

A REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX: ASPECTOS DEMOGRÁFICOS E SOCIAIS

 *Thiago Vinicius Mantuano da Fonseca*^{1,2}

RESUMO

Este breve artigo objetiva analisar a região portuária do Rio de Janeiro no século XIX, através da sua evolução urbana, de forma coerente com a dinâmica demográfica imposta à cidade nas esferas mundial, nacional e regional. Tomando como premissa suas características econômico-sociais, marcadas pelo funcionamento do porto de maior tráfego de pessoas e mercadorias no hemisfério sul, buscaremos demonstrar como as freguesias portuárias suportavam grande densidade populacional, sendo as mais populosas da maior cidade e capital do Império do Brasil. Intentaremos traçar, também, um perfil étnico-social da população que ocupou a região, demonstrando o seu caráter comum: a pobreza.

PALAVRAS-CHAVE

Região portuária – Rio de Janeiro – demografia – História Social.

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

2 Mestre em História Social e Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense. É membro do grupo de pesquisa Portos e Cidades no Mundo Atlântico (CNPq), do laboratório POLIS - História Econômico-Social (UFF), do grupo de investigação internacional La Governanza de los Puertos Atlánticos (Uned - ESP) e sócio da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, além de membro fundador do Grupo de Estudos e Pesquisas Eulália & Bárbara, também é colaborador do Foro Internacional de Ciudades Portuarias (Idehes/Conicet - ARG) e do laboratório HEQUS - História Econômica, Quantitativa e Social (UFF).

THE PORT REGION OF RIO DE JANEIRO IN THE 19TH CENTURY: DEMOGRAPHIC AND SOCIAL ASPECTS

 *Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca*

ABSTRACT

This brief article aims at analyzing the port region of Rio de Janeiro in the 19th century, through its urban evolution, in a manner consistent with the demographic dynamics imposed on the city in the global, national and regional spheres. Based on its economic and social characteristics, marked by the operation of the port with the busiest traffic of people and goods in the Southern hemisphere, we will try to demonstrate how the port parishes supported a great population density, being the most populous of the largest and capital city of the Brazilian Empire. We will also try to trace an ethnic-social profile of the population that occupied the region, demonstrating their common character: the poverty.

KEYWORDS

Port region – Rio de Janeiro – demography – Social History.

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro tem o DNA das cidades portuárias do mundo. Apesar de ter se tornado uma megalópole pujante no século XX, com uma diversidade muito maior do que simplesmente os interesses comerciais e as relações sociais que suscitam a ideia de uma cidade virada para o mar, advogamos a tese de que se tornou o que é justamente por suas raízes portuárias. O Rio de Janeiro se espraiou pela costa e penetrou o interior levando sua herança cosmopolita. Pelo menos durante o século XIX, foi a cidade mais bem-sucedida na tarefa de ser um ponto de interseção mundial no hemisfério sul.

Nascida no século XVI exatamente por conta de sua posição estratégica, virada para o Atlântico, em frente ao sul ocidental da África e com acesso facilitado ao Rio da Prata, o Rio de Janeiro era importantíssimo para os interesses portugueses. Tornou-se ainda mais importante no século XVIII, quando o ouro das Minas Gerais corria até o seu porto. Não é coincidência ter se tornado capital da colônia em 1763.

Contudo, a principal razão para sua expressão enquanto espaço urbano se deu com a chegada da Corte portuguesa, em 1808, devido às conturbações de uma Europa afetada pelas invasões napoleônicas. O impacto da chegada de cerca de 15 mil pessoas se fez sentir numa cidade de tamanho limitadíssimo, como ressalta Benchimol: “O início do século XIX inaugurou uma nova etapa na formação da cidade do Rio de Janeiro, com a superação de seu estatuto colonial e a consequente redefinição de seu papel e funções”³.

Logo em 1808, a *Abertura dos Portos às Nações Amigas*⁴ cumpriu o segundo passo da inserção brasileira nas trocas com o resto do mun-

3 BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um haussmanntropical: 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. p. 22.

4 BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil*. Decreto de 28/01/1808. Rio de Janeiro, 1808.

do. Era o fim do antigo sistema colonial e o início da lenta inserção do Brasil na nova divisão internacional do trabalho. O principal porto afetado por essa decisão do Príncipe Regente foi o do Rio de Janeiro. O mundo passava a sentir os primeiros impactos do desenvolvimento do capitalismo na Europa. O mercado mundial passava a ser uma instância mediadora das relações internacionais entre sociedades capitalistas e pré-capitalistas. O predomínio que se inaugurou com a Revolução Industrial também se corporificava na formação de um império que saberia lidar com a conjuntura atlântica e se aproveitar dos acontecimentos para o seu desenvolvimento econômico: o Império Britânico.

Em contato com o mundo e em adaptação aos novos moradores, a cidade passou por intensas transformações urbanísticas e foi dotada de novas infraestruturas:

No pobre cenário da cidade colonial teve então lugar uma verdadeira febre de empreendimentos. Fundaram-se escolas – de medicina, de marinha, de guerra, de comércio; uma Imprensa Régia, que sempre fora recusada à colônia; uma livraria, que seria núcleo da futura Biblioteca Nacional; o Jardim Botânico; a Academia de Belas Artes, o Teatro Real, o Banco do Brasil. Mas isso não bastava. A própria configuração urbanística da cidade precisava se adequar a essa função de cenário do poder imperial⁵.

Nesse sentido, a cidade necessitava expandir-se não só por conta da chegada da Corte, mas também pelo fenômeno migratório que se deu logo em seguida: atraídos pela possibilidade de distinções e vantagens, alguns proprietários rurais decidiram instalar residência nos arrabaldes da cidade.

Segundo De Los Rios, com a chegada da família real, essa expansão se deu em dois sentidos: “Em 1808 já se vinha processando o terceiro avanço da cidade: para oeste, isto é, até o Campo de Santana, São Diogo e Lagoa da Sentinela; e para o sul, partindo da Lapa e se-

5 MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.p. 10.

guindo em direção ao Catete, Laranjeiras, Botafogo e lagoa Rodrigo de Freitas”⁶. Todo esse esforço teve de passar por cima de barreiras naturais como o litoral recortado, os morros, lagoas, as áreas alagadiças de mangue e várzeas.

Durante todo o século XIX, uma série de obras para a ampliação da malha urbana foi feita. Os desmontes dos morros e aterramentos são os mais conhecidos, mas certamente o controle das lagoas, os dessecamentos e a canalização de rios foram os mais importantes. Antes de toda essa transformação, “a área que se poderia chamar propriamente de urbana pertencia à jurisdição de cinco freguesias – Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana –”⁷. As freguesias urbanas foram especialmente afetadas pelas causas mais imediatas da chegada da Corte, a saber: adensamento populacional, problemas de abastecimento, grande crescimento comercial, surgimento de vários ofícios, porém com escassez e precariedade nos serviços. Entretanto, o que trazia maiores implicações negativas era a saturação das antigas infraestruturas coloniais.

Os novos moradores da cidade eram ávidos por produtos industrializados. Por conta disso os negociantes estrangeiros muito rapidamente perceberam no Rio de Janeiro um mercado consumidor importante, conjugado com vital centro exportador dos produtos do interior brasileiro. Por conta desse processo, a primeira infraestrutura a saturar nesse processo foi o porto do Rio de Janeiro, em especial sua alfândega. A chegada de embarcações de todo o mundo, em especial da Inglaterra⁸, fez com que os sobrados que serviam de armazéns da alfândega logo esgotassem a sua capacidade.

6 DE LOS RIOS, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro imperial*. Rio de Janeiro: A Noite, 1946. p. 36.

7 BENCHIMOL. *Pereira Passos: um haussmann tropical...* Op. Cit., p.25.

8 ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800-1808)*. Bauru: Edusc, 2008.

Imagem I

Negros de carro em frente à alfândega (1816-1831), por Jean-Baptiste Debret



Fonte: DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo: Edusp, 1989. prancha 38.

A administração da cidade continuou sob o Senado da Câmara, instituição criada na colônia, mesmo após a emancipação em 1822. A fundação da Câmara Municipal da Corte só se deu em 1828, estabelecendo eleições regulares de quatro em quatro anos e dando prerrogativas de mandatário-chefe da cidade ao seu presidente. Após um processo que visava descentralizar os poderes e acalmar os ânimos políticos no “Império sem imperador”, em 1834 o Município Neutro é criado com autonomia política em relação à província,

subordinado ao Conselho de Estado e sob o comando da, a partir de 1841, Ilustríssima Câmara Municipal da Corte.⁹

Avançando no tempo, com a instituição do Império, a cidade do Rio de Janeiro toma outra dimensão no jogo do poder:

Emerge o *Império do Brasil*, por meio de um jogo de semelhanças e diferenças, complementariedades e contradições, continuidades e descontinuidades, e também de inversões. Procuramos demonstrar o lugar destacado e único ocupado pela cidade do Rio de Janeiro – a Corte¹⁰.

Para o autor, o domínio saquarema se expressa na unidade diversa entre Estado imperial e classe senhorial. Tal domínio terá como palco privilegiado da sua demonstração de poder a cidade do Rio de Janeiro. Fazendo um adendo ao autor, podemos dizer que o seu porto aparece como expressão última da pujança econômica brasileira. Essa economia foi controlada politicamente por um bloco histórico da classe dominante, no qual os cafeicultores fluminenses foram sua fração dirigente.

O café produzido nas fazendas desses grandes proprietários rurais, na província do Rio de Janeiro, será a maior razão para a expansão desenfreada do porto na Corte. Esse crescimento econômico possibilitou a criação de fortunas urbanas e mercantis ligadas justamente ao transporte, guarda, intermediação, seguro e negociação das sacas trazidas dos cafezais. Essas atividades se reproduziram ao extremo durante todo o século.

O processo de transformação demográfica e social que abordaremos tem início na transplantação da realeza portuguesa para o Rio de Janeiro, mas se intensificou, em toda cidade, por diversos fatores, os quais realçaremos. O nosso enfoque se restringe à região portuária.

9 DE LOS RIOS. *O Rio de Janeiro imperial...* Op. Cit., p. 132-136.

10 MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987, p. 5. apud SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. *Do Livramento ao Cosme Velho: o Rio de Machado de Assis. Ipotesi: revista de estudos literários*, Juiz de Fora, v. 1, n. 3, p. 9-31, 1998. p. 5.

As “três irmãs”, como eram conhecidas as freguesias marítimas-portuárias de Santa Rita, Santana e São Cristóvão, foram *locus* privilegiados das transformações pelas quais o Rio de Janeiro passou ao longo do oitocentos. Embora fossem conjuntamente postas como semelhantes às outras freguesias urbanas pelos contemporâneos, guardavam peculiaridades no seu processo de transformação que as tornavam, progressivamente, distintas da cidade no geral. Nosso principal objetivo é entender a intensidade do tráfico transatlântico e interno, além do mercado de escravos e da própria escravidão; a migração interna e de estrangeiros; o comércio de grosso trato, especialmente o internacional e do café; a formação do mercado de trabalho; a industrialização e as transformações urbanas afetando profundamente a vida laboral e a sociabilidade na região.

Um panorama espacial, geográfico e social da região portuária

Foi por esse estado de coisas que o porto do Rio de Janeiro se espraçou pela orla ao norte¹¹, mais para o fundo da “garganta” da baía de Guanabara. Nas freguesias de Santa Rita e Santana, a ocupação urbana já existia com uma característica marcante da sociedade brasileira da época, que se cristalizava naquelas terras litorâneas há pelo menos meio século: “o marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil, relegou o comércio de homens a uma área afastada da zona urbanizada, num pequeno vale espremido entre o morro da Conceição e o do Livramento, a rua do Valongo”¹².

O ponto final de desembarque dos escravos, após passarem pelo fisco e pelas autoridades sanitárias, era o Cais do Valongo. Esse pequeno cais público sobreviveu até a sua transformação, em 1843¹³,

11 BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil*. Decreto de 21/01/1809. Rio de Janeiro:Imprensa Régia, 1809.

12 ENDERS, Armelle. *História do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gryphus, 2002.p. 148.

13 Quando foi reformado por ocasião do desembarque da Imperatriz Teresa Cristina, sendo renomeado Cais da Imperatriz.

quando o desembarque de *pretos novos* foi proibido na região e o mercado de almas foi removido do Valongo¹⁴. De acordo com o banco de dados *Slave Voyages*¹⁵, entre 1801 e 1850, desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 880.439 negros escravizados.

Segundo Rodrigues:

Entre 1780 e 1831, aproximadamente, quando da primeira proibição do tráfico no Brasil, aquele foi o local por onde africanos legalmente importados desembarcaram no Rio de Janeiro. A instalação do mercado significou um impulso à expansão da cidade em direção ao norte, com a criação de uma complexa infraestrutura urbana. Havia o cais, onde atracavam sumacas, patachos e bergantins do tráfico africano e outras embarcações do sistema de transporte que ligava o Valongo aos outros bairros litorâneos da Corte. Havia mais construções civis, como os depósitos de armadores, de traficantes de escravos, de importações de outras mercadorias e de pescadores, além dos alojamentos dos embarcações¹⁶.

A escravidão marcou a região em todos os sentidos: muitos dos barracões onde eram recebidos os escravos foram adaptados para serem novas e limitadas infraestruturas portuárias. As habitações mais pobres e precárias da cidade estavam lá e recebiam os escravos que acabavam de chegar da África. Tudo o que o governo monárquico ou a administração municipal consideravam como estorvo se dirigia para aquelas freguesias ou lá encontrava solução.

Apesar dessa arraigada característica, estudos recentes têm demonstrado que o caráter plural da região é maior do que se supunha. A forte presença, em termos totais, de escravos e negros libertos na

14 HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831*. 2008. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

15 SLAVE VOYAGES. *The trans-atlantic slave trade database*, 2013. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 10 mar. 2017.

16 RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 299.

região, não pode se confundir com a falsa afirmação de que as freguesias estudadas consistiam num “gueto” afro-carioca. Em seu estudo sobre a ocupação demográfica da cidade, Valencia afirma: “no es posible hablar de una ciudad blanca y una ciudad negra como hace, de forma metafórica y ocasionalmente la historiografía, pues en términos cuantitativos en todas las unidades están presentes negros y blancos”¹⁷.

Maurício Abreu deixa claro o recorte socioespacial intimamente ligado à história da região:

As demais classes, por outro lado, com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, e não podendo ocupar os terrenos situados a oeste da cidade devido à existência das áreas de mangue do Saco de São Diogo (Cidade Nova), adensavam cada vez mais as outras freguesias urbanas, especialmente as de Santa Rita e Santana, dando origem aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa¹⁸.

Esse processo se intensificou mesmo após o fim do mercado de escravos no Valongo, em 1843, e o fim definitivo do tráfico negreiro, em 1850, por conta de vários fatores que exploraremos ao longo desse artigo.

Para corresponder ao crescimento da economia brasileira ao longo do século XIX, o porto também deveria crescer. Já que cresceu dentro dos paradigmas infraestruturais e de processo de trabalho coloniais, devemos compreender a nova região portuária. A área da qual estamos tratando se estende desde o Morro de São Bento (55 m) até a Ponta do Caju. Além do São Bento, um conjunto de morros pontua a topografia da área: o da Conceição (50 m), marcado pela ocupação portuguesa ao longo do século XIX; o do Livramento (117 m), que fazia parte da antiga Chácara do Livramento, de propriedade do

17 VILLA, Carlos Valencia. Aglomeraciones residenciales de negros libres en Río de Janeiro (Brasil) y Richmond (Virginia, Estados Unidos) a mediados del siglo XIX. *España e Economía*, São Gonçalo, v. 2, n. 3, 2013. p. 8.

18 ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000. p. 37.

senador Bento Barroso Pereira; o da Providência (117 m), conhecido por ser o primeiro morro com ocupação “favelizada” no final daquele século; o do Pinto (68 m), situado em terrenos pertencentes ao Barão de Mauá; o de São Diogo (57 m), que tinha aos seus pés de um lado o manguezal e de outro a orla; o da Saúde (50 m) e o da Gamboa (10 m).

Na maior parte do período aqui estudado, os desafios para chegar por terra na nova região portuária eram imperiosos. Segundo um negociante inglês da época, para ter acesso ao Saco dos Alferes, era necessário superar os pântanos que existiam por trás da cidade: “já em 1808, o perímetro do pântano havia sido bastante circunscrito, o que não impedia que a água fosse tão extensa e funda que me surpreendi com o fato de uma chalupa ancorar no local em que hoje se encontram a ponte de Mata-Cavalos e vários armazéns”¹⁹.

Após uma série de intervenções urbanas, os mangues já não serviam como caminho fluvial das freguesias centrais até Santa Rita e Santana, porém os acessos criados por terra (não totalmente dessecados) eram ainda mais inconvenientes e demorados que as viagens em pequenas embarcações pela orla. Desta forma, necessitamos saber como se desenhava o litoral da região:

O litoral, bastante recortado, caracterizava-se por uma sucessão de enseadas, destacando-se os Sacos do Valongo, da Gamboa e do Alferes. No final desse trecho da orla marítima, o mar penetrava profundamente no continente, formando o Saco de São Diogo, com a praia formosa, dominado por manguezais que se estendiam até o atual campo de Santana. Próximas à costa, na altura da inflexão do Saco do Alferes para a praia Formosa, encontravam-se as ilhas das Moças (ou dos Cães) e dos Melões (ou João Damasceno)²⁰.

19 LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*. Londres: Samuel Leigh, 1820. p. 171-172.

20 LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991. p. 17.

Além do descrito pelo autor, também temos de citar, dentre outras, as ilhas das Enxadas, dos Ferreiros e Seca, ocupadas por trapiches e abrigo extensa escravaria. É importante para nossa localização o registro da Ponta Chichorra (que dividia os sacos/praias do Valongo e da Gamboa) e da ponta do Caju, assim como da Prainha e das praias de São Cristóvão e das Palmeiras.

O autor se refere à orla marítima existente antes das obras encetadas com a chegada da Corte portuguesa, que modificaram o panorama do local ao longo do século. Na verdade, os caminhos por terra só passaram a ter maior viabilidade com a ampliação e alargamento da Rua do Valongo (entre o Morro da Conceição e o Morro da Providência, que em 1843 viria a se tornar Rua da Imperatriz) na década de 1840, e a construção da Rua da América (entre o Morro da Providência e o Morro do Pinto), na década de 1860.

A orla da Saúde já era habitada por pescadores livres e escravos. Com a expansão do porto naquela direção, muitas dessas habitações mais próximas da praia foram se deslocando para o interior da Freguesia de Santa Rita (nas partes mais úmidas da região, próximas ao mangue). Em pouco tempo, toda a Rua da Saúde passou a ser ocupada pelas precárias infraestruturas portuárias que se adaptavam à crescente demanda comercial, se distribuindo a partir da Prainha, no sopé do Morro de São Bento.

As três freguesias que compreendem nosso objeto de estudo são: Santa Rita, criada em 1721; Santana, desmembrada de Santa Rita em 1814; e São Cristóvão, criada em 1856, desmembrada do Engenho Velho.

Santa Rita, a mais povoada freguesia da cidade na maior parte de nosso recorte temporal, correspondendo hoje ao bairro da Saúde, fazia fronteira com Candelária, Sacramento e Santana. Segundo Lobo:

A paróquia de Santa Rita possuía as mais importantes casas comerciais de café, muitos trapiches, estaleiros, além de oficinas artesanais e manufatureiras. Nela estava situada a Praça do Mercado da Harmonia, construída em 1855. Nessa paróquia situavam-se oito edifícios públicos, 2.595 edifícios particulares, sete igrejas, duas prisões, seis

quartéis, um hospital e 4.351 fogos em 1870²¹.

A freguesia de Santana, a mais populosa da cidade na maior parte do século XIX, correspondendo hoje à Gamboa e ao Santo Cristo, também englobava a área conhecida como Cidade Nova e fazia fronteira com Santa Rita, Sacramento, Santo Antônio, Espírito Santo e Engenho Velho:

A paróquia de Santana concentrava as atividades manufatureiras e artesanais da cidade, além de possuir um ativo comércio varejista. A população, na maioria de rendas baixas, se aglomerava em cortiços. Uma série de órgãos públicos tinham sua sede nesta paróquia: Ministério da Guerra, Casa da Moeda, Inspetoria de Obras Públicas, Quartel Central do Corpo de Bombeiros, o Senado Federal e a Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil. Situavam-se, também, 15 edifícios públicos, 3.339 edifícios particulares, uma igreja, uma prisão, quatro quartéis, dois hospitais e casas de saúde, e 5461 fogos em 1870²².

A imperial freguesia de São Cristóvão abrigava, na Quinta da Boa Vista, o palácio da família imperial. Nela também estava situada a Santa Casa de Misericórdia e três dos maiores cemitérios da cidade: o da Ordem Terceira do Carmo, da Ordem Terceira da Penitência e de São Francisco Xavier. Hoje, essa freguesia corresponde aos bairros de São Cristóvão e Caju; no século XIX, ela fazia fronteira com Santana, Engenho Velho e Engenho Novo. Até a década de 1870, a

²¹ LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: Ibmecc, 1978. p. 239.

²² *Ibidem*, p. 237.

paróquia “era animada por um comércio local e se caracterizava por ser essencialmente residencial”²³.

Demografia histórica

Embora os censos brasileiros até os anos 1940 devam ser utilizados de forma bastante crítica devido a vários problemas metodológicos e de amostragem, acabam sendo uma das poucas fontes existentes acerca do período por nós recortado para termos uma noção de proporção da sociedade da região portuária do Rio de Janeiro.

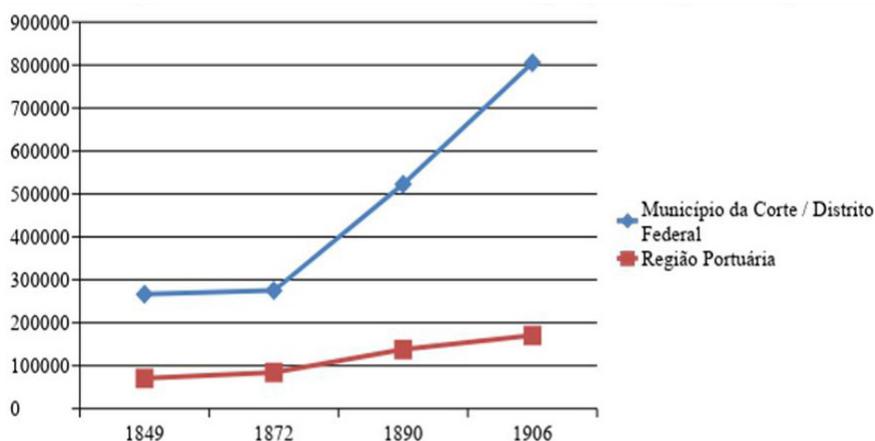
De forma geral, durante todo o século XIX a cidade do Rio de Janeiro cresceu em termos populacionais de forma quase ininterrupta. Na primeira metade do século, o tráfico atlântico de escravos foi o grande responsável por esse crescimento; do fim do tráfico, em 1850, até a década de 1870, a imigração portuguesa foi, notadamente, o grande fenômeno que marcou a cidade em termos demográficos; a partir da década de 1870, as imigrações internas (especialmente de negros libertos vindos do nordeste) associaram-se ao crescimento das imigrações europeias, agora com imigrantes vindos também de Espanha e Itália, e determinaram a consolidação do Rio de Janeiro como um centro urbano extremamente populoso.

Os gráficos abaixo nos permitem perceber um crescimento da população das freguesias de Santa Rita, São Cristóvão e Santana, assim como sua importância para a cidade.

²³Ibidem, p. 246.

Gráfico 1

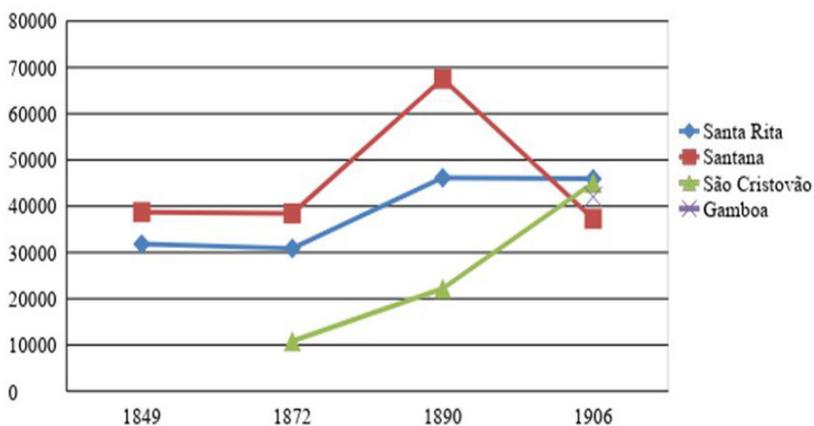
Demografia da cidade do Rio de Janeiro e da região portuária(1849-1906)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1849, 1872, 1890, 1906.

Gráfico 2

Demografia das freguesias da região portuária(1849-1906)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1849, 1872, 1890, 1906.

Nesse sentido, a região portuária foi *locus* privilegiado para os imigrantes internos e externos. Em termos demográficos, “a instalação da corte rompeu o equilíbrio da cidade. Em menos de duas décadas sua população duplicou, alcançando 100.000 habitantes, aproximadamente, em 1822 [...]”²⁴. Em 1838, o então chefe de polícia Eusébio de Queiroz intentou um malsucedido censo que contou 137.078 habitantes em todo município neutro, mas não deixou maiores informações²⁵.

O mesmo Eusébio de Queiroz, quando Ministro da Justiça, encomendou a Roberto Jorge Haddock Lobo em 1849 a feitura de um recenseamento geral e detalhado do Município Neutro. Nele foram contados 266.466 habitantes, dos quais 205.906 nas freguesias urbanas. As duas freguesias recenseadas da região estudada, Santa Rita e Santana, contaram com um total de 70.529 habitantes, o que perfaziam 26,4% do Município Neutro e 34,2% entre as freguesias urbanas. Santana era a segunda freguesia mais populosa da cidade, com 38.717 habitantes, sendo Santa Rita a terceira, com 31.812. Por ser de ocupação mais antiga, Santa Rita aparecia como a mais povoada de toda cidade e, arriscamo-nos a dizer, do Brasil: “En un espacio menor se acomodaban muchos más habitantes. [...] En la freguesia de Santa Rita se encontraba la mayor densidad del total de población, allí vivían 776 personas por hectárea”²⁶.

O censo de 1872²⁷ registrou a maior proporção de moradores na região portuária frente ao total de 226.038 habitantes. Foram contados 84.399 habitantes nas três freguesias (agora considerando São Cristóvão), 30,6% do total no Município Neutro; enquanto, considerando-se apenas as freguesias urbanas, encontramos 44,1% dos ci-

24 BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um haussmann tropical*. Op. Cit., p. 35.

25 HOLLOWAY, Thomas. Prefácio: Haddock Lobo e o recenseamento do Rio de Janeiro de 1849. *Boletim de História Demográfica*, São Paulo, n. 50, 2008.

26 VILLA, Carlos Valencia. Aglomeraciones residenciales de negros libres en Río de Janeiro (Brasil) y Richmond (Virginia, Estados Unidos) a mediados del siglo XIX... Op. Cit., p. 12.

27 BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. *Censo de 1872*.

tadinos residentes na região portuária. Esse resultado expressivo é devido à manutenção da grande ocupação de Santana, em especial na zona da Gamboa, apesar das constantes obras de infraestrutura urbana que modificavam o panorama habitacional da cidade. Dessa forma, Santana se tornou a freguesia com maior população da cidade, contando 38.903 habitantes, logo em seguida vinha Santa Rita com 34.535 habitantes (um aumento de 8,5%). Desta forma, as duas freguesias mais populosas da cidade faziam parte da zona portuária.

O censo de 1890²⁸ demonstra que a região não cresceu no ritmo do resto da cidade, que se expandia agora com mais força no sentido da zona sul e dos subúrbios. Mesmo assim, foram contados 137.786 habitantes na região, perfazendo 26,3% do total do Município Neutro, 34,6% da cidade, e com um expressivo crescimento de 63,2%. Santana continuava sendo a freguesia mais populosa, com 67.533 habitantes e com uma taxa de 74% de crescimento, seguida de Santa Rita, com 46.161 residentes, registrando uma taxa de 33% de crescimento. Com o enfraquecer e fim do Império, São Cristóvão, antes bairro nobre, foi grandemente ocupado por edificações populares e apresentou crescimento recorde de 103%, contando então com 22.202 habitantes.

Com relação à evolução demográfica da Freguesia de Santa Rita, a mais antiga da região, percebemos um claro adensamento na região, coincidente com o período em que as atividades da operação portuária intensificaram-se mais aceleradamente. A partir da década de 1890, assim como as atividades portuárias na freguesia encontraram seu limite, também houve uma estagnação nos números demográficos.

A evolução dos números de São Cristóvão demonstra o deslocamento da operação portuária pelas áreas acostáveis ao longo da região, antes concentrada em Santa Rita, e das novas atividades econômicas, especialmente industriais, ao mesmo tempo em que novas

28 BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. *Censo de 1890*.

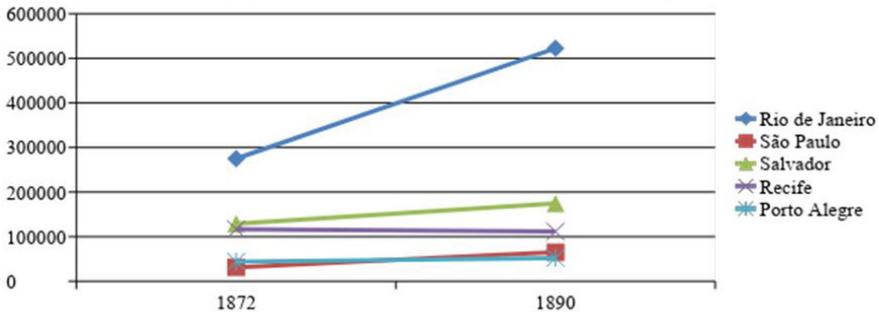
empresas instalam-se na região e essa era dotada de alguma infra-estrutura urbana.

No caso de Santana, após a Revolta da Vacina, em 1904, e greves dos estivadores – movimentos políticos que tiveram seu foco na região da Gamboa –, o poder público desmembra a freguesia entre Santana (atual Cidade Nova) e Gamboa, dotando-as de novas instalações policiais (quartel e delegacia policial) para um melhor controle da região. Dessa forma, a partir do censo de 1906, fica administrativa e censitariamente clara a divisão. Santana, que sempre fora a freguesia mais populosa da cidade, perde, artificialmente, o porto. Entretanto, se considerarmos seu antigo espaço urbano, perceberemos a mesma tendência: com um amplo crescimento, Gamboa nasce como uma freguesia grande e importante para a cidade.

Por todo o exposto, não é difícil entender que o crescimento da cidade-capital se deu de forma mais acelerada que outras importantes cidades portuárias brasileiras. Macrocéfala e centralizadora de prerrogativas político-administrativas e político-jurídicas, além de *locus* privilegiado do poder financeiro, do crescimento comercial e surgimento industrial brasileiro; o Rio de Janeiro foi, ao longo do século XIX, marcado pela pobreza e pelas desigualdades sociais em proporções cada vez maiores.

Gráfico 3

Crescimento populacional das maiores cidades brasileiras(1872-1890)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1872, 1890.

Assim, o Rio de Janeiro cresceu “para fora”, muito acima dos padrões nacionais, voltado para o mundo, com gente e interesses de outros continentes, além dos que afluíam de todo o país até a capital. A região portuária foi, sem dúvida, o local com crescimento mais incisivo e, certamente, onde deitou raízes mais profundas seu cosmopolitismo e diversidade.

Identidades plurais e distinção comunitária

Entendemos que demonstrar a pluralidade cultural e as mais diferentes identidades, ressaltando que coabitaram o mesmo espaço e entraram em contato na região portuária do século XIX, é um ponto nodal para a compreensão do processo histórico que se desenvolveu na área. Como já introduzimos, a ocupação pelo tráfico de escravos deixou marcas indeléveis na região, mas consideramos que generalizá-los em sua condição cativa seja um erro.

Os milhões de negros que aportaram no Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX não faziam parte de uma única e uniforme nação, portanto não partilhavam os mesmos territórios, os mesmos reinos,

as mesmas divindades e a mesma língua. De toda forma, tiveram que coabitar os mesmos barracões na Saúde e na Gamboa quando chegavam ao Rio de Janeiro, e neles eram recebidos por outros negros há muito vivendo por aqui.

Segundo Moura, em sua maioria “são principalmente negros bantos vindos da costa de Angola que chegam para o mercado instalado no Valongo, apesar de, a partir dos acordos com o Daomé, também absorver o mercado carioca negros da Costa da Mina”²⁹. Isso está expresso na Tabela 1, que demonstra a grande concentração na região portuária de escravos residentes na cidade. Mesmo duas décadas após o derradeiro fim do tráfico atlântico de escravos e a grande interiorização dos cativos rumo à lavoura cafeeira, as freguesias da região portuária continuaram concentrando cerca de um terço dos escravos na Corte.

Tabela 1

Proporção dos escravos na região portuária com relação ao total na cidade do Rio de Janeiro (1849-1872)

Freguesias	1849	1872
Santa Rita	15,6%	12,7%
Santana	16,2%	13,7%
São Cristóvão	-	5,7%
Região Portuária	31,8%	32,1%

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1849 e 1872.

29 MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Funarte, 1983. p. 60.

Tabela 2

Proporção de escravos e livres em cada freguesia (1849-1872)

Freguesias	Livres/Libertos 1849	Escravos 1849	Livres/Libertos 1872	Escravos 1872
Santa Rita	61,4%	38,6%	86,8%	13,2%
Santana	67%	33%	86,3%	13,7%
São Cristóvão	-	-	80,2%	19,8%
Região Portuária	65%	35%	85,8%	14,2%

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1849 e 1872.

Entretanto, a presença de livres e libertos tornou-se cada vez mais ostensiva. A região portuária era tradicionalmente escrava e passou a se tornar, cada vez mais, também imigrante. De toda forma, antes de entrarmos na problemática dos imigrantes em si, é necessário clarificar a relação que a escravidão tinha com os fluxos migratórios internos e externos. Essa relação tem sido renegada pela historiografia nos últimos anos. Aqui, tentaremos demonstrar como escravidão e imigração estão intimamente ligadas na região portuária do Rio de Janeiro.

Na segunda metade do século XIX, um imbricado processo econômico e político constrangeu e deprimiu a escravidão urbana. Segundo Luís Felipe de Alencastro, as razões para tal eram estritamente econômicas:

Globalmente, a chegada dos imigrantes portugueses provocou o declínio da população cativa do município. Isso ocorreu de duas maneiras. Quando o proprietário-rendeiro possuía um escravo não qualificado empregado na cidade, a concorrência dos proletários portugueses e a consequente queda dos salários o levava a vender seu escravo aos fazendeiros. Estes continuavam a adquirir escravos porque tinham dificuldades para atrair e fixar os imigrantes em suas fazendas. Se o escravo era qualificado, sua venda para a zona rural era menos rentável: o preço teórico do escravo (o que era fixado pelo proprietário)

parecia então mais elevado na cidade do que no campo. Por isso, o proprietário tinha todo o interesse em facilitar a venda de seu bem ao único comprador disposto a pagar esse preço teórico: o próprio escravo. Num primeiro momento, a evolução do mercado de trabalho pôde conduzir à venda de escravos urbanos não qualificados aos fazendeiros. Posteriormente, as alforrias adquiridas pelos próprios escravos tornaram-se mais importantes³⁰.

Entretanto, para Menezes, a tendência modernizadora do Segundo Império tenta implementar uma política que afasta os escravos da cidade e os redireciona para as lavouras: “desde o fim do tráfico negreiro, o mercado livre de trabalho ampliou-se, não só em consequência da expansão urbana, quanto de uma política orientada para o deslocamento do escravo citadino para as zonas rurais, privadas do fluxo continuado de africanos”³¹.

Tabela 3

Escravos matriculados na Corte (1887)

Sexo		Idade			Domicílio		Ocupação		
M	F	0-30	30-40	40-60	Urbano	Rural	Agrícola	Artista	Jornaleiro
3653	3835	3759	1755	1964	4408	3080	2220	259	4909
TOTAL		7488			VALOR		4.974:289\$000		

Fonte: BRASL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1887. p. 24.

Na tabela 3, fica patente que, num patamar avançado de desagregação da escravidão na Corte, os postos de trabalho ocupados pe-

30 ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. *Novos Estudos-Cebrap*, São Paulo, n. 21, 1988. p. 43.

31 MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis*: desclassificados da modernidade: protesto, crime e expulsão na capital federal (1890-1930). Rio de Janeiro: Eduerj, 1996. p. 64.

los escravos ficaram reduzidos a atividades mais qualificadas. Muito próximo da Abolição, os poucos escravos urbanos estavam concentrados nas atividades remuneradas por jornada, especificidade laboral muito recorrente no trabalho portuário.

Parece-nos que os fenômenos são conexos. Seja por morte, alforria, venda para outras regiões e, principalmente, pela não renovação do plantel, o número de cativos se deprimiu ao mesmo passo que o de imigrantes cresceu na cidade. Em nossa região de estudo, esse processo foi exacerbado exatamente por que os trabalhos e as atividades mais comumente desempenhados por escravos e nacionais negros na comunidade econômica portuária, progressivamente, ao longo do oitocentos, passaram a ser partilhadas com os migrantes nacionais e, também, por imigrantes.

A população livre tornou-se mais diversificada, tanto em termos de origem, como étnicos e nacionais. Os escravos, que chegaram a ser mais de 1/3 do contingente populacional da região, não representavam 2% às vésperas da Abolição. Com pouquíssimos indivíduos nascidos na África habitando a cidade e cada vez mais negros nascidos no Brasil libertando-se por meio das manumissões, certamente não era simples distinguir escravizados, libertos e livres na região portuária. Afinal de contas eles trabalhavam, habitavam e socializavam-se nos mesmos ambientes.

Não é difícil imaginar um nível mais geral de contato entre as trajetórias de escravizados, ex-escravos e livres no processo de formação da classe, não apenas nas fábricas, mas em toda uma cidade na qual vários espaços de trabalho foram por muitas décadas compartilhados por trabalhadores escravizados e livres³².

Outro fator que tornaria ainda mais complexa essa composição sociocultural foi o processo conhecido como “diáspora baiana”, na segunda metade do século XIX. Com a prolongada crise do açúcar no

32 MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008. p. 18.

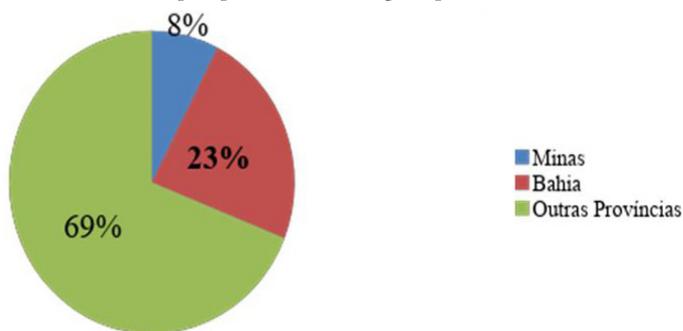
Nordeste e melhores condições para a conquista da alforria, a cidade-capital foi destino de:

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 Centro³³.

Contribuiu para isso o tráfico interno, Robert Slenes³⁴ assegura que cerca de 60 mil “escravos do norte” chegaram ao porto do Rio de Janeiro nas décadas de 1870 e 1880. Entretanto, esse processo parece engrossado com uma imigração espontânea (ou forçada pelas contingências) de livres/libertos que tiveram na região portuária sua acolhida. Segundo o Censo de 1872, 42% dos baianos moradores do Rio de Janeiro residiam na região portuária.

Gráfico 4

Migrantes nacionais por província na região portuária (1872)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censo de 1872.

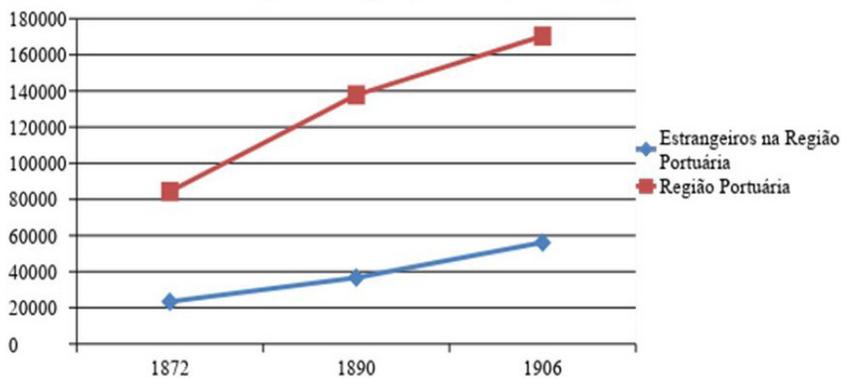
³³ MOURA, Roberto. Op. Cit., p. 61.

³⁴ SLENES, Robert. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. Tese (Doutorado em História) – Stanford University, Stanford, 1976.

A forte imigração de europeus pobres na segunda metade do século XIX foi outro fator que contribuiu para esse processo. Acentuada nas últimas três décadas desse século por conta da primeira crise em escala mundial do capitalismo, um contingente expressivo de brancos pobres se fixou na região portuária. Esse fenômeno é observado no gráfico a seguir, no qual demonstramos a participação do elemento estrangeiro na região em apreço.

Gráfico 5

Estrangeiros na região portuária (1872-1906)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906.

Nesse caso, merece observação que a Constituição de 1891 garantia o direito dos portugueses que já haviam se estabelecido no país de se naturalizarem brasileiros. Sabendo que os portugueses perfaziam a maior parte dos estrangeiros na cidade e na região, esse fato pode ter contribuído para que a amostragem seja subavaliada quanto à presença destes. Segundo Alencastro, entre 1848 e 1878 adentraram no porto do Rio de Janeiro 231.041 portugueses³⁵. Segundo os levanta-

35 ALENCASTRO, Luís Felipe de. *Proletários e escravos...* Op. Cit., p. 52.

mentos do projeto *Brasil: 500 anos de povoamento*, adentraram no país 318.204 portugueses imigrantes nas últimas duas décadas do século XIX³⁶.

O porto do Rio de Janeiro recebeu de 60% a 70% de todos os imigrantes que entraram no país ao longo do oitocentos, massivamente portugueses, cuja concentração de entradas na capital era maior ainda. Considerando as entradas ilegais e não contabilizadas, não é impreciso dizer que mais de meio milhão de imigrantes portugueses entraram no país pela Corte e Capital Federal. Entretanto, algumas pesquisas recentes têm destacado o papel relevante de espanhóis³⁷, italianos³⁸ e alemães³⁹ na composição étnico-nacional que transformava a feição da cidade-capital.

Podemos notar pelos números que o crescimento populacional na região foi contínuo e o crescimento da presença imigrante se deu em todo o recorte. É possível afirmar que a presença do elemento estrangeiro na região no período apontado é, oficialmente, na ordem de 25% a 33% de todos os estrangeiros na cidade. Na maior parte do recorte considerado, a porcentagem de estrangeiros na região, a mais populosa da cidade, é maior do que a proporção dos estrangeiros se considerada a cidade no geral.

36 BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Brasil: 500 anos de povoamento*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.p. 66.

37 SARMIENTO, Érica. *Galegos nos trópicos: invisibilidade e presença da imigração galega no Rio de Janeiro (1880-1930)*. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2017.

38 CARMO, Maria Izabel Mazini do. *Do Mediterrâneo à baía de Guanabara: os italianos no Rio de Janeiro (1870-1920)*. Curitiba: Prismas, 2015.

39 ANDRADE ARAUJO, Pedro Lucas. *Imperiais teuto-brasileiros*. Rio de Janeiro: Autografia, 2017.

Tabela 4

Proporção de estrangeiros na cidade e na região portuária (1872-1906)

Censos	Estrangeiros na cidade do Rio de Janeiro	Estrangeiros na região portuária
1872	30,6%	27,7%
1890	23,7%	26,6%
1906	26,1%	32,9%

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906.

No dizer de uma estudiosa do tema 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 lhes pertencia⁴⁰.

Desse contingente de estrangeiros, os dados apontam para uma inequívoca prevalência dos portugueses. Diversos pesquisadores se debruçaram sobre a imigração portuguesa para o Brasil, especialmente no Rio de Janeiro. Podemos resumir em quatro as razões desse fenômeno: o fim do Estatuto Feudal da Terra em Portugal, na década de 1860; as alterações no direito civil português, que também mexiam na sua estrutura fundiária; a primeira crise global do capitalismo, na década de 1870; o surto de filoxera nas vinheiras do norte à mesma época; e, principalmente, os atrativos que o crescimento econômico

40 MENEZES, Lená Medeiros de. Os indesejáveis... Op. Cit., p. 85-86.

brasileiro do fim de século representavam (muitas vezes mitificados em terras lusas).

Eulália Lobo⁴¹ demonstra como os portugueses dessa leva diferiam dos que vieram na primeira metade do século. Com eles, trouxeram os costumes da gente mais simples da antiga metrópole, como o rancho e o fado.

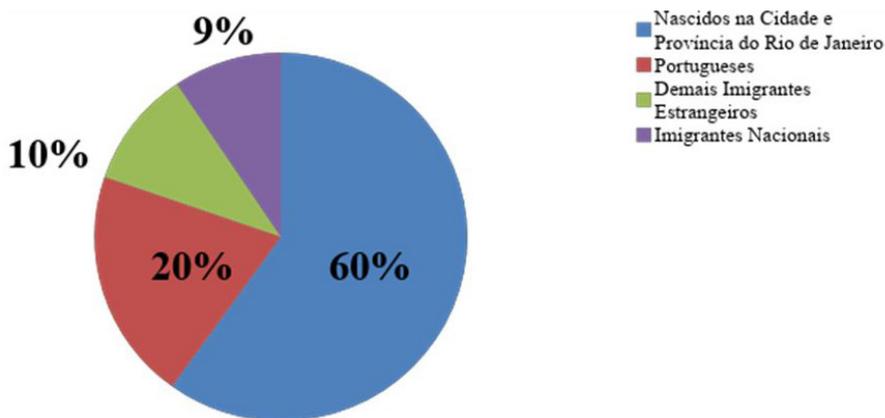
Vindos das zonas rurais do norte, pobres, analfabetos e, no geral, endividados em sua terra natal, esses imigrantes já possuíam alguma experiência com o trabalho urbano (artesanal, manufatureiro e industrial), pois praticavam ofícios de transformação como complemento de renda. Homens muito jovens procurando ocupação no comércio: esse era o perfil do imigrante português no Rio de Janeiro do século XIX. Seu destino, no dizer de Eulália Lobo, era o seguinte: “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”⁴².

41 LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001.

42 Idem. *Portugueses en Brasil en el siglo XX*. Madrid: Mapfre, 1994. p. 20.

Gráfico 6

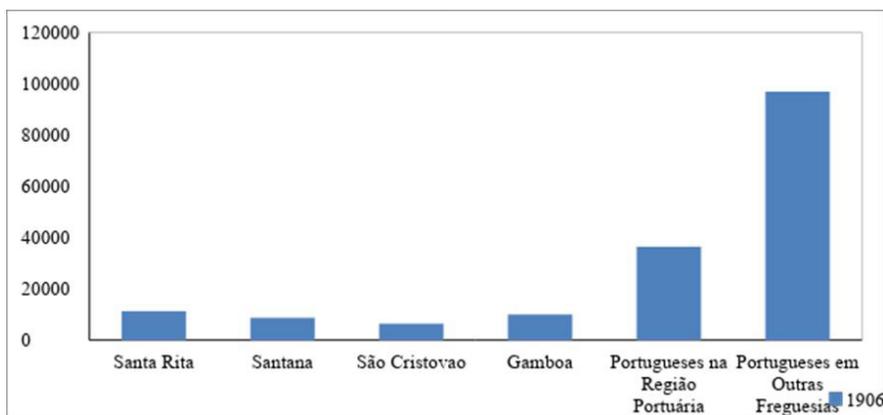
Residentes na cidade do Rio de Janeiro por origem (1872)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censo de 1906.

Gráfico 7

Portugueses na região portuária do Rio de Janeiro (1906)



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Censo de 1906.

Dessa forma, quando avaliamos o aspecto cultural da região, temos de levar em conta que essa extensa gama de povos estava em contato e suas práticas culturais se interpenetravam e interagem, criando uma síntese original que ao mesmo tempo os distinguia e tornava um todo. Como deixa claro Honorato:

Culturalmente, a “comunidade portuária” é um *bricoleur* muito peculiar, desde as múltiplas origens étnico-culturais de seus membros (línguas diferentes, por exemplo), às construções imaginárias ocorridas a partir de cada origem de classe. Embora tendo uma variada gama de diferenças internas, é possível, no entanto, perceber-se certa identidade quando são comparadas várias comunidades portuárias⁴³.

Acreditamos ser possível reconstruir a história da cidade do Rio de Janeiro por meio de sua região portuária, pois “ao longo dos séculos XIX e XX a experiência social da comunidade portuária do Rio de Janeiro foi deixando rastros materiais que nos possibilitaram reconfigurar identidades plurais”⁴⁴, sendo ela expressão máxima da *cosmópole portuária* que apresentamos neste artigo.

Podemos entender esse processo de forma mais palpável quando lembramos que no mesmo território conviveram, e convivem até hoje, um número expressivo de igrejas católicas e terreiros de religiões de matriz africana. Isso evidencia que “o processo de interculturalidade desenvolvido no território estudado aproximou a religiosidade e as crenças de todos os que o vivenciaram”⁴⁵.

Precisamos registrar que os cultos aos santos católicos e aos orixás não estavam em pé de igualdade para as autoridades municipais. As religiões de matriz africana foram perseguidas durante todo o

43 HONORATO, Cezar Teixeira. Porto do Rio De Janeiro: entre o passado e o futuro. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. 2. ed. Ilhéus: Editus, 2013. p. 124.

44 SANTOS, Fernando Dumas. Práticas e saberes de cura na comunidade portuária do Rio de Janeiro no século XX. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. Op. Cit., p. 145.

45 Ibidem, p. 158.

século XIX. Porém, na região portuária, a liberdade para os negros exercerem a sua fé era maior:

A preocupação de um pai-de-santo é promover a continuação do culto dos orixás, garantindo a coesão do grupo e lhe dando o sentido central a partir da atividade religiosa, sua liderança se exercendo sobre a comunidade e sobre cada indivíduo frequentador do terreiro. No caso de João Alabá, frequentavam as tias baianas que eram os grandes esteios da comunidade negra, responsáveis pela nova geração que nascia carioca, pelas frentes do trabalho comunal, pela religião, rainhas negras de um Rio de Janeiro chamado por Heitor dos Prazeres de “Pequena África”, que se estendia da zona do cais do porto até a Cidade Nova, tendo como capital a praça Onze⁴⁶.

Isso se reforça com o fato de os próprios portugueses, apesar do arraigado catolicismo, serem presença constante nos terreiros. Por conta disso criou-se o hábito, desde então, de os orixás serem chamados de santos.

Outras práticas de comunhão e participação das comunidades na região portuária durante o século XIX marcaram sua história, portanto merecem ser citadas: o entrudo, tradição portuguesa que deu origem ao carnaval que conhecemos hoje, logo adotado também pelos negros. As elites se divertiam nos salões em seus bailes de máscaras delicados e bem cheirosos, enquanto nas ruas os populares tornaram a festa uma verdadeira guerra de avacalhação. Em 1853, o entrudo foi proibido pela Câmara Municipal e, a partir daí, foram criados os cordões e blocos organizados que conhecemos hoje. Rapidamente esse carnaval de feições mais originais se espalhou pela área, em especial na Praça XI.

O jongo também floresceu na região. Tido como fonte criadora do samba, a dança de tradição banto, com seus tambores ritmados e cantos que remontam à ancestralidade, é a “arte negra, como o jongo, integrada nas tradições dos africanos e em seus fundamentos mís-

46 MOURA, Roberto. Op. Cit., p. 131.

ticos, signo de afirmação e revolta, testemunho da memória social daqueles que foram escravos”⁴⁷.

As competições náuticas dos portugueses, que fundaram na Saúde o Club de Regatas Vasco da Gama em 1898, logo levaram centenas de pessoas às margens da baía de Guanabara para assistir aos páreos. O mais proeminente dentre os criados na região, nos seus primeiros anos, o Vasco ocupou várias garagens em sobrados dos seus associados na região. Importa notar que, contra toda historiografia que, justificadamente, ressalta o racismo⁴⁸ e o antilusitanismo⁴⁹ presentes na região, o Vasco elegeu o primeiro presidente negro dentre os clubes de regatas da cidade, em 1904. Tratava-se de Candido José de Araújo, advogado e funcionário da Estrada de Ferro Central do Brasil, na Estação Marítima da Gamboa⁵⁰.

A capoeira também surgiu e se enraizou durante o século XIX na área aqui estudada. Sua prática é parte substancial da cultura popular de matriz africana e mostra como a importância do corpo em movimento, sua agilidade e força eram valorizadas. Apesar de ser marginalizada:

A capoeira foi um fenômeno que marcou fortemente a vida social da cidade do Rio de Janeiro no século passado. Grupos de negros e homens pobres de todas as origens, portando facas e navalhas, atravessando as ruas em “correrias”, ou indivíduos isolados, igualmente temidos, conhecedores de hábeis golpes de corpo que passaram a tradição como “capoeira”, os “capoeiras”, como eram chamados, faziam parte

47 MOURA, Roberto. Op. Cit., p. 204.

48 ARANTES, Érika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

49 RIBEIRO, Gladys Sabina. *O Rio de Janeiro dos fados, minhotos e alfacinhas: o antilusitanismo na Primeira República*. Niterói: Eduff, 2017.

50 MALHANO, Clara; MALHANO, Hamilton. *São Januário: arquitetura e história*. Rio de Janeiro: Mauad, 2002.

integrante da cultura popular de rua de então⁵¹.

Soares deixa claro algo que espanta os pesquisadores mais incautos: os portugueses, com sua indumentária, suas composições musicais de fado e suas expressões linguísticas, também tiveram forte influência na formação da capoeira. Segundo o autor, dentre os capoeiristas portugueses detidos em 1890, 11,6% declaravam como sua ocupação estarem a “serviço do porto”.⁵²

A peculiaridade dessa informação demonstra que o entrecruzamento social e cultural, ocorrido na segunda metade do século XIX era possível e necessário, embora fosse pouquíssimo harmônico, portando graus variados de contradição e conflito, fruto exatamente da violência da escravidão, do tráfico de escravos africanos, do tráfico interno e da imigração dos europeus pobres. Isso era possível, pois, apesar das diferenças étnicas e culturais na acirrada disputa pelos postos de trabalho num mercado ainda em formação, os povos que habitavam a região portuária do Rio de Janeiro encontravam na solidariedade de classe um instrumento de sobrevivência coletiva. Afinal de contas, significavam as diversas dimensões da sua vida através da pobreza.

Conclusão

A historiografia sobre o Rio de Janeiro, apesar de vasta e conhecida, voltou a estar novamente em evidência graças à efeméride dos seus 450 anos. Podemos dizer que, mesmo assim, devido à importância da cidade, ainda encontramos importantes lacunas na construção do saber histórico a seu respeito. Nossa intenção com esse artigo é justamente resgatar e apresentar os trabalhos que mais nos auxilia-

51 SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2004. p. 6.

52 Idem. Dos fadistas e galegos: os portugueses na capoeira. *Análise Social*, Lisboa, v. 32, n. 142, p. 685-713, 1997. p. 705.

ram a suscitar questões, além de refletir e cogitar desdobramentos dos processos aqui abordados.

Resta ainda munir o leitor de algumas informações e trabalhos que demonstram a importância do porto e da região portuária para a cidade, a província do Rio de Janeiro e o Império. Consideramos de fundamental importância para o estudioso se aproximar da real dimensão alcançada pelo Rio de Janeiro nos últimos tempos de colônia, durante todo o império e nos primeiros anos da República.

As freguesias que abrangiam a comunidade portuária⁵³ eram as que mais concentram 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, a vulnerabilidade social constante, o grande mercado de trabalho que significava o porto e seu colar econômico, além das trocas materiais e culturais, realizadas em redes sociais pré-existentes.

Como já pudemos explicitar em outra oportunidade, “por essa região apresentar uma grande quantidade de *homens simples*, além de desempregados, prostitutas, contrabandistas, ladrões etc, desde muito tempo ficou estigmatizada por ser a região das *classes perigosas*, no dizer da época”⁵⁴.

53 MANTUANO, Thiago Vinícius; OLIVEIRA JUNIOR, Alcidesio; HONORATO, Cezar Teixeira. Comunidade portuária do Rio de Janeiro (1870-1920). In: GARCÍA HURTADO, Manuel Reyes; REY CASTELAO, Ofelia (Orgs.). *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, 2016.

54 MANTUANO; OLIVEIRA JUNIOR; HONORATO. Comunidade portuária do Rio de Janeiro (1870-1920)... Op. Cit., p. 476.

Imagem 2

Trabalhador repousando na Praça da Harmonia (1908), de Augusto Malta



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. *Brasiliana Fotográfica*. Foto de Trabalhador Repousando na Praça da Harmonia (1908). Autor: Augusto Malta. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://bit.ly/1baIe07>>. Acesso em: 12 mar. de 2017.

A facilidade de conseguir emprego nas várias atividades da operação portuária e em seu colar econômico 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 e formados em algum ofício, podiam trabalhar nas fábricas, no comércio e outras atividades de serviço que pululavam na região.

O porto do Rio de Janeiro, durante a maior parte do século XIX, concentrou mais da metade das rendas da alfândega nacional. Até 1840, as alfândegas compunham mais da metade da receita geral do

Império; nas seis décadas seguintes, a receita alfandegária compôs mais de 70% do que o Tesouro Nacional arrecadava⁵⁵.

O imenso volume de produtos que passavam pelo porto do Rio de Janeiro foi intensificado com a revolução dos vapores na navegação transatlântica, especialmente da década 1870 em diante. A partir da segunda metade do século XIX, os portos de todo o mundo tiveram que adaptar-se, implementar melhoramentos ou transformar totalmente sua lógica produtiva⁵⁶. Isso redundou na política de melhoramentos imperial e nas grandes reformas levadas a cabo pela república, no caso do Rio de Janeiro: as intervenções de Pereira Passos e Rodrigues Alves, que mudaram para sempre a região portuária.

Por conta da relevância do que aqui declinamos, a produção de vasta historiografia sobre o Rio de Janeiro tem ocupado pesquisadores de todo o Brasil. A publicação desses trabalhos tem contribuído de forma expressiva para o incremento da pesquisa científica sobre a história da cidade. O impulso fundamental para esse processo foi dado em 1986, com a criação da Biblioteca Carioca pelo professor Afonso Carlos Marques dos Santos.

Apesar disso, a região portuária tem sido tratada de forma secundária pela historiografia. A maior parte das publicações não enfoca o recorte espacial, os temas até o momento elegidos são mais amplos e tendem a considerar a cidade como um todo. Quando tratam do porto, circunscrevem-se às suas atividades, sem considerar devida e pluralmente a parte da cidade que com ele se amalgamava.

Consideramos que ainda nos falta, como historiadores, cientistas das humanidades, mas também enquanto sociedade, *conhecer a área*. Além da rigorosa pesquisa, é preciso, como diria João do Rio, *flanar* por Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão e Caju. Como pregou Quincas Borba: “gazejar a escola [...] nos morros do Livramen-

55 MANTUANO, Thiago Vinícius. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

56 SUARÉZ BOSA, Miguel. (Org.). *Atlantic ports and the first globalisation c. 1850-1930*. Hampshire: Palgrave MacMillan, 2013.

to e da Conceição, ou simplesmente arruar, à toa, como dois peraltas sem emprego”⁵⁷.

Bibliografia

- ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- ANDRADE ARAUJO, Pedro Lucas. *Imperiais teuto-brasileiros*. Rio de Janeiro: Autografia, 2017.
- ARANTES, Érika Bastos. *O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, Niterói, 2010.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Proletários e Escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872*. São Paulo: Novos Estudos-Cebap, n. 21, 1988.
- ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800-1808)*. Bauru: EDUSC, 2008.
- 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.
- CARMO, Maria Izabel Mazini do. *Do Mediterrâneo à baía de Guanabara. Os italianos no Rio de Janeiro (1870-1920)*. Curitiba: Prismas, 2015.
- DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. São Paulo: EdUSP, 1989.
- DE LOS RIOS, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.
- ENDERS, Armelle. *História do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gryphus, 2002.

⁵⁷ ASSIS, Machado de. *Memórias Póstumas de Brás Cubas*. Obra Completa. Vol. I. Rio de Janeiro: Aguilar Ed., 1971, p. 532. apud SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. Do Livramento ao Cosme Velho: o Rio de Machado de Assis. *Ipotesi Revista de Estudos Literários*, Juiz de Fora, v. 1, n.3, p. 9-31, 1998.

- HONORATO, Cezar Teixeira. *Porto do Rio De Janeiro: entre o passado e o futuro*. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (Org.). PORTOS E CIDADES: Movimentos Portuários, Atlântico e Diáspora Africana. 2ed. ILHEUS: EDITUS, 2013.
- HOLLOWAY, Thomas. *Prefácio: Haddock Lobo e o recenseamento do Rio de Janeiro de 1849*. São Paulo: Boletim De História Demográfica, n. 50, 2008.
- HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831*. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 2008.
- 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, Eulalia Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001.
- LUCCOCK, John. *Notes on Rio de Janeiro and the Southern parts of Brazil: taken during a residence of ten years in that country, from 1808 to 1818*. Londres: Samuel Leigh, 1820.
- MALHANO, Clara; MALHANO, Hamilton. *São Januário: arquitetura e história*. Rio de Janeiro: Mauad, 2002.
- MANTUANO, Thiago Vinícius; OLIVEIRA JUNIOR, Alcidesio; HONORATO, Cezar Teixeira. Comunidade Portuária do Rio de Janeiro (1870-1920). In: Manuel Reyes García Hurtado, Ofelia Rey Castelao. (Org.). *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. 1.ed. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, 2016.
- MANTUANO, Thiago Vinícius. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.
- MATTOS, Ilmar. *O tempo saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

- MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.
- MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Funarte, 1983.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *O Rio de Janeiro dos fados, minhotos e alfacinhas: o antilusitanismo na Primeira República*. 1. ed. Niterói: Eduff, 2017.
- RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. Do livramento ao Cosme Velho: o Rio de Machado de Assis. *Ipotesi: Revista de Estudos Literários*, v. 1, n. 3, Juiz de Fora, 1998.
- SANTOS, Fernando Dumas. Práticas e saberes de cura na comunidade portuária do Rio De Janeiro no século XX. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (Org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana*. 2.ed. Ilhéus: EDITUS, 2013.
- SARMIENTO, Erica. *Galegos nos trópicos. invisibilidade e presença da imigração galega no Rio de Janeiro (1880-1930)*. Porto Alegre: EdUPUCRS, 2017.
- SLENES, Robert. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. Tese de doutorado em História. Stanford: Stanford University, 1976.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio De Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Dos fadistas e galegos: os portugueses na capoeira. *Análise Social*, Lisboa, v. 32, n. 142, 1997.
- SUARÉZ BOSA, Miguel. (Org.). *Atlantic ports and the first globalisation (1850-1930)*. 1.ed. Hampshire: Cambridge imperial /PalgraveMacMillan, 2013.
- VILLA, Carlos Valencia. Aglomeraciones residenciales de negros libres en Río de Janeiro (Brasil) y Richmond (Virginia, Estados Unidos) a mediados del siglo XIX. *Espaço e Economia – Revista Brasileira de Geografia Econômica*, v. 2, 2013.

Recebido em: 16/08/2017 – Aprovado em: 24/09/2018