

Porto do Rio de Janeiro:

um Panorama da Sua Operação
no Século XIX

Port of Rio de Janeiro:
A View of Its Operation
in the 19th Century

**THIAGO VINÍCIUS
MANTUANO DA FONSECA**

Graduado, Mestre e Doutorando em História pela
Universidade Federal Fluminense (UFF). Bolsista do
Programa de Excelência Acadêmica pela Coordenação
de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior e
Estagiário Sênior do Projeto Acervo SPU-MPOG/UFF/BID.
thiago_mantuano@id.uff.br

RESUMO: Este artigo tem por objetivo central fazer um panorama da operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro imperial. Para tanto, procuraremos deslindar como a Formação Econômico-Social do Centro-Sul brasileiro se inseriu na Divisão Internacional do Trabalho através do complexo agroexportador cafeeiro, pressionando o porto da Corte a se expandir no espaço, desenvolver o seu processo produtivo e construir novas infraestruturas, embora ainda obedecesse à mesma lógica. Também buscaremos sopesar as modificações da/na evolução urbana do Rio de Janeiro acarretadas por esse movimento, levando em conta a área da cidade em processo de “portuarização”. Por fim, buscaremos explicitar a capacidade reprodutora das unidades portuárias tradicionalmente estabelecidas: a resiliência dos trapiches é a prova que a lógica pré-capitalista sobreviveu ao século XIX, apesar das limitações persistentemente criticadas e das suas contradições, cada vez mais agudas, com relação à ferrovia e à navegação a vapor.

PALAVRAS-CHAVE: Porto; Rio de Janeiro; Operação Portuária.

ABSTRACT: This article has as main objective to make an overview of the pre-capitalist port operation in imperial Rio de Janeiro. In order to do so, we will seek to identify how the Brazilian Center-South Economic and Social Formation has joined the International Labor Division through the coffee export agro-export complex, pressing the Court's port to expand in space, develop its productive process and build new infrastructures, still obeyed the same logic; we will also try to weigh the modifications of the urban evolution of Rio de Janeiro caused by this movement, taking into account the area of the city in the process of “portuarização”. Finally, we will try to make explicit the reproductive capacity of the traditionally established port units: the resilience of the trapiches is the proof that the pre-capitalist logic survived the nineteenth century, despite the persistently criticized limitations and their increasingly acute contradictions with respect to railway and steam navigation.

KEYWORDS: Port; Rio de Janeiro; Port Operation.

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 espalhou 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 neste hemisfério sul.

A cidade nasce 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, por isso, o Rio de Janeiro era importantíssimo para os interesses portugueses. Tornou-se mais ainda no século XVIII, quando o ouro das Minas corria até o seu porto. Não foi coincidência tornar-se capital da colônia em 1763.

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

A vasta Baía de Guanabara tem sua entrada aberta por 1825 metros ladeados de dois morros rochosos e fortificados. Ao todo, seus 131 quilômetros de costa formam 412 quilômetros quadrados de área para ancoragem. Além das calmas águas da Baía, ela é formada por várias ilhas, são elas: Lage, Villegagnon, Mocanguê Grande e Pequeno, Paquetá, Sapucaia, Saravatá, Caqueirada, Poembeba, Governador, Enxadas, Flores, Anhangá Itá, da água, Gatos, Ratos, Jeribatuba, Ferreiros, Pinheiro, Palma. Em sua hinterlandia desaguam 18 rios. Desde o litoral até o canal, o fundo é de lodo, mas no canal é arenoso e fornece mais de vinte metros de profundidade. Os temporais não são muito fortes e frequentes, apenas em abril caem chuvas torrenciais (SOUZA, 1882; DE LOS RIOS, 1946).

Segundo o estudioso da natureza carioca, Augusto Fausto de Souza, no oitocentos:

Sua posição geographica felicissima aponta-a como forçosa escala e obrigada paragem de descanso e refrigério a toda navegação e commercio, entre a Europa e o Pacifico, entre o Norte e o Sul do continente americano. E essa mesma posição afortunada; a vastidão, segurança e fundo de seu ancoradouro; a formidável defensiva de que é susceptível; o enorme movimento que nela se opera, quer por navios de alto porte e longo curso (entre os quaes paquetes para todas as cidades importantes), quer por vasos menores de navegação costeira, quer ainda por pequenos vapores e barcos que circulam a todo o momento para o litoral; a imensa riqueza dos artigos transportados por esses milhares de navios nacionais e estrangeiros. (SOUZA, 1882, p. 16)

A vertente marítima central, parte da costa ocupada pelo núcleo original da cidade, tem águas pouco mais agitadas e ventos mais fortes. Entretanto,

[...] ao norte da ilha das cobras o mar é muito manso, as marés muito pequenas, mas havendo falta de ventilação e o calor sendo muito forte, a marinhagem dos navios sofre ali os efeitos da febre amarela em maior escala do que nos ancoradouros ao sul da ilha, como em frente a alfandega e no ancoradouro dos navios de guerra. (BORJA CASTRO, 1877, p. 18)

Devido às suas características, o Recôncavo Guanabará tornou-se também centro de produção e distribuição de mercadorias, especialmente escravos, para os “sertões de dentro”. A expansão da mineração e do comércio de escravos, ao longo do século XVIII, transformou o Rio de Janeiro no porto fundamental da Colônia, com área de abastecimento e de provisões para as viagens de longo curso (alimentos, água, etc.) e de carregamento do retorno de frete (açúcar, café, ouro e pedras preciosas, por exemplo). Mais ainda, a historiografia constata, mesmo que de forma controversa, o desenvolvimento de um grupo de negociantes que se enriquecia no controle dessas atividades (PIÑEIRO, 2014; FRAGOSO, 1998).

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 quinze mil pessoas se fez sentir numa cidade de tamanho limitadíssimo. Mais importante é o que ressalta Benchimol (1990, p. 22): “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”.

Logo em 1808, a *Abertura dos Portos às Nações Amigas* (BRASIL, 1808) cumpriu passo fundamental na inserção brasileira no circuito de trocas com o resto do mundo e o principal porto afetado por essa decisão do Príncipe Regente foi o do Rio de Janeiro. Um mundo, diga-se de passagem, que passava a sentir os primeiros impactos do desenvolvimento do capitalismo na Europa. Esse mundo não passava incólume pela Revolução Industrial e, também, testemunhou o início da formação de um Império dominado por um Estado que saberia lidar com a conjuntura atlântica e se aproveitar dos acontecimentos para o seu desenvolvimento econômico: a Inglaterra.

A chegada da Corte Portuguesa, em 1808, trouxe várias modificações à cidade. Contudo, não alterou, ao contrário, amplificou o seu caráter mercantil e, enquanto o governo joanino se exercia desde o Brasil, funcionou como sede do Império Colonial Português. Com a Independência, em 1822, tornou-se sede do Império do Brasil e, como tal, sede do controle político-administrativo do país, com destaque para o controle alfandegário.

Por tais razões, uma das primeiras características do Rio de Janeiro era a de sua centralidade jurídico-política e, mais importante naquele momento, da movimentação de importação e exportação. O seu porto tornara-se, ao longo do tempo, o maior porto brasileiro e um dos maiores da América Latina. Soma-se a isso, o fato da escravidão brasileira somente ter sido abolida apenas em 1888.

Portanto, era uma sociedade escravista, com uma lógica escravista e que foi se inserindo no mundo onde o capitalismo tendia a dominar. De outro modo, o perfil das exportações brasileiras era de produtos primários estruturados nos complexos agroexportadores. O seu principal produto de exportação, desde a década de 1830, era o café exportado, majoritariamente, pelo porto do Rio de Janeiro durante todo o Império.

O Rio de Janeiro foi o maior porto importador de escravos do mundo no século XIX. A cidade era a que apresentava, proporcional e absolutamente, o maior contingente de negros escravizados do mundo, embora a quantidade de ex-escravos também fosse crescente. Entretanto, devemos registrar que, especialmente na segunda metade do oitocentos, o Rio recebeu expressivo contingente de imigrantes, particularmente portugueses, o maior de todo país. Esse é um dos dilemas para o entendimento da sociedade brasileira no

final do século retrasado: uma sociedade escravista que se inseria numa economia capitalista na sua fase imperialista.

O primeiro setor a saturar, nesse processo de crescimento e complexificação, foi o porto do Rio de Janeiro, em especial a sua Alfândega. A chegada de embarcações de todo o mundo, especialmente da Inglaterra (ARRUDA, 2008), fez com que os sobrados que serviam de armazéns da Alfândega logo esgotassem a sua capacidade. Segundo Levy (1977, p. 39):

Para o Rio de Janeiro, mais do que para qualquer outra cidade, as alterações ocorridas com a transferência da Corte foram significativas. À sua função portuária foi acrescida uma complicada máquina administrativa orientada no sentido de dar emprego a uma nobreza burocratizada que chegara com a família real.

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.

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

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

Como já tivemos oportunidade de ver (MANTUANO, 2015), essas unidades deveriam ser construídas por quem tivesse, em menor tempo, os recursos para tal e, no decorrer do século, puderam ser alfandegadas, com a permissão para operar exportação e importação.

Região Portuária do Rio de Janeiro

A área definida pelo Príncipe Regente compreendia as freguesias de Santa Rita e Santana, sendo posteriormente estendida à São Cristóvão — atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristóvão —, que, até então, se destacavam, principalmente a primeira, como área do tráfico e alojamento de escravos. Em pouco tempo, a região foi ocupada pelas “mais importantes casas comerciais, muitos trapiches e estaleiros” (LOBO, 1978, p. 237), relacionados direta ou indiretamente à atividade portuária, formando assim, uma *Comunidade Econômica Portuária* (MANTUAO; HONORATO, 2016).

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

Foi por conta desse estado de coisas que o porto do Rio de Janeiro se espalhou pela orla ao Norte (BRASIL, 1809), mais para o fundo da “garganta” da Baía de Guanabara. Nas freguesias de Santa Rita e Santana, a ocupação urbana já existia e 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”. (ENDERS, 2002, p. 148).

A escravidão marcou a região em todos os termos: 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. O derradeiro ponto de desembarque dos *pretos novos* era o Cais do Valongo, muito próximo ao mercado de escravos, na rua homônima. Tudo o que o governo monárquico ou a administração municipal consideravam como estorvo se dirigia para aquelas freguesias ou lá encontrava solução.

O trabalho no porto do Rio de Janeiro se consolidou ao longo do século XIX, acentuando sua formação segmentada e estratificada na segunda metade deste. Três características podem dar conta de defini-lo: era

essencialmente escravo no primeiro momento e, aos poucos, se tornou escravo/liberto e imigrante; era feito pelos cativos dos armadores ou dos proprietários de unidades portuárias, assim como pelos escravos de ganho ou alugados por estes e, lentamente, se tornou livre e, majoritariamente, avulso; sempre foi, marcadamente, precarizado, insalubre, arriscado, duro, barato, pobre e, literal e figurativamente, à margem.

Partimos do princípio de que os primeiros estivadores eram escravos, portanto negros. Como demonstra Luiz Carlos Soares (2007, p. 129):

No carregamento e descarregamento dos navios no porto, na Alfândega e nos diversos trapiches da zona portuária da cidade, onde eram armazenadas as mercadorias, todo o trabalho era também realizado pelas mãos dos cativos e raramente se empregava qualquer espécie de máquina ou veículo. Entre os escravos estivadores, existiam muitos deles que viviam sob o regime de ganho [...]

A análise do autor nos importa para estabelecer o seguinte: antes mesmo da clara segmentação do processo produtivo nos portos, os escravos já trabalhavam no carregamento e descarregamento dos navios, pois eles também eram os marítimos. Assim como, pelo menos durante boa parte do século XIX, também eram os carregadores urbanos:

Dentro da cidade, os escravos de ganho também eram muito utilizados no transporte de mercadorias. Os comerciantes que não tinham os seus próprios escravos para realizar este transporte eram obrigados a recorrer aos escravos de ganho que se amontoavam pelas esquinas, praças e até mesmo nas praias à espera de trabalho. [...] na rua da Alfandega muitos escravos de ganho descarregando mercadorias nas portas dos armazéns. (SOARES, 2007, p. 130)

Entretanto, essa composição étnico-social, a partir da segunda metade do século XIX, sofreu expressiva mudança com a imigração europeia pobre para o Brasil. Segundo Lobo (1994, p. 40), “um setor que os portugueses também tinham certa importância era o portuário”.

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 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 Centro. (MOURA, 1983, p. 60)

Esta vitalidade do centro-sul que atraía imigrantes e garantia compra de escravos do norte, através do tráfico interprovincial, se dava por conta de seu dinamismo econômico. Para corresponder ao crescimento da economia no centro-sul brasileiro, ao longo do século XIX, os portos também deveriam crescer e a centralidade do Rio de Janeiro como cidade portuária se acentuou.

Posto que se expandiram dentro dos paradigmas infraestruturais e de processo produtivo pré-capitalistas, devemos compreender a nova região portuária do Rio de Janeiro. A área da qual estamos tratando se estende desde o morro de São Bento (55 metros) até a ponta do Caju. Além do São Bento, um conjunto de morros pontua a topografia da área, são eles: o da Conceição (50 metros), marcado pela ocupação portuguesa ao longo do século XIX; o do Livramento (117 metros), que fazia parte da antiga chácara do Livramento, de propriedade do senador Bento Barroso Pereira; o da Providência (117 metros), conhecido por ser o primeiro morro com ocupação “favelizada” no final do século; o do Pinto (68 metros), situado em terrenos pertencentes ao Barão de Mauá; o de São Diogo (57 metros), que tinha aos seus pés de um lado o manguezal e de outro a orla; o da Saúde (50 metros) e o da Gamboa (10 metros), que ficavam junto à orla e foram desmontados para construção do cais do porto moderno no começo do século XX.

Na maior parte do período estudado, os desafios para chegar, por terra, à 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, mesmo que “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.” (LUCCOCK, 1820, p. 171-172).

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. Dessa 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 a 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). (LAMARÃO, 1991, p. 17)

Além do descrito pelo autor, também temos de citar a Ponta da Chichorra (que dividia os sacos do Valongo e da Gamboa), a ponta do Caju, além da Prainha e das praias de São Cristóvão e das Palmeiras.

Em realidade, 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), 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.

Maurício Abreu (2000, p. 37) deixa claro o recorte socioespacial que está 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 Gamboa.

Esse processo se intensificou mesmo com o fim do mercado de escravos no Valongo, em 1843, e o fim do tráfico negreiro, em 1850.

As três freguesias que compreendem esta nova região portuária do Rio de Janeiro são: Santa Rita, criada em 1721; Santana, que fora desmembrada de Santa Rita, em 1814; e São Cristóvão, que fora criada em 1856, sendo desmembrada do Engenho Velho.

Santa Rita foi 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 (1978, p. 239):

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. Nesta paróquia situava-se oito edifícios públicos, 2.595 edifícios particulares, sete igrejas, duas prisões, seis quartéis, um hospital e 4.351 fogos em 1870.

A freguesia de Santana foi a mais populosa da cidade, na maior parte do século XIX, correspondendo hoje à Gamboa e Santo Cristo. Também englobava a área conhecida como Cidade Nova e tinha fronteira com Santa Rita, Sacramento, Santo Antônio, Espírito Santo e Engenho Velho. Segundo Eulália Lobo (1978, p. 237):

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 1870.

A imperial freguesia de São Cristóvão abrigava, na Quinta da Boa Vista, o palácio da família imperial. Também nela 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 fazia fronteira com Santana, Engenho Velho e Engenho Novo. Até a década de 1870, a paróquia “era animada por um comércio local e se caracterizava por ser essencialmente residencial” (LOBO, 1978, p. 246).

A Orla da Saúde já era habitada por pescadores livres e escravos. Com a expansão do porto naquela direção, muitas das 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. Segundo Lamarão (1991, p. 82), “[...] nossa área de estudo viveu nesse período um processo incontestado de ‘portuarização’, atestado não apenas pelo número crescente de trapiches, mas também por abrigar em seu espaço instalações portuárias modernas, que dispunham de recursos técnicos mais avançados”.

A grande variedade de interesses envolvidos na região portuária marcou os embates e arranjos políticos entre os agentes e instituições envolvidos direta ou indiretamente com o porto. O primeiro certamente foi entre os grandes traficantes de escravos, fixados no Valongo desde o século XVIII, e os novos negociantes que se estabeleciam na área com trapiches e armazéns. Ao que parece, sob pretexto de construir um novo cais para recepção da Imperatriz Teresa Cristina, o aterramento do cais do Valongo e o fim do mercado de escravos na área, em 1843, sete anos antes do fim do tráfico negreiro, se constituiu numa importante vitória política dos negociantes que exploravam as infraestruturas portuárias, conseguindo junto ao Império o domínio da área para as suas atividades.

Do Vale à Baía

O processo de constituição de uma operação portuária alargada no Rio de Janeiro ficou marcado pelas características básicas que identificamos em todos os portos do Brasil. O complexo portuário da Corte era mal articulado, mal integrado, sem segurança, irregular, desuniforme nos procedimentos e constituição material, além de contar com precárias condições do controle produtivo e de fiscalização aduaneira. Como define Alfredo Lisboa (1922, p. 633):

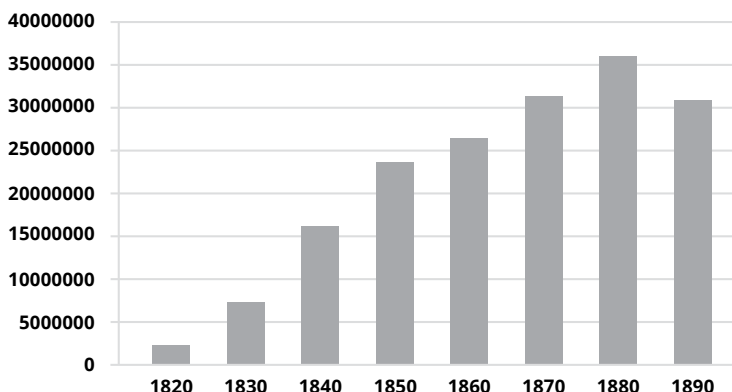
Em princípios do século andantes os serviços de expedição de mercadorias para o exterior, e para os Estados por via marítima, e do recebimento das provindas de fora, por mar, eram efetuados geralmente por meio de saveiros, que atracavam a pontes, quase todas construídas de madeiras, a piers ou a cais de pequeno calado d’água; apenas a algumas dessas construções acostavam vapores de pequena cabotagem.

Sobre a principal unidade produtiva deste complexo, os trapiches, assim Adolfo Morales De Los Rios (1946, p. 127) definia a sua constituição

física: “Outros cais eram de madeira, ou seja, sobre estacaria. A denominação que, por isso, conviria lhes fosse dada seria a de molhes. Normais à terra firme, tinham bastante extensão”.

O café produzido nas fazendas dos grandes proprietários rurais, na província do Rio de Janeiro, foi 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 e esse crescimento está expresso no Gráfico 1.

GRÁFICO 1:
Sacas de Café Exportadas pelo Porto do Rio de Janeiro



Fonte (décadas): TAUNAY, Afonso. **História do Café no Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939-1943.

É exatamente no Rio de Janeiro, durante o século XIX, que o complexo agroexportador se consumava. A Corte centralizava política, social e economicamente a vida do país, por conta das toneladas de “ouro do vale” passadas pelo seu porto. As rendas nacionais cresciam e retornavam ao Estado em forma de impostos alfandegários. O Rio de Janeiro se constituiu como cidade macrocéfala: aqui haviam os principais bancos, o mais expressivo do setor de transformação e os mais modernos serviços urbanos, tais como saneamento, fornecimento de água, gás, transportes, correios, telégrafos, etc. organizados por empresas privadas.

Ao longo do século XIX, a cidade do Rio se mostrou como a face mais evidente das contradições de uma formação social em transição como a do centro-sul brasileiro. Aqui, a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho estava escancarada. Também aqui, a tendência modernizadora do império atuou de forma mais profunda. Como bem define Eulália Lobo (1978, p. 155):

Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Mata, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçaram a liderança da cidade como canalizadora das exportações de café sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor das fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no decorrer do século XIX.

Até a década de 1850, as sacas de café atravessavam toda a província em tropas de mula. Com as ferrovias, a produção era descarregada no Campo de Santana¹ e levada por carroceiros ou carregadores até os armazéns onde ficavam à espera do responsável ou de um pedido, via de regra, trazido por um consignatário ou comissário. O contrário também acontecia, os manufaturados europeus também se acumulavam nos armazéns e depósitos. Apesar dessa limitação:

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

Nem sempre esses armazéns eram os da alfândega, a situação da infraestrutura aduaneira no Rio era um pouco melhor que no resto do país, mas o volume de cargas com o qual ela trabalhava deteriorava rapidamente as frágeis e adaptadas infraestruturas aduaneiras na Corte. Segundo um relatório do Ministério da Fazenda, ainda na década de 1840:

Pelo que toca à Alfandega do Rio de Janeiro fez-se no ano financeiro próximo passado a reedificação do teto e da abóboda da sala de abertura, que estavam arruinados; concertaram-se vários armazéns e coxias; fez-se um armazém provisório; deu-se começo à construção de um trilho de ferro para facilitar o transporte dos volumes que saem da alfandega; e a edificação de um grande armazém na estiva.

Ao engenheiro João Placido Baldy, empregado da Fábrica da Ponta d'Areia, incumbi de examinar e apresentar-me o plano e orçamento das obras, que convém fazer para evitar os aterros, que se vão formando junto às pontes da Alfandega, e que por fim as inutilizarão. (BRASIL, 1849, p. 31)

Por esse excerto do relatório pode-se depreender que, além dos graves problemas internos que tinha a Alfândega, as obras e recursos mobilizados o solucionavam apenas de forma provisória e improvisada. O que era agravado pela situação da região acostável, com seus aterros e assoreamentos que impediam de aproximar até as pequenas embarcações, mas também com a questão do lodo que se acumulava na costa e tornava precível qualquer construção que se fizesse na época.

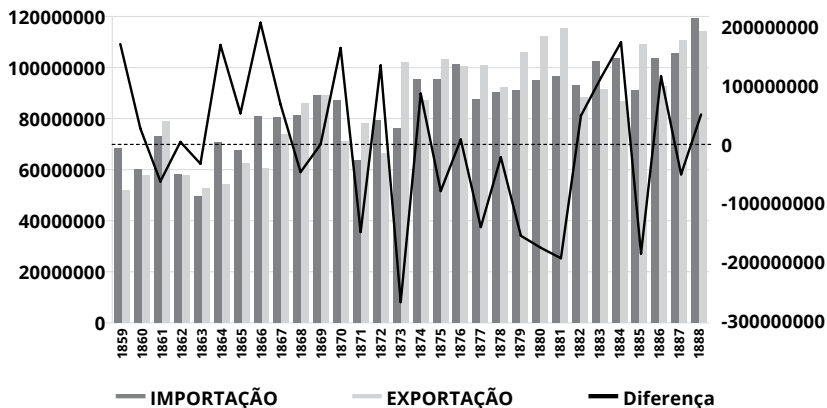
Embora estivesse próxima do centro comercial, no coração da cidade, ao lado do Paço Imperial, e dos principais prédios públicos, bancos, correios, etc., a Alfândega da Corte só poderia aumentar sua capacidade de armazenagem “para cima”. Isso se devia exatamente pelo alto preço que se imporia ao tesouro para desapropriar os prédios ao seu redor, que sediavam os maiores interesses na Corte. Segundo bem descreve Lamarão (1991, pp. 81-82):

Por sua vez, a vertente marítima central, se por um lado, era contígua ao centro comercial-financeiro, particularmente à Alfândega, contando com um número maior de vias para a circulação das mercadorias, em contrapartida possuía um ancoradouro raso e com bancos de areia (o que impedia a ancoragem de navios de grande calado), não oferecia

condições de ampliação das instalações portuárias (a não ser através de complicadas e caras obras de engenharia) e implicavam desapropriações extremamente elevadas.

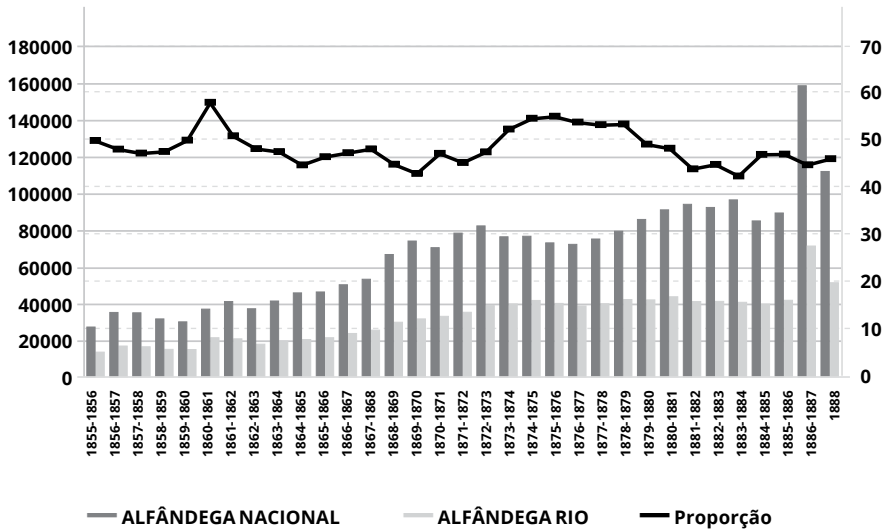
Essas questões de infraestrutura internas à Alfândega, persistentes até o final do oitocentos, não impediram que a movimento de importação e exportação crescesse expressivamente no Rio de Janeiro. Retrato da potente inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, o movimento alfandegário na Corte do Império estava ligado a questões conjunturais internas e externas, mas reflete fundamentalmente a estrutura dependente da economia brasileira. As bruscas oscilações retratadas na diferença entre importações e exportações, demonstram como o comércio internacional no Rio de Janeiro estava totalmente ao sabor das oscilações do mercado mundial, mesmo que o governo imperial lançasse mão de medidas para controlar a sua balança comercial. Em grande medida, era através dos trapiches alfandegados e dos próprios trapiches da Alfândega que se viabilizou o fluxo do que se constata no Gráfico 2.

GRÁFICO 2:
Movimento Alfandegário na Corte do Império



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. **Proposta e Relatório**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

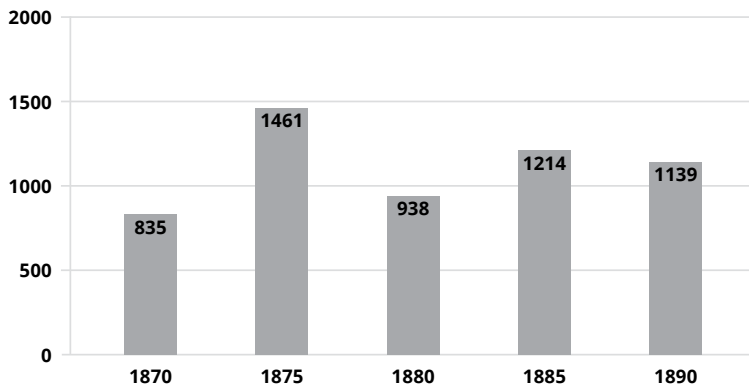
GRÁFICO 3:
Arrecadação da Alfândega Nacional Comparada à Arrecadação da Alfândega do Rio de Janeiro



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.

Mais fácil de explicar é a proporção da Alfândega do Rio de Janeiro frente à Alfândega Nacional. Considerando-se verdade que esta era a principal repartição fiscal do Império e que compunha a maior parte de sua Receita Geral, o Rio de Janeiro era o principal porto tributário da nação. Por sua função redistributiva das importações e por sua rica zona tributária ligada à corte pela navegação interior, de cabotagem, pelas tropas de mula e, depois, ferrovias, o Rio de Janeiro significou, durante muito tempo, cerca de metade das Rendas Alfandegárias Nacionais e um terço das Receitas Gerais do Império.

GRÁFICO 4:
Negociantes Estrangeiros de Importação e Exportação



Fonte: **Almanak Administrativo**, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (*Almanaque Laemmert*). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1870-1890.

Não pode parecer uma mera coincidência o fato de tantos importadores e exportadores do mundo inteiro estarem estabelecidos no Rio de Janeiro. Eram esses negociantes estrangeiros os representantes de suas firmas na Inglaterra, na França, nos Estados Unidos, na Alemanha, ou eles mesmos os proprietários do capital que aqui se estabeleciam, não raro em pessoa ou através dos seus filhos. Os impressionantes números expressos no *Almanaque Laemmert* são coerentes com a monta do movimento alfandegário na Corte.

Entre a Reprodução e os Melhoramentos

Com esse movimento, e apenas alargando o porto contíguo ao centro, de forma decisiva a partir da década de 1860, o senso comum ligado aos interesses envoltos com a operação portuária, sejam eles públicos ou privados, passou a ressaltar as limitações e vicissitudes do porto do Rio de Janeiro. Para alguns, o que se podia fazer era acelerar esse alargamento, aumentando e fortalecendo as unidades produtivas já existentes, fazendo proliferar maiores trapiches, armazéns, pontes, cais, etc. como os já existentes. Para outros, a reprodução da operação deveria partir de novas infraestruturas:

mais amplas e resistentes, construídas com novos materiais e para maior capacidade de carga/descarga, possibilitando outros processos de trabalho, incrementando em agilidade e segurança o complexo de unidades de produção portuárias já existentes, isto era chamado de “melhoramentos”.

A tensão entre reprodução e melhoramentos se estabeleceu nas três últimas décadas do século XIX. Mesmo que no curso da história não tenha dado conta de transformar por completo aquela operação portuária, é nesse momento que, no Rio de Janeiro, vão se debater e efetivar, mesmo que parcialmente, alguns *melhoramentos portuários* (MANTUANO, 2016). Certamente que André Rebouças foi o principal ideólogo desse movimento, assim criticava o engenheiro:

Por essa regra se vê que o cais que possui atualmente o porto do Rio de Janeiro com a profundidade necessária para serem utilizadas pelo comércio tem uma extensão insignificante em relação ao que é estritamente necessária. A maior parte dos navios mercantis ficam ancorados à grande distância da terra e sua carga e descarga se faz por meio de saveiros e alvarengas. (REBOUÇAS, 1871, p. 4)

Embora tenhamos persistente crítica à Rebouças, no que concerne a essa avaliação, o engenheiro parece estar absolutamente correto. A contradição entre a navegação transatlântica a vapor e os portos tem, na década de 1860, seu primeiro ponto de inflexão.

Essa situação se confirma quando, percebemos, uma avaliação muito próxima feita pelos sempre rivais: André Rebouças e Agostinho de Borja Castro. As limitações da Alfândega foram reconhecidas pelos dois, nas palavras de Borja Castro (1877, p. 20):

Sem cais ou pontes para descargas, a Alfandega se achava desapercibida dos meios de evitarem-se avarias, demoras e outros tais prejuízos. O serviço das descargas, moroso e deficiente para a necessidade do comércio, sempre crescente da Capital do Império, tornava-se penoso aos próprios empregados. Os armazéns, sem as precisas acomodações e mal combinados, concorriam para a imperfeição e demora no serviço das capatazias, embora o seu pessoal fosse relativamente grande.

Além dos problemas que a falta de cais ou pontes aptas a acostarem as maiores embarcações a vapor suscitam, a situação das infraestruturas de

guarda e armazenagem da Alfândega, assim como de todo porto do Rio, também apareciam como deploráveis para ambos os engenheiros. Nas palavras de Rebouças (1870, p. 32):

[...] o comércio funciona aqui como se ela [a Alfandega] não existisse e continua a servir-se de armazéns, que são quase sempre os pavimentos térreos das casas de habitação, e que não tem portanto as condições necessárias para que o movimento das mercadorias possa ser feito com a ordem, rapidez e economia que se admiram nas docas inglesas.

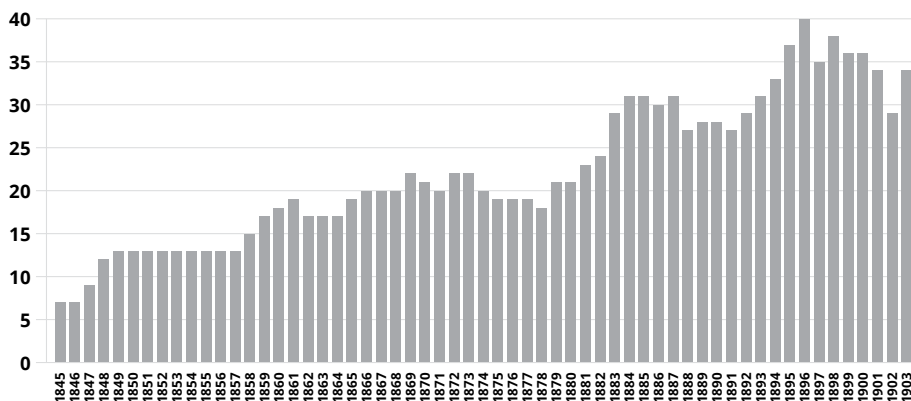
No que concerne apenas a Rebouças, incomodava de forma flagrante ao engenheiro os custos e a forma como eram transportadas as mercadorias no trajeto da ferrovia até o ponto em que eram expedidas para fora: “O transporte dos produtos nacionais da estação do campo de Sant’Anna aos trapiches de embarque e desembarque, faz-se ainda custosa e morosamente em carroças com grave prejuízo de comerciantes e agricultores” (REBOUÇAS, 1871, p. 50).

Pode parecer surpreendente que André Rebouças não teça críticas contundentes aos trapiches e seu funcionamento. Essa omissão do engenheiro, possivelmente, se deu por duas questões: eram estes mesmos trapiches que garantiam o incremento da operação portuária na Corte, como se pode ver no Gráfico 5, raras foram as ocasiões que o número de trapiches decresceu. Pelo contrário, no geral, os donos de trapiches resistiam muito bem às crises e incertezas políticas e econômicas. Por outro lado, boa parte desses possuidores de trapiches eram os ricos negociantes da praça do Rio de Janeiro, formando um contingente interessante de possíveis financiadores dos projetos que Rebouças passou a elucubrar quando escrevia os seus textos para os jornais. Portanto, a crítica se direcionava aos pequenos agentes que davam vida ao porto nos interstícios dos grandes interesses já lá estabelecidos.

Assim sendo, eram os trapiches o verdadeiro “veneno remédio” do porto do Rio de Janeiro. Limitados individualmente, mas com grande poder de reprodução no conjunto, os trapiches reproduziam a lógica estabelecida e garantiam a viabilidade do crescimento no movimento portuário da Corte. Ao passo que cresciam em número, mais se apertavam nos terrenos de marinha da orla carioca. Apareciam como expressão da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, mas ao mesmo tempo manifestavam as permanências da sociedade escravista brasileira. Hegemonizavam a operação portuária pré-capitalista, exata e contraditoriamente, por que as

tensões do capitalismo em mundialização demandavam maior atividade no porto da Corte.

GRÁFICO 5:
Trapiches no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: **Almanak Administrativo**, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (*Almanaque Laemmert*). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1845-1903.

Podemos reconhecer que os trapiches eram os grandes garantidores do crescimento na movimentação portuária da Corte. Também temos de apontar suas limitações e vicissitudes. Suas fragilidades físicas, operacionais, funcionais, de segurança, controle e fiscalização espelhavam boa parte dos problemas reconhecidos por todas as fontes que abordam o porto do Rio de Janeiro durante o século XIX. Como nos demonstram Honorato e Ribeiro (2014, p. 156):

Assim, eram os trapiches privados que dominavam a cena portuária. Na segunda metade do século XIX eles continuaram a proliferar na Gamboa e na Saúde, constituindo-se no principal elemento articulador de movimentação das embarcações, já que era através deles que a grande diversidade de mercadorias, importadas ou produzidas internamente e destinadas à exportação como o café e o açúcar, eram descarregadas ou armazenadas. Por isso, representavam a principal fonte de arrecadação de impostos da fazenda nacional e eram o alvo das formulações do

Estado para aumentar o controle, fiscalizar e regulamentar mais rigidamente suas operações visando agilizar o despacho e coibir o descaminho e a evasão das rendas.

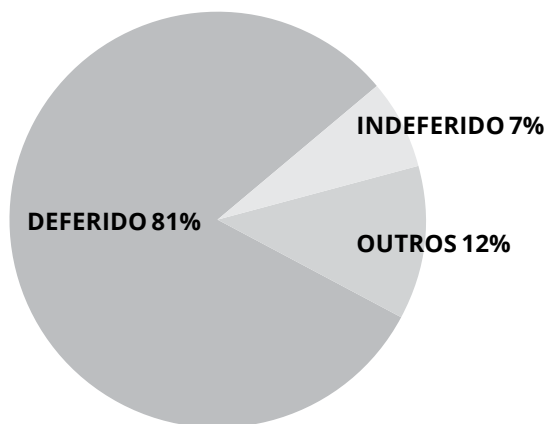


IMAGEM 1: **Planta da Zona do Cais do Porto Antes da Sua Construção** (1903)

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

A grande questão é que podemos inferir que os interesses entorno dos trapiches eram extremamente poderosos. Já o comprovamos, em parte, em nossa primeira obra (MANTUANO, 2015), mas para este trabalho, trazemos um dado inédito e que confirma boa parte de nossas primeiras hipóteses. Os donos de trapiches tinham, na Câmara Municipal da Corte, instituição de poder local com maiores prerrogativas do Império, uma poderosa aliada (Gráfico 6). Entre 1842 e 1904, nada mais, nada menos, que 81% dos diversos pleitos dos trapicheiros foram deferidos na Câmara!

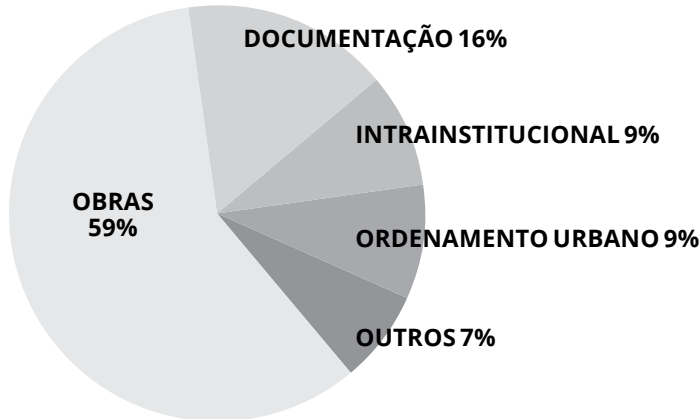
GRÁFICO 6:
Demandas dos Trapiches Oficializadas na Câmara Municipal da Corte



Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. **Trapiches & Câmara Municipal do Rio de Janeiro**. Livros 50.3.15, 50.3.16, 50.3.17, 50.3.18, 50.3.19, 50.3.20. Rio de Janeiro, 1842-1904

Os dados se tornam ainda mais conclusivos quando quantificamos e classificamos o objeto dos referidos pleitos dos trapicheiros (Gráfico 7). Segundo a documentação coligida na Câmara Municipal, 51% desses documentos enviados pelos donos de trapiches diziam respeito à construção, reconstrução, reforma, prolongamento, prorrogação, embargo e arruamento, em suma: obras! Todas essas intervenções eram feitas no sentido de dotar os trapiches de maiores comodidades, capacidade e rapidez no seu processo produtivo. O que parece incrível é que, em realidade, muito óbvio, os trapicheiros também promoveram o seu próprio “programa de melhoramentos”.

GRÁFICO 7:
Objeto das Demandas dos Trapiches na Câmara Municipal da Corte

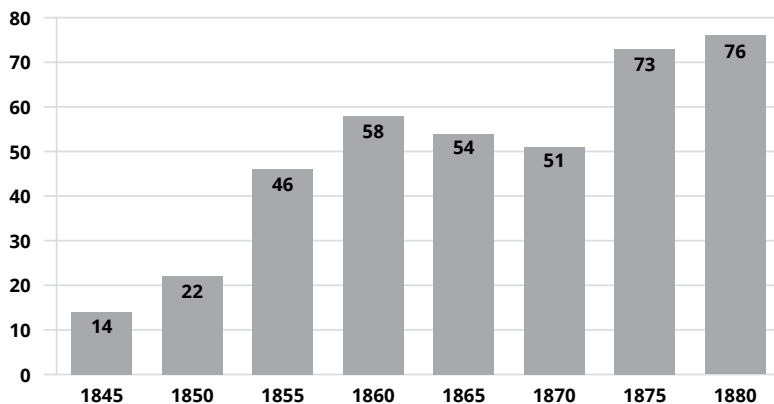


Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. **Trapiches & Câmara Municipal do Rio de Janeiro**. Livros 50.3.15, 50.3.16, 50.3.17, 50.3.18, 50.3.19, 50.3.20. Rio de Janeiro, 1842-1904.

Apesar da, já muito debatida, importância dos trapiches para a operação portuária do Rio de Janeiro no oitocentos, o porto não se resumia a eles. Segundo Maria Cecília Vellasco e Cruz (1998, pp. 105-106): “[...] o porto do Rio de Janeiro era um sistema complexo, desintegrado física e funcionalmente, formado por unidades estatais e privadas, de uso público ou privado, e que mantinham com a Alfândega relações de diferentes intensidades a depender da natureza e função de cada uma delas”.

Como prova disso, seríamos o número de tipos de armazéns no *Almanaque Laemmert*. Não que no Rio de Janeiro houvesse apenas algumas dezenas de armazéns, mas no Almanaque eles estavam subdivididos por sua especialidade, e a quantificação dessas categorias nos parece valiosa. Os maiores e mais numerosos, sem dúvidas, eram os de Secos e Molhados, mas também era expressivo o número e tamanho dos armazéns de Café e Ensaque. De toda forma, o crescimento incontestável da variedade de armazéns demonstra a incrementada complexidade da operação portuária que analisamos.

GRÁFICO 8:
Tipos de Armazém no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: **Almanak Administrativo**, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (*Almanaque Laemmert*). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1845-1880.

Mesmo com a demonstrada capacidade reprodutora do Porto, na segunda metade do século XIX, se tornou cada vez mais premente a necessidade de se construir novas infraestruturas. Esses melhoramentos deveriam imprimir à produção portuária outra base técnica, mecanizando o processo de embarque/desembarque, carga/descarga e alocação/guarda/preservação das mercadorias, sendo capaz de dirimir as contradições emergentes entre o porto pré-capitalista, as ferrovias e os navios a vapor. Segundo um estudo da época: “Não obstante a excellencia do porto, o governo, attendendo ao augmento progressivo de suas relações commerciaes, tem reconhecido a conveniencia de melhora-lo, no sentido de tornar mais facil e commodo o serviço de carga e descarga dos navios” (SOUZA, 1882, p. 77-78).

De fato, esses melhoramentos saíram do papel, tendo sido impulsionados pela abertura estatal dada através da Lei de Docas (BRASIL, 1869) ou, antes, pelas garantias da Lei de Terras de Marinha (BRASIL, 1868), e até pela própria iniciativa estatal. Como anota Lamarão (1991, p. 140):

Empreendimentos como a doca da Alfandega, as docas de Dom Pedro II, a estação marítima, etc. embora dotados de maior solidez que os trapiches, permitindo a acostagem de embarcações de pequeno calado apresentavam sérias limitações, não sendo suficientes para conferir maior eficiência às operações de carga e descarga.

Como se pode notar no quadro a baixo, as últimas três décadas do Império protagonizaram um rico processo de iniciativas no intuito de melhorar a operação portuária vigente na Corte. Fossem estes projetos visando a construção de unidades produtivas portuárias, propriamente ditas, ou de infraestruturas portuárias que servissem à algumas indústrias, ou, ainda, a combinação de ambos os objetivos.

QUADRO 1:
Melhoramentos Portuários Executados no Rio de Janeiro

NOVA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	PROJETO — CONCLUSÃO
Doca da Alfândega	1852-1877
Dique do Comércio	1865-1868
Docas de Dom Pedro II	1869-1877
Dique da Saúde	1875-1881
Estação Marítima da Gamboa	1876-1881
Moinho Fluminense	1883-1887
Moinho Inglês	1886-1889

Fonte: Elaboração Própria. LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. In: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. **Dicionário, Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

Mesmo assim, como lembra o autor, essas novas infraestruturas não foram capazes de desbancar o papel destacado dos trapiches e imprimir nova lógica à operação portuária da Corte. Como já vimos, os melhoramentos estavam potencializados e condicionados às contingências de uma formação social em transição como à do centro-sul brasileiro.

Nesse sentido, não podemos concordar com Velasco e Cruz (2016, p. 299), em seu mais recente artigo, quando afirma ser pouco importante a questão da lógica produtiva implementada num certo tipo de operação portuária. A autora afirma que as mudanças ocorridas no complexo de unidades portuárias do Rio de Janeiro, ao longo do oitocentos, em certo sentido evolutivo, foram suficientes para mudar a feição do seu funcionamento e eram compatíveis com as demandas dos interessados naquela operação portuária. Discordamos, pois tais mudanças pouco alteraram a lógica do processo, ao

contrário, reproduziram-na numa escala superior e, pouco a pouco, a inviabilizavam. A hegemonia dos trapiches e a insuficiência dos melhoramentos portuários entrevavam o devido fluxo de mercadorias entre a cidade e o mar, embora, realmente, fossem capazes de trafegar uma quantidade cada vez maior de cargas. Quanto mais o porto do Rio de Janeiro ligava o país ao centro capitalista, mais anacrônica sua operação portuária parecia.

O que garantia maior capacidade num primeiro momento (reprodução e melhoramentos), aprofundava as limitações daquele modelo e acirrava suas contradições com os diversos modais de transportes aos quais o porto estava ligado, resultando nos pronunciados gargalos de infraestrutura que tanto perturbavam os contemporâneos.

Conclusão

Neste breve artigo procuramos dar ao leitor um panorama da operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro imperial. Demonstrando o processo histórico que condiciona as suas limitações e expansão, procuramos esclarecer a conexão entre a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho e a Formação Econômico-Social aonde o porto da Corte estava inserido, como ponto de partida para entender sua preponderância para o complexo agroexportador cafeeiro no Centro-Sul.

Como reflexo da necessidade de expandir-se, a capacidade reprodutora do porto do Rio de Janeiro imprimiu suas marcas na região em constante “portuarização”, modificando profundamente a evolução urbana da cidade. O centro da cidade deixou de ser a zona privilegiada para intensificação das atividades de embarque, desembarque, armazenagem, etc., um porto contíguo ao centro nascia como expressão de tensões, teoricamente, contraditórias: o fortalecimento dos interesses de antigos agentes locais e a penetração de novos agentes ligados ao capitalismo.

Fato é que a vitalidade do complexo portuário do Rio de Janeiro no oitocentos não o deixou incólume das críticas. Suas infraestruturas funcionavam e davam conta de fabuloso volume de cargas, mas em condições tão problemáticas, quanto mais estavam elas em contradição com a ferrovia e a navegação à vapor.

Frente às demandas de um projeto modernizante, a transformação do complexo portuário na Corte se deu de três formas: os investimentos públicos na Alfândega; os investimentos privados em melhoramentos; e a re-

produção espacial, com novas bases materiais e técnicas, dos trapiches. Nenhuma delas rompia com a lógica pré-capitalista. Esses investimentos não garantiam grande capacidade de intervenção na natureza, nem de transformação do espaço produtivo do porto ou sócio-espacial da região portuária; não aceleravam o processo de subsunção formal do trabalho frente ao capital e não completavam o ciclo de alienação dos trabalhadores; assim como não garantiam uma revolução na produção que transformasse a relação entre capital constante e variável, mais valia relativa e absoluta. Entretanto, podemos dizer que as três expandiram e fortaleceram essa lógica.

Foge à nossa alçada, nesse breve artigo, comentar sobre todos os melhoramentos, públicos e privados, efetuados ao longo do século XIX. Convém dizer que o Rio de Janeiro foi o porto que mais recebeu projetos e, de fato, construiu infraestruturas com o objetivo de melhorar a sua operação. Todos esses usufruíram de Terras de Marinha com infraestruturas mais seguras, regulares, espaçosas e com avanços técnicos frente aos trapiches.

Os trapiches acompanharam o ritmo de crescimento da lavoura cafeeira no Vale do Paraíba, assim como do próprio crescimento demográfico, da urbanização e industrialização da cidade. Entretanto, esse processo foi tão contínuo se olharmos para o conjunto de trapiches, quanto estanque se miramos a operação portuária como um todo. Os gargalos na infraestrutura portuária da Corte e Capital eram públicos, notórios e motivos de acalorados debates.

Contudo, foi a grande expansão quantitativa e espacial, além do verdadeiro “programa de melhoramentos” próprio dos trapiches, que garantiu ao porto do Rio de Janeiro o pleno funcionamento da sua operação frente às demandas cada vez mais intensas do comércio internacional, regional e local. Em complementariedade conflitiva com a navegação a vapor e as ferrovias, a resiliência dos trapiches era mesmo uma expressão da nossa formação social.

Nota

1 Não raro ficava por lá ao relento durante dias, exatamente por isso que a Câmara Municipal mandou instalar alto gradeamento em 1873.

Referências bibliográficas

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

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. Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

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

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

HONORATO, Cezar. **O Polvo e o Porto**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. 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 Governanza de los Puertos Atlánticos**, Siglos XIV-XXI. Políticas e Estructuras. Madrid: Casa De Velazquez/Uned, 2014.

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.

LEVY, Maria Bárbara. **História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

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

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

_____. **Portugueses em Brasil en el Siglo XX**. Madrid: Editorial Mapfre, 1994.

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.

_____. MANTUANO, Thiago Vinícius. **Os Melhoramentos Portuários no Rio de Janeiro do Século XIX — Histórias de Sucesso Empresarial e Fracasso da Lógica do Capital**. Congresso Latinoamericano de História Econômica, 2016, São Paulo.

MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. **A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900)**. Paris: Nuevo Mundo, Mundos Nuevos [Online], Colóquios, 2016.

_____. O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX. **Revista Acervo**, v. 28, p. 144-158, 2015.

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

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. **Os Simples Comissários**: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014.

SOARES, Luiz Carlos. **O Povo de Cam na Capital do Brasil**: a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro do Século XIX. Rio de Janeiro: Faperj/7Letras, 2007.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. **Virando o Jogo**: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República (Tese de Doutorado em História). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1998, 293 p.

_____. **O Cais do Porto no Crivo da Política**: a burguesia mercantil e a modernização portuária no Rio de Janeiro da Primeira República. In: Velasco e Cruz, Maria Cecília. e; Leal, Maria das Graças de Andrade; Pinho, José Ricardo Moreno. (Org.). **Histórias e Espaços Portuários**. Salvador e outros portos; 1ed. Salvador: EDUFBA, 2016, v. 1, p. 289-331.

Fontes primárias

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert).

Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1845-1900.

BRASIL. **Coleção das Leis do Brasil.**

Decreto de 28/01/1808. Rio de Janeiro, Imprensa Régia, 1808.

BRASIL. **Coleção das Leis do Brasil.**

Decreto de 21/01/1809. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1809.

BRASIL. **Coleção das Leis do Império do Brasil.**

Decreto 4105 de 22/02/1868. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

BRASIL. **Coleção das Leis do Império do Brasil.**

Decreto 1746 de 13/10/1869. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

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. Ministério da Fazenda. **Proposta e Relatório.**

Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1849-1888.

BORJA CASTRO, Agostinho Victor de.

Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfândega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

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

LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. In: Instituto Histórico E Geográfico Brasileiro.

Dicionário, Histórico, Geográfico e

Etnográfico do Brasil. Rio de Janeiro:

Imprensa Nacional, 1922.

LUCCOCK, 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.

REBOUÇAS, André. **Companhia das Docas de Dom Pedro II nas enseadas da**

Saúde e da Gamboa no porto do Rio de

Janeiro: Publicação dos Documentos que

Precederam e Motivaram sua Organização.

Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.

_____. **Companhia Doca da Alfândega**

do Rio de Janeiro. Publicação dos

Documentos que Precederam e Motivaram sua Organização. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Arquivo Geral

da Cidade do Rio de Janeiro. **Trapiches**

& Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

Livros 50.3.15, 50.3.16, 50.3.17, 50.3.18,

50.3.19, 50.3.20. Rio de Janeiro, 1842-1904.

SOUZA, Augusto Fausto de. **A Baía do Rio**

de Janeiro: sua História e Descrição de

suas Riquezas. Rio de Janeiro: Imprensa

Nacional, 1882.

TAUNAY, Afonso. **História do Café no**

Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional,

1939-1943.

Recebido em 02/05/2017

Aprovado em 10/09/2017