

PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES HISTORIOGRÁFICAS

 *Cezar Teixeira Honorato*^{1,2}

RESUMO

O presente artigo apresenta considerações acerca da historiografia relacionada à Reforma Pereira Passos e às obras do porto do Rio de Janeiro. Inicialmente apresenta os estudos que enfocaram as cidades portuárias brasileiras no período compreendido entre a segunda metade do século XIX e o início do XX. Na argumentação fundamental, fazemos uma crítica ao revisionismo presente nos trabalhos mais recentes sobre o tema.

PALAVRAS-CHAVE

Historiografia – cidades portuárias – Rio de Janeiro.

1 Universidade Federal Fluminense. Niterói – Rio de Janeiro – Brasil.

2 Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP) e Professor Titular em História Econômico-Social na Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: cezarhonorato@id.uff.br.

PORTS AND PORT CITIES: A FEW HISTORIOGRAPHIC CONSIDERATIONS

 *Cezar Teixeira Honorato*

ABSTRACT

This article presents considerations about the historiography related to the Pereira Passos reforms and the works of the port of Rio de Janeiro. Initially, it presents the studies that focused on the Brazilian port cities from the second half of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century. In the fundamental argumentation, we criticize the revisionism present in the most recent works on the subject.

KEYWORDS

Historiography – port cities – Rio de Janeiro.

1. Introdução

Inicialmente, percebemos que a grande tradição de estudos que poderíamos considerar referentes aos portos brasileiros concentraram-se na movimentação portuária ou, principalmente, nos fluxos comerciais entre os portos brasileiros e os de outros países, especialmente os portugueses, tendo como grande influência as magistrais obras de Labrousse³ e Chaunu⁴, ou, ainda, Charles Boxer⁵, Frederic Mauro⁶ e Magalhães Godinho⁷, estes relacionados ao Império Colonial Português.

No caso brasileiro, existe uma tradição de estudos sobre a movimentação comercial do país. Além dos mais tradicionais, como o de Corcino Medeiros Santos⁸, a brilhante tese de José Jobson Arruda⁹, que usa os pressupostos da História Serial Francesa para dar maior materialidade à tese de Fernando Novais¹⁰, retrata muito bem o enfoque dado à movimentação portuária do período colonial.

Merece destaque, no caso de Novais, o seu pioneirismo ao apontar a relação entre o antigo sistema colonial e a acumulação primitiva de capitais na esteira da expansão mercantil e o impacto sobre os portos coloniais. Por essas e outras razões, tornou-se um clássico sobre o tema.

3 LABROUSSE, Ernest. *Esquisse du mouvement de prix et de revenus en France au XVIII^e siècle*. Paris: Dalloz, 1933.

4 CHAUNU, Pierre. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: SEVPEN, 1960-1965.

5 BOXER, Charles. *O império marítimo português*. Lisboa: Edições 70, 1978.

6 MAURO, Frederic. *Portugal, o Brasil e o Atlântico*. Lisboa: Estampa, 1989. 2 v.

7 GODINHO, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a economia mundial*. Lisboa: Presença, 1963-1970. 4 v.

8 SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

9 ARRUDA, José Jobson. A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980

10 NOVAIS, Fernando Antônio. *Portugal e o Brasil na crise do antigo sistema colonial*. São Paulo: Hucitec, 1980.

Contudo, além de tais estudos se prenderem à movimentação de exportação e importação e, em alguns casos, à cabotagem e ao tráfico de escravos, focavam o período moderno e, no caso do Brasil, o período colonial. Era dessa forma que os historiadores econômicos tratavam os portos!

Mais recentemente, as pesquisas de Ricardo Zimbrão de Paula e de seus orientandos acerca da movimentação portuária no Maranhão do século XIX também merecem muito destaque. Em razão dos dados quantitativos que levanta, possibilita-nos perceber não só a movimentação, mas também as características dos produtos importados e exportados pela região, inclusive da movimentação de mercadorias interprovincial¹¹.

Gostaríamos de enfatizar que tais estudos – provavelmente por se prenderem ao período colonial ou ao imediato período pós-Independência e seguirem as tendências historiográficas do período – não se detiveram à análise da infraestrutura portuária, do processo produtivo, do processo de trabalho e da operação portuária como um todo, o que não os desqualifica. Ao contrário, devem ser considerados fundamentais para o estudo da economia brasileira e sua inserção na economia mundial nos respectivos períodos.

Ainda merecem destaque os vários estudos que vêm sendo desenvolvidos no Brasil e no exterior – articulados em sua maioria com universidades americanas – acerca do tráfico de escravos para o Brasil. Devido à volumetria dos trabalhos e a sua qualidade, mereceriam um balanço historiográfico específico, o que não cabe neste pequeno artigo.

11 PAULA, Ricardo Zimbrão A. de; MELO SILVA, Mario Roberto. O comércio marítimo do Maranhão no século XIX. *Heera*, Juiz de Fora, v. 4, p. 131-145, 2009.

2. Os portos brasileiros em perspectiva

Com relação aos portos brasileiros em geral, excetuando-se o caso do Rio de Janeiro, que merecerá uma reflexão à parte, devemos registrar os trabalhos de Rita Rosado¹², Maria da Penha Siqueira¹³ e Maria Lucia Gitahy¹⁴ acerca dos portos de Salvador, de Santos e de Vitória, pelo ineditismo no trato do tema.

A questão dos portos nos parece uma problemática especialmente importante, se nos dermos conta de que as principais cidades portuárias eram loci de poder político-administrativo, jurídico e fiscal, sendo enclaves estratégicos para construção do Estado Nacional brasileiro, pois nelas estavam sediadas as alfândegas. A Alfândega Nacional era a repartição fiscal responsável pela maior parte das rendas construtoras do aparelho de Estado e financiadoras dos complexos agroexportadores brasileiros¹⁵.

Começemos pelo trabalho de Rita Rosado¹⁶. Originalmente sua dissertação de mestrado, o trabalho apresenta o processo de constituição do porto de Salvador utilizando principalmente as fontes jurídicas, cartográficas e os diversos projetos de melhoramentos do porto da capital baiana, abrangendo desde o século XIX até a construção do porto moderno no início do século XX. Embora enfoque o século XIX, mais nos projetos frustrados do que nos avanços materiais reais daquela operação portuária, ainda é uma obra de referência para os que

12 ROSADO, Rita de Cassia S. de C. *O Porto de Salvador: modernização em projeto (1854-1891)*. 1983. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

13 SIQUEIRA, Penha. *O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)*. Vitória: Codesa, 1984.

14 GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar*. São Paulo: Ed. Unesp; Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

15 Com relação à temática da alfândega, está sendo desenvolvida tese de doutoramento no Programa de Pós-Graduação em História Econômica (USP) por Jussara França.

16 ROSADO, Rita de Cassia S. de C. Op.Cit.

se dedicam a analisar o caso de Salvador ou os que buscam entender o complexo processo jurídico-político que envolveu o tema no país.

Diferente – e também extremamente original –, o livro de Maria da Penha Siqueira, oriundo de sua tese de doutoramento na USP, analisa a relação entre o desenvolvimento do porto de Vitória e seu impacto no processo de urbanização da cidade, especialmente após o início da sua construção moderna no início do século XX. Tal trabalho também se tornou referência obrigatória não só para os que se dedicam à história capixaba, mas a quem busca perceber a relação entre porto e cidade¹⁷.

Merecem destaque, ainda, os trabalhos de Alcides Goularti Jr.¹⁸, que vem se dedicando aos estudos relacionados aos portos brasileiros, especialmente no caso de Santa Catarina. Embora sua perspectiva seja de um economista – o que às vezes o leva a desconsiderar algumas fontes primárias, além de não pôr em relevo algumas determinantes históricas nas frustradas tentativas de institucionalização da responsabilidade sobre os portos nacionais –, também se trata de trabalhos de referência para os estudiosos do tema.

Já no caso de Santos, a referência obrigatória é o trabalho de Gitahy¹⁹, livro que apresenta a parte fundamental de sua tese de doutoramento (continuando sua dissertação de mestrado). Trata-se de um trabalho pioneiro acerca do porto de Santos e de seu movimento operário. Seguindo as trilhas da História Social globalizante, a autora, ao analisar a formação e o desenvolvimento do movimento operário santista da Primeira República brasileira, faz um excelente painel do processo de constituição da própria Companhia Docas de Santos e do processo de urbanização derivado da construção do porto. Para

17 SIQUEIRA, Penha. Op.Cit.

18 GOULARTI FILHO, Alcides. *Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. UFSC, 2013.

19 GITAHY, Maria Lúcia Caira. Op.Cit.

além disso, o trabalho de Gitahy, seguindo a trilha de Ingrid Sarti²⁰ e Fernando Silva²¹, por exemplo, tornou-se referência fundamental nos estudos acerca do movimento operário portuário, não só em Santos, como de outros portos.

Embora não tenha tido grande divulgação, merece registro a tese de doutorado de Alessandro Gomes a respeito do Porto de Recife e do debate entre o cais contínuo e o cais em docas²². Discordamos de Gomes sobre a concepção coetânea de “docas”. Em todo o oitocentos, as “docas” tiveram uma definição muito diversa e idealizada, de forma que não podemos encarar sua concepção linearmente. A concepção desses projetos de melhoramentos ou de nova construção portuária era algo em disputa. O autor contrapõe as docas inglesas, nova-iorquinas ou de cais contínuo de forma naturalmente sucessiva, como parte do senso comum da época, o que não se dava, pois foram propostas ao mesmo tempo, defendidas diferentemente nos mesmos portos e por diversos interesses.

No último ano foi publicado, ao que me parece, um dos últimos trabalhos acadêmicos analisando os portos e as cidades portuárias, fruto de um colóquio ocorrido em Salvador, intitulado *Histórias e Espaços Portuários*²³, que concentra ótimos trabalhos acerca da historiografia e de estudos referentes a Salvador e Ilhéus, bem como ao Rio de Janeiro, Santos e Vitória, em suas múltiplas dimensões.

20 SARTI, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas nos sindicatos e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

21 TEIXEIRA, Fernando. *A carga e a culpa*. São Paulo: Hucitec, 1995.

22 GOMES, Alessandro Felipe de Menezes. *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do Porto do Recife no Oitocentos*. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

23 CRUZ, Maria Cecilia Velasco et al. (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016.

Aproveitamos para apontar os artigos de Leal²⁴ e de Rosado²⁵, incluídos no referido livro. O primeiro faz uma história do Trapiche Barnabé, desde o seu início até o processo de construção do porto de Salvador, utilizando fontes variadas e uma bibliografia pertinente, apresenta uma excelente análise e, inclusive, demonstra o colapso do porto e a necessidade da construção de um novo. Já Rosado, dando continuidade às suas pesquisas, avança bastante em relação a seus trabalhos anteriores, firmando-se como a grande referência acerca dos projetos e da construção do porto e transformando o seu artigo em referência obrigatória para os que se interessassem pelo tema.

4. O caso do Rio de Janeiro

Nos interessa mais de perto percebermos a historiografia relacionada ao Rio de Janeiro no seu processo de transformação de um porto do tipo antigo, muito próximo das suas características coloniais – bem como da própria cidade – e a criação de um porto moderno no bojo de uma grande reforma urbana.

No início dos anos 1980, o que parecia ser uma frutífera onda de estudos acerca do tema, liderados ou sob a influência dos trabalhos de Eulalia Lobo²⁶ e Mauricio Abreu²⁷, geraram trabalhos seminais sobre a história urbana e a questão do porto e da região portuária do Rio de Janeiro, que, posteriormente, foram sendo abandonados devido às mudanças da própria historiografia. Não por coincidência nos deteremos um pouco mais na produção deste período.

24 LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. Op. Cit. p. 77-122.

25 ROSADO, Rita de Cássia S. de Carvalho. A modernização do Porto de Salvador da Primeira República. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. Op. Cit. p. 159-198.

26 Dentre outros: LOBO, Eulalia. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro*. Rio de Janeiro: Ibmecc, 1978. 2 v.

27 ABREU, Mauricio. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

Merecem destaque os trabalhos de Oswaldo Porto Rocha²⁸, Jaime Benchimol²⁹, Sidney Chalhoub³⁰, Sérgio Lamarão³¹, Marli Albuquerque³² e Cruz³³. No caso do livro de Rocha³⁴, temos a análise da Reforma Pereira Passos, com destaque para a destruição das habitações populares de forte influência da obra de Engels³⁵ e de Hobsbawm³⁶. Mas, no último capítulo, o autor faz uma caracterização, embora pequena, da região da Cidade Nova e aponta vários aspectos culturais da região onde encontramos uma presença expressiva de portuários.

O trabalho de Jaime Benchimol – originalmente sua dissertação de mestrado –, um dos textos fundamentais para entender as transformações urbanas pelas quais passava o Rio de Janeiro na gestão de Pereira Passos, utiliza grande quantidade de fontes e tem uma perspectiva de história totalizante bem ao gosto da Escola dos Annales. A relação entre o porto, a cidade e as reformas urbanas aparece com bastante nitidez, embora a questão portuária não fosse o seu foco.

28 ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1995.

29 BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

30 CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

31 LAMARÃO, Sérgio. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1991.

32 ALBUQUERQUE, Marli. *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904/1920)*. 1983. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.

33 CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro na Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

34 ROCHA, Oswaldo Porto. Op. Cit.

35 ENGELS, Frederich. *A Situação da classe operária inglesa*. São Paulo: Boitempo, 2008.

36 Dentre outros: HOBBSAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986. Além da sétima edição da série: *Era das Revoluções, Era dos Impérios e Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

Já Sidney Chalhoub³⁷, partindo do marxismo inglês, especialmente da obra de Edward Thompson³⁸, buscou recuperar o cotidiano dos trabalhadores, tendo como ênfase os trabalhadores da região portuária do Rio de Janeiro. O ineditismo de sua dissertação de mestrado, pela abordagem e fontes utilizadas, deve ser destacado neste pequeno balanço historiográfico. Posteriormente o mesmo autor produziu outro excelente trabalho acerca da História Social do Rio de Janeiro, com destaque para a região portuária³⁹.

Mas, sem dúvida nenhuma, as dissertações de mestrado de Sérgio Lamarão e Marli Albuquerque merecem uma atenção maior. No caso da primeira – que foi editada como livro –, a utilização de fontes inéditas referentes ao processo de disputa pela transformação do porto do Rio de Janeiro trouxe, pela primeira vez, o longo e complexo processo de projeção e implantação de um novo porto na cidade. Partindo do início do século XIX, quando na condição de sede da Corte, a cidade sofreu o impacto do grande afluxo de embarcações internacionais, o autor – utilizando fontes legislativas, mapas etc – apontou os avanços e recuos do governo imperial e dos empresários nacionais e estrangeiros na tentativa de dotar a cidade de um porto moderno, culminando com o projeto de Rodrigues Alves para realizar a obra. Por sua qualidade, ainda é referência obrigatória para os que se dispõem a estudar o tema.

Já o trabalho de Albuquerque acerca do Sindicato dos Estivadores é também uma referência obrigatória para a análise do movimento operário portuário do Rio de Janeiro, do seu processo de trabalho e da própria dinâmica portuária do início do século XX, quando estavam em andamento as obras de construção do porto. É uma pena que esse trabalho de excelente qualidade e de extrema originalidade, continue ainda inédito em livro, dificultando o seu acesso pelos estudiosos do tema.

37 CHALHOUB, Sidney. Op. Cit.

38 Dentre outros: THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa*. São Paulo: Paz e Terra, 1987. 3 v.

39 CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

É o mesmo caso da tese de doutoramento de Cruz, na Universidade de São Paulo, no Departamento de Sociologia⁴⁰, ainda inédita. Ao acessarmos o referido trabalho nos deparamos com o fato dele apresentar duas partes. A primeira, relacionada ao processo de implantação do porto do Rio de Janeiro; a segunda, à questão do movimento operário dos estivadores, seguindo as trilhas de Marli Albuquerque⁴¹.

Deter-nos-emos na primeira parte porque nela a autora se propõe a analisar a própria constituição do porto do Rio de Janeiro. Partindo de uma premissa que poderíamos classificar como evolucionista, a autora tem como princípio a ideia de que ocorreu um longo e quase linear processo de expansão, mudanças e adaptações do porto desde a chegada da Corte em 1808 até a inauguração da primeira seção ocorrida em 1910.

Podemos até concluir da leitura de sua tese que a autora desconsidera o caráter de “tentativa e erro” das mais diversas experiências na operação portuária da Corte, em suas infraestruturas mutantes, nas contradições de sua própria regulação político-jurídica ou em seus intrincados meandros institucionais.

Consideramos, ainda, que a autora peca em não perceber o persistente “gargalo” na operação portuária do Rio de Janeiro, o que a leva a crer que a evolução desta foi pari passu às demandas envoltas em sua movimentação. O resultado desta premissa é uma conclusão que ignora o caráter histórico da proposição de uma operação portuária em novas bases materiais e sob uma nova lógica, em suma: nos parece equivocada a visão que ignora o caráter revolucionário do próprio processo de construção de um porto capitalista⁴².

⁴⁰ CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Virando o jogo...* Op. Cit.

⁴¹ Além de ALBUQUERQUE, Marli. Op. Cit., mais recentemente foi defendida a tese de doutoramento de ARANTES, Erika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutoramento) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

⁴² Tal perspectiva teórica aparece com maior nitidez no artigo publicado na Revista Tempo: CRUZ, Maria Cecília Velasco. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Niterói, n 8, ago. 1999.

Temos ainda a tese de doutoramento de Lérica Povoreli⁴³ que, embora defendida em 2001, segue de perto a tendência historiográfica do período anterior. No trabalho, a autora analisa o impacto das transformações ocorridas na Era Vargas (1930-1945) – especialmente com a construção da chamada segunda seção do Porto do Rio de Janeiro, do Canal do Mangue até a Ponta do Caju – na economia da cidade do Rio de Janeiro. Trabalho interessante e original que focaliza o período posterior ao que nós temos nos dedicado. Também não publicado.

Merece registro que nas décadas seguintes surgiram pelo menos três tendências bem nítidas no que tange à Região Portuária e à cidade do Rio de Janeiro: a) a dos estudos urbanos do Rio de Janeiro, em que a questão portuária era parte de um todo⁴⁴; b) os que se dedicaram aos movimentos sociais como a Revolta da Vacina e ao movimento sindical⁴⁵; e c) a dos estudos culturais envolvendo a literatura e as manifestações culturais de todo tipo que, embora tivessem como epicentro a região portuária e seus trabalhadores, as relação porto-cidade aparecem apenas como palco da história⁴⁶.

Todas essas tendências acabam por não considerarem a centralidade do porto na própria construção – estruturação – da sociedade e da própria cidade do Rio de Janeiro, especialmente no período compreendido até o final da década de 1950, além dos aspectos referentes à composição urbana e ao impacto das atividades portuárias na dinâmica econômica e social da cidade.

43 POVORELI, Lérica. *O Porto do Rio de Janeiro na estratégia do desenvolvimento da relação capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945)*. 2001. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

44 A bibliografia é vasta, por tal razão vale o livro considerado clássico de ABREU, Mauricio. Op. Cit.

45 Dentre os vários trabalhos acerca de tal tendência historiográfica, destacamos: SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense, 1984, e a tese de ARANTES, Erika Bastos. Op.Cit.

46 Dentre os muitos exemplos da produção recente, destaco o artigo de SILVA, Lucia. A Paris dos trópicos e a pequena África na época do Hausmann Tropical. In SANGIARD, Gisele et alii (Orgs.). *História urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2013

Os que têm se dedicado a recompor a história social do Rio de Janeiro, especialmente entre o final do século XIX e o início do XX, pouca atenção têm dado ao próprio processo de construção do porto, seu impacto social, e questões derivadas, como processo de trabalho, por exemplo.

Quando consideramos os estudos culturais que, de alguma forma, estão ligados à região portuária ou seus atores, a crítica é mais profunda em termos historiográficos – visto que, com raras e honrosas exceções – ocorre um “descolamento” da produção cultural, da dinâmica econômica e social – incluindo a questão urbana – que servem de base para tais manifestações.

Teríamos, ainda, um grupo de livros, normalmente custeados por grandes empresas, e que primam por reproduzir muita iconografia – especialmente fotografias – e que apresentam a história da região portuária do Rio de Janeiro. Dentre eles, destacaria o organizado por Santos e Lenzi⁴⁷ e o de Pinheiro e Rabha⁴⁸.

Ainda nessa linha, embora diferenciados, cabem destaque os dois livros lançados por Maria Inez Turazzi. O primeiro reproduz o álbum das obras do Porto do Rio de Janeiro com as suas principais fotos, incluindo uma ótima análise, trata-se de fonte importante para estudo do seu processo de construção⁴⁹. Já o segundo⁵⁰ faz uma excelente trajetória desde o período colonial até os dias de hoje do porto do Rio de Janeiro. Embora tenha o objetivo de síntese e de atender a um público de não especialistas, utiliza uma bibliografia bastante atualizada e documentos pouco acessíveis, inclusive iconográficos.

No caso específico de estudos portuários (empresas, processos de trabalho, urbanização etc) o vazio historiográfico era – e ainda é

47 SANTOS, Nubia M.; LENZI, Maria Isabel (Orgs.). *O porto e a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

48 PINHEIRO, Augusto Ivan; RABHA, Nina. *Porto do Rio de Janeiro: construindo a modernidade*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2012.

49 TURAZZI, Maria Inez. *Um porto para o Rio*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2012.

50 Idem. *Rio: um porto entre tempos*. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2016.

– enorme. Como se tornou minha preocupação desde a virada da década de 1980 para 1990 pesquisar a Companhia Docas de Santos⁵¹ e a implantação do seu complexo portuário capitalista, tive na época muitas dificuldades em encontrar referências nacionais para além dos já comentados.

Mais recentemente, podemos perceber um grande movimento internacional de estudos de portos e cidades portuárias que buscam perceber as múltiplas articulações e temáticas que deem conta dessa realidade. O caso do grupo internacional de pesquisa “Gobernanza de Puertos Atlánticos” que reúne especialistas da Europa, América Latina e África anualmente num colóquio e publica os trabalhos apresentados e discutidos.

Para além de encontros científicos, estão se formando redes de pesquisa internacionais dedicadas ao tema, é o caso do grupo internacional de pesquisa “Puertos y Ciudades del Mundo Atlántico”, coordenado pelo Prof. catedrático Miguel Suárez Bosa (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria – Espanha) e por mim, que desde 2002 vem desenvolvendo estudos integrados e conta com financiamento do governo da Espanha. Tais redes de pesquisa buscam, por um lado, fomentar estudos comparativos envolvendo o chamado “mundo Atlântico”. Por outro, sedimentar a perspectiva de uma história globalizante, multitemática e regionalizante no seu foco.

No caso brasileiro, já existem dois grupos de pesquisa no CNPq que se dedicam ao tema: “Portos e Cidades do Mundo Atlântico” e “O Mundo Atlântico e a Diáspora Africana”. Ambos realizam encontros científicos regulares.

Frutos dessas novas perspectivas, gostaríamos de destacar os livros de Flávio Gonçalves dos Santos⁵² e Ricardo Moreno⁵³, original-

51 HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto*. 2. ed. Curitiba: Prismas, 2016.

52 SANTOS, Flávio Gonçalves. *Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros*. Ilhéus: Editus, 2013.

53 PINHO, José Ricardo Moreno. *Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)*. Salvador: Eduneb, 2016.

mente teses de doutoramento desenvolvidas no PPGH-UFF, relacionadas ao caso de Salvador, e os trabalhos de Thiago Mantuano, tanto o seu livro quanto a sua recente dissertação de mestrado, enfocando o caso do Rio de Janeiro⁵⁴.

Mas o que marcaria a diferença entre essa nova produção e a anterior? Primeiramente, a centralidade do porto em suas múltiplas dimensões. Ou seja, desde estudos de história das empresas, de agentes de negócio, dos processos políticos, de redes comerciais, do processo produtivo, dos processos de trabalho ou de características do movimento de carga entre o navio e o porto, entre o porto e os transportes terrestres. E mais, de uma forma ampla e articulada entre todos esses elementos em busca de uma história totalizante e não segmentada.

Continuando, a cidade e suas territorialidades, bem como a sua gente, fazem parte da análise. A cultura, a composição social, os movimentos sociais, a atuação política dos seus agentes, a capacidade de desenvolvimento econômico, enfim, a busca da totalidade é uma meta!

Mais ainda, a percepção de que a análise de situações concretas não pode ocorrer sem a articulação com os processos mais gerais que ocorrem no mundo, exatamente pela especificidade da atividade portuária.

As influências teórico-metodológicas desses novos trabalhos são várias, embora possamos perceber uma forte presença da história social inglesa na formulação de questões conjuntamente com os estudos oriundos da economia política, da geografia e da antropologia. Afinal, o porto é um mundo!

Ressalve-se que estamos tratando de portos e cidades portuárias, não apenas de cidades litorâneas, mas daquelas onde a atividade portuária interfere diretamente na configuração da cidade e em sua dinâmica urbana, econômica, social e cultural. Isso, por si só, reduz

54 MANTUANO DA FONSECA, Thiago Vinicius. *Comendador Antônio Martins Lage: Entre a navegação e a operação portuária no século XIX*. 2015. Dissertação (Mestrado) –Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017; Idem. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

nossa problemática a algumas cidades brasileiras onde realmente o porto é intrínseco a sua própria existência.

Para o historiador de ofício isso já é um grande problema: estamos lidando com uma realidade em constante processo de mudança e, dependendo do período, muito rápido. É como se tivéssemos uma equação com várias incógnitas – variáveis – e que, como em toda equação, forma um sistema dialético em que, dependendo do valor de cada uma delas, altera-se o resultado final.

De outro modo, podemos afirmar, seguindo Lefebvre⁵⁵ e Harvey⁵⁶, que uma cidade nunca está pronta: ela é uma realidade em que o fazer-se é parte de sua própria dinâmica, especialmente quando consideramos as cidades capitalistas onde a velocidade do construir, reconstruir e refazer-se assume uma velocidade impressionante. Ao contrário das cidades antigas – inclusive as nossas cidades coloniais – que mudam de forma muito lenta, quase imperceptivelmente.

Tais observações ganham maior sentido quando nossa observação se foca na passagem de uma sociedade colonial, escravista, para uma do tipo capitalista, em que o território vira propriedade e a circulação cada vez mais rápida das mercadorias – inclusive da mercadoria força de trabalho –, se impõe como uma necessidade.

De forma análoga, podemos perceber a questão dos portos. Mesmo se considerarmos os portos coloniais, a necessidade de atuação de seus componentes – embarcações, traslado, carregamento e descarregamento e armazenagem, por exemplo – já teríamos uma complexa rede de atores com suas ações e interesses.

No caso de um porto capitalista, tal realidade é ainda mais complexa por envolver diretamente interesses locais, nacionais e internacionais na sua operação, além, é claro, do surgimento de outros setores econômicos e sociais que dependem, direta ou indiretamente, da atividade portuária.

55 LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

56 HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2. ed. São Paulo: Annablume: Hucitec: PMS, 2006.

Exatamente nos parece uma questão fundamental a percepção de que em qualquer dos momentos considerados, tanto no caso colonial como nos dias de hoje, por sua própria natureza, a análise não pode estar descolada dos fluxos, refluxos e impactos da conjuntura internacional e mesmo das tendências mais gerais do capitalismo – especialmente quando consideramos o pós-colonial – em detrimento do específico. De outra forma, podemos afirmar que a análise dos processos intrínsecos de cada região portuária sofre impactos diretos das questões mais gerais, especialmente nas realidades latino-americanas.

Se na análise dos portos coloniais não podemos esquecer exatamente seu caráter colonial como definição maior de sua existência e do seu sentido – embora a análise de cada realidade concreta de inserção colonial deva ser considerada – nos casos mais contemporâneos tal impacto é ainda maior. Afinal, quando analisamos as dez empresas de transportes intercontinentais que operavam no Brasil, por exemplo, desde o final do século XIX, percebemos que todas são grandes empresas do capitalismo central⁵⁷.

Ainda temos que considerar que o processo de implantação do capitalismo, pelo menos em algumas realidades, é um processo longo e cheio de avanços e recuos, com momentos de maior inflexão e aceleramentos e outros, mais lentos, tal como nos ensina o mestre Florestan Fernandes em *A Revolução Burguesa no Brasil*⁵⁸.

O fato de o processo de implantação de um porto capitalista ser um processo demorado e, em alguns casos, de convivência entre as velhas estruturas portuárias e as novas lógicas oriundas do capital, não invalida a questão maior que temos apontado, como a ruptura do modelo existente, pré-capitalista.

57 HONORATO, Cezar; FONSECA, Thiago Mantuano. Os agentes múltiplos do porto pré-capitalista (1879/1900). In: *Jornadas Internacionais e Interdisciplinares de Estudos Portuarios*, 6, 2015, Rosario. Actas digitales...Rosario: REDEP, 2015. v. 1., p. 48; HONORATO, Cezar; FONSECA, Thiago Mantuano. A economia da região portuária do Rio de Janeiro (1870/1900). *Nuevo Mundo Nuevos Mundos*, Paris, Colóquios, dez. 2016.

58 FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

Este processo de tentativa e erro por parte das instituições públicas e, especialmente, do capital em imprimir sua racionalidade industrial na operação portuária se deu em todo Atlântico. Durante o último quarto de século XIX, de Londres a Dakar, passando por Lisboa, Rio de Janeiro e Nova Iorque, formas tradicionais do processo de carga e descarga de mercadorias foram adaptadas e transformadas em seu processo produtivo e associadas a novos processos de trabalho mecanizados pela aplicação cada vez mais intensa de capital nas infraestruturas portuárias. O que se deve grandemente à pressão exercida pelo desenvolvimento das forças produtivas na navegação transoceânica.

A ruptura do modelo existente pode ter se dado de forma contínua (como em Londres ou Nova Iorque) ou impactante (como em Lisboa ou Marselha), mas o curso da história demonstra que as forças transformadoras dos portos Atlânticos exercitaram formas e fórmulas, durante todo o século XIX, para a consecução da Revolução Industrial Portuária.

Temos que ter em mente a célebre observação de Marx de que o Capitalismo é marcado pela anarquia da produção devido aos vários interesses individuais de cada capitalista. Caso caminhemos numa perspectiva gramsciana, podemos observar a existência, os conflitos e acomodações entre as frações de classe e a luta de cada uma em transformar o seu projeto em hegemônico frente ao Estado restrito, através das suas agências. Afinal, os portos são, desde há muito, questão de Estado!

Isso nos remete à necessidade de uma forte crítica às fontes utilizadas tendo como pressupostos básicos a análise de “quem” fala, para “quem fala, por que meios fala”. Por exemplo: Nivea Vieira, que estudou a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e sua relação com o Porto do Rio de Janeiro, é enfática em demonstrar que, dependendo da conjuntura, determinadas frações de classe conseguiam impor o seu discurso e o transformar em discurso dominante da

ACRJ. Ou ainda, pode-se perceber a omissão da ACRJ em outras situações, quando não conseguia um mínimo de unidade institucional⁵⁹.

Tal crítica pode ser feita ao artigo de Cruz⁶⁰ – por nós escolhido por ser o mais recente de uma especialista dedicada ao caso do porto do Rio de Janeiro – no qual utiliza várias fontes da ACRJ e do Centro de Navegação Transatlântica do Rio de Janeiro (CNTRJ), que representava os interesses dos grandes armadores internacionais contrários à monopolização do porto novo alegando o seu pequeno tamanho e, principalmente, o custo das tarifas cobradas.

Ressalve-se que compunham a chamada navegação transatlântica, como já descrevêramos anteriormente:

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 Sul⁶¹.

É interessante como, décadas antes, uma gigante dos mares esteve ativamente envolvida num projeto de construção do Novo Porto do Rio de Janeiro. André Rebouças apresentava a Liverpool, Brazil e River Plate Mail-Steamers como principal parceira nas suas Docas de Dom Pedro II. Ainda na década 1860, o centro do seu argumento – que pode ser contestado de várias formas, mas que parecia ao mesmo tempo exagerado e válido em partes – era de que o porto do Rio

59 VIEIRA, Nivea Maria. *ACRJ e o Porto: definição e redefinição de políticas públicas para o porto do rio de janeiro*. 2014. Tese (Doutoramento). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

60 CRUZ, Maria Cecília Velasco. O cais do porto no crivo da política: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro na Primeira República. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. Op. Cit. p. 289-336.

61 HONORATO, Cezar; FONSECA, Thiago Mantuano. *A economia da região portuária do Rio de Janeiro...* Op.Cit., p.60.

de Janeiro apresentava uma operação portuária inadequada às novas embarcações da empresa e ao movimento portuário crescente.

Ao observarmos a proposta das Docas de D. Pedro II, encaminhada por André Rebouças e endossada por Liverpool, Brazil e River Plate Mail-Steamers, tal questão fica cristalina:

Para assegurar a boa receita da empresa na Inglaterra associei-me aos srs. Stephen Busk & C., distintos negociantes desta praça, e muito diretamente interessados no bom êxito, como gerentes da importantíssima empresa de navegação Liverpool, Brazil e River Plate Mail-Steamers cujos os vapores fazem hoje a maior parte do comércio de importação do Rio de Janeiro. São incalculáveis os prejuízos que sofre tão importante empresa pela falta de cais adequados aos seus vapores no porto do Rio de Janeiro⁶².

Sem a noção do desenrolar e da tessitura do processo histórico é possível eternizar a posição dos agentes da navegação transatlântica, entretanto, isto é proibitivo ao historiador, que deve perceber as múltiplas determinações das classes e suas mudanças no tempo. A estrutura produtiva agrária e exportadora brasileira pode não ter mudado essencialmente, entretanto, a intensidade de sua inserção na Divisão Internacional do Trabalho, através do mercado mundial, e a combinação de dependência externa com fortalecimento do Estado Nacional tornou o jogo de interesses extremamente complexo.

Essa mutação na conjuntura foi grande o suficiente ao ponto de determinar uma mudança tão radical no posicionamento das companhias de navegação transatlântica quanto na construção de um novo porto no Rio de Janeiro.

Nos parece claro que o porto do Rio desenvolveu, melhorou, expandiu e reproduziu sua operação entre um período e outro, mesmo sem que isso representasse uma ruptura com a lógica mercantil pre-

62 REBOUÇAS, André. *Companhia das docas de D. 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.p. 14.

cedente. Entretanto, como veremos mais à frente, mais claro ainda é que a navegação transatlântica sofreu uma verdadeira revolução no período abordado. Prova disso são os melhoramentos ou obras realizadas até o final do século XIX, como demonstrado no quadro a seguir.

QUADRO 1
Melhoramentos Portuários Efetivados no Porto do Rio de Janeiro (século XIX)

NOVA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	PROJETO - CONCLUSÃO	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
Doca da Alfândega	1852-1877	Serviço de embarque, desembarque, capatazia e armazenagem da alfândega do Rio de Janeiro. Concedido a uma empresa proposta por André Rebouças, em 1869, composta por um conjunto de ricos negociantes (dentre eles, Mariano Procópio Ferreira Lage), incorporada à Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro, com capital de 2.000:000\$0000. A Companhia foi encerrada em 1871 e os serviços/obras voltaram à competência da repartição;
Dique do Comércio	1865-1868	Primeiro Dique Seco do País e Estaleiro Metal-Mecânico de grande capacidade, propriedade de Wilson Sons com capital aberto em torno de 1.200 contos de réis;
Docas de Dom Pedro II	1869-1877	Projetada por André Rebouças, com cerca de 2.600 metros de cais, realizou apenas 260 metros com 6 metros de calado; garantia capitais ingleses no projeto, totalizando 1 milhão de libras que não se efetivaram, foi incorporada com 6.000:000\$000.
Dique da Saúde	1875-1881	De propriedade dos ingleses William Finnie Kemp e Stanley Youle, estaleiro naval dotado de 140 m de cais de atracação para 6 metros de calado;
Estação Marítima da Gamboa	1876-1881	Projeto de Francisco Pereira Passos como diretor da EFDPII, tinha a melhor infraestrutura da época (conexão com a via férrea, um molhe de 300 metros de comprimento e 8 metros de calado na profundidade máxima) dando conta de todo o fluxo de café no porto do Rio naquele período;
Moinho Fluminense	1883-1887	De propriedade do uruguaio Carlos Gianelli e do brasileiro Francisco de Paula Mayrink, quando de sua inauguração tinha a capacidade de moer 120 toneladas de trigo diariamente, foi incorporada com capital de 1.000:000\$000 e tinha um trapiche;

Moinho Inglês	1886-1889	Grande usina para a fabricação de farinhas da Companhia Rio Flour Mills & Graneries, dispunha de um cais de 145 metros e de um molhe de estrutura metálica, em forma de T, atingindo 6,5 metros de calado, com um aparelho elevador para a descarga do trigo a granel e com um sistema transportador por meio de esteiras móveis até os silos, em que é depositado o trigo. Foi incorporada com capital em 250 mil libras.
---------------	-----------	--

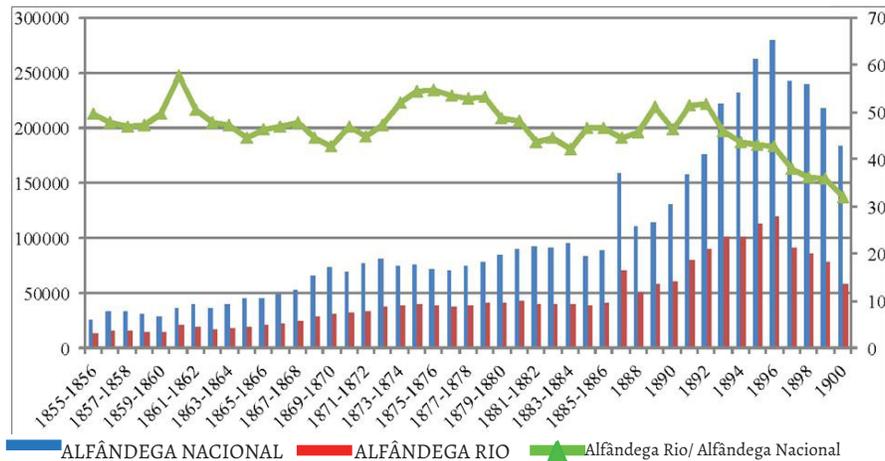
Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1844-1900 (anual); BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891; LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.

Contudo, esses melhoramentos realizados ou propostos não apresentavam caráter efetivamente revolucionário. Isso porque inexistia ainda integração entre os vários agentes e atividades comerciais, produtivas, em suma, econômicas, envolvidas na operação de carga e descarga; além disso, a coordenação do complexo era precária e nada centralizada, inexistindo também uma autoridade portuária autônoma, centralizada, com prerrogativas e capacidades suficientemente concentradas ao longo de todo século XIX.

Se o processo de trabalho já apresentava grande estratificação e segmentação, ainda era majoritariamente manual e dependente da força física dos trabalhadores. Ademais, a força de trabalho era quase que totalmente eventual, detendo importantes saberes sobre os mais diversos processos de trabalho. Esse quadro nos leva a supor – seguindo Marx – que se tratava de “manufatura com máquina” e não, de processo capitalista de produção.

Prova disso é o expressivo decréscimo da movimentação portuária do Rio de Janeiro em relação a outros portos, em que pesem as próprias flutuações da economia internacional, a expansão da cafeicultura paulista e a existência das epidemias na cidade que também influenciavam tal comportamento.

GRÁFICO 1
Proporção das rendas da alfândega do Rio de Janeiro na composição da Alfândega Nacional



Fonte (em contos de réis): BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

Mas, a questão primacial – e que subjaz nos referidos discursos empresariais dos capitalistas imperialistas tão marcados pela referida autora – é de crítica ao imposto de importação e aos custos de operação portuária implementados pelo Governo Federal para viabilizar a obra e remunerar os novos concessionários.

Parece-nos cristalino que, ao pressionar para descarregar ao largo, os armadores deixariam de pagar a taxa de hospedagem, além de transferir para o importador os custos operacionais. Para os importadores de cargas variadas, a operação tradicional diminuiria o controle da alfândega, aumentando a possibilidade de evasão fiscal, o que era recorrente até então, já que, com o monopólio da operação previsto no novo porto, teríamos uma centralização das atividades do fisco.

Nada diferente da pressão da Associação Comercial de São Paulo para criar uma alfândega na capital visando diminuir o tempo de hospedagem dos navios em Santos, que foi devidamente negada pelo

Governo Federal. A diferença é que, em Santos, não havia como embarcar e desembarcar mercadorias fora da área de operação da Companhia Docas de Santos⁶³.

Talvez tais questões expliquem o fato de que o caráter provisório de deslocamento dos trapiches para o trecho que vai até a Ponta do Caju dos trapiches, enquanto as obras aconteciam, por pressão de algumas frações burguesas, acabou tornando-se permanente, mesmo após a entrega da primeira seção em 1910, conforme apresentamos em artigo pretérito⁶⁴.

A não percepção dos interesses do capital imperialista e das frações de capital que operavam no porto no estado ampliado, e até mesmo no estado restrito, acaba por dificultar a análise. O interesse em um porto moderno era óbvio e aparece nas próprias fontes citadas. O que está em jogo não é a necessidade da construção, com a qual havia unanimidade, mas quem “pagaria a conta” e faria a gestão do porto, percebendo os lucros de tão custosa operação.

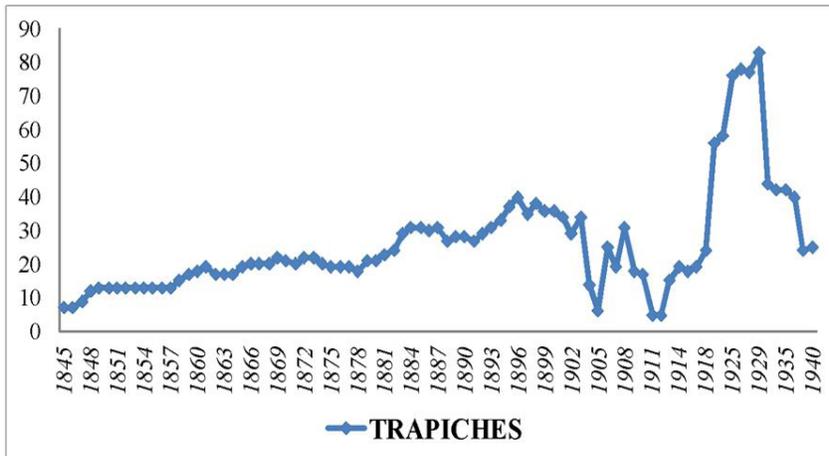
De outra forma, embora as frações de classes ligadas às exportações e importações, aos trapiches, aos armazéns, aos pequenos transportadores ou às grandes operadoras do transporte intercontinental pressionassem o governo pela reforma, queriam que ele assumisse de “per si” todos os seus custos, materializando a célebre expressão de Celso Furtado de que o capitalismo brasileiro prima pela “capitalização dos lucros e socialização das perdas”!

Apesar disso, na prática, podemos observar a manutenção dos trapiches ainda presentes e operantes, apesar do revolucionamento produtivo que podemos observar desde o início da década de 1910. No caso do Rio de Janeiro, em 1929 chegou-se a um total de oitenta trapiches, embora a inauguração da primeira seção do cais moderno já tivesse ocorrido em 1910!

63 A este respeito ver HONORATO, Cezar. Op. Cit.

64 HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. A administração do Porto do Rio De Janeiro: dos anos 1850 à estatização de Vargas. In: POLONIA, Amélia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Orgs.). *La gobernanza de los puertos atlánticos*. Madrid: Casa de Velásquez, 2016.

GRÁFICO 2
Trapiches (1844-1940)



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1844-1940 (anual).

Para a construção do porto do Rio de Janeiro, o Governo Federal foi autorizado a contrair um empréstimo em Londres junto aos banqueiros Rothschild and Sons (principal credor do Governo Federal) no valor de 8.500.000 libras esterlinas, com condições de juros muito favoráveis aos banqueiros ingleses. Desse montante, 4.500.000 libras esterlinas se direcionaram à empresa C. H. Walker & C. (construtor do porto de Buenos Aires e do canal de Manchester), que teve todas as facilidades fiscais.

Gostaríamos de destacar que foram gastos 136.239 libras esterlinas pela compra da concessão da Rio de Janeiro Harbours and Docks e 1.059.202 libras esterlinas pela compra da concessão da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, devido ao fato de que a primeira não conseguiu atrair capital suficiente para a obra; ou, no caso da segunda que, inclusive, havia incorporado a Docas D. Pedro II, sua operação e implementação de melhoramentos não atendia às reais demandas de um porto moderno.

Obviamente, enquanto as obras se arrastaram por sete anos, foi autorizada a transferência dos trapiches para a área compreendida entre o Canal do Mangue e a Ponta do Caju, pois o porto não podia simplesmente parar. Nesse contexto, a operação continuava no novo local como dantes, com a parada dos navios ao largo, a carga/descarga feitas por pequenas embarcações e servindo-se das longas pontes de madeira que se ligavam aos locais de guarda/armazenagem das mercadorias, de forma individual e desintegrada como, essencialmente, ocorreu durante todo século XIX.

O grande embate político era, conforme apresentamos anteriormente, entre aqueles interesses ligados ao embarque/desembarque das mercadorias no revolucionário cais do porto moderno e aqueles ligados ao despacho marítimo ao largo, que sustentavam os trapiches e sua lógica operativa em pleno século XX. Lembramos, ainda, que existiam divergências entre os cafeicultores e os importadores, que não temos como explorar neste pequeno artigo.

O caso do Rio de Janeiro é realmente emblemático, bastando observarmos a apelação feita junto ao STF pela *Compagnie Du Port de Rio de Janeiro*, concessionária da primeira seção recém-inaugurada do Porto do Rio de Janeiro:

Alem disso, é causa pública, sabida e notória, que o littoral, da Avenida do Mangue ao Caju, no Retiro Saudoso, está erigido de trapiches e pontes de embarque e desembarque. Podemos citar de memória o da Companhia Luz Stearica, o da Companhia Maritima Neptuno, o da Companhia Edificadora, o da The Rio de Janeiro Light and Power, o de Francisco Leal e Companhia, o de Domingos Joaquim da Silva e Companhia, Correa da Costa e Cia., Machado Bastos e Cia., Hasenclever e Cia., Paulo Passos e Cia., Theodor Wille e Cia., Vieira Mattos e Cia., Belmiro Rodrigues e Cia. [...] tudo às claras, com sciencia do governo e sem protestos da Cia. Arrendatária do caes[...] Ora, esta practica [dos trapiches e pontes fora do cais arrendado] nos mostra que uma boa parte da importação e exportação do porto do Rio de Janeiro, é feita fora do caes, sem pagamento de taxa alguma à Cia.⁶⁵

O texto citado retrata com maestria as dificuldades de implantação de um modelo portuário capitalista devido à permanência de trapiches do tipo antigo, inclusive de empresas internacionais de grande porte. Tal realidade não é específica do Rio de Janeiro, reproduzindo-se nos demais portos brasileiros, com exceção de Santos, onde encontramos a permanência de um porto moderno convivendo com as estruturas pré-capitalistas.

A solução desse problema no Rio de Janeiro somente ocorrerá no início dos anos 1930, quando ocorre a estatização da operação, no governo Getúlio Vargas, e as obras da segunda seção, do Canal do Mangue até a Ponta do Caju, foram concluídas, inviabilizando a manutenção dos antigos trapiches. Nesse momento, um grande projeto de modernização dos portos começou a avançar no país⁶⁶.

Outra alegação recolhida por Cruz junto à documentação empresarial, utilizando as fontes do CNTRJ – a questão do tamanho do novo porto –, apresenta-se como falsa, visto que ele foi construído na área

65 DR. JOSÉ SABOIA VIRIATO DE MEDEIROS – O Supposto Monopólio dos Serviços do Porto do Rio de Janeiro e as Pretensões da Compagnie Du Port de Rio de Janeiro – Apelação junto ao Supremo Tribunal Federal. RJ, Typografia do Jornal do Commercio, 1913.

66 HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. Op. Cit.

onde existiam os antigos trapiches, formando a 1ª seção, do Arsenal de Marinha ao Canal do Mangue. Portanto, por que só naquele momento se tornou pequeno?

Os dados fornecidos por Alfredo Lisboa⁶⁷ são claros: o porto do Rio de Janeiro foi construído com 3500 metros de cais; 18 armazéns, 24 guindastes e 2200 metros de linhas férreas; 10 metros de profundidade média ao longo de 250 metros de canal e 9 metros de profundidade média a beira do cais, podendo chegar a 12 metros com trabalhos de dragagem constantes. Esse, definitivamente, não era um porto de pequenas dimensões! Embora pudesse ser potencialmente insuficiente para o movimento comercial que se anunciava, constituía uma Revolução Industrial Portuária para os padrões precedentes.

5. Considerações Finais

Ao longo deste pequeno artigo busquei apresentar algumas considerações acerca da historiografia relacionada aos portos e às cidades portuárias, com ênfase no caso do Rio de Janeiro. Que fique bem entendido tratar-se de uma primeira tentativa de sistematizar os trabalhos existentes sobre o tema sem, contudo, propor-me esgotar o tema.

Na primeira parte nos detivemos em trabalhos clássicos que enfocaram, principalmente, a movimentação portuária relacionada à importação e exportação, com ênfase no período colonial, que ainda hoje é referência em termos seriais.

Em seguida, a nossa preocupação foi de apontar os trabalhos que refletiram sobre alguns portos brasileiros no período da segunda metade do século XIX até o início do XX. Nesse caso, buscamos apontar aqueles que apresentaram inovações teóricas, metodológicas, de fon-

67 LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.

tes ou mesmo de temáticas, tendo como referência os portos ou as cidades portuárias.

Já na parte final – que mereceu nossa maior atenção – nos detivemos no caso do Rio de Janeiro. Nesse trecho, além de apresentar os trabalhos que nos parecem seminais, buscamos refletir acerca das novas produções na tentativa de ampliar um debate teórico, considerando os nossos pressupostos e os resultados das pesquisas de nosso grupo de pesquisa.

Fontes

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1844-1900 (anual).

ANDRÉ REBOUÇAS – Companhia Docas D. Pedro II nas Enseadas da Saude e da Gamboa no Porto do Rio de Janeiro. 1871. Localizador Biblioteca Nacional: III – 332,4,20,n.4

Arquivo Nacional – Documentação da Junta Comercial, livro 33, Registro 764

LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.

Decreto 10.371/1889

Decreto 137 de 11/4/1891

Decreto 2682 de 22/11/1897

Decreto 3477 de 6/11/1899

Decreto 4228 de 6/11/1901.

Decreto 5438 de 15/10/1873

Decreto 849 de 11/10/1890

Decreto 4438 de 4/12/1869

DR. JOSÉ SABOIA VIRIATO DE MEDEIROS – O Supposto Monopólio dos Serviços do Porto do Rio de Janeiro e as Pretensões da Compagnie Du Port de Rio de Janeiro – Apelação junto ao Supremo Tribunal Federal. RJ, Tipografia do Jornal do Commercio, 1913.

Lei 553 de 30/11/1898.

Lei 560 de 31/12/98

LIGA NAVAL BRASILEIRA – Anuário Marítimo de 1902. Localizador: Biblioteca Nacional: IV – 270,2,3 e IV – 270,2,4

SETTE, Mario. *Porto do Recife*. Recife: Prefeitura Municipal de Recife, 1945.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. *Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil* (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Bibliografia

- ARRUDA, José Jobson. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- BANKO DE MOUZAKIS, Catalina. El comercio y las rutas del Atlántico: el puerto de La Guaira (siglos XIX y XX). In: *Coloquio de Historia Canario-Americana*, 18., 2008, Las Palmas. *Anais...* Las Palmas: Casa de Colón, 2008.
- BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.
- BOXER, Charles. *O império marítimo português*. Lisboa: Edições 70, 1978.
- BRODER, Albert. *Histoire économique de l'Espagne contemporaine*. 2. ed. Paris: Economica, 1998.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro na Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998..
- _____. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, Niterói, n 8, ago. 1999.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 2. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.
- _____. *Cidade febril*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CHAUNU, Pierre. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: SEVPEN, 1960-1965.
- GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar*. São Paulo: Ed. Unesp/ Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1992.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a economia mundial*. Lisboa: Presença, 1963-1970. 4 v.
- GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do Porto do Recife no Oito-*

- centos. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. UFSC, 2013. v. 1. p. 326.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.
- HIDALGO, Daniel Castillo. *Tendiendo puentes: Dakar y la configuración de red de puertos de Africa Occidental*. 2001. Tesis (Doctorado). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2011.
- HOBBSAWM, Eric. *A Era dos Impérios*. 7. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.
- _____. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
- HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto*. 2. ed. Curitiba: Prismas, 2016.
- _____; CAMPOS, Adriana Pereira. Região Portuária do Rio de Janeiro: entre espaços e tempos. III Congresso Internacional Territórios, Poderes e Identidades. Vitória: Ufes, 2011, v.1.
- _____. Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.
- _____; SANTOS, Fernando Dumas. *Um século de vivências num porto moderno*. Rio de Janeiro: Centro Cultural Correios, 2010.
- _____; et al. Comunidade portuária do Rio de Janeiro (1870-1920). In: GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes. *Fronteras de agua*. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2016.
- _____; MANTUANO DA FONSECA, Thiago. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 35-158, jan./jun. 2015.
- _____. O trapiche e suas fronteiras: negociantes e a transição do Porto do Rio de Janeiro rumo à lógica do capital (XIX-XX). In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 10.; Conferência Internacional de História de Empresas, 11., 2013, Juiz de Fora. *Anais...* Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013, v. 1.
- _____. Os agentes múltiplos do porto pré-capitalista (1879/1900). In: Jor-

- nadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, 6., 2015, Rosario. *Anais digitais...*Rosario: Redep, 2015. v. 1.
- _____. A economia da região portuária do Rio de Janeiro (1870/1900). *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Paris, Colóquios, dez. 2016.
- _____. O trapiche e suas fronteiras: negociantes e a transição do Porto do Rio de Janeiro rumo à lógica do capital (XIX – XX). In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 10., 2013, Juiz de Fora. *Anais...*Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.
- HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. The emergence of Santos as a coffee port (1869/1914) In: SUÁREZ BOSA, Miguel (Org.). *Atlantic ports and the first globalization c. 1850-1930*. Hampshire: Palgrave: MacMillan, 2014.
- _____. A administração do Porto do Rio de Janeiro: dos Anos 1850 à estatização de Vargas (1930-45). In: POLONIA, Amelia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Orgs.). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XXI*. Madrid: Casa de Velazquez, 2014.
- LABROUSSE, Ernest. *Esquisse dumouvement de prix et de revenusen France au XVIII siècle*. Paris: Dalloz, 1933.
- LAMARÃO, Sérgio. *Dos trapiches ao Porto*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1991.
- LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016.
- LEBFEVRE, Henri. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ib-mec, 1978. 2 v.
- MANTUANO DA FONSECA, Thiago Vinicius. *Comendador Antônio Martins Lage: entre a navegação e a operação portuária no século XIX*. 2015. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.
- _____. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.
- MARX, Karl. *O capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. v. 2. p.110
- MAURO, Frederic. *Portugal, o Brasil e o Atlântico*. Lisboa: Estampa, 1989. 2 v.
- NOVAIS, Fernando Antônio. *Portugal e o Brasil na crise do antigo sistema colo-*

- nia. São Paulo: Hucitec, 1980.
- POVORELI, Lériada. *O Porto do Rio de Janeiro na estratégia do desenvolvimento da relação capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945)*. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 6.ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.
- ROCHA, Osvaldo Porto. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1995.
- ROSADO, Rita de Cassia Santana de Carvalho. *O Porto de Salvador: modernização em projeto (1854-1891)*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.
- _____. A modernização do Porto de Salvador da Primeira República. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016.
- SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- SANTOS, Flávio Gonçalves. *Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros*. Ilhéus, BA: Editus, 2013
- _____. (Org.). *Portos e Cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.
- SARTI, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas nos sindicatos e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- SIQUEIRA, Penha. *O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)*. Vitória: Codesa, 1984.
- SETTE, Mario. *Porto do Recife*. Recife: Prefeitura Municipal de Recife, 1945. p. 11.
- SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- SILVA, Fernando Teixeira. *A carga e a culpa*. São Paulo: Hucitec, 1995.
- SUÁREZ BOSA, Miguel. *Atlantic ports and the first globalization c. 1850-1930*. Hampshire: Palgrave: MacMillan, 2014.
- _____. Empresas consignatarias y estibadoras en el Puerto de La Luz y de Las Palmas: estrategia y organización. In: LUXÁN, Santiago de et al. (Eds.). *Iniciación al estudio de la empresa en España y Canarias: sus archivos*

- y su historia. Las Palmas: Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, 2003.
- _____. Llave de la fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990. Las Palmas: Fundación Caja Rural de Canarias, 2003.
- _____. Modernización portuaria y modelos de gestión en la etapa contemporánea en el Atlántico (siglos XIX y XX). In: Congreso Latinoamericano de Historia Económica, 3., 2012, Bariloche. *Anais...* Bariloche: Universidad Nacional del Comahue, 2012.
- _____. *El Puerto de la Luz em Las Palmas de Gran Canarias*. Las Palmas: Fundación Caja Rural de Canarias, 1999.
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *Transporte internacional de carga*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- VIEIRA, Nivea Maria. *ACRJ e o Porto: definição e redefinição de políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro*. Tese (Doutoramento). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

Recebido em: 30/03/2018 – Aprovado em: 10/08/2018