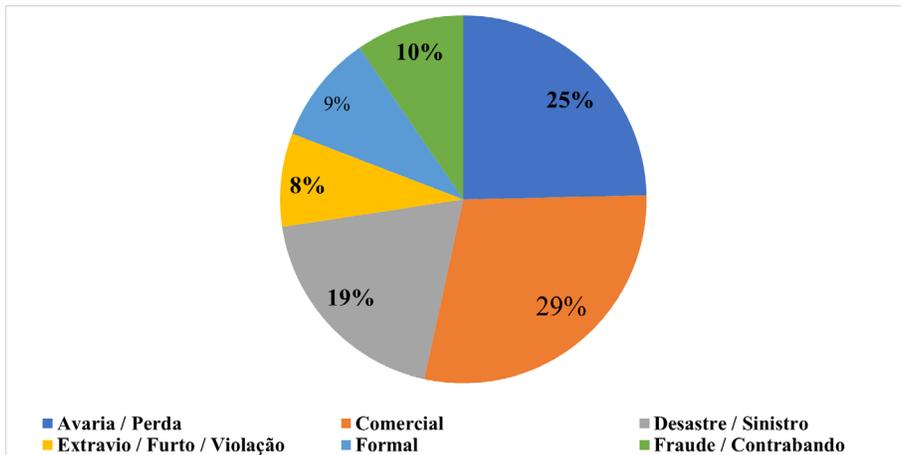
GRÁFICO 6: PROCESSOS JUDICIAIS ENVOLVENDO O PORTO DO RIO SOB GUARDA DO TRF-2



Fonte: BRASIL. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. Acervo Arquivístico. *Processos Históricos*. Rio de Janeiro, 1891-1913.

Deste levantamento, produzimos um banco de dados que guarda 73 processos envolvendo uma ou mais unidades de produção portuária direta ou indiretamente. Estes processos se estendem, em suas datas iniciais, entre 1891 e 1913 (em azul), mas os casos em si ocorreram entre 1889 e 1905 (em laranja). Como se pode ver no **Gráfico 6**, os picos mais pronunciados de casos se deram nos anos de 1891, 1898, 1900 e 1903.

GRÁFICO 7: CLASSIFICAÇÃO DOS OBJETOS NOS PROCESSOS JUDICIAIS ENVOLVENDO O PORTO DO RIO SOB GUARDA DO TRF-2 (1889-1905)



Fonte: BRASIL. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. Acervo Arquivístico. *Processos Históricos*. Rio de Janeiro, 1891-1913.

Apreciamos cada um desses casos de acordo o objeto de demanda judicial nas ações, protestos, mandados, ratificações, vistorias, etc. e classificamos os 73 casos em seis conjuntos correlacionados e agrupados:

1. **Comercial:** casos de disputa entre empresas e/ou negociantes referentes a cobranças de contas não pagas, distratos contratuais, disputadas materiais e financeiras que eram possibilitadas ou reforçadas pelas debilidades da operação portuária;
2. **Avaria / Perda:** ocorrências de pequenas perdas e avarias materiais em cargas, bagagens, embarcações ou materiais que serviam à operação portuária, sendo mais comuns os pequenos afundamentos, rasgos, amassados, envergamentos, quebradas, derrubadas e caídas tanto de mercadorias, quanto de materiais empregados nos processos de trabalho no porto;
3. **Desastre / Sinistro:** ocorrências graves que puseram em risco vida e patrimônio envolvendo a operação portuária, tais quais destacamos: incêndios, abalroamentos, afundamentos, desabamentos e inundações

tanto de embarcações, quanto de mercadorias, pontes, cais, trapiches, armazéns, etc.;

4. Fraude / Contrabando: ocorrências graves contra o fisco, a ordem comercial e a propriedade industrial;
5. Formal: casos de falta ou irregularidade nas documentações, falhas em vistorias e arbitramentos, protestos por demora em procedimentos oficiais e contra cobranças indevidas de taxas e impostos;
6. Extravio / Furto / Violação: casos de pequena monta contra a propriedade e o fisco.

Embora as desavenças comerciais e os entreveros burocráticos tivessem o seu lugar, os casos acidentais ou intencionais, mesmo aqueles ocorridos por certa negligência, que resultaram em avarias e perdas, desastres e sinistros, fraudes e contrabando, extravio, furtos e violações revelam o elevado grau de degradação e os níveis crescentes de disfuncionalidade daquela operação portuária. Ademais os processos revelam certa difusão da observância e conhecimento sobre estes problemas, pois nos casos em que a parte autora recorreu em juízo nos últimos anos do recorte cronológico, constam nas peças processuais considerações generalizantes sobre as condições precárias do porto como forma de contextualizar aquilo que se peticiona. O levantamento demonstra muito claramente que 62% dos casos resultantes em processos tramitados pela justiça federal com relação ao porto do Rio de Janeiro, entre 1901 e 1913, tratavam de fatos (ocorridos entre 1889 e 1905) que envolviam, direta ou indiretamente, em graus distintos de gravidade, a calamitosa insegurança que a operação portuária do Rio de Janeiro apresentava.

Considerações Finais

O porto do Rio de Janeiro tornara-se uma rugosidade na virada do século XIX para o XX. Apesar de melhoramentos e adaptações pontuais, era contraditório ao avanço das forças produtivas no seu entorno, um entrave à maior acumulação de capitais, um obstáculo a plena capacidade tributária da principal repartição fiscal da República e extremamente arriscado aos que lá trabalhavam.

Como é possível, então, que tamanhos interesses capitalistas e de Estado continuassem a conviver com este nível de inconveniência, insegurança, degradação e disfuncionalidade? A resistência à racionalização do tipo capitalista nos portos, ao longo do século XIX, não foi um fenômeno exclusivo do porto do Rio de Janeiro, em nossas teses de doutorado (Honorato, 1996; Mantuano, 2022) asseveramos que se, de um lado, até o advento da Companhia Docas de Santos, os interesses privados careciam de capitais com fôlego o suficiente e prolongado apoio político em nível central/federal; de outro lado, ficou claro que não deve ser subestimado o poder político e econômico dos interesses privados instalados em grandes por-

tos, sendo estes beneficiários da operação portuária então vigente, especialmente quando boa parte de seu patrimônio está assentado em terrenos urbanos de cidades portuárias importantes e há muito estabelecidas como centros regionais, nacionais, continentais ou, no caso extremo do Rio de Janeiro, importante referência para todo Hemisfério Sul do planeta Terra.

Os problemas realmente existentes no porto do Rio de Janeiro afetavam o fluxo de coisas e pessoas, o funcionamento das unidades de produção portuárias e fabris em suas cercanias, o tempo e os custos operacionais – de forma desigual e discricionária, mas, em alguma medida, generalizada –, bem como abalavam a previsibilidade e a segurança daquela operação portuária. Procuramos demonstrar que foram anos de observância e constatações socialmente alargadas do conjunto de problemas que colocavam o porto do Rio de Janeiro em descompasso com as forças produtivas nos transportes e na indústria, também contrariando a maior parte das expectativas e demandas sobre sua existência material e funcionamento. Neste capítulo destacamos as razões que afetavam, mais especificamente, a movimentação portuária em si.

Foi por conta deste processo histórico de degradação e disfuncionalidade crescentes que o porto do Rio de Janeiro, após diversas tentativas frustradas e duras resistências, pôde ser radicalmente transformado por iniciativa, afinal, do governo federal, em um novo processo histórico que se inicia na primeira década do século XX.

Referências Bibliográficas

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, Reparcelhamentos e Modernização dos Portos Brasileiros: a Longa e Constante Espera. *Economia e Sociedade*, v. 16, 2007, p. 456-489.

HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1889-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos Trapiches ao Porto: um Estudo Sobre a Área Portuária do Rio de Janeiro*. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991.

MANTUANO, Thiago. *Comendador Antônio Martins Lage: Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX*. 2017. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: PPGH-UFF, 2017.

MANTUANO, Thiago. *A Construção do Porto do Rio de Janeiro: Do Capital Comercial ao Capital Financeiro e Industrial*. Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH-UFF, 2022.

VELASCO e CRUZ, Maria Cecília; O Cais do Porto no Crivo da Política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República. In: VELASCO e CRUZ, Maria Cecília; LEAL, Maria das Graças Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno. (Org.). *Histórias e Espaços Portuários. Salvador e Outros Portos*. 1ed. Salvador: EDUFBA, 2016, p. 289-331.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese (Doutorado em Ciências Políticas). São Paulo: PPGCP/USP, 1998.

Fontes

A NOTÍCIA. Rio de Janeiro: Tipografia de A Notícia, 1901.

A União. Rio de Janeiro: Tipografia de A União, 1904.

BRASIL. *Annaes da Camara dos Deputados*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

BRASIL. *Coleção das Leis da República do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894, 1903, 1908.

BRASIL. *Diário Official Da União*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Proposta e Relatório*.

Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Fundo Decretos do Executivo. *Coleção Privilégios Industriais (PI)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1890-1901.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Coleção Fotográfica de Emygdio Ribeiro (1904-1911). *Álbum das Obras do Porto do Rio de Janeiro (1913)*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1913.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. Acervo Arquivístico. *Processos Históricos*. Rio de Janeiro, 1891-1913.

CHAGAS, João. *De Bond. Alguns Aspectos da Civilização Brasileira*. Lisboa: Livraria Moderna, 1897.

CIDADE DO RIO. Rio de Janeiro: Tipografia de Cidade do Rio, 1898, 1900.

CORREA, Inocencio Serzedello. *O Problema Econômico no Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.

CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio da Manhã, 1901.

GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1903.

GREAT BREITAIN. *Diplomatic and Consular Reports. Brazil – Report on the Finance of Brazil* (1706, 1874, 2200, 2284, 2475 Annual Series). Londres: Harrison and Sons, 1898-1900.

GREAT BREITAIN. *Brazil – Matters on Commercial Intelligence Relating to Brazil* (510 Annual Series). Londres: Harrison and Sons, 1899.

INSTITUTO MOREIRA SALLES. Coleção Fotográfica de Marc Ferrez. *Rio de Janeiro, Saúde (1890)*. Localização: 0072139, Caixa 012-01. Rio de Janeiro: Instituto Moreira Salles, 1890.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Brasil, 1893-1903.

JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1893.

LE FIGARO. Supplément Illustré. Paris: Le Figaro, 1907.

O PAIZ. Rio de Janeiro: Tipografia de O Paiz S.A., 1893-1903.

O TEMPO. Rio de Janeiro: Tipografia de O Tempo, 1893.

RETROSPECTO COMMERCIAL – JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1891-1904.

REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1900.

REVISTA O DIREITO. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903, 1907.

WALLE, Paul. *Au Brésil. Aperçu Général: Rio de Janeiro, Finances, Industries, Chemins de Fer, Marine Marchande, etc.*. Paris: E. Guilmoto, 1912.

Posfácio

Um porto não é só um cais! Esse é o principal ensinamento que nos passa a leitura dessa obra produzida em anos de aguçada pesquisa pelos historiadores Cezar Honorato e Thiago Mantuano. Da sua leitura percebemos uma forma de traduzir a própria cidade do Rio de Janeiro por meio da história urbano-portuária tendo como elemento de análise as diferentes funções e atividades exercidas pela cidade ao longo de sua existência, com destaque para o desempenho do seu porto na trajetória política do país e na sua formação econômica na viragem do século XIX para o XX.

Desse entendimento descortinam os autores um debate muito profícuo sobre a formação urbana da cidade nas franjas do mar — calmo e propício às manobras marítimas na baía da Guanabara —, desde cedo constituídas de cais e trapiches por onde circulavam autoridades civis e eclesiásticas, mercadores e mercadorias (inclusive o tráfico humano), tropas e imigrantes em conexão com o movimento comercial interno brasileiro, todos atraídos para a cidade para, a partir dela, alcançarem o mercado interno e, em via inversa, daí serem embarcados para outras partes do mundo.

Já se esboça aí a complexidade das redes políticas e comerciais presentes no espaço urbano-portuário do Rio de Janeiro e uma sociabilidade próprias da sua crescente importância no Império português e definitivamente central na sustentação da monarquia lusa quando os ventos liberais sacudiram a Europa. O impacto desses movimentos na cidade do Rio, na Alfândega e no seu porto adjacente só fez aumentar a autonomia política do Brasil e a expansão dos seus mercados interno e externo, sendo a ampliação dos aterros e a construção de pontes e trapiches o elemento visível da sua papel econômico e político, enquanto nos prados e colinas da

cidade erguiam-se as quintas e casarões demarcando as suas novas personalidades dominantes.

Assim vão os autores, nos seis capítulos que compõem a obra, demonstram como o porto se constituiu num elemento central das articulações do poder, expressas tanto nos inúmeros aterros e “modernizações” que recebeu para adequar-se às necessidades fiscais do Império, como nas inúmeras articulações legislativas, concessões públicas, negócios, negociantes e empresas que abrigou tendo por base produtiva a crescente importação de escravizados africanos – ou oriundos do tráfico interno – e a expansão da produção de produtos exportáveis como açúcar, café, madeiras, tabaco, algodão, e uma infinidade de mercadorias, além de firmar-se porta de entrada também para a crescente imigração europeia e do Oriente para o Brasil na passagem dos séculos XIX para XX. Foi nesse período que ocorreram as obras de engenharia que transformaram aquele antigo porto de cariz “colonial” no porto capitalista *stricto sensu* que conhecemos hoje!

Merece destaque a excelente análise dos arranjos legais para os projetos de engenharia de construção portuária do interesse das autoridades brasileiras do fim do Império e da nascente República – não esqueçamos que além do governo do Brasil havia também a administração da cidade – propostos por investidores privados e as articulações dos capitalistas nacionais e estrangeiros por ocupar locais privilegiados para as operações mercantis e de serviços de abastecimento de navios no porto do Rio de Janeiro, quando se disseminou a navegação a vapor e o emprego das novas tecnologias de movimentação de cargas, tudo articulado com a pulsão industrial que a cidade experimentou.

Porém, acima do debate econômico e político, o livro trata com rara sensibilidade das incontáveis vidas humanas que tiveram na zona portuária do Rio de Janeiro os seus destinos selados na condição servil ou livre de trabalhador da estiva ou das obras de construção e ampliação dos cais. No mesmo espaço urbano-portuário convivia a “raia-miúda” em incontáveis e frágeis moradias, que frequentava os bares, os centros de camdomblé e umbanda, as rodas de samba e capoeira que forjou uma “comunidade portuária” que ainda expressa essas redes de sociabilidade tão formadoras da cultura do povo brasileiro. Enfim, cidade e porto mutantes; capital e território-síntese do Brasil!

LUIZ CLÁUDIO M. RIBEIRO

Professor Titular do Departamento de História da UFES

Sobre os Autores



Cezar Honorato

Doutor em História Econômica (USP), professor Titular de História Econômico-Social do Instituto de História da UFF, coordenador do POLIS – Laboratório de História Econômico-Social (UFF), autor de vários artigos e livros no Brasil e no exterior.

 **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/1850505747754574>



Thiago Mantuano

Graduado em História (2014), mestre em História (2017) e doutor em História (2022) pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Foi bolsista de Iniciação Científica pelo CNPq/UFF por dois anos, bolsista do Programa de Excelência Acadêmica pela CAPES, nível de mestrado, igualmente por dois anos e nível de doutorado, por quatro anos, sob orientação do Prof. Dr. Cezar Honorato.

Atualmente, é Professor Visitante Adjunto de História do Atlântico no Programa de Pós-Graduação em História na Área de História do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Santa Cruz. É pesquisador associado ao Centro de Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana (CEAD-UESC), membro do Grupo de Pesquisa Portos e Cidades no Mundo Atlântico (CNPq) e do laboratório POLIS – História Econômico-Social (UFF).

 **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/1952282116115484>

DaMa

palavra & imagem

www.agenciadama.com.br

Este e-book foi composto em
Neuton & Besley*