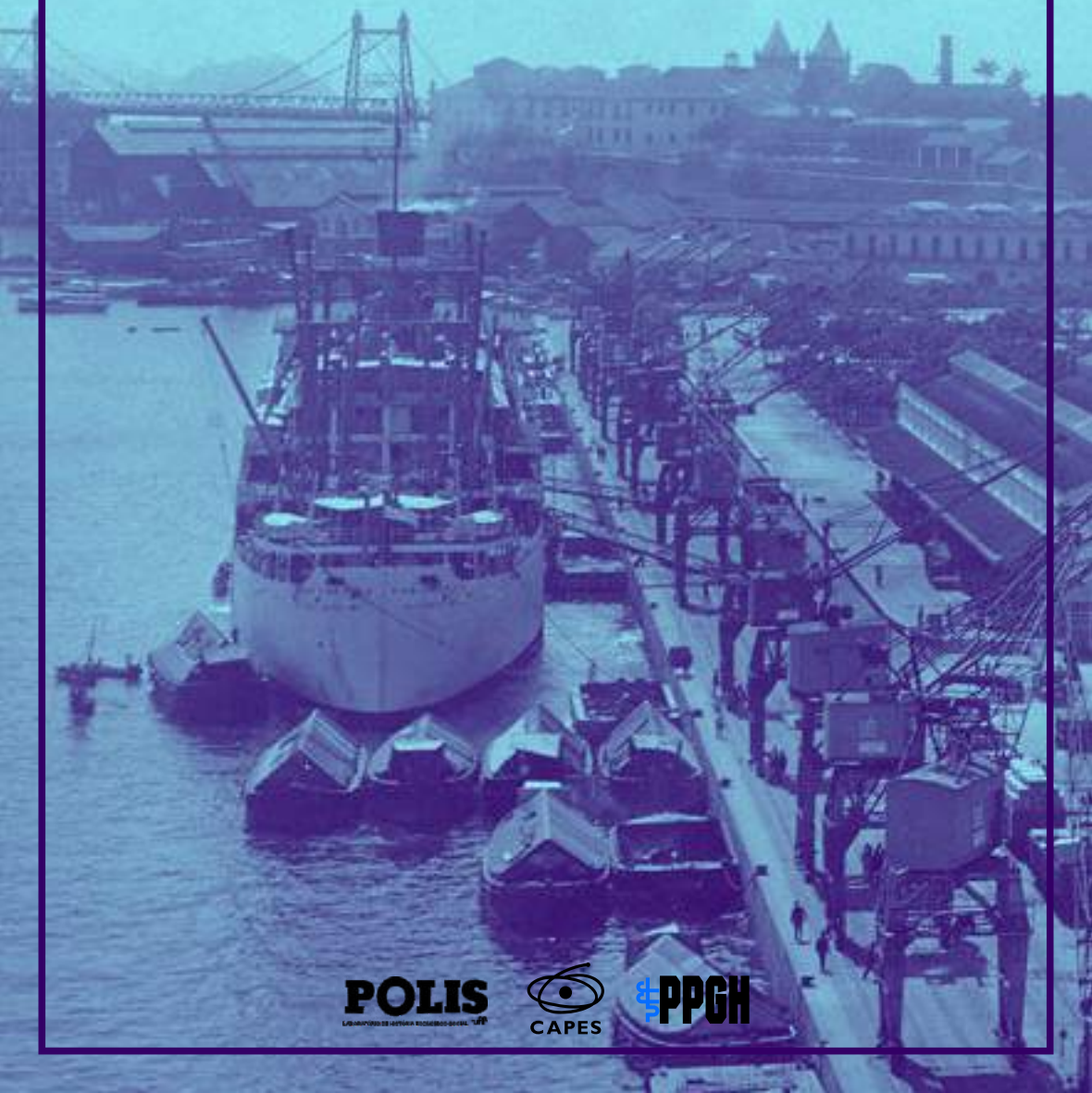
PORTOS & CIDADES PORTUÁRIAS em questão

Cezar Honorato &
Alcidesio de Oliveira Júnior (orgs.)



POLIS
CAPES
PPGH

PORTOS & CIDADES PORTUÁRIAS em questão

Cezar Honorato &
Alcidesio de Oliveira Júnior (orgs.)

ORGANIZAÇÃO

Cezar Honorato & Alcidesio de Oliveira Júnior

FOTO DE CAPA

Augusto Malta. Vista da Avenida Rio Branco, 1925. Centro, Rio de Janeiro/Acervo IMS.

CAPA & PROJETO GRÁFICO

DaMa Design

E-book produzido com apoio do PROEX/CAPES

As revisões finais dos artigos foram de responsabilidade dos autores

H774 HONORATO, Cezar &
OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de (orgs.)

Portos e cidades portuárias em questão / Vários autores.
– Niterói: POLIS UFF, 2020.

E-book.
Inclui bibliografia.
ISBN 978-65-87875-01-9

1. História. 2. História do Brasil – Portos. 3. Navegações. 4. Rio de Janeiro. I. Título.

CDD 981

Índice

Introdução: Portos e Cidades Portuárias em Questão

Cezar Honorato & Alcidesio de Oliveira Júnior.....5

1. PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS EM UMA SOCIEDADE EM TRANSIÇÃO

Capitania do porto da corte e província do Rio de Janeiro, conflitos de interesses e jurisdições na capital do Império (1845-1855)

Edilson Nunes dos Santos Júnior.....19

Longe do porto: a exposição comemorativa do centenário da abertura dos portos às nações amigas, no Rio de Janeiro (1908)

Maria Letícia Corrêa & Mônica de Souza Nunes Martins.....52

Dos trapiches ao porto concentrado, transição de formas de capital refletida nos conflitos acerca do projeto de modernização do porto de Salvador

José Ricardo Moreno Pinho.....77

Contrabando colonial no Rio de Janeiro: o porto e a cidade

Romyr Conde Garcia.....94

Zona Portuária do Rio de Janeiro: diásporas em territórios flexíveis

Alcidesio de Oliveira Júnior.....124

2. A QUESTÃO DA CONTEMPORANEIDADE

A refuncionalização das docklands Londrinas, uma análise sobre o planejamento urbano mercadológico

André Lima de Alvarenga.....165

Portos e cidades: cartografias críticas da Operação Urbana Porto Maravilha

Fernanda Sánchez; Paula Moreira; Ana Carolina Machado & Antônio Pimentel Junior.....194

Internacionalismo: o caso dos portuários

Raquel Varela.....225

Portos e interesses empresariais no Brasil do século XX: o caso das construtoras da área de infraestrutura

Pedro Henrique Pedreira Campos.....252

Da candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio Mundial e de seus desdobramentos

Milton Guran.....260

3. PORTOS E CIDADES NO ALÉM MAR

Porto de Sevilha e sua dinâmica na cidade medieval

Renata Vereza.....295

De porto em porto, o caminho da liberdade

Eduardo Silva.....316

4. PORTOS E CIDADES: OS MUITOS ESTRANGEIROS

Espaços de sociabilidade dos ibéricos no Rio de Janeiro da Grande Imigração (1880-1930). O caso dos galegos e o bairro de Santa Rita

Érica Sarmiento; André Azevedo.....337

De um porto atlântico a outro: modernização, circulação de mercadorias e presença feminina na segunda metade do século XIX

Flávio Gonçalves dos Santos & Laila Brichta.....363

O porto como metáfora migratória, reflexões sobre trânsitos, representações e sensibilidades

Lená Mederiro de Menezes.....388

Sobre os autores.....422

INTRODUÇÃO

Portos e cidades portuárias em questão

Cezar Honorato
Alcidesio de Oliveira Júnior

A história dos portos se confunde com a história das cidades portuárias e vice-versa. Essas cidades se constroem a partir da dinâmica de seus portos tanto na Antiguidade quanto nos tempos de hoje, o que torna impossível analisar um porto excluindo suas múltiplas determinações no urbano. Não é mera coincidência, portanto, que este livro busca articular os portos e a história urbana das cidades a eles relacionadas.

Os textos aqui reunidos foram escritos a partir do IIº Colóquio Internacional Portos e Cidades, que ocorreu em maio de 2018. Este Colóquio foi uma iniciativa do Laboratório de História Econômico-Social (POLIS-UFF), do Instituto de História da UFF e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Este evento buscou reunir especialistas que desenvolveram ou desenvolvem pesquisas que tenham como centro de preocupação a relação entre cidades e portos.

Embora os textos aqui reunidos tenham sido escritos exclusivamente para o Colóquio, este livro não se trata de Atas do evento. Mas, da reelaboração de textos que foram ali apresentados e discutidos em sua primeira versão e que, posteriormente foram revistos, incorporadas as críticas e finalizados pelos seus autores.

Como o leitor poderá apreciar, há uma diversidade geográfica, cronológica e temática nos textos. Mas existem aspectos em comum. Um primeiro, e mais óbvio, é a preocupação de todos os textos: o porto como centro de reflexão. Assim, passamos para o segundo ponto em comum, o porto é o ponto de partida para se pensar a cidade, a história das cidades. É uma história urbana, este é outro ponto em comum. Algo muito importante, e que merece ser destacado, é a interdisciplinaridade. Os profissionais aqui reunidos são historiadores, geógrafos, antropólogos, arquitetos e urbanistas. Estes olhares múltiplos são fonte de riquezas.

Podemos dizer mais que isso, além desta interdisciplinaridade e toda a riqueza em reflexão que ela gera, há também uma interinstitucionalidade que só um Colóquio de alcance internacional pode dar. São pesquisadores, professores de diversas instituições: Universidade do Porto, Universidade Federal Fluminense; Universidade Nova de Lisboa, Universidade do Estado de Mato Grosso, Universidade do Estado da Bahia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Universidade Estadual de Santa Cruz, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro e Universidade Federal do Espírito Santo.

Por fim, e não menos importante, é uma mistura de gerações de pesquisadores. Embora todos sejam Doutores, há Doutores Seniores, com toda a riqueza cultural e acadêmica que somente a experiência pode trazer, incluindo aí a sofisticação de suas análises. E há Doutores Júnior, que contribuem com temas, problemas e instrumentais de análise inovadores. A ousadia controlada e o vigor marcam os trabalhos destes novos Doutores.

Este livro está organizado em quatro partes. A primeira parte, intitulada "*Portos e Cidades Portuárias em uma sociedade em transição*", conta com cinco artigos. O primeiro, escrito por Edilson Nunes dos Santos Júnior, tem como título "*Capitania do porto da Corte e província do Rio de Janeiro, conflitos de interesses e jurisdições na capital do Império (1845-1855)*". Nele, o autor analisa os primeiros anos de funcionamento da capitania do porto da

Corte e província do Rio de Janeiro, a partir da perspectiva da formação dos Estados Nacionais e o seu impacto sobre as dinâmicas internas tradicionais, buscando traçar um panorama das percepções locais e centrais do litoral da cidade e das repartições em si como consequência daquele processo. Seu texto ilustra bem a forma como os conflitos de interesses provocados pela sobreposição de jurisdições foram importantes para a construção de uma cidadania oitocentista no Brasil.

No segundo artigo, escrito por Maria Letícia Corrêa e Mônica de Souza Nunes Martins, "*Longe do porto: a exposição comemorativa do centenário da abertura dos portos às nações amigas, no Rio de Janeiro (1908)*", o foco das autoras se dirige as importantes obras de construção e reformas da cidade do Rio de Janeiro, no início do século XX, voltadas a garantir uma melhor e mais adequada integração desse centro às rotas de comércio internacional e de expansão do capital financeiro do período. Examinam a relação desse conjunto de reformas com a preparação da Exposição Comemorativa do Centenário da Abertura dos Portos do Brasil, em 1908, indicando o simbolismo desse grande evento para a nascente república. Mostram que essa exposição nacional sintetizou as intenções: homenagem que recuperava a ideia vitoriosa do pensamento liberal brasileiro, articulada aos aspectos que se destacavam entre os cem anos que marcaram a integração no Brasil ao mercado capitalista e a crença numa vitória desse mesmo liberalismo no cenário mundial.

Escrito por José Ricardo Moreno Pinho, o terceiro artigo, "*Dos trapiches ao porto concentrado: transição de formas de capital refletida nos conflitos acerca do projeto de modernização do porto de Salvador*", mostra que a estrutura do porto colonial, em Salvador, foi instituída junto com a fundação da primeira capital do Brasil, no século XVI. Tratava-se de uma extensa área de atuação da atividade portuária, com o protagonismo dos diversos trapiches que marcavam a imagem da chegada à baía de Todos os Santos. Foi, durante três séculos, o mais importante entreposto comercial

das Américas, mesmo com a transferência da Capital Federal para o Rio de Janeiro, o porto de Salvador continuou a ter grande relevância, como importador, exportador e redistribuidor de mercadorias. Ao longo do XIX, foi ampliando o seu papel no sistema de abastecimento, especialmente voltado aos produtos básicos para consumo da população soteropolitana. Assim, o autor traz reflexões acerca deste último período, entendido como uma fase de transição entre duas formas de acumulação de capital: da acumulação primitiva para a acumulação capitalista, sendo a última assentada numa dada relação social. Com isso, buscou sugerir a construção de uma cronologia para a história do desenvolvimento da relação cidade e porto, e contribuir para a elaboração de uma síntese que leve em consideração a especificidade dos grandes portos no Brasil.

O quarto artigo foi escrito por Romyr Conde Garcia, e intitulado "*Contrabando colonial no Rio de Janeiro, o porto e a cidade*". Segundo a pesquisa do autor, a "arribada forçada" é uma expressão antiga, contemporânea ao Pacto Colonial, e referia-se à entrada de navios não autorizados numa baía ou enseada da colônia, normalmente, alegando alguma avaria ou doença a bordo. No entanto, as arribadas possibilitavam as embarcações estrangeiras, além de repararem os seus danos e abastecerem de gêneros necessários para as grandes viagens, entrarem em contato com os comerciantes locais e, assim, estabelecerem uma clientela no porto. Fazendo o que a Coroa mais temia, promoverem "Descaminhos dos Reais Direitos". A Coroa possuía um código de posturas que regulamentavam e controlavam as arribadas, mas com seu aumento tentou intensificar a vigilância sobre as embarcações e tornar mais rigorosas as avaliações sobre os verdadeiros motivos das arribadas. Mostra o autor que, como as arribadas eram um dos procedimentos mais comuns e rotineiros do comércio clandestino, o contrabando assumiu uma dinâmica bastante específica, adaptando-se e desenvolvendo-se dentro das próprias regras que foram criadas para combatê-lo.

Escrito por Alcidesio de Oliveira Júnior, o quinto artigo tem como título "*Zona Portuária do Rio de Janeiro: diásporas em territórios flexíveis*", nele autor tenta mostrar que a definição de um território depende dos interesses em disputa e do contexto histórico ao qual está inserida. Seus limites são flexíveis e não há nada de natural neles. Busca então desnaturalizar estas fronteiras geográficas de uma região, mostrando como são voláteis historicamente. Para ilustrar esta flexibilidade geo-histórica dos territórios, o autor abordou as concepções sobre a Zona Portuária do Rio de Janeiro em dois momentos diferentes: a virada do século XIX para o XX e a virada do século XX para o XXI. Dessa forma, procura mostrar que as delimitações territoriais são também delimitações políticas, econômicas e culturais, e envolveram critérios e interesses, definindo as áreas que compõem a Região Portuária e, por consequência, as que não a compõem

A segunda parte deste livro, intitulada *"Portos e Cidades na contemporaneidade"* traz também cinco artigos. O primeiro, *"A refuncionalização das docklands Londrinas, uma análise sobre o planejamento urbano mercadológico",* foi escrito por André Lima de Alvarenga, tem como plano de fundo mais amplo os processos de requalificação ou renovação de antigas zonas portuárias ocorridos no mundo desde os anos 1970, notadamente Londres, Barcelona, Porto Madero e Rio de Janeiro. O autor propõe um modelo de análise, indicando que, para uma compreensão ampla deste fenômeno, deve-se, após o entendimento do desenvolvimento histórico dessas zonas portuárias até o esvaziamento de suas funções originais, compreender as disputas políticas envolvidas em sua requalificação. Passando, ao final, à verificação de como tais cidades lidaram com a questão habitacional, a mobilidade e a preservação do patrimônio histórico nessas áreas requalificadas. Neste texto, o autor exemplifica este modelo de análise tratando da zona portuária da cidade de Londres. Inicia revisando da história da construção das docas londrinas, passando por seu crescente abandono. Em seguida, descreve o processo político que

envolveu a requalificação urbana desta área da cidade. E, por fim, faz uma breve avaliação relativa aos impactos desta transformação urbana para a moradia popular, para o patrimônio material e para a mobilidade urbana nas *Docklands*.

O segundo artigo, escrito de forma coletiva por Fernanda Sánchez, Paula Moreira, Ana Carolina Machado e Antônio Pimentel Junior, tem como título "*Portos e cidades – Cartografias críticas da Operação Urbana Porto Maravilha*". Os autores mostram que o processo histórico pelo qual a área portuária do Rio de Janeiro pode ser compreendida, passa por distintos momentos de totalização, relacionados às diferentes formações socioespaciais e alinhamentos das coalizões de poder que, por sua vez, estão amalgamadas nos diferentes projetos de modernização da região. Afirmam que litoral, enquanto linha de contato entre as espacialidades das oligarquias locais e aquelas dos interesses globais, é marcado pelas re-existências à exploração da vida humana. Assim a incorporação de antigos centros aos projetos de renovação é marcada pelas contradições decorrentes do estabelecimento de novas fronteiras do capital, combinada ao revanchismo de classe, caracterizado pela ideia de "volta ao centro" dos grupos sociais dominantes e camadas médias. A coalizão formada por setores do estado, empresas construtoras, mídias e capitais internacionais, concebe e implementa no Rio de Janeiro a Operação Urbana Consorciada como um desenho jurídico-financeiro que se coloca de forma hierárquica sobre as histórias do lugar, assim como de seus "lugares de memória". Dessa forma, os autores procuram discutir três processos relativos ao planejamento da área: o da afirmação e construção, pelo poder dominante, da renovação urbana capitalista nas localizações próximas ao litoral, com investimento em infraestrutura junto aos empreendimentos imobiliários; o apagamento e seletividade nas ações relacionadas à memória; e a destruição e resistência, geradora de conflitos e remoções relacionados à habitação e à cultura.

No terceiro artigo, escrito por Raquel Varela, intitulado "*Internacionalismo: o caso dos portuários*", a autora parte do discurso proferido por Andy Green, dirigente da confederação sindical britânica, UNITE, na Noruega, em 2014. Um discurso que remete, 125 anos depois, a greve que envolveu 100 mil estivadores do Porto de Londres, e que é considerada um dos momentos-chave do nascimento do sindicalismo britânico de trabalhadores casuais e precários. Não foi qualquer greve. Depois da formação dos sindicatos de ofícios, a greve de Londres fez nascer o *Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union*, mais conhecido como sindicato dos estivadores ingleses. Por isso questiona a autora: o que leva um estivador britânico a um discurso destes, quase no Polo Norte, unindo dois países da Europa, numa luta comum? Um sindicato e uma política internacionalista é a resposta. Mas a autora não quer resposta conclusiva, e nos convida a pensar em outra pergunta: como nasce um sindicato e como ele define o intencionalismo como estratégia? A resposta é o tema deste artigo.

O quarto artigo, escrito por Milton Guran, intitulado "*Da candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio Mundial e de seus desdobramentos*", foi uma comunicação baseada na atuação do autor como membro do Comitê Científico Internacional do Projeto Rota do Escravo, da Unesco, e como consultor do IPHAN para coordenar a elaboração do dossiê de candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo a Patrimônio Mundial. Apresentada à Unesco em 2014, essa candidatura é um importante ato do Estado brasileiro, no plano internacional, um gesto de reparação face à dívida do país com sua população de matriz africana. No plano interno, a candidatura sinalizou a intenção do Estado brasileiro de dar seguimento a uma política de reconhecimento da importância do aporte dos africanos e de seus descendentes na constituição da nação brasileira e, consequentemente, prosseguir na implementação de políticas de inclusão social e de reparação. No plano externo, a candidatura tinha o objetivo de dar um protagonismo

de primeira grandeza ao Brasil nos debates inerentes à Década Internacional de Afrodescendentes, estabelecida pela ONU, na sua condição de segunda maior população nacional negra no mundo. Segundo o autor, o Cais do Valongo coloca-se como o mais importante lugar de memória da Diáspora Africana nas Américas, único vestígio material conhecido de desembarque de africanos escravizados deste lado do Atlântico. Seu valor simbólico adquire um status ainda mais elevado por ter o Rio de Janeiro o triste título de maior porto escravagista que a histórica conheceu. Como nenhum outro local fora da África, o Cais do Valongo materializa a dor e o sofrimento causados pelo tráfico de africanos, sobre isso que este texto trata.

O quinto artigo foi escrito por Pedro Henrique Pedreira Campos e intitulado "*Portos e interesses empresariais no Brasil do século XX: o caso das construtoras da área de infraestrutura*". Motivado pelas discussões em torno da Medida Provisória 595/2012, reveladora dos diversos interesses presentes em torno dos portos brasileiros, o autor percebe que as construtoras responsáveis pelas obras dos portos constituem uma força fundamental para compreender o desenho do aparato portuário, bem como as políticas para o setor e a dinâmica do seu funcionamento. Por isso o autor analisa a construção portuária no Brasil no final do século XIX e início do século XX, época em que predominavam as empresas estrangeiras na construção e remodelação de portos no país. Em seguida trata da chegada das empreiteiras brasileiras no ramo da construção portuária, sua expansão e domínio técnico sobre esses empreendimentos ao longo do século XX, até extensão para ramos como a construção naval e a administração de áreas portuárias. Finaliza o texto apontando para o recuo recente do papel que as empresas de capital brasileiro têm desempenhado no mercado nacional de obras públicas e nos empreendimentos portuárias, dentre outras áreas correlatas sobre as quais elas avançaram no seu período de expansão e afirmação econômica.

A terceira parte deste livro, "*Portos e Cidades no Além Mar*" conta

com dois artigos. *"Porto de Sevilha e sua dinâmica na cidade medieval"*, o primeiro, é de autoria de Renata Vereza, e versa sobre o porto de Sevilha, reconhecido porto fluvial desde o século I a.c, e que manteve uma trajetória de entreposto comercial importante durante os séculos muçulmanos, estando inclusive conectado com as rotas comerciais mediterrâneas e orientais. A autora mostra que, para uns historiadores, o protagonismo do porto sevilhano começou na fase cristã pós Reconquista, o que permitiu que mais tarde se instalasse na cidade, em 1503, a *Real Casa de La Contratación de Indias*, que passou a controlar e monopolizar todo comércio com as "Índias". Mas a autora demonstra que sua história e sua relação com a cidade vêm de longa data e muito do que ele significou está relacionado com a história da própria cidade durante o período islâmico, principalmente no século imediatamente anterior à conquista cristã. Urbe importante desde a era tardo-romana, teve sua história atrelada desde então ao porto da cidade, por onde eram escoadas as mercadorias. Uma conjuntura, no século XII, bastante conturbada, com a entrada de novos dominantes norte africanos e intercalada por períodos de autonomias, trouxe para os Almorávidas e para as elites políticas andaluzas a ascensão do novo poder Almôada que não lhes foi favorável, contudo para a cidade de Sevilha sim. A nova dinastia Norte Africana, estabeleceu seu califado sobre o Magreb e al-Andaluz, unificando, mesmo que a contra gosto, o conjunto das forças locais. Mesmo sendo uma das maiores cidades da Ibérica islâmica, a monumentalidade, o protagonismo e a opulência somente chegam a Sevilha a partir do papel de capital que os almôadas lhe conferem. Sobre este assunto que trata este artigo.

O segundo artigo, escrito por Eduardo Silva, intitulado "*De porto em porto: o caminho da liberdade*", foi a primeira apresentação pública de um projeto ainda em desenvolvimento pelo autor. Nele, estuda alguns aspectos das manifestações de celebração da lei que aboliu a escravidão no Brasil, assinada no dia 13 de maio de 1888. Como mostra o autor, diante de uma

comemoração festiva de tal dimensão e importância, o 13 de Maio já não pode ser explicado como um problema apenas interno, concernente tão somente ao Brasil e às forças sociais aqui localizadas. Deve ser entendido como uma questão que abarca o Mundo Ocidental como um todo, um movimento politico-ideológico e social amplo, envolvendo diferentes continentes e interesses, mas tendo como centro visível, o imperialismo europeu. O autor olha para a imensa manifestação popular que se seguiu à assinatura da chamada "Lei Áurea" como um conjunto significativo de evidências históricas, via de acesso para uma abordagem mais ampla e socialmente inclusiva do movimento abolicionista e, portanto, da própria abolição final. A "grande festa" começou no Rio de Janeiro, no Largo do Paço, imediatamente após a assinatura da Lei que libertava o povo escravizado. A alegria explodiu fora de todo limite, a notícia correu, e a festa, dentro de poucas horas, se espalhou praticamente pelo Brasil todo de norte a sul. Atravessou o Oceano Atlântico e reapareceu do outro lado, em terras africanas, particularmente na Colônia Britânica de Lagos, África Ocidental. O autor provoca o leitor a pensar no que uma esquecida comemoração popular pode nos revelar sobre a escravidão Moderna e, particularmente, sobre a campanha abolicionista no Brasil? Enfim, neste brilhante artigo o autor mostra que a "grande festa" torna ainda mais evidente a forte participação do povo negro, não apenas internamente, promovendo fugas em massa e formação de quilombos no Brasil, mas também a partir da sociedade africana, com alianças políticas e pensamento estratégico contra o sistema.

A quarta parte deste livro, intitulada "*Portos e Cidades: os muitos estrangeiros*", é composta por dois artigos. O primeiro artigo foi escrito por Érica Sarmiento e André Azevedo e tem como título "*Espaços de sociabilidade dos ibéricos no Rio de Janeiro da Grande Imigração (1880-1930). O caso dos galegos e o bairro de Santa Rita*". Os autores analisam a imigração galega no Rio de Janeiro, a partir da freguesiade Santa Rita,

no período da Grande Imigração (1890-1930). Afreguesia de Santa Rita, localizada na zona portuária, constituiu-se como espaço habitacional de muitos trabalhadores e imigrantes devido ao baixo custo de suas vivendas e por oferecer maior oportunidades de trabalho para os imigrantes recém-chegados. Através dos registros do Consulado Espanhol do Rio de Janeiro, das matrículas do Hospital Espanhol do Rio de Janeiro e dos censos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, foi possível realizar um estudos sobre ainserção sócio-profissional da imigração galega e identificar as redes de solidariedade que se formaram durante as primeiras décadas do século XX.

O segundo artigo foi escrito por Flávio Gonçalves dos Santos e Laila Brichta, e tem como título "*De um porto atlântico a outro: modernização, circulação de mercadorias e presença feminina na segunda metade do século XIX*". Os autores tratam da circulação de bens materiais e imateriais entre a Costa Ocidental da África e o Brasil, sob a perspectiva de gênero, discutindo as atuações de mulheres e homens no comércio atlântico na segunda metade do século XIX. Utilizando uma documentação portuária buscaram identificar o modo como a circulação de bens e as atuações dos agentes comerciais deram forma a um nicho econômico, ao tempo em que moldaram formas de reação e resistência a processos de dominação, evidenciando as complexas redes culturais construídas por intermédio dos portos.

Por fim, o terceiro artigo desta seção, fecha este livro com chave-de-ouro. Foi escrito por Lená Medeiro de Menezes, e tem como título "*O porto como metáfora migratória, reflexões sobre trânsitos, representações e sensibilidades*". Segundo a autora, a visão imediata sobre um porto moderno, não se dirigia ao cais, no qual embarcavam ou desembarcavam pessoas, mas aos altos guindastes e, pouco depois, aos *containers* que tornaram possíveis o envio ou a chegada de mercadorias, atestando, de forma inquestionável, a interconexão do comércio mundial, em um mundo

tornado menor a partir de finais do século XIX. A via marítima, que marcou as migrações de século XIX e inícios do XX, que era vencida na euforia da partida, tornava-se um espaço de angústias a distanciar as origens e o mundo conhecido. Os portos, para além de locais especializados no intercâmbio de bens materiais, eram também locais de trânsito de pessoas e ensejavam contatos múltiplos e intensas trocas culturais. A autora nos mostra como o movimento das partidas e das chegadas nos portos, mais do que simples atos mecânicos de embarque e desembarque, eram episódios revestidos de uma certa dramaticidade. Misturando alegria e esperança, tristeza e melancolia. Por ele, o *outro* chegava, a bordo dos navios que atracavam, trazendo memórias, vivências e expectativa. Era preciso então definir políticas, que possibilitasse atitudes diferentes sobre este *outro*: reflexos das tensões inerentes à oposição entre direitos de exclusividade sobre um determinado território e os direitos individuais. É sobre isto que trata este artigo, sobre este lugar de trânsitos, repleto de representações, sensibilidades e tensões, que é, como mostra a autora, uma verdadeira metáfora migratória.

Assim, desejamos ao leitor uma boa leitura e que estes textos aqui reunidos possam ensejar novos questionamentos pois, como afirmou Paul Veyne, muitas vezes em História a pergunta feita ou sucitada vale mais do que as possíveis respostas dadas.

1. PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS EM UMA SOCIEDADE EM TRANSIÇÃO

Capitania do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro: conflitos de interesses e jurisdições na capital do Império (1845-1855)

Edilson Nunes dos Santos Junior[1]

Introdução

Em 1845, com o decreto nº 358, de 14 de agosto, foi autorizada a criação das Capitanias dos Portos nas províncias marítimas do Império brasileiro.

---

1 Doutor e Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, Niterói/RJ, com orientação da Profª. Dra. Gladys Sabina Ribeiro; especialista em História do Rio de Janeiro pela mesma instituição. Bolsista CAPES. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. E-mail: diljunior5@gmail.com.

Ficava decidido que dali em diante as províncias banhadas por mar deveriam ter uma repartição subordinada diretamente à Secretária de Estado dos Negócios da Marinha para normatizar o funcionamento das principais regiões portuárias. Com a publicação do seu Regulamento em 19 de maio de 1846 – Decreto nº 447 – as Capitanias foram investidas de jurisdições e, assim, assumiram atividades que até então eram executadas pelos poderes locais, especialmente pelas Câmaras Municipais.

Dentre as muitas funções dessas repartições, estavam, principalmente, a realização da polícia naval dos portos; o controle da entrada e saída de navios[2] de longo curso e de cabotagem, bem como das embarcações que faziam os tráfegos fluviais e do interior das baías; a matrícula das tripulações, e a inspeção dos faróis. Deveriam, portanto, efetuar o controle dos principais pontos de entrada e saída de pessoas e mercadorias dos limites marítimos do Império do Brasil.

O movimento de criação de repartições que tinham como reponsabilidade o controle sobre os espaços mais distantes e mais importantes estava inserido em um processo político que tinha como objetivo principal interromper as reformas liberais no judiciário[3] e restabelecer a defesa do tráfico de escravos privilegiando e elite econômica e política do Vale do Paraíba.[4] Um movimento de centralização política

2 Entende-se neste capítulo como embarcações, "[...] qualquer barco de pequeno deslocamento, como os barcos existentes a bordo de um navio, os que fazem serviços de transporte nos portos, etc." e navios como "[...] um barco de porte razoável ou grande, apto para fazer viagens de cabotagem ou transoceânica ou, ainda, viagens em rios ou grandes lagos". LOPES, José Vicente. Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual. 2ª ed. Lisboa: Centro de estudos históricos ultramarinos da junta de investigações científicas do ultramar, 1974. Ver páginas 321 e 371-373, respectivamente.

3 DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto Imperial:* origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

4 PARRON, Tamis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. São

e administrativa amplo e que visava, também e principalmente, manter sob o controle do Governo Imperial as fronteiras internas e litorâneas, os trabalhadores escravizados e dito livres, a circulação de pessoas nacionais e estrangeiras.

Este artigo pretende analisar os primeiros anos de funcionamento da Capitania do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro, a partir da perspectiva da formação dos Estados nacionais e o seu impacto sobre as dinâmicas internas tradicionais, buscando traçar um panorama das percepções locais e centrais do litoral da cidade e das repartições em si como consequência daquele processo. O debate sobre o uso das praias e a responsabilidade sobre elas foi um ponto importante nos primeiros anos da repartição, pois foi um momento de colisão de forças com o poder local, representado pela Câmara Municipal. As trocas de ofícios entre a Municipalidade e a repartição da Marinha, os decretos, portarias e avisos e as petições enviadas para ambas instituições por proprietários de embarcações miúdas da cidade ilustram bem a forma como os conflitos de interesses provocados pela sobreposição de jurisdições foram importantes para a construção de uma cidadania oitocentista no Brasil.

Estados nacionais e capitalismo: movimentos nacionais e transoceânicos

De acordo com Ilmar H. Mattos, no processo de centralização fez-se necessária a formação de um corpo burocrático que possibilitasse manter sob o olhar do poder Imperial o conjunto da sociedade. Foram, para isso,

---

Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-04022010-112116/pt-br.php. Acessado em: 23 set. 2018.

fundamentaisas elaborações de mapas, plantas, cartas topográficas e hidrográficas, "permitindo a delimitação do território, das circunscrições administrativas, judiciárias e eclesiásticas [...]".[5] Entre os anos 1840 e 1860, executaram-se reformas nas Secretarias de Negócios, com a criação de novas repartições e novas atribuições ou mudanças das antigas, fazendo crescer significativamente o aparato burocrático. Essas medidas, em conjunto, tiveram aspecto primordial, no caso brasileiro, para o fortalecimento da direção política que estabilizou o governo, consolidando o Império, e para o próprio Estado nacional brasileiro.

Tal movimento de centralização não foi uma especificidade brasileira e estava subsumido no contexto oitocentista de formação e consolidação dos Estados-Nação. A inserção do Império brasileiro no sistema de mercado global, inerente e necessário à própria expansão do capitalismo, que crescia e se expandia transnacionalmente, demandou movimentos políticos internos no sentido de criar as condições de controle sobre a circulação de mercadorias. O movimento em direção ao centro, com a reformulação do arcabouço jurídico e das estruturas administrativas, bem como a tentativa deliberada de redução das forças locais, não estava somente ligado às questões políticas internas, mas também a um contexto amplo, Atlântico, de transformações políticas, sociais, culturais e econômicas.

Esses dois processos – a origem e a expansão do capitalismo e a formação e consolidação dos Estados nacionais – foram concomitantes e interdependentes e tiveram força no século XIX. De acordo com Ellen Wood, houve uma espécie de divisão do trabalho entre as forças políticas e econômicas, ou seja, entre o poder político central, que detinha o monopólio da coerção forçada e o poder econômico baseado na concentração da propriedade de terra. Na Inglaterra, esses dois processos

5 MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004, p. 223.

foram particulares. Se lá não foi o primeiro lugar a produzir o Estado territorial soberano, foi o primeiro a produzir o sistema capitalista. Segundo Wood, embora o capitalismo não tenha dado origem ao Estado-Nação e vice-versa, as transformações sociais produzidas por aquele foram as mesmas que amadureceram os Estados nacionais soberanos. A transformação da propriedade constituída politicamente por uma propriedade capitalista propriamente dita "foi ao mesmo tempo, e inseparavelmente, a transformação do Estado".[6]

A expansão do capitalismo emergente, que modificou as dinâmicas sociais, políticas e econômicas por onde se enraizou, produziu diferentes contextos locais, construindo e determinando distintos processos de mudança. Nesse sentido, é possível afirmar que o capitalismo não reduziu ou apagou as fronteiras nacionais nesse período expansivo, mas fortaleceu-se criando ou reproduzindo novos Estados e novas economias nacionais. Ao fazer isso, multiplicou-se nas esferas locais os apoios necessários e demandados pelos "[...] imperativos econômicos dos poderes extraeconômicos de regulação e coerção, para criar e sustentar as condições de acumulação e manter o sistema de propriedade capitalista".[7]

O capitalismo se expandiu de diversas maneiras e uma delas foi através do sistema de trocas de mercadorias entre os estados nacionais muito bem explicado por Ellen Wood. A necessidade de medidas extraeconômicas, notadamente políticas, também foi objeto de análise de Karl Polanyi. O autor afirma que o estabelecimento da economia de mercado foi primordial para a transformação das práticas econômicas e a desarticulação social e cultural. O sistema de mercados inerente ao capitalismo, a despeito da defesa do livre mercado desregulado, necessita de medidas protetivas,

6 WOOD, M. Ellen. *The origin of capitalism*: a longer view. Londres: Verso, 2002. p. 171-173.

7 *Idem*. p. 176-178.

invariavelmente oriundas dos Estados. Tal intervenção estatal nas relações do capital, segundo Polanyi, repousou na necessidade da própria economia de mercado de meios que lhe assegurassem a liberdade das trocas de mercadorias sem regulação e impedissem formas de desestruturação e enfraquecimento desse processo.

> [...] mesmo aqueles que desejam ardentemente libertar o estado de todos os deveres desnecessários, e cuja a filosofia global exigia a restrição das atividades do estado, não tinham outra alternativa senão confiar a esse mesmo estado os novos poderes, órgãos e instrumentos exigidos para o estabelecimento do laissez-faire.[8]

Assim, aqueles interessados apelarão sempre para a intervenção estatal a fim de estabelecer um sistema de mercado e, uma vez que isso ocorra, de mantê-lo. Dessa forma, "o liberal econômico pode, portanto, sem qualquer contradição, pedir que o Estado use a força da lei; pode até mesmo apelar para as forças violentas da guerra civil a fim de organizar as precondições de um mercado autorregulável".[9]

Entretanto, para Polanyi, a exploração econômica pura não consegue dar conta da precarização da vida das pessoas, uma vez que para ele a desarticulação cultural das formas tradicionais de organização é mais importante em uma análise das mudanças ocorridas ao longo do XIX. Tomando a presença inglesa no continente africano como exemplo de desestruturação social e cultural, argumenta que:

8 POLANYI, Karl (1944). *A grande transformação:* as origens de nossa época. Tradução de Fanny Wrabel. 2 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000. p. 172.

9 *Ibidem,* p. 181.

> A catástrofe da comunidade nativa é um resultado direto da ruptura rápida e violenta das instituições básicas da vítima (não parece relevante se a força é usada ou não no processo). Essas instituições são dilaceradas pelo próprio fato de que uma economia de mercado é impingida a uma comunidade organizada de modo inteiramente diverso; o trabalho e a terra se transformam em mercadorias, o que, mais uma vez, é apenas a fórmula abreviada para a liquidação de toda e qualquer instituição cultural numa sociedade orgânica.[10]

Portanto, no processo de inserção dos Estados nacionais no sistema global de mercados, foi fundamental a centralização política e administrativa a fim de estabelecer o controle das fronteiras e da circulação nelas, inclusive para a própria manutenção e expansão do mesmo sistema. Além disso, esse controle deveria ser realizado em detrimento das forças locais que costumeiramente realizavam essa tarefa. Ao mesmo tempo, tal processo interferiu nas relações culturais, sociais e políticas nas bordas de poder do Estado, provocando conflitos e gerando novas dinâmicas que foram influenciadas por esse movimento, mas que também influenciaram as relações políticas internas.

É a partir desse horizonte que a análise da Capitania do Porto da Corte e Província do Rio de Janeiro é de especial relevância. A repartição foi criada para assumir o controle do litoral da cidade, exercer jurisdição sobre as terras de marinha e sobre tudo que lhe dizia respeito. Tratava-se da repartição que deveria policiar o principal porto do Império – e um dos mais importantes do Atlântico –, e a sua atuação representou o embate constate entre duas forças: o poder central e o local, representado pela Câmara Municipal da

10 *Ibidem*. p. 193.

Corte, tradicionalmente significativa no cenário da política Imperial. A Municipalidade do Rio de Janeiro era uma instituição forte na qual boa parte da elite política frequentou em algum momento da sua trajetória. Ela foi diretamente envolvida no funcionamento da repartição da Marinha, pois, de acordo com os seus vereadores, como será visto nas suas falas, também tinha funções de "policiamento" das praias da cidade.

Diferentemente de outras repartições militares, como o Arsenal[11] e suas oficinas ou como a própria Armada Imperial[12], a Capitania do Porto da Corte era composta por funcionários militares e civis, organizada por políticos de carreira (mesmo que tivessem passagem pela carreira militar) e tinha sob sua responsabilidade o setor civil da navegação: o tráfego do porto, o de cabotagem e o de longo curso; além de ser responsável pela segurança e polícia do porto. A repartição encerrava em si e lidava com dinâmicas de comportamento distintas e conflitivas que precisam ser consideradas na análise da sua atuação.

No caso do porto do Rio de Janeiro, a partir de, pelo menos, meados da década de 1840, a polícia era feita por quatro repartições de quatro Secretarias diferentes: a da Marinha, da Fazenda, da Justiça e do Império, que realizavam as polícias naval, fiscal, civil e sanitária. A dinâmica de funcionamento do porto da Corte estava sob a responsabilidade de esferas políticas e administrativas do governo central que se complementavam

11 LACERDA, David P. *Trabalho, política e solidariedade operária:* uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860 – c. 1890). 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, SP, 2016.

12 JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea:* naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c.1822-c.1854. 2011. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, Rio de Janeiro, RJ, 2011; NASCIMENTO, A. P. *A ressaca da marujada:* recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

e trabalhavam conjuntamente de maneira orgânica. Ao mesmo tempo, essa organicidade provocava e era provocada por uma sobreposição de jurisdições que possibilitaram a agência dos atores sociais presentes nas praias da cidade, especificamente no setor de navegação a vela e a remo.

Em outras regiões do Atlântico houve dinâmicas de funcionamento similares, como, por exemplo, nas ilhas Canárias. Segundo Luis Gabriel Cabrera Armas, a administração portuária da região, na segunda metade do século XIX, era dividida entre quatro ministérios: da Marinha, do Desenvolvimento, do Governo e das Finanças. Mudanças efetivas nesse sistema só ocorreram no início do século XX, com a criação de duas autoridades portuárias, uma para o porto de La Luz e outra para Las Palmas, mudanças essas atribuídas às transformações econômicas da época[13].

A sobreposição de jurisdições entre as diferentes instituições políticas do Império e a concorrência de poderes[14] produzidas por ela foram características marcantes do século XIX brasileiro, que provocou uma dinâmica de funcionamento que viabilizou diversas oportunidades de reivindicação de direitos em diferentes níveis na sociedade. No litoral da cidade do Rio de Janeiro não foi diferente. Ao avançar sobre o controle das praias, a Capitania do Porto da Corte passou a interferir na rotina de fiscais e guardas municipais; de inspetores de quarteirão; de fiscais da saúde; de juízes de paz.

---

13 ARMAS, Luis Gabriel Cabrera. The Ports of the Canary Islands: The Challenges of Modernity. In: BOSA, Miguel Suárez (Ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850–1930*. London: PalgraveMacmillan, 2014.

14 Sobre "poderes concorrenciais", ver: SLEMIAN, Andrea. A administração da justiça nas primeiras décadas do Império do Brasil: instituições, conflitos de jurisdições e ordem pública (c. 1823-1850). *Revista do Instituto Histórico e Geographico Brazileiro*, v. 452, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: https://ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb/item/175-volume-452.html. Acesso em: 23 set. 2018.

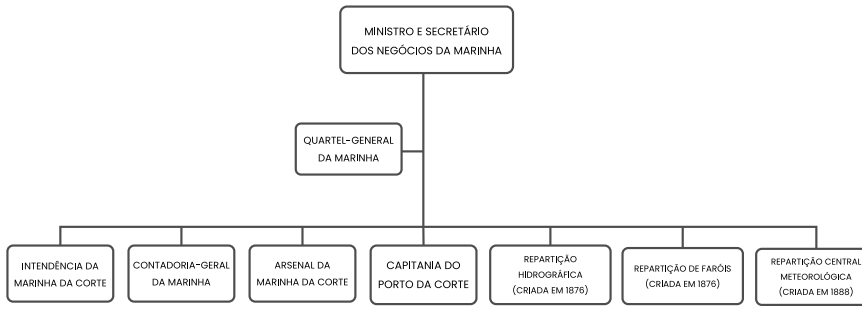
Estrutura administrativa da Marinha e o lugar da Capitania

Na hierarquia da Marinha, a Capitania do Porto da Corte estava subordinada diretamente ao Secretário e Ministro dos Negócios da Marinha, junto com a Contadoria Geral, a Intendência, o Arsenal e os Presidentes de Província. As Capitanias das demais Províncias estavam subordinadas aos presidentes. Na década de 1850, a Marinha Imperial cresceu substancialmente e sua estrutura foi reorganizada, com a criação de novas repartições e com a realocação de outras. A repartição responsável pelo litoral da Corte continuou ligada ao principal órgão administrativo da força, que era o Quartel-General da Marinha.

O organograma abaixo representa o lugar da repartição na hierarquia da Marinha no último quartel do século XIX após a reestruturação da força, principalmente durante e após a Guerra do Paraguai. José Miguel Arias Neto defende que as profundas intervenções realizadas na Marinha nas décadas de 1840 e 1850 estavam ligadas diretamente ao processo de centralização política e de expansão econômica com a inserção do Império brasileiro no sistema internacional de trocas de mercadorias. Nesse sentido, as medidas de criação das capitanias dos portos estavam inseridas num processo de ligação mais estreita entre a Marinha e o setor econômico da sociedade.[15]

15 ARIAS NETO, José Miguel. A centralização do Estado Imperial e a Marinha de Guerra do Brasil 1841-1868. *Tiempo Y Espacio*, v. 33/64, p. 287-316, 2015. Disponível em: http://revistas.upel.edu.ve/index. php/tiempo_y_espacio/article/view/4707/2457. Acessado em: 23 set. 2018. p. 289-291

Organograma Parcial da Secretaria dos Negócios da Marinha



(Fonte: Elaboração própria. MARINHA DO BRASIL. Secretaria de Documentação da Marinha. História naval brasileira. Terceiro Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: SDGM, 2002. p. 21.)

Para Wagner Luiz B. dos Santos, essas fortes alterações estavam no bojo da percepção sobre a necessidade de se aumentar a força marítima. Esse viés congregava, essencialmente, os políticos conservadores responsáveis pela inflexão centralizadora no Segundo Reinado. Nesse sentido, o autor coaduna-se com Arias Neto ao afirmar que o processo de restruturação da Marinha iniciado por Rodrigues Torres e Hollanda Cavalcanti na década de 1840 e que teve continuidade nas décadas seguintes representou o pacto político que "reuniu conservadores e liberais pela causa da manutenção da ordem, imprimindo suas marcas no projeto para Marinha Imperial em meados do século XIX".[16]

16 SANTOS, W. B. A criação da Companhia de Aprendizes Marinheiro e o projeto político conservador: ensino militar, educação pública e projeto de estado no Império. In: XVI Simpósio Regional de História – Saberes e práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. XVI Simpósio Regional de História da ANPUH, 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400240537_ARQUIVO_artigoANPUH.pdf. Acessado em: 23 set. 2018. p. 2-4.

De acordo com o Regulamento de 19 de maio de 1846, competia ao capitão do porto, especificamente, a polícia naval, incluindo os ancoradouros; a inspeção e a administração dos faróis, das barcas de socorros e *etc.*; a matrícula da gente do mar; a imposição de multas por contravenção ao Regulamento; as questões da polícia naval sobre abalroamentos e prejuízos causados aos navios; o trabalho conjunto com as autoridades civis e militares no combate aos contraventores; a administraçãoda repartição e suas despesas e receitas; a designação dos empregados das diligências. O primeiro parágrafo do artigo 6º é muito claro em relação à autoridade atribuída aos capitães dos portos. A eles era investida a "Polícia naval dos Portos, e seus ancoradouros; e bem assim o melhoramento, e conservação do mesmo Porto".[17]Esse regulamento era extenso, com 127 artigos ao todo e ao longo do Segundo Reinado, não mudou substancialmente, mas algumas das suas atribuições foram inseridas em outras regulamentações que ou foram transferidas para outras esferas ou aumentavam o escopo das suas atividades.[18]

Até 1853, o cargo de capitão do porto da Corte foi exercido pelo chefe de divisão do Arsenal de Marinha que se dividia entre a administração deste e as funções daquele. O cargo deveria ser assumido por um chefe oficial superior da Armada. No período em tela foram três capitães de mar

17 Artigo 6º, Decreto nº 447, de 19 de Maio de 1846. Coleção das Leis do Império. Atos do Poder Executivo. Tomo IX, Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847.

18 Por exemplo, com o Código Comercial de 1850, os navios brasileiros destinados ao longo curso e os estrangeiros deveriam ser registrados no Tribunal do Comércio. Ou o Decreto de 1855 que determinou o alistamento de voluntários e recrutas pelas Capitanias dos Portos. Coleção das Leis do Império.Atos do Poder Executivo. Tomo XIII, Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851. Lei nº 556, de 25 de Junhode 1850; Coleção das Leis do Império, Tomo XVIII, Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. Decreto nº 1.591, de 14 de Abril de 1855.

e guerra que se ocuparam da repartição: Antonio Pedro de Carvalho (1846-1850); Joaquim José Ignácio (1851-1852); Joaquim Marques Lisboa (1853-1855). Eles foram responsáveis pela linha argumentativa da repartição no que se refere às suas atribuições, à relação com os poderes locais, e sobre a responsabilidade de policiar o porto da Corte a partir das diretrizes centrais.

Uma autoridade que se imiscuiu em interesses locais fortes e assertivos não foi aceita imediatamente. No caso do Rio de Janeiro, faltava combinar com as outras forças presentes no porto da cidade. O principal ponto de conflito foi, decididamente, as terras de marinha e os aforamentos a ela ligados. Os espaços dedicados à construção de ancoradouros, bem como os locais de guarda de palamentas[19] e madeiras diversas, necessárias à navegação de embarcações miúdas, estavam inseridos nos limites oficiais que restringiam as terras de marinhas desde a década de 1830, quando foram estabelecidos oficialmente os limites dessas áreas, sendo também um ponto importante dos conflitos presentes no litoral.

A Câmara esbulhada: conflitos de interesse e de jurisdição com a Capitania do Porto da Corte

Ao se debruçar sobre o Regulamento recém aprovado pelo Conselho de Estado, o capitão do porto Antônio Pedro de Carvalho foi taxativo sobre os artigos 12 e 13 em que, na sua opinião, era concedido às câmaras

19 "Palamenta – Conjunto de objetos acessórios indispensáveis, nas condições normais, à utilização e limpeza de artilharia, à utilização das embarcações miúdas, etc. [...] Palamenta da embarcação miúda – Consta de: leme e respectiva cana ou meia-lua, mastros, vergas, velas, remos, guarda-patrão, panos, paneiros, ancoreta, ancorete, batedouro, croques, defensas, estropos, sarretas, paus de voga, forquetas, toldo e seus acessórios, etc.". LOPES, op. cit., p. 388.

municipais o direito de aforamento sobre os terrenos de marinha naturais ou artificiais, em contrariedade ao que já estaria pacificado em diferentes decretos, portarias, avisos e normas tanto da Secretaria de Negócios da Fazenda quanto daquelas do Império e da Marinha. O chefe do Arsenal e capitão do porto alertava para essa questão em janeiro de 1846, antes da publicação do Regulamento. De acordo com Carvalho, a redação estaria exatamente igual ao seu projeto apresentado à comissão dedicada à sua elaboração. Entretanto, o Conselho de Estado teria acrescentado "tenha obtido licença da Câmara Municipal". Para ele, isso era suficiente para dar à municipalidade direitos que há muito tempo não seriam seus e que estariam

> [...] em oposição com a dar à respectiva Câmara Municipal as licenças para se fazerem aterros no litoral, ou terrenos artificiais, por pertencerem elas ao Ministério da Marinha, e ao da Fazenda, na Corte, ou aos Presidentes das Províncias esse acrescentamento pois para dar à Câmara Municipal na Corte aquilo que Assembleia Geral lhe não deu, quando lhe concedeu somente o rendimento dos foros dos terrenos de marinha dentro do município; e das províncias importará isso a acumulação da lei de 15 de novembro de 1831, que incumbiu ao Ministério da Fazenda de tomar a seu cargo o aforamento dos terrenos de marinha [...].[20]

A revisão feita por Carvalho indica dois pontos importantes no entendimento do poder central no que se refere às atribuições locais no

20 Arquivo Nacional. Série Marinha. Fundo XM 693: Ofícios da Inspeção do Arsenal da Corte: 1846.

litoral do Rio de Janeiro: 1) a responsabilidade da repartição recém-criada e do seu chefe em executar o plano de estabelecer o controle sobre o litorala partir do centro; 2) a certeza de que não deveria ser dada à Câmara Municipal a oportunidade de exercer jurisdição sobre as praias uma vez que isso já vinha sendo transferido ao Governo Imperial há mais tempo e tinha o objetivo de esvaziar a força do poder local.

Uma vez investido na autoridade e disposto a cumprir a sua função, o capitão do porto empreendeu, a partir de janeiro de 1847, a reorganização dos ancoradouros da cidade, como estava previsto no artigo 73.[21] Em edital publicado em 18 de janeiro de 1847, as praias da cidade ficaram dividias dessa maneira: 1ª estação – Saco do Alferes; 2ª estação – cais da Imperatriz; 3ª estação – Prainha; 4ª estação – praia dos Mineiros; 5ª estação – praia do Peixe; 6ª estação – cais Pharoux; 7ª estação – praia de D. Manoel; 8ª estação –cais da Ilha das Cobras do lado do boqueirão.[22]

21 Art. 73. Pela Capitania do Porto serão designados os lugares, onde devam estacionar as embarcações do tráfico do Porto, e rios navegáveis: todas serão numeradas e marcadas com uma letra do Alfabeto no costado, e nas velas (as que as tiverem) para designar a respectiva Estação. Cf: Regulamento das Capitanias dos Portos. Coleção de Leis do Império do Brasil. Atos do Poder Executivo. Tomo IX, parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847.

22 Jornal do Commercio, 18/01/1847. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/094170_01/30666. Acessado em: 23/09/2018.

Estações de embarque e desembarque

(Fonte: VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. de. *Planta da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, RJ: G. Leuzinger, 1850. 1 planta, 54 x 70 cm. ((W43°10' / S22°55')). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart161233/cart161233.jpg. Acesso em: 30 set. 2018.)

Em outro edital, publicado em maio do mesmo ano, foi determinado que os navios mercantes ou de longo curso não poderiam seguir para ancoradouros de fabrico ou de carga e descarga sem autorização da Alfândega, a não ser que tivessem bilhete de passagem emitido pela própria; que os navios em fabrico não poderiam atrapalhar a circulação dos escalares da Capitania do Porto e da Alfândega quando das suas diligências, assim como os navios mercantes não poderiam ficar atracados se não fossem os de serviço das duas repartições. O edital é longo, mas o importante é registrar que o controle sobre a circulação e ancoradouro dos navios mercantes estava sob nova orientação e responsabilidade e as penas em caso de contravenções deveriam ser impostas pela repartição da Marinha.[23]

23 Arquivo Nacional. Série Marinha. Fundo XM 693: Ofícios da Inspeção do

No mesmo edital, Antonio Pedro de Carvalho também fez determinar o ancoradouro dos navios sem destino e aqueles em construção para melhor organização das praias. Dessa forma, ficava assim organizado:

> Que nenhum navio mercante nacional ou estrangeiro poderá seguir para ancoradouro de fabrico sem que se me requeira licença, declarando-se nela defronte de que estaleiro mercante convém fazer-se o fabrico, e incluindo ser o requerimento com o bilhete da alfândega ou consulado, de estar o respectivo navio desembaraçado. [...] Terceiro. Que o navio nacional ou estrangeiro que estiver fabricando em frente de estaleiro mercante, não poderá estar atracado à terra, de tal forma que não possa livremente entre ela e ele andar de dia e de noite os escalares de ronda da capitania do Porto, e da alfândega. Quarto. Que os navios que estiverem sem destino, ocuparão o ancoradouro que vai da ponta de Oeste da enseada da Gamboa até o do saco do Alferes [...].[24]

Esse edital era fruto de uma comissão formada pelo chefe da Alfândega e o capitão do porto que visou reordenar os pontos de ancoradouro dos navios de longo curso e de cabotagem na baía do Rio de Janeiro. Na proposta elaborada, Carvalho traçou as linhas que determinavam os fundeadouros de quarentena, franquia, carga, descarga, lastro, de fabrico e de desmanche, recortando o espaço da baía que ia da Ilha de Villegagnion até a de Boa Viagem, chegando às ilhas das Enxadas e Santa Bárbara. Na comparação

Arsenal da Corte: 1846.

24 *Ibidem*.

com o Regulamento da Alfândega de 1836[25], as instruções do chefe da repartição da Marinha são mais detalhadas, buscando traçar linhas paralelas e perpendiculares que estabelecessem limites claros aos espaços reservados a cada tipo de navio ou embarcação e a que tipo de fundeadouro se destinava, bem como estabelecer mais especificamente a necessidade de liberação da Alfândega e do controle da Capitania do Porto.[26]

Ainda nesse sentido, qual seja, de reorganizar o litoral e mapear as praias, os proprietários e aforadores de terrenos de marinhas na cidade foram convocados em chamada publicada em novembro de 1849 para que a repartição pudesse elaborar

> [...] um planta geral das baías do porto desta Corte e a parte do litoral correspondente, desde a ponta da arsenal de guerra até a do Caju, para em maior escala se traçar a parte em frente aos terrenos de marinhas ocupado por cada particular, ou mesmo esse litoral transformado em terreno artificial formado do preamar médio para o mar e cuja inspeção pertence à capitania do porto, bem como qualquer praia ainda devoluta ou reservada para os uso da marinha de guerra [...].[27]

25 Nas revisões realizadas em 1860 e 1876 não há menção à modificação dos pontos de ancoradouro e de atracação. Ver os decretos nº 2.647, de 19 de setembro de 1860 e nº 6.272, de 02 de agosto de 1876.

26 Arquivo Nacional. Série Marinha. Fundo XM 238: Capitania do Porto da Corte – 1846-1857.

27 Jornal do Commercio, 29/11/1849. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/094170_01/34125. Acesso em: 23 set. 2018.

Essas medidas e propostas resumidas acima tem como objetivo demonstrar como, nos primeiros anos em que se dedicou diretamente à Capitania do Porto da Corte, Antonio Pedro de Carvalho fez um esforço deliberado de exercer autoridade sobre a região portuária e ratificar a repartição como a responsável pelos ancoradouros da cidade, pela circulação dos navios e embarcações, pelos terrenos de marinha, entre outras atribuições estabelecidas ao seu cargo. Ao fazer valer sua autoridade sobre as praias e as águas da cidade neste primeiro momento e nos anos seguintes, a repartição foi inserida em um sistema de forças locais que tinham nessas faixas de terra interesses e redes de sociabilidade há muito tempo constituídas.

O avanço sobre os terrenos de marinha praticado pelo Governo Imperial provocou o embate direto com os interesses da Câmara Municipal, que era – e continuou sendo – a responsável pelos aforamentos dessas faixas de terras e pelo consequente recolhimento dos impostos devidos. Fazer valer a autoridade da Capitania do Porto significava submeter, em certa medida, os agentes da municipalidade que controlavam as praias, representados nos fiscais de freguesias e nos seus guardas. Estes, por sua vez, também tinham suas redes, bem como as suas próprias relações de poder sobre os atores sociais que utilizavam as praias como espaços de trabalho e/ou de negócios.

Nesse sentido, a Secretaria do Estado dos Negócios do Império enviou uma mensagem à Câmara Municipal, em 22 de outubro de 1847 pedindo explicações a respeito de uma representação do capitão do porto sobre a apreensão feita pelo fiscal da freguesia da Candelária das canoas de Manuel Ramos Brasil, Francisco Antônio da Gama e Agostinho Antônio de Oliveira, que tinham licença da repartição para encalhar e limpar as embarcações na praia dos Mineiros.[28]

28 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações:

No seu parecer de 4 de novembro, Bernardino José da Silva, fiscal da freguesia, tentou deixar claro que apenas cumpriu com os seus deveres estabelecidos nas posturas municipais. Como vinha fazendo desde sempre, apreendeu as canoas que, até onde ele conseguiu averiguar, não tinham donos e seguiu o que determinava o §4º, Título Segundo, Sessão Segunda, no qual é vedado o depósito em áreas públicas, com previsão de multa.[29]Assim, vinha exercendo a sua função sem nenhuma reclamação até então. No seu manifesto de defesa, o fiscal deixa registrado que, conforme estava previsto no artigo 10º do Regulamento das Capitanias dos Portos, antes de determinar o uso das praias, os ancoradouros ou qualquer outra coisa do "expediente do Porto", haveria de ser, antes, "ouvida a respectiva Câmara Municipal".[30]

De acordo com o funcionário da Municipalidade, o capitão do porto estava interpretando incorretamente o Regulamento, pois se o artigo 14 permitia o depósito de madeiras ou outros objetos por até cinco dias[31],

---

Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. p. 121.

29 "É absolutamente proibido depositar nas ruas da cidade, suas praças, cais, e outros lugares públicos de seu termo, qualquer objeto, ainda mesmo que este depósito seja momentâneo. O infrator incorrerá na multa de 10$000 réis pela primeira vez; e, nas reincidências, em 30$000 réis e 8 dias de cadeia. [...]" Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.

30 AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. p. 122.

31 "Ninguém poderá depositar madeiras nas praias, nem conservar nelas, ou nos cais por mais de 5 dias, ancoras, peças d'artilharia, amarras, ou outros quaisquer objetos que embaracem o trânsito e servidão publica, ainda que tenha licença da Câmara Municipal. E quando para o depósito e demora de tais objetos der licença o Capitão do Porto sem prejuízo da sobredita servidão, só se poderá fazer do batente do preamar das águas vivas para cima. Os contraventores, além da

esses deveriam ser exclusivos do expediente do porto e "ninguém dirá que encalhar, e limpar pertence a outros lugares". Ora, esses lugares deveriam ser estipulados pelo artigo 10º, que por sua vez, só seriam designados com a aprovação da Câmara Municipal. De acordo com Silva, a licença do capitão do porto deveria "ser dada por escrito, para me ser apresentada, porque a meu cargo está também a execução de uma lei que me obriga a manter a limpeza, e desempachamento das praias, e terrenos de marinha".[32] Portanto, o exercício das atribuições da repartição dependia da autorização do poder local, que nas praias, estava representado pelos fiscais de freguesias.

No caso do Rio de Janeiro, a lógica de funcionamento da concorrência de poderes e as disputas de jurisdições entre o Governo Imperial e a Câmara Municipal ficou muito clara com a análise de Cezar Honorato da legislação dos terrenos de marinha (HONORATO, 2016). Ao longo anos de 1830, uma série de leis, portarias e circulares por parte da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda (HONORATO, 2016, p. 92-95) estabeleceu tanto a delimitação do que eram e o que ainda são os terrenos de marinha, como ampliou seu conceito, que "passou a ser toda e qualquer parcela do litoral, desde que requerido pelo interessado e definido o imposto a ser recolhido pelo Tesouro Nacional" (HONORATO, 2016, p. 96). Honorato destaca que, embora a capitania dos portos tivesse as atribuições de administração e controle da ocupação dos terrenos de marinha, a sua regulamentação, como toda a sua construção jurídica, era oriunda da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, "responsável pelo controle dos bens do Império e

multa a que forem sujeitos pelas Posturas da respectiva Câmara Municipal, serão obrigados a fazer escavar qualquer área, que se acumule em detrimento do Porto." Artigo 14, Regulamento das Capitanias dos Portos. Coleção de Leis do Império do Brasil de 1846. Atos do Poder Executivo, Tomo IX, Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847.

32 AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. p. 122.

pela cobrança dos tributos fiscais" (HONORATO, 2016, p. 97).

No que concerne à Municipalidade, o entendimento entre os vereadores era de que somente a ela cabia e deveria continuar cabendo os aforamentos e a decisão sobre como deveriam ser ocupadas as praias da cidade. Tanto assim, que em sessão de 18 de abril de 1850, o vereador Thomaz José Pinto de Cerqueira apresentou seu parecer a respeito da autuação executada pelo fiscal da freguesia de São José contra Antônio José de Brito & Companhia que havia deixado nove vigas de madeira depositadas entre o Cais Pharoux e a ponte das barcas a vapor. Após a autuação, os acusados defenderam-se apresentando uma licença da Capitania do Porto da Corte, que foi confirmada pelo Juiz Municipal da 3ª Vara, que absolveu os autuados, e pelo Juiz de Direito da 1ª Vara Crime. Segundo Cerqueira, as posturas eram bastante claras no §4º, do Título Terceiro, Seção Segunda, em vedar terminantemente o depósito de qualquer material em ruas ou cais da cidade, sob pena de multa e prisão. Portanto, era imprescindível que a Câmara Municipal se manifestasse à S. M. I. para que cessassem os abusos cometidos pelo capitão do porto sobre os direitos da dita Câmara.

Na mesma sessão, foi aprovada e assinada a representação elaborada por Cerqueira que reclamava ao Imperador a necessidade da sua intervenção sobre a atuação da repartição da Marinha sobre as praias da cidade. Evocando a lei de 1º de outubro de 1828, no seu artigo 6º, §1º,[33] o vereador destacou que a fiscalização das praias era atribuição da Municipalidade e

33 Art. 66. Terão a seu cargo tudo quanto diz respeito à polícia, e economia das povoações, e seus termos, pelo que tomarão deliberações, e proverão por suas posturas sobre os objetos seguintes: § 1º Alinhamento, limpeza, iluminação, e desempachamento das ruas, cais e praças, conservação e reparos de muralhas feitas para segurança dos edifícios, e prisões públicas, calçadas, pontes, fontes, aquedutos, chafarizes, poços, tanques, e quaisquer outras construções em beneficio comum dos habitantes, ou para decoro e ornamento das povoações. Cf: Coleção de Leis do Império. Atos do Poder Legislativo, Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878.

que aquela vinha sendo desrespeitada em diversas situações com relação ao uso do litoralda cidade. E deste modo,

> [...] existe verdadeira colisão entre as atribuições desta Câmara e aquelas, que se acha exercendo a Capitania do Porto. Julga esta Câmara que sendo-lhe confiada a polícia das praias, sendo quem vela em tudo que lhes diz respeito, consequência necessária ser ela só quem pode conhecer em que circunstâncias pode ser admissível qualquer depósito nelas, e facultar licença para isso no caso que por duas leis o possa conceder. Esta Câmara Senhor, não deseja exercer jurisdição, que lhe não pertença, mas também não pode consentir em ser esbulhada daquela que justamente lhe competir.[34]

O vereador termina a representação que foi enviada ao Imperador pedindo que impeça a Capitania do Porto da Corte de interferir na fiscalização das praias e ancoradouros, concedendo licenças que não estivessem de acordo com o que definia o Código de Posturas Municipais e assim não prejudicando os direitos da Câmara Municipal.[35]

Ao que tudo indica, a representação dos vereadores fez efeito, mas não como desejavam. A Secretaria de Estado dos Negócios do Império, diante desses impasses constantes entre a repartição da Marinha e a Municipalidade e provocada pela representação da vereança da Corte, determinou, pela portaria de 24 de agosto de 1850 que,

34 Grifo nosso. AGCRJ. Legislativo Municipal: Códice 17.1.3. 11ª Sessão de 18 de abril de 1850.

35 Em expediente de 21 de maio, foi encaminhado ao Ministro da Marinha para esclarecimentos. Jornal do Commercio, 1º/07/1850. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/094170_01/34821. Acesso em: 23 set. 2018.

> [...] à Ilma. Câmara municipal da corte, ordenando-se que em nenhum caso dê licença para se depositarem e conservarem nas praias e cais, madeiras e outros objetos, sem aquiescência da capitania do porto, a quem para esse fim sempre deverá previamente ouvir. Comunicou-se ao Sr. ministro da marinha, rogando-se-lhe haja também de ordenar à referida capitania, que assim seja por ela entendida a disposição do artigo 14 do regulamento n. 447 de 19 de maio de 1846.[36]

Portanto, oficialmente, a Municipalidade deveria estar subordinada à autoridade da Capitania, a quem sempre consultaria antes de emitir licenças que se relacionassem ao expediente do porto. O controle do litoral da cidade deveria ser atribuição do Governo Imperial, através dos seus agentes na cidade. Na década de 1850, Honorato defende que houve uma "redefinição das relações entre o Governo Central e o Poder Local". No ano seguinte, outro movimento no sentido de centralizar o controle dos ancoradouros. Os aterros sobre o mar – terrenos artificiais – só poderiam ser realizados com licença da Câmara Municipal, se houvesse aquiescência da Capitania.[37]

Contudo, o poder local não admitiria ter suas atribuições reduzidas. Na sessão de 29 de agosto, a vereança aprovou e assinou uma resposta elaborada pelo vereador Pinto Cerqueira reiterando que ao atender à portaria emitida pela Secretaria de Negócios do Império e ao ficar na dependência das ordens do capitão do porto, a Câmaras e subordinaria à autoridade daquele chefe de divisão, o que era inadmissível. O vereador insistia que os artigos 10 e

36 Grifo nosso. Diário do Rio de Janeiro, 29/08/1850. Parte Oficial. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/094170_01/35021. Acessado em: 23 set. 2018.

37 *Idem*. p. 97-98.

14 do Regulamento garantiam à Municipalidade as suas atribuições sobre as praias da cidade. Novamente, pediam que "ao Capitão do Porto não possam ser solicitadas licenças para os fins mencionados na Portaria, e que só a ela (Câmara Municipal) possam requerer os pretendentes". Defendia, por fim, que somente dessa forma os conflitos de jurisdição poderiam ser solucionados.[38]

A resposta da Secretaria de Estado dos Negócios do Império, emitida por uma nova portaria, foi contrária ao poder local e, lida na sessão seguinte, em 05/09/1850, confirmou, em vista do aviso e da portaria emitidos anteriormente, que só à Capitania do Porto da Corte caberia a emissão de licenças.[39]

Em fevereiro de 1851, mesmo após a determinação do Governo Imperial, os vereadores do Município Neutro se manifestaram novamente, agora em relação aos terrenos de marinha artificiais e insistiam, em ofício enviado à Capitania, na sua responsabilidade e nos seus direitos sobre a fiscalização do litoral, que incluiria a determinação de quais praias pudessem ser utilizadas para tal fim. O detalhe destacado por Antonio Pedro de Carvalho ao revisar o Regulamento das Capitanias dos Portos em 1846 foi novamente mencionado e usado como instrumento a favor dos camaristas. É importante reiterar que no artigo 10º, estava previsto que "[...] O Capitão do Porto, ouvida a respectiva Câmara Municipal, e com aprovação do Ministro da Marinha, designará, e marcará nas praias e terrenos de marinha, reservados para logradouros públicos, uma porção suficiente para estaleiros e outros usos do expediente do Porto".[40] Portanto, para os vereadores, mesmo que a repartição pudesse emitir licenças, antes deveria sempre combinar com a Municipalidade.

38 AGCRJ. Códice 17.1.3. 28ª Sessão de 29 de agosto de 1850.

39 AGCRJ. Códice 17.1.3. 29ª Sessão de 5 de setembro de 1850.

40 Grifo nosso. BRASIL. Coleção de Leis do Império. Artigo 10º, decerto nº 447 de 19 de maio de 1846: Regulamento das Capitanias dos Portos.

No que tange aos terrenos artificiais, eles questionavam o capitão sobre a sua definição – ou seja, a definição do Governo Imperial – sobre terras de marinha. A capitania havia avisado que os terrenos artificiais eram aqueles em que se construíam pontes e terrenos e que estava sob sua jurisdição autorizar ou não licenças para o uso e obras nesses espaços. Para a vereança, não havia diferença entre terrenos de marinha e terrenos artificiais, pois para ela a cidade inteira estava sobre um terreno artificial, diante de todos os aterros que se fizeram ao longo dos anos. Se houvesse terrenos artificiais, esses estariam dentro das terras de marinha, nos quais a Câmara continuava tendo os seus direitos a aforamentos.[41]

Ao mesmo tempo em que marcou a presença do Governo Imperial efetivando o controle sobre o litoral da Corte e a tentativa de redução do poder da Municipalidade, a repartição da Marinha também representou uma segunda possibilidade aos cidadãos do Rio de Janeiro de reivindicar direitos sobre as praias. O novo elemento político e administrativo presente no litoral da cidade, com reconhecimento jurídico e legal da autoridade da Capitania do Porto e, ainda, sobre a Câmara Municipal e os seus agentes, significou aos comerciantes, negociantes e trabalhadores a possibilidade demarcar posição no litoral de forma mais flexível do que estava disposto nas posturas municipais.

No entendimento do capitão do porto, era necessário que as embarcações que faziam o tráfego de passageiros e mercadorias tivessem um local para a limpeza e para a guarda das palamentas sobressalentes nas praias das estações. Em ofício de 18 de fevereiro de 1851, Joaquim José Ignácio, então capitão do porto, propunha à Câmara Municipal que os barqueiros das praias

41 *Ibidem*.

> [...] possam, todas as semanas, limpar as embarcações das mesmas os seus fundos, não se demorando nesta operação mais de 48 horas, e tirando para isso desta repartição licença, que deverá ser apresentada aos guardas, ou fiscais da Ilustríssima Câmara, se eles reclamarem tal apresentação.[42]

O capitão do porto não negava a necessidade de apresentação da licença aos agentes municipais. Contudo, de acordo com a lógica do poder central, essa era suficiente para fazer valer a autoridade da Capitania, o que era terminantemente rechaçado pelos fiscais e pela vereança. No jogo de forças entre a repartição da Marinha e a Câmara, os cidadãos da cidade perceberam que o uso das praias estava sob nova autoridade e recorreram à Capitania do Porto para que os seus interesses fossem resguardados. Diante do entendimento rigoroso do uso dos logradouros públicos seguido pela vereança e pelos fiscais, a posição mais favorável ao comércio do tráfego do porto colocado em prática pela nova repartição significou uma nova possibilidade para que as embarcações e as palamentas pudessem ser acomodadas.

Assim, os proprietários de botes do Cais Pharoux, José Joaquim Boaventuras, José Antônio da Silva, Francisco Netto da Silva e João Sabonde, por exemplo, peticionaram à Capitania do Porto da Corte em 13 de julho de 1855, pois tinham recorrido anteriormente àquela repartição contra a autuação executada pelo fiscal da freguesia de São José, que os havia multado por terem encalhado seus botes na praia à noite a fim de evitarem eventuais prejuízos. Como o capitão havia deferido o pedido e enviado à Câmara, voltavam à presença do chefe da repartição, pois a

42 AGCRJ. Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias. p. 172.

Municipalidade ainda não tinha tomado decisão alguma. Temiam que, pelo tempo que já havia decorrido, fossem cobrados judicialmente, uma vez que já haviam sido notificados oficialmente e confiavam na autoridade do capitão do porto para ajudá-los.[43]

Em outros momentos, ao longo da década de 1860 e 1870, tanto os cidadãos que tinham interesses nas praias, como os vereadores retomaram os mesmos argumentos. Os primeiros usando as licenças emitidas pela Capitania para garantirem o uso das praias. Os segundos defendendo os seus direitos sobre a emissão delas e o controle dos ancoradouros da cidade, exigindo que o capitão do porto consultasse antes a Municipalidade. No que tange à centralização do controle do litoral da Corte, a Câmara Municipal, representada pelo seu corpo legislativo, e os cidadãos presentes nas praias da cidade foram fatores decisivos tanto na percepção da necessidade de se aumentar o controle da região portuária, quanto no insucesso de se fazer tal controle excluindo o poder local.

Considerações finais

O século XIX foi o século do Estado nacional. Como foi, também, o da expansão do sistema de mercados e do capitalismo em si. Esse processo foi concomitante e interdependente e engendrou dinâmicas locais que influenciaram e foram influenciadas por ele. Ao se expandir desde a Inglaterra, o capitalismo também expandiu suas normas de funcionamento – o exemplo mais marcante e usado aqui foi o sistema de mercados – que fomentou a formação de Estados-Nação soberanos que facilitaram, por usa vez, a liberdade de circulação das mercadorias. Para tanto, foi necessária a criação de um arcabouço jurídico novo, a revisão das normas legais

43 *Ibidem*. p. 207.

"antigas" e a construção de um aparato burocrático do poder central nas fronteiras nacionais.

Localmente, especificamente no Rio de Janeiro, como vimos, esse movimento foi recheado de conflitos. A reserva do litoral ao Governo Imperial foi fundamental para assumir o controle sobre esses espaços. Acontece que, no caso da Corte, as forças presentes na região eram fortes e assertivas e se firmaram em resistência à tentativa de esvaziamento do seu poder. No processo de estatização das faixas litorâneas para a concessão às atividades privadas, a Câmara Municipal da Corte conseguiu manter relativo controle, incluindo a função de aforamento, a despeito dos diferentes decretos e leis que objetivaram reduzir o poder local, o que ocorreu nas demais províncias. As praias da cidade, inseridas nos terrenos de marinha e, por conseguinte, nas disputas em torno da sua jurisdição, foram espaços de trabalho conflitivos que embaraçaram interesses e influências verticais e horizontais.

Ao longo da faixa litorânea da cidade, se ocupavam dela pescadores, barqueiros, remadores, trapicheiros, companhias de navegação a vapor. Dessa forma, defende-se que a ação de negociantes, comerciantes e trabalhadores que tinham nas praias o seu local de negócios e de trabalho fomentou a concorrência de poderes entre as forças centrais e locais, que ocorria dentro da disputa mais ampla entre as forças políticas do Império. A sobreposição de jurisdições entre as diferentes instituições significou uma nova possibilidade para a reivindicação de direitos, em uma região que tinha sua dinâmica de funcionamento alterada significativamente pelas transformações capitalistas do oitocentos.

Portanto, a municipalidade da Corte e a ação dos atores sociais presentes no litoral do Rio de Janeiro foram um elemento desestabilizador no processo de centralização do Segundo Reinado. Um processo que se pretendia muito mais amplo do que foi concretizado efetivamente. Se no judiciário o processo foi bem-sucedido, com as reformas legais e estruturais,

nas outras esferas da máquina Imperial o fator social aliado ao poder local dificultaram os projetos do Governo, principalmente no que tange a este tema, o controle sobre as terras de marinha.

Fontes

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Legislativo Municipal: Códice 17.1.3.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Série Embarcações: Códice 57.3.11 (1813-1903) – Vários documentos acerca do tráfego, pesca e venda de mercadorias.

Arquivo Nacional. Série Marinha. Fundo XM 238: Capitania do Porto da Corte – 1846-1857.

Arquivo Nacional. Série Marinha. Fundo XM 693: Ofícios da Inspeção do Arsenal da Corte: 1846.

Código de Posturas da Ilustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e Editais da mesma Câmara, 1838.

Coleção das Leis do Império. Atos do Poder Executivo. Tomo IX, Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847.

Coleção das Leis do Império. Atos do Poder Executivo. Tomo XIII, Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

Coleção das Leis do Império, Tomo XVIII, Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856.

Coleção de Leis do Império. Atos do Poder Legislativo, Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878.

Diário do Rio de Janeiro, 29/08/1850.

Jornal do Commercio, 18/01/1847.

Jornal do Commercio, 29/11/1849.

Jornal do Commercio, 1º/07/1850.

VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. de. *Planta da cidade do Rio de Janeiro*. Rio

de Janeiro, RJ: G. Leuzinger, 1850. 1 planta, 54 x 70 cm. ((W43°10' / S22°55')). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart161233/cart161233.jpg. Acesso em: 30 set. 2018.

Bibliografia

ARIAS NETO, José Miguel. A centralização do Estado Imperial e a Marinha de Guerra do Brasil 1841-1868. *Tiempo Y Espacio*, v. 33/64, p. 287-316, 2015. Disponível em: http://revistas.upel.edu.ve/index.php/tiempo_y_espacio/article/view/4707/2457. Acessadoem: 23 set. 2018.

ARMAS, Luis Gabriel Cabrera. The Ports of the Canary Islands: The Challenges of Modernity. In: BOSA, Miguel Suárez (Ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850–1930*. London: PalgraveMacmillan, 2014.

DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto Imperial*: origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto*: a Cia. Doca de Santos (1888-1914). Curitiba: Editora Prismas, 2016.

JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea*: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c.1822-c.1854. 2011. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, Rio de Janeiro, RJ, 2011; NASCIMENTO, A. P. *A ressaca da marujada*: recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

LACERDA, David P. *Trabalho, política e solidariedade operária*: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860–c. 1890). 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, SP, 2016.

LOPES, José Vicente. *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*. 2ª ed. Lisboa: Centro de estudos históricos ultramarinos da junta de

investigações científicas do ultramar, 1974.

MARINHA DO BRASIL. Secretaria de Documentação da Marinha. História naval brasileira. Terceiro Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: SDGM, 2002.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

NASCIMENTO, A. P. *A ressaca da marujada*: recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

PARRON, Tamis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. São Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-04022010-112116/pt-br.php. Acessado em: 23 set. 2018.

POLANYI, Karl (1944) *A grande transformação*: as origens de nossa época. Tradução de Fanny Wrabel. 2ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

SANTOS, W. B. A criação da Companhia de Aprendizes Marinheiro e o projeto político conservador: ensino militar, educação pública e projeto de estado no Império. In: XVI Simpósio Regional de História – Saberes e práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. XVI Simpósio Regional de História da ANPUH, 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400240537_ARQUIVO_artigoANPUH.pdf. Acessado em: 23 set. 2018.

SLEMIAN, Andrea. A administração da justiça nas primeiras décadas do Império do Brasil: instituições, conflitos de jurisdições e ordem pública (c. 1823-1850). *Revista do Instituto Histórico e GeographicoBrazileiro*, v. 452,Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: https://ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb/item/175-volume-452.html. Acesso em: 23 set. 2018.

WOOD, M. Ellen. *The origin of capitalism*: a longer view. Londres: Verso, 2002.

Longe do porto: a Exposição Comemorativa do Centenário da Abertura dos Portos às Nações Amigas, no Rio de Janeiro (1908)[44]

Maria Letícia Corrêa[45]
Mônica de Souza Nunes Martins[46]

As Exposições Universais do século XIX exerceram importante influência sobre as transações comerciais internacionais e as trocas de conhecimento

---

44 Uma versão ampliada deste trabalho, com o título "Do Paço ao Pão de Açúcar: a Exposição Comemorativa do Centenário da Abertura dos Portos às Nações Amigas no Rio de Janeiro, em 1908", foi publicada na *Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*, n. 482, 2020, p. 319-344. A pesquisa vincula-se ao Projeto INCT - História Social das Propriedades e Direitos de Acesso e foi realizada com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

45 Professora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

46 Professora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

técnico, favorecendo a difusão e a introdução do aparato tecnológico e industrial das nações envolvidas nesses eventos. Foram base fundamental, também, para o estímulo ao mapeamento e à apresentação dos recursos naturais oriundos de várias regiões do mundo, exibindo-se, nelas, tanto os mecanismos associados ao progresso industrial, quanto a riqueza da fauna e da flora e as reservas minerais que sustentavam o desenvolvimento dos países do hemisfério norte.

Cada país organizava-se para exibir sua produção interna, resultado de coletas minuciosas conduzidas em seu próprio território ou nas colônias, estimuladas pelos governos. Assim, a catalogação das riquezas naturais ou da produção manufatureira, artística, industrial ou científica era apresentada ao mundo nas grandes exposições internacionais. Os países que se dedicavam à organização interna das exposições recorriam a um investimento na elaboração e na definição de símbolos nacionais que concorreriam tanto para fortalecer uma imagem no espaço doméstico, quanto para disseminar pelo mundo o projeto de nação que se apresentava dominante em cada um deles. O Brasil atuou fortemente na organizaçãode exposições nacionais, desde 1861, quando da preparação de sua delegação para a Exposição Universal de Londres, no ano seguinte, revelando-se um amplo o esforço da monarquia para torná-las espaços de projeção dos produtos agrícolas e dos recursos naturais de interesse comercial (ELKIN, 1999; REZENDE, 2010).

Nosso objetivo aqui é analisar a Exposição Comemorativa do Centenário de Abertura dos Portos às Nações Amigas, realizada no Rio de Janeiro, em 1908. Um eventosingular por dois aspectos: primeiramente porque, de forma até então inédita no Brasil, abria-se um espaço próprio, em uma região então relativamente afastada do centro da cidade, para abrigar a exposição, construindo-se pavilhões específicos para exibir a produção dos estados e voltados a determinados setores da indústria ou às artes, atendido por uma infraestrutura de lazer, transportes e serviços diversos

oferecidos aos visitantes. Em segundo lugar, porque tratava-se de uma exposição comemorativa de uma efeméride nacional, qual seja, alusiva ao decreto de Abertura dos Portos, de 1808, característica mais presente nas exposições universais ou internacionais do que nos eventos nacionais. Esses dois aspectos indicam, ainda, a especificidade desse evento na consolidação de um projeto modernizador do Rio de Janeiro,articulado aos interesses de capitalistas que investiam nos empreendimentos urbanos e servindo à projeção de uma determinada imagem da capital da República e do próprio país no exterior. A grandeza da organização urbana, arquitetônica e tecnológica dessa exposição – simbolizada no pavilhão das máquinas e pela iluminação elétrica das avenidas, dos pavilhões e do grande chafariz, que se via à noite, de diversos pontos da cidade e do mar – reafirma o lugar de destaque ocupado por essa exposição centenária.

A Exposição Nacional de 1908 foi objeto de estudos importantes, osquais ressaltaram a inscrição desse evento no contexto da afirmação de um projeto de modernidade e progresso a que se vinculavam os grupos dirigentes da jovem república e sua elite técnica. Trataram, portanto, sobretudo, de considerá-la como oportunidade e espaço para a representação do moderno – ou "vitrine do progresso" (NEVES, 1986) –, o que se expressava, inclusive, na linguagem científica das estatísticas nacionais que se apresentavam nos pavilhões e nas publicações distribuídas a autoridades e visitantes (HEIZER, 2010; PEREIRA, 2018). Outros pesquisadores se concentraram em aspectos distintivos da materialidade dessa representação, como a arquitetura dos pavilhões (LEVY, 1998) ou a entusiasmada cobertura de imprensa do evento, realizadapor poetas e cronistas como Olavo Bilac e João do Rio (MARIANI, 2010). Ressaltam-se, ainda, os estudos que se dedicaram a traçar aspectos mais amplos que caracterizaram o contexto geral no qual o Brasil se inseriu e aderiu a esses eventos, analisando as singularidades das Exposições Nacionais e os interesses do governo ao longo do tempo.

Em nossa análise, exploramosdois aspectos interessantesda Exposição

de 1908, não contemplados em profundidade nesses trabalhos. Por um lado, o evento já se caracterizava como preparatório para a Exposição Internacional que seria sediada pelo Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, em 1922. Mas a forma de se preparar para essa organização, quatorze anos antes, também atingiu determinados objetivos que dialogavam com as conveniências políticas e os interesses econômicos do momento, de um projeto republicano associado à forte presença dos engenheiros na cena política regional e nacional, decididamenteinscrito e materializadono aparato arquitetônico, na remodelação urbana e pela associação dessas transformações a um novo símbolo nacional que era exibido ao Brasil e ao mundo: o Pão de Açúcar.

Esse projeto exaltava a remodelação da capital que teria continuidade na década de 1920, quando a demolição do Morro do Castelo, no centro,ofereceu a oportunidade para o apagamento de uma face indesejada da história do país e da cidade. Elucidativa da leitura da classe dominante, a construção do aparato urbano para a Exposição de 1908 comemorava a abertura dos portos longe do Porto do Rio de Janeiro. O Porto representava a leitura imagética de tudo aquilo que não se queria associar à imagem das exposições: a rotina urbana e do trabalho, pessoas de todas as cores, vestimentas, pobreza, protestos. A cena criada pelas Exposições desejava mostrar, sob o manto imperialista, uma associação entre a ordem e o progresso esboçados num modelo ideal de cidade em miniatura – no espaço aberto para a própria exposição – e todas as expressões que faziam parte desse ambiente deveriam ajudar a manter o símbolo da modernidade associado ao ordenamento burguês. As exposições da virada do século XIX para o século XX pretendiam consolidar na vida cultural e na rotina das pessoas a certeza de que era possível a assepsia urbana com educação, higiene e disciplina.

A historiografia das Exposições Universais realizadas nos principais centros urbanos europeus e nas Américas, a partir de meados do século

XIX, tem enfocado as diferentes dimensões desseseventos, com importantes contribuições oriundas especialmente do campo da História da Ciência, da História Econômica e da História Cultural. Recentemente, uma ampla revisão historiográfica foi apresentada por Nelson Sanjad (SANJAD, 2017), mostrando um pouco do percurso de importantes colaborações de pesquisadoresestrangeiros e brasileirospara os estudos sobre as exposições que marcaram o oitocentos e o início do novecentos, destacando as múltiplas possibilidades de pesquisa que se abrem na análise desses grandes eventos. Num primeiro momento, as exposições divulgavam a dimensão técnica e o desenvolvimento tecnológico, símbolos da modernidade e do progresso daqueles tempos, mostrando a superioridade entre as nações numa corrida pela industrialização (PESAVENTO, 1997; PLUM, c1979). Com o passar dos anos esses eventos atingiram seu auge, tanto pelo interesse dos governos quanto do público participante e dos expositores, e se difundiram pelo mundo ancorados por seus interesses políticos, econômicos, científicose também ideológicos.

Nosso objetivo neste texto é analisar as exposições internacionais à luz de dois aspectos importantes: do simbolismo que desempenharam para a discussão sobre modernidade e progresso, que motivou projetos urbanísticos diversos, constituindo-se tais eventos como difusores de modelos técnicos, estéticos e arquitetônicos. Por outro lado, pretendemos analisar como asexposições se somaram aos interesses econômicos particulares no Brasil neste período, que nortearam ações de reformas urbanas e transformações nos espaços públicos, interferindo no cotidiano, nos deslocamentos e nas moradias. Neste caso, nosso enfoque perpassa especialmente o Rio de Janeiro, que permanece capital do país com o advento da República e difunde o modelo urbano de transformações. Damos destaque especialmente para a efeméride de 1908, a exposição nacional que homenageava os cem anos de abertura dos portos do Brasil às nações amigas pela Corte portuguesa, símbolo do avanço das ideias liberais no país, articulando os aspectos que

se destacavam no período que marcousua integração ao mercado capitalista e a crença numa vitória desse mesmo liberalismo no cenário mundial. Essas razões justificaram a amplitude de reformas da cidade para abrigar o evento-efeméride, de caráter nacional, comemorativo dos cem anos da abertura dos portos às nações amigas.

Com esse estudo, visamos contribuir para o exame dos significados que assumiram asgrandes exposições realizadas empaíses da América Latina, como o Brasil, aspecto aindapouco visitadona historiografia sobre o tema (SANJAD, op. cit.), a qualse voltou, majoritariamente, aos eventos europeus e norte-americanos. Trata-se, assim, de revelar as estratégias adotadas pelo país para integrar-se à modernização capitalista, promovendo, por meio desses megaeventos, imagens próprias da nação, associadas à modernidade cultural e ao progresso industrial.

Que significado assumiram as exposições nacionais?

O Brasil iniciou sua participação nas exposições universais em 1862, na Exposição Universal de Londres, tendo enviado representações a todos os eventos seguintes desse porte realizados em outras cidades da Europa e da América. Essa presença foi marcada por fortes interesses que convergiam em sua perspectiva econômica, política, científica e diplomática, além de terem se tornado iniciativas importantes de difusão ideológica de todo tipo ao longo das décadas seguintes. Como acima referido, antecedendo a apresentação de produtos, recursos naturais e invenções diversas, o Brasil organizou,em 1861, a Primeira Exposição Nacional, na Corte, reunindo os artigos que puderam ser enviados pelas diversas províncias. Com essa finalidade o governo imperial injetou recursos para o transporte e a estrutura de organização do evento, sob a responsabilidade da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e do Imperial Instituto Fluminense de Agricultura (MARTINS, 2017).

Nessa primeira exposição brasileira, houve um destaque para os instrumentos de beneficiamento dos produtos agrícolas apresentados, indicados no *Catálogo dos produtos naturais e industriais que figuram na Exposição Nacional de 1861* (Exposição, 1862). Talvez a importância das feiras nacionais e dos melhoramentos expostos elucide também a razão de tantos visitantes se deslocarem para esses eventos, oriundos de diferentes regiões; participação que foi crescente ao longo das décadas seguintes, tanto na quantidade de produtos expostos, como do número de expositores e de visitantes dos eventos. Esse crescimento e o destacado interesse que despertaram, o fluxo de pessoas vindas de diversos lugares para participar, tudo isso contribui para reafirmar a abrangência das feiras nacionais para a consolidação do projeto nacional impetrado pelo governo imperial no segundo reinado, ancorado na perspectiva de fazer-se presente pelo mundo, expondo as riquezas naturais do país e explorando seu potencial agroexportador.

A movimentação gerada internacionalmente por esses grandes eventos, nos quais travava-se uma disputa no campo industrial e científico entre as nações, tornou-se rapidamente palco privilegiado para afirmação de projetos nacionais diversos. As exposições possibilitavam um movimento voltado ao exterior, de disseminação daquilo que os países queriam apresentar sobre si mesmos ao mundo e, também, do que precisavam projetar internamente para garantir as amarras de projetos de consolidação e/ou unificação nacionais. A vitrine de consumo internacional não vendia apenas o interesse por invenções e por objetos de consumo: era geradora de uma forte mentalidade instrutiva, educadora e massificadora de uma cultura nacional aliada a projetos neocolonialistas. Decorrente disso, projetavam-se nas feiras os discursos que ajudariam a fermentaçãoideológica necessária à consolidação capitalista do final do século XIX.

Assim, as exposições tornaram-se também palco de projetos nacionais, festas comemorativas e de efemérides, traduzindo em seu ritual e em sua

organização as intenções demarcadas por aqueles que determinavam as comemorações da agenda dos eventos, correspondendo a seus propósitos políticos. Isso foi característico em todos os países que recebiam e participavam das exposições, inclusive no Brasil. Algumas efemérides internacionais assim se caracterizaram como, por exemplo, a Exposição Universal de 1876 (PESAVENTO, 1994), organizada na Filadélfia para celebrar o centenário da declaração de Independência dos Estados Unidos, e a Exposição Universal de 1889, em Paris, comemorativa do centenário da Revolução Francesa, marcando, esta última, em grande medida, o próprio imaginário iconográfico sobre as exposições desse período. Por outro lado, em muitas cidades-sede, os "vazios urbanos" e as áreas limítrofes que abrigavam as grandes exposições originaram bairros novos, passando seus edifícios e demais espaços remanescentes – ou o que restava de seucaráter quase sempre efêmero – a abrigar instituições como museus e órgãos governamentais, administrativos e de comércio, modificando radicalmente a fisionomia urbana.

As exposições nacionais realizadas no Brasil na segunda metade do século XIX ampliaram o interesse do governo imperial e de industriais e produtores por esses eventos, traduzindo-se num espaço privilegiado de contatos inter-regionais, trocas comerciais e de produtos, espaços instrutivos e científicos de difusão de descobertas e porta aberta para a elaboração de rituais que se pretendia afirmar, em um momento de projeção interna de ideais nacionais. É de se notar que essa vinculação com o propósito nacional que caracterizava a proposta política desses eventos, a cada nova edição, promovia uma determinada "reatualização de sua identidade", conforme denominou Pereira (PEREIRA, op. cit.), com a reelaboração ancorada nas novas intenções propaladas pelo poder central.

Assim, mantiveram-se tais características nos grandes eventos no período republicano, iniciado em 1889,quando a marca das duas maiores exposições foi, sem dúvida, deixada pela Exposição Nacional de 1908 e

pela Exposição Internacional de 1922, ambas realizadas no Rio de Janeiro. Particularmente, neste texto, retomamos aspectos singulares da efeméride de 1908, por sua vinculação política a um passado nacional recente que se devia rememorar e pela importância que ela assumiu para o novo modelo urbano que se pretendia inventar para a vida nacional.

A Exposição Nacional de 1908 e o simbolismo da abertura dos portos

Em *Observações sobre o comércio franco do Brasil*, publicado em 1808 por José da Silva Lisboa (LISBOA, 1808), futuro Visconde de Cairu, expunha-se o delicado propósito político da Coroa portuguesa em sua chegada ao Brasil no mesmo ano: a abertura dos portos da colônia às nações amigas de Portugal, celebrada pela Carta régia assinada por D. João, ainda em Salvador. Baseado em argumentos fornecidospelo pensamento liberal oriundo da Inglaterra, país com o qual a monarquia mantinha fortes elos políticos e econômicos, o ato de abertura dos portos caracterizou a primeira medida pautada nos pressupostos da economia política no Brasil, travando um embate com os interesses internos da colônia e, especialmente, com os dos negociantes de ultramar que se sentiam prejudicados com o acordo. Este, por sua vez, favorecia a entrada dos produtos estrangeiros na colônia, sendo os ingleses beneficiados mesmo em relação aos produtos portugueses, o que gerou significativas contendas entre os setores ligados ao comércio e à Coroa. Ainda assim, o propósito do governo em firmar acordo com a Inglaterra num contexto de conflito com a França e as necessidades impostas pelo aumento da demanda por produtos de toda a natureza, em funçãoda chegada da Corte na colônia, tornaram irremediável o tratado, que se estenderia pelo governo joanino nos anos seguintes.

Visto sob os olhos do início dos oitocentos, o Rio de Janeiro apresentava

as múltiplas facetas de uma cidade colonial, espaço de circulação de mercadorias e pessoas oriundas dasdiversas regiões. Os escravizados chegavam também pelo porto, onde se viam homens, mulheres e crianças, junto a produtos diversos, sendo expostos e aguardando sua vez para serem liberados. O porto referendava-se, assim, como síntese da multiplicidade de aspectos que reuniamaquele espaço urbano, representando as também as marcas de suas desigualdades. Ao mesmo tempo, espelhava essa vida socioeconômica e todos os seus limites. Em 1808, oporto do Rio de Janeiro era o mais movimentado, em volume comercial, da América portuguesa, ao passo que ampliava suas funções com a chegada de mais mercadorias e pessoas pelos navios que ali ancoravam. Por outro lado, a cidade fazia-se ilustrada, assumindo valores da época das luzes que a consagravam enquanto o espaço central das atividades políticas e sociais erepresentando a racionalidade e a expressão estética de um tempo e de uma cultura na qual a circulação, o embelezamento e a higiene se tornavam virtudes principais (CARVALHO, 2008).

Mas a abertura dos portos teve um significativo peso político, econômico e diplomático, como primeira medida adotada com a chegada da Corte ao Brasil. Tratava-se de colocar em prática os pressupostos mais modernos do pensamento liberal, em consonância com os interesses ingleses, por iniciativa de uma monarquia ilustrada decidida a implementar nos trópicos aqueles princípios: o fim dos entraves e restrições ao comércio e a livre entrada de produtos nos portos a preços bem vantajosos. Silenciou-se, na medida do possível, sobre a defesa da liberdade do trabalho e, também, sobre os prejuízos sofridos daí por diante pelos trabalhadores artesãos da colônia que, progressivamente, perderiam na concorrência com a entrada de produtos manufaturados diversos.

O governo comemorava a façanha de projetar-se ao mundo como a Corte nos trópicose com um projeto considerado ilustrado e moderno. A cidade-Corte convertia-se na sede do Império português, favorecida

agora pelas obras públicas, pela estrutura administrativa, pelas melhorias urbanas e pelo acelerado processo de mudanças que resultava do inesperado crescimento populacional. As freguesias de outrora se expandiam e a cidade assumia outros contornos. A força dos projetos ancorados nos discursos e nas ideias liberais continuavaa permear a formação política dos oitocentos. Depois de proclamada a Independência, firmava-se o país entre o aprofundamento da escravidão e as pautas institucionais e políticas de base liberal. O porto do Rio de Janeiro continuou protagonista maior do espetáculo oitocentista da abertura do comércio brasileiro ao exterior.

Em 1808 a Corte passava a representar a própria antítese do sertão, era o confronto com as demais regiões do país, distantes do poder central, de onde emanavam as principais decisões, e perto da qual os diferentes grupos políticos gostariam de estar. Ao longo do século, a cidade do Rio de Janeiro se tornaria modelo, símbolo de uma representação nacional idealizada, para onde convergiam os olhares das províncias, mas que muito pouco, de fato, revelava sobre a diversidade mais ampla presente no conjunto da nação.

E foi exatamente o papel da cidade Corte e agora da cidade capital que a Exposição de 1908 pretendeu redesenhar.

Fazendo o elogio de uma efeméride que remontava à mentalidade liberal de inícios do oitocentos, pelo que significara para o favorecimento ao comércio e a circulação de ideias esaberes, a Exposição Nacional Comemorativa da Abertura do Portos celebrava, também, as realizações da jovem república brasileira e as reformas conduzidas pelo Ministério de Viação e Obras Públicas e pela Prefeitura do Distrito Federal no governo do presidente Rodrigues Alves (1902-1906), que haviam promovido a modernização doporto do Rio de Janeiro,transformandoa fisionomia urbana e a arquitetura do centro dacidade. O evento exaltava, duplamente, pela referência ao passado e ao presente, a integração do

país à modernidade capitalista, que a própria capital "regenerada" (SEVCENKO, 2003) parecia representar.

A realização da Exposição fora proposta no Congresso de Expansão Econômica, em 1905, sendo acolhida pelo Congresso Nacional, que aprovou o respectivo orçamento em dezembro de 1906. No ano seguinte, constituiu-se a comissão executiva do evento, subordinada ao ministro da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, seu presidente honorário (PEREIRA, op. cit.; Diretoria, 1908; Ministério, 1908. v. I), e dirigida pelo engenheiro de minas AntonioOlyntho dos Santos Pires. Integravam a comissão, também, representantes da Academia Nacional de Medicina, da Associação Comercial do Rio de Janeiro, do Club de Engenharia, do Centro Industrial do Brasil, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da Sociedade Nacional de Agricultura, entre outras associações.

Na Prefeitura do Distrito Federal, a organização contava com a experiência do coronel-engenheiro Francisco Marcelino de Souza Aguiar, chefe do executivo, que havia atuado como delegado brasileiro nas exposições universais de Chicago e Saint-Louis, nos Estados Unidos, recebendo, nelas, diversas premiações. Em julho de 1907, sob a rubrica do Ministério da Viação, publicava-se o regulamento da exposição, destinada a mostrar "o grau de desenvolvimento de nossas indústrias em geral" (SANTOS, 2009, p. 214-215). Para tanto, previa-se a concessão defrete gratuito aos diversos produtos, devendo os expositores apresentar informações sobre procedência e custo de produção e de transporte até os mercados consumidores e fotografias das instalações onde fossem fabricados, quando possível.

A primeira tarefa dacomissão foi definira localização para a instalação do evento, considerando-se as condições sanitárias e a extensão de diversos espaços disponíveis na cidade. Foram aventados a área aterrada no novo porto, ainda inacabado, o Campo de São Cristóvão, a Quinta da Boa Vista, o Campo de Santana e as Praias do Russel e de Santa Luzia, tendo

a escolha, afinal, recaído sobre o espaço entre a antiga Praia da Saudade (correspondendo, hoje, em parte, à Avenida Pasteur e às dependências do Iate Clube) e a Praia Vermelha, entre os morros da Babilônia e da Urca (PEREIRA, op. cit.; MOLINA, 2014). Aproveitavam-se, para a Exposição, dois edifícios já existentes, pertencentes à administração federal, o antigo prédio da Escola Militar, que fora transferida para Realengo, e o edifício inacabado da projetada Universidade do Brasil, que não chegara a funcionar.

(MALTA, Augusto. *Exposição de 1908*. Coleção Família Passos. Disponível em http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5458, acessado em 01/08/2019.)

A montagem do evento foi precedida por um importante conjunto de intervenções urbanas, custeadas pelo governo federal, que davam sequência às reformasainda em curso, estendendoo tratamento paisagístico e arquitetônico já realizado no contorno da Baía Guanabara, desde a

Avenida Beira Mar, no centro da cidade, até a Praia Vermelha (FREITAS, 2011). As obras e preparativos, a cargo da Comissão Construtora chefiada pelo engenheiro José Mattoso Sampaio Correa, Inspetor Geral das Obras Públicas, abarcaram a preparação dos terrenos na área de 182.000 metros quadrados na qual seriam erguidos os diversos pavilhões, construídos especialmente para a ocasião, a formação do aterrojunto à Praia Vermelha (ANDREATTA, 2009), além da abertura de avenidas, praças e jardins. Foi também instaladaa infraestrutura viária específica, com a extensão da linha de bondes da Companhia Ferro-Carril Jardim Botânicoaté o recinto do evento ea construção de um ancoradouro para as barcas que faziam a ligação com a estação do Cais Pharoux (atual Praça XV de Novembro). Uma pequena ferrovia percorria todo o espaço da Exposição.

A amplitude das intervençõese a grandiosidade da própria Exposição equiparavam o esforço de seus organizadores ao dos responsáveis pelas feiras e exposições europeias e norte-americanas. Embora fosse a sétima exposição nacional sediada no Rio de Janeiro (PEREIRA, op. cit., p. 14), foi a primeira a erguer-se em uma área aberta com essa finalidade, formando "um cenário próprio para sua existência" (FREITAS, op. cit., p. 5). As numerosas edificações, a utilização da técnica do aterro hidráulico e o emprego do calçamento com macadameno espaço da exposição determinaram, praticamente, a abertura de um novo bairro, a Urca, na área limítrofe a Botafogo, em uma decisão que "apontava para a valorização da orla como espaço de lazer"[47] e abria uma frente pioneira de urbanização. O surgimento do novo bairro, com sua expansão posterior, na década de 1920, foi notável por sua dimensão e por ter representado a incorporação à cidade

47 Segundo Fabio Silveira Molina: "a ocupação inicial da Urca foi marcada pela defesa da baía de Guanabara e materializada por fortificação, igreja e pequenas casas de madeira e taipa, e assim permaneceu, basicamente, até o início do século XX, quando o bairro é integrado à malha urbana do Rio de Janeiro, impulsionado pela realização, nessa área, da Exposição Nacional de 1908" (MOLINA, op. cit., p. 5)

de um seus "símbolos morfológicos" – o Pão de Açúcar – mas também por apontar "uma forma de crescimento para o sul, para o mar aberto", criando "um modelo cujos frutos, hoje, são bairros como Copacabana, Ipanema, Leblon e Barra da Tijuca" (ANDREATTA, 2009, p. 8).

Erguia-se, nesse esforço, a "Cidade da Exposição", como uma miniatura, a partir de uma montagem cenográfica cuja perspectiva buscava provocar o deslumbramento dos visitantes e também daqueles que, à distância, habitavam a cidade "real". A intencionalidade desse arranjo, que combinava uma inédita valorização da paisagem natural e as novas construções na figuração de uma "terra encantada" – *fairyland*–, seria perfeitamente captada no registro da jornalista norte-americana Marie Robinson Wright:

> (...) those who have spent an evening on the Praia Vermelha, under the charm of its picturesque setting, with the myriad lights of the Cidade da Exposição lending enchantment to a tropical scene of surpassing beauty, are not likely soon to lose the picture from memory, if they have the gift of imagination or romantic sentiment. From the main entrance, which is a blaze of light from sunset until midnight, to the ornamental terrace overlooking the sea, the scene is a fairyland of light and color, the natural background giving it additional effectiveness. Nothing could be more attractive than this scene – the mountains on each side, the scintillating lights of the harbor with busy craft flitting about like fire-flies on the water, and the opposite view of the ocean, brilliant in front of the Praia Vermelha, where the national cruisers, ranged in an imposing line, are lighted up with thousands of electric globes, that define their shapes in the national colors against the night sky[48].

48 "(...) aqueles que passaram uma noite na Praia Vermelha, sob o encanto de seu

Nesse cenário, a retrospectiva histórica, o didatismo e a escolha da efeméride da chegada da corte joanina serviam ao objetivo de apresentar o progresso do país no decurso de cem anos, até o presente republicano (Heizer, 2008). As delegações estaduais instalaram-se no Palácio dos Estados, com suas noventa salas, tendo as delegações de São Paulo, Minas Gerais, Bahia e Santa Catarina erguido pavilhões exclusivos para o evento. Havia edificações separadas para o governo e o Distrito Federal – este último projetado pelo engenheiro Francisco Oliveira Passos, também autor do projeto do Teatro Municipal –, e das diversas instituições ligadas ao campo das artes (Teatro João Caetano) e das ciências (Jardim Botânico e Instituto Oswaldo Cruz), ao comércio, à indústria (Fábrica Bangu) e à agricultura (Sociedade Nacional de Agricultura). No Pavilhão das Máquinas, exibiam-se variados tipos de dispositivos mecânicos, com destaque para invenções eequipamentos empregados no beneficiamento de café, arroz, milho e cana-de-açúcar, fundições, oficina de ferreiro, serraria e carpintaria (WRIGHT, op. cit., p. 107).

O antigo prédio da Escola Militar foi transformado no Palácio das Indústrias, erguendo-se, em sua fachada, um grandioso *chateau d'eau* (ou chafariz), com fontes luminosas. O Pavilhão das Artes Liberais expunha os

---

cenário pitoresco, com a miríadede luzes da Cidade da Exposição emprestando encantamento à cena tropical de beleza insuperável, não deverão perder tão cedo a imagem da memória, se têm o dom da imaginação ou do sentimento romântico. Desde a entrada principal, que é uma chama de luz desde o pôr-do-sol até a meia-noite, até o terraço ornamental com vista para o mar, a cena é uma terra encantada de luz e cor, o fundo natural conferindo-lhe eficácia adicional. Nada poderia ser mais atraente do que essa cena – as montanhas em cada lado, as luzes cintilantes do porto com embarcações movimentadas, como moscas de fogo sobre a água, e a vista oposta do oceano, brilhante em frente à Praia Vermelha, onde os cruzadores nacionais, alinhados em uma linha imponente, são iluminados com milhares de globos elétricos, que definem suas formas nas cores nacionais contra o céu noturno". Tradução livre. (WRIGHT, 1908, p. 28)

projetos dos edifícios da própria Exposição e obras de artistas brasileiros, distribuindo-se o conjunto de construções pela "Avenida dos Estados", com trinta metros de largura e 560 metros de extensão, hoje parte da Avenida Pasteur, no bairro da Urca, que partia da Porta Monumental, na altura do atracadouro. Destinaram-se, também, espaços para mostrar os avanços de serviços como aqueles prestados pelos pelo Corpo de Bombeiros e pela Assistência Municipal. As instalações dos Correios e Telégrafos, operando diariamente no espaço próprio da Exposição, bem como a agência telefônica da *Light and Power* e a *Western Telegraph Company*, com conexão por cabo submarino, pareciam atestar, à vista do público, a plena integração do país e do Rio de Janeiro ao fluxo de mercadorias, capitais e informações (Wright, 1908. p. 150-152). No pavilhão da Imprensa, que se ligava a essas inovações, editava-se e imprimia-se, diante dos visitantes, o *Jornal da Exposição*, sob a responsabilidade do poeta Olavo Bilac, que organizara, também, a exposição pedagógica do Distrito Federal.O único país estrangeiro convidado para a efeméride, como não poderia deixar de ser, foi Portugal, cuja delegação ocupou o pavilhão manuelino e o anexo dedicado aos artistas do país, marcando o sentido da História evocado pelo evento.

Não menos importante, no ambientepróprio da Exposição – afastado dos bairros em que se instalavam as grandes fábricas e do centro da cidade, espaços das greves e do conflito – encenava-seumanova representação do mundo do trabalho, expressa nas ideias de ordem e disciplina. No Palácio dasIndústrias,

> A very ingenious an effective arrangement of bobbins of various colored threads adorns the ceiling of the hall occupied by the Federal District exhibit in this building, and in one of its sections a most original and interesting feature is presented by the Fabrica de Gravatas, where a number of girls are at work,

manufacturing fashionable cravats with skill and rapidity[49].

(MALTA, Augusto. Exposição Nacional de 1908. Palácio da Indústria. Coleção Família Passos. Disponível em http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5458, acessado em 01/08/2019.)

49 "Um muito engenhoso e eficaz arranjo de bobinas com vários fios coloridos adorna o teto do salão ocupado pela exposição do Distrito Federal neste edifício, e em uma de suas seções um aspectomuito original e interessante é apresentada pela Fábrica de Gravatas, onde um número de meninas está no trabalho, fabricando gravatas da moda com habilidade e rapidez". Tradução livre. (WRIGHT, 1908, p. 83).

A Exposição Nacional Comemorativa da Abertura do Portos foi inaugurada em 11 de agosto e esteve aberta ao público até 15 de novembro de 1908,aniversário da República, recebendo um público superior a um milhão de pagantes. Reuniu 11.286 expositores brasileiros e 671 portugueses, organizados nas quatro seções que correspondiam aos grandes ramos da atividade produtiva -agricultura, indústria pastoril, várias indústrias e artes liberais-, com ointuito de "realizar um verdadeiro inquérito sobre os recursos e desenvolvimento do país, demonstrando ao mesmo tempo a ação decisiva e memorável desse acontecimento [a abertura dos portos] sobre os nossos destinos" (Ministério, op. cit, p. 25-26). Enfileiravam-se, nos numerosos estandes e vitrines envidraçadas, artigos agrícolas e produtos como doces, bebidas, artesanato indígena, roupas, joias e artigos farmacêuticos, ervas e plantas amazônicas, peles e penas de aves, livros didáticos e instrumentos musicais, entre muitos outros.

Desse modo, para além do elogio da efeméride da abertura dos portos às nações amigas – e, portanto, do elogio da "própria cultura capitalista e industrial que firmara suas bases durante o século XIX" (PEREIRA, op. cit., p. 14) – a Exposição, com suas instalações modernas e imponentes – ainda que construídas, em sua maioria, sobre estruturas frágeis e efêmeras de madeira coberta de estuque –, servia ao objetivo de prestar contas das realizações do tempo presente da República, marcado pelo progresso e simbolizado nas reformas urbanas e na vitória dos cientistas brasileiros sobre a varíola e a febre amarela, foco do trabalho da Prefeitura do Distrito Federal e do médico Oswaldo Cruz. Parecia assim superado o antigo temor dessas doenças, que afastaram investidores estrangeiros e imigrantes, na medida mesmo em que, como anotava Marie Wright, melhoravam as condições sanitárias e "the outside world gains a better knowledge of actual conditions in the Brazilian capital, the sanitary

condition of which is now unsurpassed in leading cities of the world"[50]. Deixava-se para trás, igualmente, a época ainda recente em que o Rio de Janeiro lembrava uma "cidade de pardieiros e taperas", de "hediondos barracões de pinho ordinário" e "ignóbeis coretos", tendo prosperado,no lugar das moradias de pobres e trabalhadores, o "Bom Gosto" louvado por Olavo Bilac, o qual "só se aclima em terra muito cultivada e muito fina" (BILAC, 1908, p. 1).

O balanço do progresso alcançado na República era viabilizado sobretudo pelo *Bolletim Commemorativo da Exposição*, editado pela Diretoria Geral de Estatística e destinado à distribuição aos visitantes. Atualizando informações mais recentes aos dados enviados pelo Brasil à Exposição Universal de Paris de 1889 sobre demografia, produção e comércio, a publicação reproduzia tabelas, gráficos, pictogramas e mapas do país expostos também na mostra, favorecendo seu objetivo de servir como "uma revista das nossas forças econômicas, [que] representasse a summa da nossa evolução durante um século" (Relatório, 1908, p. XI, citado por Heizer, Alda. A Exposição, op. cit., p. 19). Emergia da consolidação das estatísticas, como da própria Exposição, um retrato a apresentar do povo e da nação.

Conclusão

A Exposição de 1908 consagrou no Brasil uma tradição já consolidada em outros países, qual fosse, a de fomentar o nacionalismo e as ideologias nacionais através de megaeventos carregados de imagens, novidades e simbolismos. Neste caso, é preciso ver o que há através das imagens e das

50 "o mundo exterior ganha um melhor conhecimento das reais condições da capital brasileira, cuja condição sanitária não é atualmente superadanas principais cidades do mundo". Tradução livre. (WRIGHT, op. cit., p. 196-197)

festas e buscar nisso o significado mais amplo que explica o sucesso e a repercussão alcançada por esses eventos.

Neste sentido, a Exposição impôs a celebração pública com as transformações urbanas realizadas nos últimos anos na capital federal, que consolidava ideais de modernização que vinham em discussão há décadas e se concretizam enquanto ideal de civilização e de projeto para a nação. Essa celebração, no entanto, deita raízes no passado colonial, buscando a referência idealizada de uma nação nascente que se ancorava nos princípios liberais como norteamento ideológico, retomada enquanto símbolo pátrio no presente. A efeméride representava assim a materialização das transformações capitalistas – que saltavam da engenharia e arquitetura da cidade –, para consagrar os circuitos abertos de mercadorias e capitais com o restante do mundo no século XX.

A partir desse ponto é importante destacar o quanto o urbanismo ganhou nesta exposição o protagonismo, evidenciado no desejo de criar os mais belos prédios para abrigar a produção dos estados, ao mesmo tempo em que a própria exposição projetava um novo espaço urbano que surgiria da efeméride: os contornos da atual Praia Vermelha, que ganharam corpo no preciso planejamento realizado pelos engenheiros do evento. A arquitetura desses prédios conservava forte representação nacionalista e apelo ideológico, evidenciando o redesenho de uma identidade nacional que também procura se inventar. Os selos, símbolos, fotos, a organização do espaço, a construção dos prédios etc., tudo, enfim, era pensado a partir da projeção que a nação fazia de si mesma e do fomento a uma exibição dos diversos estados como representação dessa nacionalidade. A exposição criava-se em sua dimensão instrutiva e pedagógica, enaltecendo e projetando os símbolos vitoriosos da república que se queria consagrar.

Documentos

BILAC, Olavo. Crônica. *Jornal da Exposição*, 15 de setembro de 1908, p. 1.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. *Boletim Comemorativo da Exposição Nacional de 1908*. Rio de Janeiro: Tip. da Estatística, 1908.

EXPOSIÇÃO nacional de 1861. *Documentos officiaes relativos à Exposição Nacional de 1861*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1862.

LISBOA, José da Silva. *Observações sobre o comércio franco do Brasil*. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1808.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. v. I.

WRIGHT, Marie Robinson. *The Brazilian National Exposition of 1908 in Celebration of the Centenary of the Opening of Brazilian Ports to the Commerce of the World by the Prince Regent Dom João VI of Portugal, in 1908*. Philadelphia: George Barrie & Sons, 1908.

Bibliografia

ANDREATTA, Verena; CHIAVARI, Maria Pace; REGO, Helena. *O Rio de Janeiro e a sua orla:* história, projetos e identidade carioca. Coleção Estudos Cariocas, Vol. 201, 2009. Disponível em:<http://portalgeo.rio.rj.gov.br>. Acesso em 15/06/2018.

CARVALHO, Marieta Pinheiro de. *Uma ideia ilustrada de cidade: as transformações urbanas no Rio de Janeiro de D. João VI (1808-1821)*. Rio de Janeiro: Odisséia, 2008.

ELKIN, Noah C. *Promoting a new Brazil*: National Expositions and images of modernity, 1861-1922. Dissertation to the graduate School-New Brunswick Rutgers, The State University of New Jersey, PhD in History. New Brunswick, 1999.

FREITAS, Ricardo Ferreira. Rio de Janeiro, lugar de eventos: das exposições do início do século XX aos megaeventos contemporâneos. *Anais eletrônicos do Encontro Anual da Compós*. Disponível em http://www.compos.org.br/data/biblioteca_1639.pdf. Acesso em 12/03/2018.

HEIZER, Alda. Considerações sobre a participação da América Latina nas grandes exposições da segunda metade do século XIX. *Revista Eletrônica da ANPHLAC,* nº 9,2010. Disponível em www.revistas.fflch.usp.br/anphlac/article/download/1396. Acesso em 10/05/2015.

HEIZER, Alda. A Exposição Nacional de 1908: entre comemorações. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Vol. 9, n. 2,2008,disponível em http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/category/numero-2/. Acesso em 10/03/2018.

MACHADO, Marina Monteiro e MARTINS, Mônica de Souza Nunes. A modernidade nas teias da floresta: o Brasil na Exposição Universal da Filadélfia de 1876. *GeoSul*, Vol. 32,2017,disponível em https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul. Acesso em 15/04/2018.

MARIANI, Luiza Helena Sampaio Corrêa. Bilac, João do Rio e a Exposição Nacional de 1908. *Contemporânea*, vol. 8, n. 3, 2010, disponível em https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/contemporanea/article/view/818. Acesso em 01/08/2019.

MARTINS, Mônica de Souza Nunes. O impacto das Exposições Universais do século XIX para as relações econômicas brasileiras e o avanço tecnológico: uma análise sobre a participação das províncias. *Anais eletrônicos do Congresso Brasileiro de História Econômica e Conferência*

Internacional de História de Empresas, Vol. 12, 2017, disponível em http://www.abphe.org.br/congresso/xii-congresso-niteroi/resultados. Acesso em 10/06/2018.

MOLINA, Fabio Silveira. Megaeventos e reestruturações urbanas no Rio de Janeiro: a 'Paris dos trópicos' e a 'cidade olímpica'. *Anais eletrônicos da Conferência Internacional Megaeventos e a Cidade*, Vol. 2, 2014, disponível em http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/handle/123456789/15. Acesso em 10/06/2018.

PEREIRA, Margareth da Silva. A exposição de 1908 ou o Brasil visto por dentro. *Arqtexto*, Vol. 16, 2010, disponível em https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_16/01_MSP.pdf. Acesso em 18/04/2018.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Exposições universais*: espetáculos da modernidade no século XIX. São Paulo: Hucitec, 1997.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Imagens da nação, do progresso e da tecnologia: a Exposição Universal da Filadélfia de 1876. *Anais do Museu Paulista*, Vol. 2, 1994, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47141994000100011&lng=en&nrm=iso. Acesso em 18/04/2018.

PLUM, Werner. *Exposições no século XIX*: espetáculos da transformação sócio-cultural. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, c1979.

REZENDE, Lívia Lazzaro. *The Raw and the Manufactured*: Brazilian Modernity and National Identity as Projected in International Exhibitions (1862-1922). PhD Thesis in History of Design at the Royal College of Art. London, 2010.

SANJAD, Nelson. Exposições internacionais: uma abordagem historiográfica a partir da América Latina. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Vol. 24, n. 3,set. 2017, disponível em http://www.scielo.br/

scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702017000300785&lng=en&nrm=iso. Acesso em 18/06/2018.

SANTOS, Paulo Coelho Mesquita. *O Brasil nas exposições universais (1862 a 1911)*: mineração, negócio e publicações. Dissertação (mestrado) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2009.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*: tensões Sociais e criação cultural na Primeira República. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. 420p.

Dos trapiches ao porto concentrado: transição de formas de capital refletida nos conflitos acerca do projeto de modernização do porto de Salvador

José Ricardo Moreno Pinho[51]

A estrutura do porto colonial, em Salvador, foi instituída junto com a fundação da primeira capital do Brasil, no século XVI. Tratava-se de uma extensa área de atuação da atividade portuária, com o protagonismo dos diversos trapiches que marcavam a imagem da chegada à baía de Todos os

---

51 Professor Adjunto de História da África (UNEB); Doutor em História (UFF); Graduado e Metre em História (UFBa), Pesquisador externo do Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Santos. Foi, durante três séculos, o mais importante entreposto comercial das Américas, e, seguramente, esteve entre os mais importantes do mundo. Mesmo com a transferência da Capital Federal para o Rio de Janeiro, em decorrência da guerra da Cisplatina e do escoamento do ouro de Minas Gerais, o porto de Salvador continuou a ter grande relevância, como importador, exportadore redistribuidor de mercadorias, e, ao longo do XIX, devido o grande crescimento demográfico da capital e do recôncavo, foi ampliando o seu papel no sistema de abastecimento, especialmente voltado aos produtos básicos ao consumo da população soteropolitana.

Este breve ensaio traz reflexões acerca deste período, entendido como uma fase de transição entre duas formas de acumulação de capital: da acumulação primitiva para a acumulação capitalista, sendo a ultima assentada numa dada relação social. Com isso, busca-se sugerir a construção de uma cronologia para a história do desenvolvimento da relação cidade e porto, comparando-se com a classificação proposta por Hoyle (1997), e contribuir para a construção de uma síntese que leve em consideração a especificidade dos grandes portos no Brasil.

Em tese defendida no final da década de 1950, Milton Santos (1959) afirmou que o porto de Salvador possuiu um duplo papel: o primeiro, voltado externamente para exportação de produtos primários e importação de manufaturados; o segundo, como instrumento fundamental para o desenvolvimento do mercado interno de alimentos, que ligava os consumidores aos produtores rurais.Corroborando com isso, tem-se que, com o crescimento populacional observado no século XIX, a pequena cabotagem ocupou um lugar de destaque na organização do sistema de abastecimento, uma vez que o aumento de mercado consumidor contrastava com a precariedade das vias terrestres.

A intensidade da atividade portuária contribuiu para o desenvolvimento regional realizando acumulação, e até mesmo transferência de capitais por meio da arrecadação de impostos. Essa transferência que se fez diretamente

pelo estímulo de outras atividades econômicas, como as atividades manufatureiras e fabris. Assim, temos que a acumulação do tipo primitiva, marcada pela hegemonia do capital comercial e especulativo, criou as condições para o inicio do desenvolvimento da acumulação capitalista propriamente dita (PINHO, J. R. M, 2016).

De fato, ao longo do XIX, a população da cidade do Salvador não parava de crescer: 50.000 habitantes no princípio do século alcançando a 108.138 em 1872, e 144.959 em 1890[52]. Ainda que muito limitados, os registros existentes apontam este crescimento constante da população da capital baiana: Realizado em 1759, o primeiro recenseamento registrou em toda a capitania 250.142 habitantes em 28.612 fogos, sem incluir crianças abaixo de sete anos, índios e integrantes das ordens religiosas. Salvador e Recôncavo concentravam então 103.096 almas (41,2% do total) em 15.097 fogos (52,8% do total). Em 1775 um novo recenseamento acusou 221.756 pessoas em toda a capitania, repartidas em 31.844 fogos; em 1779, tinha-se 277.025 almas.

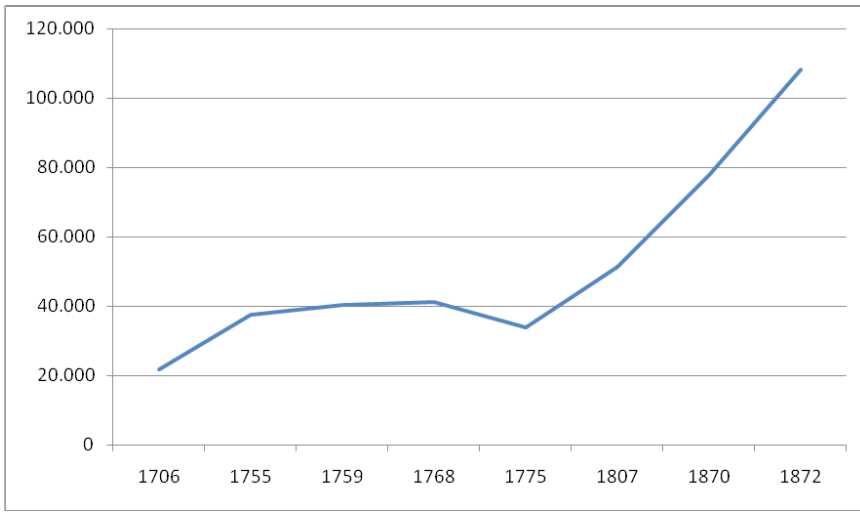
Um levantamento eclesiástico em 1805 contou 3,1 milhões de habitantes no Brasil, sendo 535 mil (17,2%) na Bahia; entre 1814 e 1817, outro recenseamento avaliou a população baiana em 592.908 habitantes; em 1824 AdrinBalbi calculou a população da Bahia, incluindo Sergipe, em 858 mil habitantes, sendo 22,2% destes brancos, 1,4% índios, 15% negros e mulatos livres, 61,4% de negros e mulatos escravos; Em 1845 Millet e Saint Adolphe avaliaram a população da Província em 650 mil habitantes, e durante a guerra do Paraguai (1865-1870), Sebastião Ferreira Soares estimou 1,45 milhões de habitantes, dos quais 1,17 milhões eram livres, 280 mil escravos e 20 mil índios.

O primeiro censo oficial só ocorreu em 1872, e registrou 10.112.000 habitantes no Brasil, sendo 1.379.616 (13,6%) na Bahia. Dos quais 129.109

52 Sobre os censos da Bahia no século XIX ver: MATTOSO, 1992, p. 87- 94.

em Salvador e seu termo (incluindo, portanto os arredores), com 39,9% de brancos, 43% mulatos, 23,5% de negros e 2% caboclos.

Figura 1: População de Salvador 1706 – 1872



(Fonte: BARICKMAN, B.J. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780 – 1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 98)

A Figura acima foi criada utilizando-se os dados apresentados por Barickman (2003) apenas para Salvador. Dentre os fatores de alteração demográfica da capital baiana segunda metade do século XIX se destacam a seca de 1857 e 1860; a crise do sistema açucareiro e as epidemias de febre amarela e cólera-morbo. Os censos excluíram além de menores de sete anos, os agregados e familiares, e migrantes. Dentre os migrantes destacavam-se os escravos de passagem e os marinheiros que aportavam diariamente na cidade, além de comerciantes e homens que fugiam das secas ou más colheitas.

Junto a esta densidade crescente na capital, se deve somar o significativo

número de habitantes do Recôncavo, afinal, a antiga sede do Governo Geral não se via isolada, era parte de uma região densamente povoada. Dentro dos limites desta região, vilas, povoados e arraiais formavam uma das mais antigas redes urbanas do país. É que mesmo longe das cidades, nas zonas rurais, nem os senhores de engenho, nem os lavradores de cana, muito menos seus escravos, plantavam gêneros alimentícios suficientes para se sustentar, recorrendo sempre ao mercado local. Segundo Barickman, este mercado rural era surpreendentemente grande. A ampliação deste mercado impactou na acumulação de capital.

O Governo Imperial investia nos serviços de abastecimento da cidade e nas atividades de carregamento, descarregamento e capatazia, fazia melhorias no porto, construiu o Celeiro Público, criou a Polícia do Porto, trouxe projetos para construção de estradas de ferro etc., mas isso se justificava pelo retorno que existia na forma de arrecadação de impostos. A máquina fiscal estava diretamente ligada ao comércio de cabotagem e se apresentava nas repartições da Alfândega, Consulado, Recebedoria, Mesas de Rendas e Coletorias, sendo que a Alfândega era a responsável pela maior arrecadação da província, constituindo parte do capital arrecadado, e que, por meio de investimentos públicos, podia ser parcialmente revertido em investimentos que incentivavam o estabelecimento do capitalismo.

Até o terceiro quartel do século XIX a Bahia tinha grande importância na arrecadação alfandegária, só sendo superada pelo Rio de Janeiro, maior redistribuidor de mercadorias para outras províncias. Pernambuco rivalizava em mercadorias com a Bahia, principalmente com o açúcar e aguardente vendidos a Sergipe, Alagoas e Capital Federal. A arrecadação baiana foi perdendo importância no comparativo nacional devido a crise da economia açucareira.

Tem-se então que o comércio de cabotagem foi um fator de relevo no desenvolvimento regional, nele se realizou importante acumulação decapitais por intermédio da arrecadação do imposto de exportação,

contribuindo para a receita da província, que transferiu tais recursos para outros setores da economia, principalmente em subvenções às companhias de navegação. Esta transferência se fez diretamente pelo estímulo de outras atividades econômicas, como as atividades manufatureiras e fabris e principalmente a partir de 1873, quando a crise econômico-financeira da província acarretou em elevação de taxas (NASCIMENTO, 1986).

A lógica da substituição das formas de acumulação de capitais tornou-se clara quando constatamos que os próprios comerciantes vinculados aos ramos tradicionais, muitos destes antigos traficantes de escravos, que também eram donos de trapiches e envolvidos em diversas outras atividades relacionadas ao comércio tradicional, especialmente ao comércio de alimentos, passaram a diversificar seus investimentos penetrando em setores como transportes urbanos, ferrovias, porto, imobiliário, financeiro, bancário e também indústria (PINHO, 2016). Se o enriquecimento oriundo da acumulação primitiva era revertido em investimentos nos novos negócios financeiros e na embrionária indústria que começava a surgir, ampliava-se a distância entre ricos e pobres e operava-se a paulatina substituição da aristocracia que gravitava em torno da produção açucareira.

Segundo Mattoso (1992), as maiores fortunas de Salvador foram formadas a partir da década de 1860, em um processo em que as mudanças necessárias esbarravam na estrutura ancorada na forma de acumulação primitiva que permanecia hegemônica. As antigas formas de capital não apenas sobreviviam, mas também se misturavam com as novas, vindo a interferir nos poderes, na economia, na mentalidade social, dificultando a possibilidade de uma ruptura pura e simplesmente.

O nascedouro deste processo foi à acumulação endógena, primitiva, que se deu devido ao dinamismo das trocas internas que cresceram paralelamente à agro-exportação, inicialmente vinculada a esta atividade, visando à alimentação das áreas dedicadas a complementar o mercado internacional de produtos primários, como o açúcar, o café, algodão, e

outros. Em seguida, tendo adquirido parte das inversões deste primeiro momento, tornou-se relativamente autônoma, com dinâmicas próprias, consolidando a ascensão social de homens de negócios, que atuavam como intermediários entre os centros produtores e o mercado consumidor, ou seja, consolidando a hegemonia do capital comercial, preservando suas características especulativas frente às outras formas de capital.

Parte desses comerciantes era formada por portugueses ou filhos de portugueses que enriqueceram após a sua chegada ao Brasil. Atuavam, muitas vezes, no tráfico internacional de escravos e diversificaram seus investimentos em outros ramos comerciais atraídos pelas possibilidades de ganhos com a crescente demanda do setor de abastecimento. O que prova que, mesmo após a independência, os portugueses não foram substituídos por nacionais, especializando-se na intermediação do grande comércio internacional e com os centros produtores e consumidores internos.

Tratava-se de um grupo pequeno de pessoas que passaram a controlar e a dominar o mercado, atuando de forma consorciada visando obter sempre condições favoráveis a si mesmos. Este segmento adquiriu projeção social ealcançaram cargos em bancos e companhias, seus representantes tornaram-se proprietários em diferentes ramos, associando-se a segmentos do capitalismo em sua forma mais moderna.

Assentados na dependência da população pelos produtos básicos que alimentavam a capital baiana, como a farinha de mandioca, a carne verde, e a carne charqueada, este pequeno grupo de companhias comerciais atuava em condições vantajosas de quem controla o mercado. Estes monopolistas eram favorecidos pela concorrência desigual, uma vez que a necessidade do povo tornava a demanda inelástica, o que lhes permitia manipular os preços e o funcionamento da praça soteropolitana. Eram a ponte de uma extensa cadeia de ligações que compunha as redes de comércio abrangia os donos de venda, vendedores de rua, até os comerciantes de larga escala, que combinavam os senhores de engenho, o comércio transatlântico,

exportadores e importadores de curso, e os comerciantes intermediários (PINHO, 2016).

Do ponto de vista da organização política, os grandes comerciantes baianos foram pioneiros na associação de classe, passando a atuar como grupo de pressão por meio da Associação Comercial da Bahia. Criada no dia 15 de julho de 1811, por iniciativa do Governador D. Marcos de Noronha e Brito, o oitavo Conde dos Arcos, que em carta endereçada ao Conde de Linhares pediua aprovação da Coroa para a criação de uma casa destinada ao corpo do comércio onde tivessem lugar as transações, costumes e estilos da classe comerciante na Bahia. Assim, a Praça de Comercio destacou-se como a primeira entidade de classe do Brasil e a mais antiga das Américas[53].

Em 1840, a pioneira Praça do Comércio reorganizou-se como Associação Comercial, regida por estatutos próprios, e com os seus administradores eleitos por um colegiado. A Postura desta entidade reafirmou sua condição principal de órgão de classe que ao relacionar-se com os diversos setores econômicos jamais escapou das tramas políticas. Até o final do Império, a Associação manteve-se como entidade representativa dos interesses voltados paraos setores ligados à agro-exportação, ora colaborando com os grupos dirigentes, quando solicitada, ora tomando iniciativas reivindicatórias em face de questões que afetassem direta ou indiretamente seus associados.

Além de possuir sua representação classista os grandes comerciantes também atuavam nas casas legislativas e, por meio destas, apresentavam seus projetos e defendiam seus interesses. Isto ficou claro em um debate acerca da regulação do mercado de alimentos em Salvador, ocorrido na Assembleia Provincial da Bahia, no ano de 1878. A ideia da não intervenção do mercado atribuída aos liberais seria uma medida apenas conjuntural e que algumas correntes chegaram a defender o papel regulador do Estado

53 Sobre a ACB, ver: GARCEZ, 2011; SANTOS, 2011.

em situações de crise, e mais, quando se fala na dimensão do Estado, tem-se que, para o pensamento liberal, o Estado é ápice do próprio desenvolvimento e do processo civilizatório. O discurso do jovem Deputado Provincial Rui Barbosa, que revelava estas ideias, estava influenciado pelo positivismo, e por isso associava a existência de uma identidade entre o liberalismo econômico e o liberalismo político, no entanto, segundo ele, a ausência das condições normais, que não se dariam sem a devida interferência das autoridades, eram fatores impedidores da simples aplicação deste princípio[54].

A "trustificação" industrial, a "cartelização" da produção, os monopólios e oligopólios, seriam responsáveis pela quebra das lógicas de circulação em função da acumulação. A interferência destes agentes alterava a dinâmica do mercado de forma a tumultuá-la e a aumentar a fome da população menos assistida. Os açambarcadores que atuavam em Salvador manipulando os preços dos alimentos considerados essenciais não eram representantes do novo pensamento econômico, mas defensores dos velhos privilégios que permaneciam em mãos dos especuladores que sempre ditaram as regras do mercado soteropolitano. Eram estes os impedidores do progresso a quem o Deputado Rui Barbosa se referia.

O bacharelismo liberal, representado por Rui Barbosa, propunha uma redefinição do papel do Estado e sua relação com a sociedade civil, no entanto, o surgimento de novos agentes, seja na representação política, na intelectualidade, e também na economia, que poderiam se aliar socialmente a esta ideia, se confundia com a velha elite oligárquica comercial, que permaneceria como importante grupo de resistência e pressão, e eram estes mesmos que acumularam capitais suficientes, na forma primitiva, e que se moldavam aos novos tempos sem perder muito da cultura anterior, que os assentava.

54 Sobre o embate ocorrido na Assembleia provincial da Bahia em 1878, ver: PINHO, 2016; AGUIAR, 1985.

De um lado havia a penetração das relações capitalistas, por meio das transformações que se operavam em nível mundial, e consequentemente pressionavam para alterações dos padrões de investimento e de consumo, por outro lado, os setores sociais que se desenvolveram por meio da acumulação primitiva e permaneciam hegemônicos. Eram estes mesmos capitais que migravam para as novas atividades, associando-se, sem abandonar, no entanto, as antigas atividades, bem como, as velhas práticas.

Em Salvador os primeiros investimentos capitalistas se concentraram no setor de transporte, e no início do século XX na estrutura urbana da cidade. Apesar disso, até a década de 1930, a inacabada obra do porto foi a única grande obra de infraestrutura que permanecia. Logo, o crescimento demográfico estava menos ligado a uma dinâmica econômica que fosse atrativa, mas o oposto disso, era a ausência de oportunidades que, proporcionalmente falando, afetava a hinterland rural, fazendo migrar seus habitantes para a capital. Aumentava-se a oposição de um setor urbano, que necessitava ser alimentado, e um setor rural, que era demandado cada vez mais a produzir alimentos (SANTOS, 1959).

Esta transformação social se deu considerando a existência de uma base de continuidade sobre a qual se desenvolveu algo novo, na realidade não existiu um abismo, um hiato, entre os novos elementos que se fortaleceram e os velhos elementos que se desgastaram, estes puderam, inclusive, conviver concomitantemente, o velho e o novo. No entanto, a possibilidade do desenvolvimento do novo não pode se converter em realidade sem a luta frente ao velho, ou seja, entre as possibilidades de real mudança e as possibilidades de manutenção do essencial contido no velho. Assim, não basta apenas a tendência para que o desenvolvimento se transforme em realidade. As lógicas objetivas sejam da economia, da sociedade, da política etc., em múltipla determinação criam as possibilidades reais. Visto desta forma, a construção do novo não existe sem a necessidade de identificação dos elos da infinita cadeia dos problemas econômicos e sociais em que o

novo aparece mesclado com o velho (GUASCO, 2003).

Esta tensão entre as velhas formas de organização de capital, e a forma capitalista propriamente dita, que avançava mundialmente e que iria caracterizar o capitalismo tardio, pode bem ser representada pela resistência dos trapicheiros ao processo de construção do porto moderno. Em sua dissertação de Mestrado, Rita Rosado (1983) elencou os projetos de modernização do Porto de Salvador no século XIX:

• A primeira tentativa de modernizar o porto de Salvador data de 1816, pelo Conde dos Arcos;

• Em 1845 voltou a ser discutido em uma versão ampliada do Plano do conde dos Arcos, iniciando a abertura de um canal e assentamento de alicerces, mas ao final do mandato do Presidente da Província, o Engenheiro Militar Francisco José de Souza Soares Andrea, foi interrompido;

• No Ano de 1854, o comerciante João Gonçalves Ferreira, encaminhou diversas petições solicitando ao Governo Imperial, autorização para alargar a zona comercial e construção de canais que facilitassem a navegação. Jamais foi atendido;

• Em 1866 a Wilson Het e Cia, queria permissão para construir uma doca;

• Em 1869 um grupo de grandes comerciantes reivindicava a construção de docas e armazéns no porto;

• Em 1871, os herdeiros de João Gonçalves Ferreira conseguiram consen-timento para construção de docas, no entanto, no ano seguinte foi criada, em Londres a Bahia Docks Company Limited, que reformulou e ampliou o plano dos irmãos Ferreira. Em 1887 o governo declarou caduca a concessão da Companhia, sem que nada houvesse sido realizado.

• Entre os anos de 1871 a 1887, vários comerciantes encaminharam propostas vinculadas ao plano dos irmãos Ferreira, todas recusadas pelo Governo.

• Em janeiro de 1891 foi feita uma concessão ao Engenheiro Frederico Merei, e Augusto Candido Harache. Concessão que depois foi transferida

para a Companhia de Docas e Melhoramentos da Bahia, que passou a denominar-se Companhia Internacional de docas e Melhoramentos do Brasil, e posteriormente Companhia Concessionária de Docas do Porto da Bahia. As obras inauguradas em 1891 somente foram iniciadas em 1906.

As obras somente se iniciaram em 1908, mas a lentidão da sua execução e a taxa de 2% ouro sobre o comercio, revertido para a Companhia Concessionária de Docas do Porto da Bahia, eram acusadas de práticas extorsivas. Logo, a tensão que impedia a materialização de projeto de modernização só foi superada no inicio do século XX com a construção do porto organizado, em um contrato de concessão a uma empresa de capital francês, mas, mesmo assim, não fez desaparecer totalmente muitas das operações que tradicionalmente resistiram, já que as obras não entregavam os prazos determinados em contrato, tornando impossível à nova estrutura dar contas de todas as atividades.

Temos então que a acumulação de caráter primitivo decorrente da hegemonia do capital mercantil sobre as outras formas de capital, no momento do seu esgotamento histórico, diferente transferir a sua dinâmica para um setor moderno, que levasse a um processo de industrialização, por exemplo, acomodou setores oriundos da forma de organização tradicional. Isto se evidenciou no porto soteropolitano pela resistência de ramos tradicionais, tais como trapicheiros e segmentos ligados ao transporte e comercio de mercadorias, ao processo de modernização que, por sua vez, era demandado pela nova configuração internacional do capitalismo, que exigia mudanças.

Podemos então caracterizar que entre a fase do porto tipo colonial, e do porto concentrado, existiu uma etapa de transição marcada por uma serie de transformações que se dão a partir das operações portuárias, como o trapiche alfandegado e o despacho por estiva, além do crescente aumento do papel controlador do Estado, com criação da policia do

porto, fortalecimento do papel da alfandega, e de investimentos físicos de infraestrutura, sempre retornados na forma de arrecadação de impostos. Esta etapa compreende o final do século XVIII e todo o século XIX, o que coincide com a entrada em operação dos navios a vapor, que passaram a exigir mudanças qualitativas no trabalho do porto, também o crescimento demográfico a que nos referimos acima, além da penetração de novos capitais e serviços, alterando a forma de acumulação.

Esta interpretação nos permite dialogar com a esquematização do desenvolvimento do nexo entre porto e cidade sugerida por Hoyle (1997)[55]:

A Primeira fase, caracterizada pelo porto primitivo, perdurou até meados do século XIX, sendo caracterizada pelo vínculo muito estreito entre porto e cidade.

A época da industrialização, e em particular da introdução das embarcações a vapor, promoveram transformações substanciais nos portos com construções de armazéns e docas, além da mecanização do trabalho de carga. Neste caso, o rápido crescimento comercial / industrial pode se desenvolver para além dos limites das cidades, com indústrias de grande volume.

A terceira fase, iniciada no século XX, representou o crescimento industrial vinculado ao movimento portuário com implantação de estaleiros, silos, frigoríficos, depósitos de combustíveis, etc.

A partir da década de 1960, o inicio das operações com containers marcou a nova etapa, com grandes perdas de postos de trabalho. A organização dos terminais e atracadores cada vez maiores levou muitos portos a deixarem as áreas tradicionais e se instalarem distantes das cidades.

O porto moderno de larga escala passou a consumir grandes áreas de terra / espaço aquático; renovação urbana do núcleo original.

A globalização transformou os papéis portuários, promovendo um

55 Ver também: BOSA (2011).

redesenvolvimento urbano nas antigas areas portuárias. Esta nova realidade cultural é acompanhada por um processo de gentrificação, com a expulsão dos antigos habitantes das areas tradicionais.

Esta classificação sugerida reflete muito da realidade das cidades portuárias europeias, o que precisamos agora é testar a cronologia dentro da especificidade dos grandes portos brasileiros. Começamos a pensar na evolução portuária, tendo como referencia a História do porto soteropolitano, considerando a relação geográfica porto e cidade, com seus impactos sociais e culturais, a organização do trabalho e formas de operação das atividades portuárias, a relação com o Estado, as mudanças na legislação específica dos portos, etc.

A própria nomenclatura a ser utilizada para cada etapa precisa refletir esta especificidade, sendo então:

• O porto colonial, para designar a estrutura original de uma extensa área de atividade portuária, fragmentada, marcada pela presença dos trapiches;

• Uma etapa de transição, compreendendo a expansão da dupla função do porto soteropolitano para atender as exigências estabelecidas com o aumento de demandas e a penetração do capital na sua forma moderna. Etapa esta marcada pela tensão entre as formas tradicionais que resistem e retardam o processo de modernização capitalista;

• Sugerimos o uso da expressão porto organizado, tal qual aparece na legislação de 1932, no Brasil, para se referir ao porto capitalista inaugurado no final do século XIX em Santos, e que se consolida no Rio de Janeiro em 1911, e em Salvador com a inauguração da primeira etapa do porto em 1913. Outra expressão que sugerimos, parece ser também adequada para representar a ruptura física do porto com a cidade, o afastamento de suas operações da vida dos citadinos, o inicio de um distanciamento, com grande impacto econômico e cultural: Porto concentrado.

• Operações com containers, que em salvador só ocorreu a partir da

década de 1980.

A construção do porto organizado representou também a consolidação de um porto concentrado geograficamente. Foi o fim da íntima relação da área portuária com os citadinos. Se antes o porto interferia diretamente na construção social da cidade, econômica, social e culturalmente, com o fim da fragmentação e concentração das atividades em um único espaço, vai se operando uma separação desta relação, e um muro irá separar porto e cidade. Mas o processo capitalista só se completou com o advento das operações com containers, que representou a superação das formas pretéritas de trabalho. Logo, pensar a evolução histórica da relação entre porto e cidade, em Salvador, contribui para melhor compreensão da penetração do capitalismo, e como o nível de resistência das estruturas tradicionais corroborou para retardar este processo, vindo a ser um dos elementos que interferiu na construção social e cultural da cidade.

Referências

AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento: crises, motins e intervenção*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.

BARICKMAN, Bert Jude. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BOSA, Miguel Suárez. Puertos e ciudad em el mundo atlântico: el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. GONÇALVES DOS SANTOS, Flávio (organizador). *Portos e cidades*: movimentos portuários atlânticos e diáspora africana. Ilhéus: Editus, 2011.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Associação Comercial da Bahia*: 175 anos, trajetórias e perspectivas. Salvador: Assembleia Legislativa da Bahia, 2011.

GUASCO, Madalena. O entendimento dialético da transição. *Princípios,* São Paulo, n. 67, p. 51-53, nov./jan. 2002-2003.

HOYLE, B. S. Cities and ports: concepts and issues. *Vegueta*. Southamptom, n. 3, 1997.

MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia no século XIX*: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

NASCIMENTO, Iolanda Maria. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986.

PINHO, José Ricardo Moreno. *Açambarcadores e famélicos*: Fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878). Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador:*

modernização em projeto: 1854/1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

SANTOS, Mario Augusto dos. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República*: um grupo de pressão. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2011.

SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador*: estudo de geografia urbana. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1959.

Contrabando colonial no Rio de Janeiro: o porto e a cidade

Prof. Dr. Romyr Conde Garcia[56]

> Sendo presente a Sua Majestade a carta que trouxe a data de 29 de janeiro do presente ano, a respeito das arribadas dos navios ingleses e franceses nesse porto e na Ilha de Santa Catarina, a mesma manda declarar a sua Exª. que as arribadas são muito perigosas e prejudicais.
> (Carta do Marquês de Pombal para o Conde da Cunha, 23 de julho de 1756.[57])

"Arribada forçada" é uma expressão antiga, contemporânea ao Pacto Colonial, e referia-se à entrada de navios não autorizados numa baía ou enseada da colônia (arribar)[58], normalmente, alegando alguma avaria ou

---

56 Prof. Dr. Romyr Conde Garcia (UNEMAT/Barra do Bugres)

57 Carta de, 23 de julho de 1756, Corresp. com o Vice-Reinado, ANRJ, cód. 57, vol. 03, nº 4, ff. 9-10.

58 No Novo Dicionário Aurélio, "arribar" significa, entre várias coisas: 1. Regressar ao porto de partida ou entrar em outro porto que não seja o da escala ou de destino: "O navio arribou de Santos para deixar um doente grave"; 2.

doença a bordo. Quando este "Exclusivo Comercial" deixou de vigorar em terras brasileiras, este termo caiu em desuso. Afinal, com o Ato de Abertura dos portos, em 1808, qualquer navio de nação amiga poderia aportar nos portos coloniais sem ter que recorrer às necessidades, ou aos subterfúgios das arribadas forçadas. Perdendo, desta forma, o sentido a qual lhe deu origem.

Mas o que viria a ser uma "arribada forçada?"

Como determinava o Pacto Colonial, a metrópole tinha a exclusividade de aportar, abastecer e comercializar com os portos, enseadas e ancoradouros da sua colônia. Entretanto, pelas regras e leis de conduta marítima, um navio estrangeiro, em caso extrema necessidade, poderia ancorar em porto de qualquer nação. Neste caso de extrema necessidade, dava-se o nome de "arribada".

Muitos eram os motivos para uma embarcação pedir para arribar num porto: quebra dos mastros, dano no leme, perfuração no casco ("fazendo água"), doentes a bordo, falta de frutas cítricas ("refrescos", como chamavam os portugueses do século XVIII), e a falta d'água, também conhecida por "agoadas". A correspondência do Vice-Rei com a Corte, entre 1780 a 1789, registra que, de um total de 38 embarcações, ouve trinta pedidos para arribar[59]: dez por estar "fazendo água", oito com tripulantes e passageiros

"Alterar rota para se aproximar de (terra outra embarcação); (...) 4."Sair e ausentar sem licença, às ocultas, ou diretamente: Arribou de casa a altas horas da noite" (HOLANDA, 1993, p. 139).

59 Não incluí neste número três navios espanhóis que aportaram no Rio de Janeiro com suposta alegação de arribada. Curiosamente, as autoridades locais não consideraram o pedido destas embarcações, pois sabiam que o verdadeiro objetivo destas era comercializar diretamente com a colônia. Desta forma, como a administração do porto e o próprio Vice-rei tinham ordens expressas de ampliar estas transações e receber da melhor forma possível os navios oriundos do Prata, estas embarcações não foram tratadas da mesma forma que as demais que arribavam no Rio de Janeiro. Por estes motivos, apesar das alegações, não

doentes (escorbuto), seis alegavam avarias nos mastros ou no leme, dois estavam com falta d'água, outros dois informaram que faltavam gêneros (cítricos) e mantimentos, o restante, duas arribadas, alegavam vários motivos[60].

No entanto, com ou sem os motivos apresentados acima, as arribadas possibilitavam as embarcações estrangeiras de repararem os seus danos, abastecerem de gêneros necessários para as grandes viagens, entrarem em contato com os comerciantes locais, estabelecerem uma clientela no porto e, o que a Coroa mais temia, promoverem "Descaminhos dos Reais Direitos". E como as arribadas tinham um sentido crescente desde 1769, tanto o Marquês de Lavradio como D. Luís de Vasconcelos e Souza tentaram intensificar a vigilância sobre as embarcações e tornar mais rigorosas as avaliações sobre os verdadeiros motivos das arribadas. Sendo que, para isso, a Coroa possuía um código de posturas que regulamentavam e controlavam as arribadas. Por estas posturas, e como as arribadas eram um dos procedimentos mais comuns e rotineiros do comércio clandestino, o contrabando assumiu uma dinâmica bastante específica, se adaptando-se e desenvolvendo-se dentro das próprias regras que foram criadas para combatê-lo.

podemos denominar estas aportagens de "arribadas" típicas. Corresp. com o Vice-reino, código 67, volumes 01 e 02 (N.A.).

60 Uma armada inglesa, composta de cinco navios de guerra, arribou na Baía de Guanabara, os motivos eram falta d'água e casos de escorbuto. Corresp. com o Vice-reinado, ANRJ, Cód. 67, vol. 10, nº 22.

Quadro 1

MAPA DAS ARRIBADAS NA BAÍA DA GUANABARA ENTRE 1780 A 1789				
1780/1789	Inglês	Francês	Espanhol	Outros
Avarias	05	05	05	02
Doenças	12*	–	–	02
Aguada	02	01	–	–
Gêneros	03	–	02	–
Total	22	06	07	04

(Dos Doze navios, quatro também alegaram falta d'água. Fonte: Correspondência do Vice-Reino, ANRJ, Cód. 67, Vol. 5 ao 15.)

Procedimentos e "Termos das Ordens",

> [...] O primeiro e mais essencial entre aqueles meios e o de trazer sempre acostado tal navio um ou dois escaleres de dia e de noite, para lhes impedir que lhes descarregue coisa alguma, sendo os ditos escaleres comandados por oficiais militares e civis de fidelidade provada e superior a tal corrupção.
> O segundo meio consiste em serem registrados irrevessivelmente todos os marinheiros e pessoas dos tais navios, que irem a terra, e isto somente com a exceção dos oficiais de uniforme, passageiros graves, e dignos de atenção, que ordinariamente não costumam trazer pares de meias, cambraia, caras e outras mercadorias finas embaixo dos vestidos

> como costumam fazer os marinheiros e homens semelhantes.[61]

A metrópole centralizava o comércio com a sua colônia através dos portos e o contrabando se utilizava desses mesmos portos para realizar a maior parte das suas transações ilícitas. Mas, a princípio, não deveria ser muito fácil para os contrabandistas superarem a forte vigília que as autoridades coloniais mantinham sobre qualquer embarcação que adentrasse numa baía ou porto da colônia.[62]

O procedimento dos oficiais de alfândega era abordar a embarcação e escoltá-la até um ancoradouro apropriado, onde ficaria guardada por um ou dois botes de patrulhas (escaleres[63]), depois, a nau era examinada por

61 Carta do Marquês de Pombal para o Conde da Cunha, 23 de julho de 1766, Corresp. com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 67, vol. 3, nº. 4, ff. 9-10.

62 "As regulamentações e os procedimentos para as arribadas estão contidas no Alvará de 5 de outubro de 1715, com posteriores modificações, continuou em vigor até o ano de 1808. CMCM, cód. 18, ff. 138-140; publicado em ABNRJ, XXVIII, p. 228-230. Em 1719, o Conselho encontrava-se insatisfeito porque estas novas regulamentações não estavam sendo estritamente observadas e ordenou a Provisão de 16.fev.1719. OC/LR, 1193, nº 216. O Alvará de 15 de outubro de 1715 foi renovado pela Carta Regia de 25 de fevereiro de 1734. Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Para, VII (PARÁ, 1907), p. 241-242. Para a abolição das restrições ao comércio direto entre o Brasil e as nações amigas, ver o Decreto de 11 .jun. 1808. CLP, V, 519-520", ALDEN, 1968, p. 427.

63 "Quando um capitão de uma nau sinalizava pedindo permissão para entrar na Baía da Guanabara, o comandante da Fortaleza de Santa Cruz passava uma mensagem por bandeira para o Morro do Castelo relatando a aparição de uma embarcação. Logo, um bote era despachado para escoltar o oficial representante do capitão. Enquanto este dirigia-se ao encontro do oficial administrativo sênior (o governador, capitão-geral ou vice-rei), o navio era encaminhado para um ancoradouro temporário. A desobediência em permanecer no local designado seria entendida como uma confirmação de que se tratava de fato de uma nave pirata,

uma delegação de inspetores do porto[64], sendo que, caso fosse um navio português com permissão para aportar, este fiscal examinava a lista de passageiros, a carga, os passaportes e outros documentos; caso fosse navio estrangeiro, o oficial, além desses procedimentos, averiguava se a embarcação realmente cumpria as especificações que caracterizava uma arribada.

Quando ficava comprovado que, na embarcação estrangeira, faltava água, mantimentos ou "refrescos", os oficiais portugueses mantinham a embarcação próxima à entrada da baía, mais propriamente diante dos canhões da fortaleza de Santa Cruz, e providenciavam que o navio fosse abastecido da forma mais rápida possível.

---

o que poria imediatamente em ação os canhões da Fortaleza de Santa Cruz. Se a entrada do navio na baía fosse autorizada, um mestre do cais oriundo da fortaleza partiria para bordo e pilotaria a embarcação para um segundo ancoradouro (no caso da Baía da Guanabara, este era situado em frente a quadra do palácio e sob os canhões do forte da Ilha das Cobras). Nesta segunda etapa, também eram editadas proclamações, que eram afixadas em vários pontos ao longo da costa, proibindo os colonos de comunicar-se diretamente com a embarcação. Para garantir que esta ordem fosse cumprida e também, para evitar que membros da tripulação desembarcassem clandestinamente, botes de guarda circundavam continuamente os navios estrangeiros ancorados na baía. (ALDEN, 1968, p. 425-426).

64 "A nau era abordada, de acordo com uma petição escrita (portaria) do oficial administrativo sênior, por uma delegação de funcionários. Entre estes, um magistrado (no Rio de Janeiro, um membro da Relação), seu escrivão, um intérprete, um oficial sênior da guarnição militar local, um mestre armador e, em casos de relatos de escorbuto ou outras doenças a bordo, um médico. Esta delegação examinava os documentos do navio e procedia a um interrogatório. O primeiro a ser interrogado era o capitão, que deveria responder a uma série de perguntas preestabelecidas: seu nome, o da embarcação, seu porto de origem, sua destinação, o número de tripulantes e passageiros, a natureza de sua carga e as circunstâncias que a levaram a entrar na Baía. Apos responder ao inquérito, o capitão era isolado dos demais e as mesmas perguntas feitas a vários membros da tripulação" ALDEN, op. cit., p. 427.

Ficando comprovadas as alegações que o navio "fazia água" ou tinha avarias, as autoridades do porto encaminhavam a embarcação para os estaleiros próximos ao centro do Rio, onde receberiam os reparos necessários. Nesta situação, só era permitido ao capitão do navio pagar estes reparos com moeda, sendo que qualquer pagamento feito em gêneros era expressamente proibido. No entanto, pela demora nos reparos, pela falta de dinheiro, ou mesmo, pelo interesse de efetivar transações clandestinas, não era raro que os mesmos capitães requisitassem à alfândega a possibilidade de uma exceção a regra:

> O terceiro meio e o de não acharem dinheiro para pagar o de que necessitarem excusando-se o governo com os motivos de, que o dinheiro de El Rei nosso Senhor nunca ali para: Porque logo que chega e se vai remetendo pelos primeiros navios a Lisboa, restando-se o do pagamento das tropas e ministro da justiça do qual não se pode desviar coisa alguma sem falta impraticável...[65]

Normalmente, os reparos dos navios arribados eram custosos e demorados[66]. Sendo que era um procedimento normal da administração portuária, requisitar os mais lerdos e ineptos artesões e oficiais de estaleiro para este fim:

65 Corresp. ANRJ, cód. 57, vol.03, nº 4, ff. 9-10.

66 "O número de dias variava de três a trinta, de acordo com as circunstâncias pois o período permitido refletia a avaliação dos membros da delegação. Assim, quando a embarcação necessitava de reparos, o mestre armador deveria estimar quanto tempo seria preciso para isso; ou quando um número substancial de tripulantes estivesse doente, o médico determinava o período para a sua recuperação. ALDEN, Idem.

> O quarto meio pode ser o de se ter prevenido secretissimamente o mestre da ribeira para não empregar nos consertos de que necessitarem os tais navios, se não os oficiais mais perigosos, negligentes, e tantos, que houver na mesma ribeira desviando os outros artífices, que forem bons dos tais consertos e acrescentando neles todas as obras que couber no possível, sem grande deformidade, para que os mesmos consertos lhes venham a sair tão morosos e caros, que lhes não façam conta.[67]

Apesar de essa prática irritar os comandantes destas embarcações e de acrescentar algum dinheiro aos cofres de Sua majestade, a maior permanência da tripulação estrangeira num porto colonial, além de propiciar a prática do contrabando, ampliava os canais de contato com os comerciantes locais e, com estes, a realização de transações futuras.

Tanto no caso das "aguadas" como nas arribadas, as embarcações ficavam sob uma estreita vigília, sendo que as autoridades portuárias destinavam sentinelas para guardar, dia e noite, estes navios. Caso os oficiais ou parte da tripulação fossem a terra, só poderiam fazê-lo com o acompanhamento de um soldado ou de um fiscal encarregado. Estes "acompanhamentos" se faziam por todos os logradouros e casas que os estrangeiros visitassem.[68]

---

67 Corresp. com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 57, vol. 03, nº 4, ff. 9-10.

68 Alden cita o almirante Cook que, quando esteve no Brasil na década de 1760, teve problemas com o Conde de Azambuja: "Ele contrariou-se com o fato de ter que adquirir provisões através de um despachante e irritou-se ao saber que seus oficiais, seus tripulantes e mesmo seu comandante foram constantemente seguidos quando estavam em terra. Cook protestou veemente contra a argumentação do Vice-rei de que os marinheiros ingleses tinham que ser vigiados para não praticarem contrabando e reclamou que Azambuja não tinha motivos para duvidar do caráter oficial de sua missão visto que ele já tinha apresentado seus

No entanto, tal como ocorriam nos estaleiros, as sentinelas e os "acompanhantes" geravam muitos conflitos com os capitães estrangeiros[69]. Por outro lado, devido ao fato desses mesmos fiscais ficarem próximos às tripulações estrangeiras, facilitava em demasia a corrupção e a conivência com o contrabando. Apesar da facilidade, poucas são as referências acerca de corrupção ou conivência de sentinelas. Na correspondência do Vice-Rei, a melhor documentação para se compreender esses casos, encontramos apenas numa carta sobre a prisão de duas sentinelas que foram subornadas[70] por marinheiros espanhóis e num processo contra os tripulantes de um bote encarregado de vigiar as embarcações.[71]

documentos de autorização" ALDEN. op. cit., p. 429.

69 O caso mais curioso de conflito entre tripulações estrangeiras e as sentinelas, foi quando um capitão inglês partiu com uma espada desembainhada contra uma sentinela portuguesa que montava guarda sobre a sua nave e o jogou ao mar. Este incidente propiciou um extenso inquérito portuário que determinou, apenas, uma repreensão verbal ao dito comandante, apesar de toda queixa do Vice-rei. Correspondência Ativa e Passiva do Vice-Rei, BNRJ, cód. 4,4,4, n 221, ff.82-83.

70 O caso refere-se ao alferes Luís Miranda e o cabo Carlos Domingos José que foram surpreendidos dentro de um navio espanhol comercializando sacas e farinha por prata e pólvora. ANRJ, Cód. 67, Vol. 8, NO 239, f.46, em 22, jun. 1780.

71 Apud. ALDEN, op. cit., Conde da Cunha para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 8. nov., 1766. RIHGB, CCLIV (1962), p. 353-354. Quando membros de um bote de guarda foram acusados de falhar em manter uma vigilância adequada sobre navios portugueses suspeitos de contrabando ancorados na Baía de Guanabara, o Vice-Rei Lavradio ordenou que seus membros fossem demitidos do serviço, algemados e confinados na Fortaleza de Villegaignon, por tempo indefinido. Em vista de tão drástica decisão, pode-se inferir que os soldados foram subornados ou estavam participando, eles próprios, no tráfico ilícito. Correspondência17.out.1776 (despachos), CMCM, Cód. 25, fol. 147.

Fluxo crescente das arribadas

Do período que o Marquês de Lavradio assumiu o cargo de vice-rei do Estado do Brasil até a abertura dos portos, 1769-1808, as arribadas forçadas tiveram um crescimento extraordinário para os parâmetros coloniais e, bem significativo se o compararmos ao fluxo de navio portugueses que faziam o trajeto Rio-Lisboa-Rio.

Se na década de 1770, apesar de Portugal se encontrar numa custosa e prolongada guerra com a Espanha pelo controle da banda oriental do Prata, a Baía da Guanabara recebeu a arribada de 20 embarcações: nove britânicas, cinco espanholas, quatro francesas, uma sueca e uma holandesa. Na década seguinte, foram 54 embarcações, isto é, mais que dobrou. Uma das razões para este crescimento foi que na década de 1780, ao contrário da anterior, não ocorreram grandes conflitos militares, desta forma, mais embarcações mercantes se aventuraram no Oceano Atlântico, principalmente, espanholas e francesas.

Quadro 2

MAPA DAS ARRIBADAS FORÇADAS ENTRE 1700 E 1805						
	1770/79	%	1780/89	%	1800/85	%
Ingleses	9	45	38	70,4	165	71,4
Espanhóis	5	25	10	18,5	43	18,6
Franceses	4	20	4	7,4	5	2,2
Americanos	–	–	–	–	10	4,3
Outros	2	10	2	3,7	8	3,5
Total	20		54		231	

(Fontes: Correspondência oficial, ANRJ, CÓD. 67, 68, e 76. (1769-1789), e SANTOS, 1972, p. 206, para o período 1791-1805.)

Por esta estatística, este crescimento já poderia ser tomado como significativo, mas se o comparássemos com o fluxo das décadas seguintes, chegaríamos à conclusão que estes números são bem insignificantes, visto que entre 1791 e 1800, 240 navios arribaram no Rio de Janeiro, um crescimento de 344% para a década anterior; e apenas entre 1801 e 1805, 158 embarcações. Como pode-se observar, o total de arribadas nas décadas de 1770 e 1780 é exatamente a metade do número de arribadas nos cinco primeiros anos do século XIX.

Observando o quadro anterior, podemos constatar que os navios de bandeira inglesa eram aqueles que mais freqüentavam a Baía da Guanabara. Destas arribadas, temos que levar em conta que às vezes, esquadras de seis a dez embarcações adentravam na baía, o que fazia elevar bastante

o percentual das arribadas inglesas[72]. Neste período, entre 1769 a 1789, a maior parte destas embarcações, eram navios de guerra. Dos navios mercantes que ancoravam na baía, a maior parte era formada por baleeiros ou por naves da Companhia das Índias Orientais.

O segundo grupo, mais volumoso, era o das embarcações espanholas que, apesar da guerra, sempre mantiveram um fluxo crescente nas arribadas. Estes, ao contrário dos britânicos, só apresentam navios mercantes e os procedimentos de vigília e acompanhamento, como veremos mais adiante, eram bastante indulgentes. Dos demais grupos, é sensível o declínio da presença de navios franceses na Guanabara e o crescimento das arribadas feitas por embarcações americanas.

Todo este crescimento numérico no fluxo de entrada de navios estrangeiros no Rio de Janeiro, apesar de significativo, tem que ser analisado pela conjuntura do comércio atlântico e da própria dinâmica do porto do Rio de Janeiro. Como e impossível montar tabelas e séries para o comércio no período, visto que as balanças comerciais das duas décadas em questão se perderam nos incêndios das alfândegas, só nos resta seguir os passos e os estudos de outros historiadores e as informações contidas nos relatórios e correspondências entre a Corte e o Vice-reino.

Tanto para Jobson Arruda, Dauril Alden, como para Eulália Lobo, a administração dos dois vice-reis (Lavradio e Luís de Vasconcelos) se apresenta bastante distinta quanto ao volume comercial e tendência econômica. Enquanto no vice-reinado do Marquês de Lavradio o cenário não era dos mais favoráveis, devido à retração das remessas de ouro e pedras preciosas aos gastos com a guerra com os espanhóis e a própria necessidade de diversificar a agricultura. Já a administração do Vice-rei

72 Entre 1769 a 1789, três esquadras britânicas pediram para arribar no Rio de Janeiro, em 1771, em 1782 (do almirante Bikerton); e 1787 (do almirante Kinder). Num total de mais de 15 navios (N.A.).

Luís de Vasconcelos já apresenta sinais de recuperação econômica, pois mesmo mantendo a tendência de baixa nas remessas de ouro e diamantes, o Rio de Janeiro apresenta um ligeiro crescimento do seu comércio (LOBO, op. cit. p. 75-78). Neste caso o crescimento das arribadas forçadas pode representar um sinal desta recuperação econômica e um incentivo para o porto carioca.

A duplicação da entrada de navios espanhóis reforça a idéia de que o Rio não só intermediava manufaturas européias (contrabandeadas ou não) como também desenvolvia uma rede de abastecimento de produtos tropicais (aguardente, farinha e tabaco), fora o tradicional tráfico de escravos com a Bacia do Prata. Quanto ao forte crescimento das "arribadas" inglesas, podem representar que o Rio de Janeiro ainda era um mercado interessante para a Grã-bretanha, pois guardava uma significativa demanda de produtos manufaturados que a metrópole não conseguia cobrir.

Contudo, os dados de Corsino não confirmam muito esta premissa de recuperação na década de 1780. Como demonstram os quadros abaixo, o movimento de navios entre o porto do Rio com Lisboa manteve-se estável, com uma leve recuperação entre 1775 a 1785, para depois cair, uma pequena retração nos cinco últimos anos da década de 1780. Apesar da equivalência de entrada e saída de navios no final da década de 1760, nos anos posteriores saíram mais navios com destino a Lisboa do que desta para o Rio, isso numa proporção de cinco navios que partiam de Lisboa para sete que chegavam do Brasil.

Quadro 3

MAPA DO MOVIMENTO DE NAVIOS ENTRE RIO-LISBOA-RIO (1765/1791)			
Período	Navios	Escravos	Escravos por ano
1765/1769	89	40.940	8.188
1770/1774	16	12.880	6.640
1775/1779	–	–	–
1780/1784	68	31.280	7.820
1785/1789	83	38.180	7.636
1790/1794	102	38.180	7.636

(Fonte: SANTOS, 1972, p. 130.)

Quadro 4

MAPA DO MOVIMENTO DE NAVIOS ENTRE RIO-LISBOA-RIO (1765/1789)		
Período	Rio-Lisboa	Lisboa-Rio
1765/1769	75	76
1770/1774	92	48
1775/1779	102	75
1780/1784	116	90
1785/1789	84	73

(Fontes: Santos, idem in: anexos. Não constam nas tabela de SANTOS os dados dos anos 1771 a 1773 e 1775 a 1780.)

Quanto ao tráfico de escravos percebe-se que realmente existiu uma tendência crescente. Apesar de faltar a maior parte dos dados da década de 1770 e possível apontar um valor pela média anual de entrada de escravos. Neste caso, o crescimento foi próximo a 15%.

Quadro 5

MAPA DO MOVIMENTO DE NAVIOS QUE CHEGAVAM AO RIO DE JANEIRO ENTRE 1770 E 1799			
Período	Lisboa	África	Fora
1770/1779	123	80	20
1780/1789	163	168	54
1790/1799	–	200	231

(Fontes: SANTOS, op. cit., tabela XXVIII, in: anexos.)

Comparando estes dois quadros acima com a tabela de entrada dos navios estrangeiros, percebe-se que a tendência crescente das arribadas supera em muito a estabilidade do comércio Lisboa-Rio e, a princípio, acompanha a expansão moderada do tráfico negreiro da década de 1780, para depois superá-la na década seguinte. Como demonstra a tabela abaixo, o número das embarcações estrangeiras que arribaram na Baía da Guanabara chegou, na década de 1790, a superar o dos navios negreiros e igualar aos oriundos de Lisboa.

Por faltar-nos dados sobre volume e valores do comércio entre o Rio de

Janeiro com Lisboa e com a África esta comparação se restringira apenas na quantidade de embarcações que chegaram a Baía de Guanabara. E, mesmo levando em conta que nem todos os navios estrangeiros praticavam o contrabando, o crescimento e bastante significativo para apontar um crescimento do comércio clandestino entre cariocas e mineiros com estrangeiros, principalmente com ingleses e espanhóis.

a) "Arribadas" Espanholas

Os procedimentos legais para todas as embarcações que arribassem na Baía da Guanabara poderiam ser os mesmos, não importando se a bandeira fosse inglesa, francesa ou espanhola. Afinal, todas eram escoltadas por botes patrulhas, examinadas por oficiais e guardadas por sentinelas. Entretanto, ao fundearem na baía ficava evidente que existiam diferenças quanto ao tratamento dispensado aos capitães dos navios e as suas tripulações. E esta discrepância entre o procedimento legal e o tratamento oficioso era notória e mais comum entre os navios de bandeira espanhola, estes eram claramente favorecidos.

Desde a União Ibérica, a Coroa Portuguesa vinha incentivando o comércio direto com a Bacia do Rio Prata, pois era de lá que se obtinha a preciosa prata boliviana, metal essencial para o comércio com a Índia. Uma das formas de se efetivar esse comércio era o de receber muito bem os navios espanhóis que arribassem ou que aportassem nos portos coloniais em busca de escravos, tabaco, aguardente, açúcar e manufaturas. Contudo, para certificarem que esses mesmos navios não desembarcassem produtos concorrentes e prejudiciais à relação entre a colônia e a metrópole, como por exemplo, farinha de trigo, os procedimentos tinham que ser seguidos a risca. Desta forma, todo navio espanhol que adentrava na baía, também tinha que ser vistoriado:

> (...) que a carga que transportava era farinha de trigo em saco (5.437 arrobas sendo 25 Libras cada arroba), sal (786 arrobas), também em saco de coiros e alguma prata na 3quantidade que constão dos seus despachos (12.000 pesos de prata).", (...) que tivera de entrar neste porto para por vir a direitura de Buenos Aires com o fim de comprar 6.000 arrobas de tabaco para transportar para o Real Estanco...[73]

Realmente, o tratamento dispensado às embarcações espanholas era bastante diferenciado, e seus capitães possuíam regalias que outros não recebiam, o que deixavam os oficiais britânicos indignados com os seus mais fieis "aliados" (ALDEN, Idem, 427). Como prova desta amizade luso-hispânica, apresentamos o fluxo de navios castelhanos que adentraram na Baía da Guanabara entre 1770 e 1780, período no qual as duas nações se achavam em guerra pelo controle pelas capitanias meridionais do Brasil. Depois de 1780, com os tratados de amizades entre as duas coroas ibéricas, as visitas se intensificaram e os interesses se aproximaram. Certa vez, depois de zarpar do Rio de Janeiro uma esquadra inglesa, o Vice-rei D.Vasconcelos mandou avisar a Buenos Aires sobre a dita esquadra e a possibilidade desta vir a apreender navios castelhanos.[74]

Apesar dos procedimentos, a obsessão Portuguesa pela prata andina e as visitas espanholas representavam um evento muito importante para a cidade. Os comerciantes mantinham contato direto com os capitães castelhanos. E estes, eram bem recebidos nas ruas e estabelecimentos cariocas, sendo que, até mesmo os acompanhamentos feitos por fiscais perderam praticamente a atenção e o rigor. Tudo isso, a ponto de possibilitar a estes navegadores, inúmeras oportunidades para efetivarem transações clandestinas com a

73 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 75, vol. 1, f. 1.

74 Idem, cód. 57, vol. 1, f. 77.

comunidade comercial do Rio de Janeiro. Como veremos mais adiante, este foi o caso da corveta espanhola São (João e José).

b) "Arribadas" e "Desordens" de Naus Portuguesas

> Ilmo Ex. Sr. tendo arribado a este porto com carga de couros vindos de Montevidéu esta galera: São Pedro de Alcântara de que (...) averiguando deste o seu destino, tive certeza de que se dirigia para Cadiz, em conformidade do passaporte que me apresentou de Sua Majestade Católica e das Ordens dos seus correspondentes a quem pertence a sobredita galera. Pareceu-me porem que semelhante viagem, ainda que nas presentes circunstancias não he suspeita aos acontecimentos dois motivos me ocorreram para não consentir viagem em direitura a Cadiz: o 1º he Direito da Baldeação, que deve pagar na Corte conforme a Determinação de Sua Majestade, a respeito dos transportes da natureza deste, o º o perigo de alguns contrabandos praticados sem risco em hua corveta, que hia em direitura a hum porto F*estrangeiro da Europa.[75]

A princípio, pode parecer estranho afirmar que era negada a entrada de navios portugueses na Baía da Guanabara, entretanto, são muitas as determinações pombalinas que proibiam o comércio direto entre o Estado da Índia e Moçambique com o Vice-Reino do Brasil. Como este comércio era proibido, toda embarcação portuguesa que tivesse partido de algum porto do Índico, os procedimentos com ela deveriam ser os mesmos que

75 Luís de Vasconcelos para Martinho de Melo e Castro, 19 mar., 1783, Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 75, vol. 11, f. 40.

de um navio estrangeiro. Da mesma forma acontecia quando a embarcação lusa ficava sob suspeitas de se dirigir não para Lisboa, mas sim para portos estrangeiros, como é o caso acima, da galera São Pedro de Alcântara.

Entre 1769 a 1789 foram muitos os navios portugueses que arribaram na Baía da Guanabara, com suspeitas de ilegalidades, podemos citar o Nª. Srª. de Nazareth (1779), o Nª. Srª. da Piedade e São Boa Ventura e São Pedro de Alcântara (os dois em 1783), o Nª. Mãe dos Homens (1784), o São João Batista (1785) e o Nª. Srª. das Almas (1789). Dessas, embarcações, quase todas se comprovou que estavam fazendo contrabando. No entanto, apenas duas foram apreendidas, a Sumaca São João Batista e nau Nª. Srª. da Piedade e São Boa Ventura, a primeira, vinha de Lisboa, a segunda, da Índia. As demais embarcações que partiram da Bacia do Prata, bastou ao vice-rei caçar os passaportes espanhóis e ordenar que rumassem direto a Lisboa para que o problema fosse contornado. Entretanto, não sem antes destas naves pagarem os direitos de baldeação e as taxas alfandegárias.

> "Ilmo Ex. Sr. tendo arribado a este porto com carga de coiros vindos de montevidéu esta galera: Nª. Sª. Mae dos Homens, de que he mestre José Ignacio Dias e averiguando deste o seu destino tive certeza de que se dirigia para Cadiz em conformidade do passaporte que me apresentou de Sua Majestade Católica e das Ordens dos seus correspondentes a quem pertence a sobredita galera. Preceo-me porem que semelhante viagem ainda que nas presentes circunstancias não he suspeita aos acontecimentos e encontros de embarcações inimigas, que pretendião requisitar o mesmo passaporte seria inteiramente contrarias as Ordens de Sua Majestade e pelo que pertence ao Direito de Baldeação, que se deve pagar nessa Corte e que de outro modo se não satisfaz e igualmente pelo receio de alguns contrabandos de oiro, e diamantes

> praticados sem risco em huma embarcação que hia em direção a porto estrangeiro da Europa, como tive ocasião de participar a Vª. Exª em carta a respeito de outro transporte semelhante natureza.
> Por isso determinei ao sobredito Mestre que tirasse seus despachos para seguir viagem para esta corte: e prestar fiança costumada lhe dei novo passaporte recolhendo o que trazia para remete-los a Vª. Exª[76].

Apesar das arribadas, a maior parte das ilegalidades cometidas por embarcações Portuguesas vinha da entrada legal e rotineira na Baía da Guanabara, como os oficiais, tripulantes e passageiros da Nau de Guerra Nª. Srª. de Belém, trouxeram de Luanda 120 escravos sem pagar os direitos de *três dobros*.

> Ilmo Sr. pela carta n º 1 verá Vª Exª a carta que me dirigiu a (...) sobre a necessidade (...) em que se achava de assegurar os direitos ou trêsdobros de alguns escravos que muitos oficiais da marinha, guarnição e tripulação da Nau de Guerra Nª Srª de Belém, que embarcaram nela em Angola, sem que conste com a devida formalidade do devido pagamento dos mesmos direitos que de balde se alega, expondo-me ao mesmo tempo a dificuldade da exceção, principalmente estar próxima a partida da dita para esta corte...[77]

Para o caso desta Nau de Guerra, os procedimentos não foram muitos

76 Luís de Vasconcelos para Martinho de Melo e Castro, 19 mar., 1783, Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 57, vol. 12, f. 215.

77 Sobre a Nau Nª. Srª. de Belém, ver também SANTOS, 1972, p. 56-62.

rigorosos, pois os militares estavam protegidos por privilégios e pela lei de 14 de fevereiro de 1772, que retirava dos militares as penhoras por dívidas cíveis, além do mais, a nau tinha ordem para partir imediatamente para Lisboa, impossibilitando, deste modo, a execução do processo legal.

> E sem embargo de essa Mesa se acha autorizada pelos procedimentos que em casos semelhantes tem determinado as Leis e Reais Ordens, encontrando-se no presente a dificuldade de estar a dita Nau de Guerra com bando para sahir com brevidade para Lisboa: me parece-o responder a V.Exª que não podendo ser da atenção de Sua Majestade nem de seus Augustos predecessores concederem Privilegios contra si mesmo e achando-se determinado pela Lei de 14 de fevereiro de 1772 que a Disposisão de 21 de outubro de 1783 que regulou o foro militar e prohibio penhoras por dividas civeis nos soldados, não tinham lugar nos Descaminhos dos Reais Direitos, tocam desa mesa para pasado precatório ao Desembargador Provedor da Real Fazenda para se embargarem os soldos.[78]

A mesma sorte não teve a fragata São João Batista, pois logo que zarpou de Lisboa, o Ministro Colonial recebeu dos seus informantes a prova de que a embarcação carregava um considerável contrabando de manufaturas.

> Achando-se esta fragata São João Batista se fazer a vela, lhe chega a noticia de que a bordo da mesma fragata se tem metido varias fazendas de contrabando ou descaminhadas aos Reais Direitos, que dizem

78 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 57, vol. 12, f. 252.

> pertencer principalmente a Pio Antonio dos Santos, que vai fazendo serviço de Capitão-Tenente...e não possuindo a brevidade do tempo para logo que a fragata entrar nesse porto mande V.Exª . tomar todas as precauções para que de bordo dela não saiam fazendas de qualquer qualidade, que sejam encarregadas a uma pessoa ou pessoas capazes de dar conta da incumbência desta natureza, e faça dar rigorosa busca até o porão, se preciso for, fazendo a apreensão em todas as fazendas que acharem de contrabando ou sem despacho da Alfândega de Lisboa...[79]

Esses foram apenas os casos comprovados pela Coroa no período estudado e representam muito pouco do total das embarcações portuguesas que faziam a rota Rio-Lisboa-Rio e Rio-África-Rio. Basta relembrar que, nas duas décadas estudadas, chegavam anualmente ao Rio de Janeiro 15 navios de Lisboa e 10 da África. Suspeitamos que o número fosse consideravelmente maior.

Suspeitas e Apreensões

> ...Portanto, julgo a vinda da dita chalupa a este porto feita e contraria a Ordem de Sua Majestade, ordeno que o Desembargador Ouvidor Geral do Crime, passando a bordo da mesma chalupa, que faça a confiscação dela e tudo o que dentro esteja carregando...[80]

79 Luís de Vasconcelos para Martinho de Melo e Castro, BNRJ, cód. 4, 4, 5, nº 32, 1784.

80 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 57, vol. 1, nº 2, f. 15.

Como acabamos de observar, o número de arribadas entre 1769 e 1789 foi bastante significativo, entretanto, o mesmo não se pode afirmar quanto ao número de apreensões efetivadas pela Coroa. Das 174 embarcações estrangeiras que arribaram na Guanabara no mesmo período, apenas três navios foram apreendidos por estarem realizando ou querendo realizar contrabando, 4% do total das embarcações arribadas. Destas três naves, duas eram inglesas e uma de bandeira espanhola.

Das duas embarcações de bandeira inglesa, o Argyle e a Hind, apenas na corveta "Hind" a Coroa apresentou um extenso relatório sobre os motivos da sua apreensão e uma lista dos produtos confiscados[81].

A corveta "Hind", que vinha das Índias Orientais, arribou na Baía de Guanabara no dia 29 de dezembro de 1880, alegando que a embarcação estava fazendo água, desde que cruzara pela Ilha de Santa Helena.

> (...) Cujas perguntas respondeu o dito capitão que se chamava Ricardo Bendy, que a sua chalupa Hind pertencia a Companhia da Índia Oriental, e por ordens, tinha sahido de Londres em 8 de março do ano próximo passado, em direitura a Ilha de Santa Helena para cruzar de mar a outra parte dela, e avisar ao Governador dos Navios que estava fazendo por

81 Sobre a outra embarcação, o Argyle, "Em 23 de julho de 1771, o Argyle foi escoltado para o ancoradouro de uso comum sob os canhões da Ilha das Cobras, e a comissão de investigação começou seu trabalho de praxe. Quando os depoentes caíram em contradição quanto a destinação do navio após deixar as ilhas, Lavradio convenceu-se de que eles deliberadamente navegaram para o Rio de Janeiro e que seu capitão era, de fato, um contrabandista. Conseqüentemente, em 27 de julho, um magistrado leu a sentença do Vice-rei para os oficiais e tripulantes do brigate: considerado o Argyle um navio pirata, e este e sua carga seriam apreendidos e sua tripulação e oficiais de bordo aprisionados até que a sua punição fosse determinada pela Relação." ALDEN, op. cit., p. 414.

> aprisionar os inimigos que se faz de igual força, e que a carga que sahira de Londres fora somente provisão de boca para quatro meses de viagem de guerra para serviço da sua chalupa.[82]

No exame realizado a bordo da dita corveta pelos oficiais da Alfândega, ficou comprovado que as avarias não justificavam o pedido para arribar no Rio de Janeiro. Deste modo, a embarcação ficou sob suspeita de vir ao Rio para contrabandear, com isso, teve início uma rigorosa vistoria, que incluiu o desmonte de paredes, forros e escadas, onde os fiscais encontraram alguns lotes de manufaturas indianas:

> (...) o Desembargador examinado tudo com miudeza, arrombando e despregando todos os referidos caminhos e forros, donde foi encontrada a mesma fazenda branca da Índia e algumas outras couzas pelo lastro e fundo e dentro, da mesma câmara do capitão que ficavam com palha e garrafas vazias, encontrou a mesma fazenda quase toda nos referidos caminhos da referida câmara do mesmo capitão e ainda debaixo da cama do mesmo..."[83]

Depois da investigação o desembargador constatou que a corveta trazia um precioso contrabando da Índia, cujo inventario de apreensão indicava: 14 peças de fazenda branca, 6 peças grossas, 81 varas grossas, 180 peças de cangas amarelas ordinárias, 19 peças de linho branco de listas azuis e vermelhas, 10 peças de "garavata" de cabos finos, 49 varas de linhagem, 106

82 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 75, vol. 1, f. 10.

83 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 75, vol. 1, f. 45.

varas de meias loiras, 12 varas de lona, 70 varas de meias lonas, 46 grossas de gargantilhas de "bidrilho" e miçangas (cegue outras miçangas).[84]

Neste momento, não podemos avaliar se a carga apreendida era de grande valor, mas e possível perceber a grande variedade de panos e "quinquilharias" do lote executado pelo Desembargador geral do Crime. Outro dado que não pode ser desconsiderado e que muito se tem falado do contrabando de manufaturas inglesas para o Brasil, contudo, o único caso de navio Britânico com carga apreendida, entre 1769/89, era de tecidos indianos e não europeus. Sabemos que até a segunda metade do século XIX os panos e tecidos da Índia Oriental eram mais baratos que os ingleses para a oferta em grande escala; e de melhor qualidade. Entretanto seria a entrada destas manufaturas orientais superior a das européias?

Os dados não permitem esta conclusão, contudo, encontramos um outro caso de contrabando de manufaturas indianas, só que desta vez a sua bandeira não era britânica mas sim portuguesa: o Nª. Srª. da Piedade e São Boa Ventura.

> "Ilmo Exmo Sr. Arribando deste porto no dia 10 de agosto próximo precedente o Navio Nª. Sª. da Piedade e S. Boa Ventura (...), que havia sido de se em 18 de abril em direitura a Ilha de França e mais portos da Ásia; e mandando o requerimento do sobredito capitão pelo Desembargador Ouvidor Geral do Crime desta Relação proceder a Devassa para averiguarem os cúmplices nas desordens que havia sucedido no dito navio e que a obrigação a chegar a este porto da maior confusão e desespero..."[85]

84 Correspondência com o Vice-reinado, ANRJ, cód. 75, vol. 1, f. 45.

85 Luís de V. e Souza para Martinho de Melo e Castro, 15, out., 1783, ANRJ, cód. 5, vol. 11, nº 8.

Apesar da apreensão da embarcação, para nossa infelicidade, não encontramos o inventário dos bens apreendidos, apenas uma referência à proveniência destes: as Índias Orientais.

Conclusões

Seria formar juízo leviano se avaliássemos e definíssemos o comércio clandestino no Rio de Janeiro por apenas dois casos comprovados de contrabando, principalmente quando os dados são incompletos, como aqueles que apresentamos netse artigo. Contudo, é muito curioso notar que os dois casos tratam de um comércio direto com a Índia e, não, com a Europa.

Como o nosso objetivo é desvendar os meios e os recursos utilizados pelos contrabandistas para burlarem a vigilância e, com isso, construir um possível perfil do comércio clandestino nas administrações dos Vice-reis Marquês de Lavradio e Dom Luís de Vasconcelos e Souza, os dois casos apresentados acima servem perfeitamente para ilustrar quais os interesses que moviam os contrabandistas para arribarem no Rio de Janeiro. Esclarece também como era possível esconder as mercadorias em "caminhos" e locais de difícil acesso para os oficiais de Alfândega. E, caso houvesse conivência ou suborno, ficava mais fácil desembarcar estes tecidos e quinquilharias.

Pela mesma documentação é possível concluir que as duas embarcações cometeram algumas falhas com os expedientes legais e com a vigilância Alfandegária. A corveta inglesa não chegou a danificar de propósito os seus mastros ou leme, expediente muito comum entre os navios que pretendiam forçar uma arribada num porto colonial. O Nª. Srª. da Piedade, desobedeceu a ordem de não rumar para o Brasil e o seu capitão não conseguiu convencer o desembargador dos motivos que o fizeram

desviar tanto da sua rota original. Por estes fatos, estas duas embarcações chamaram por demais a atenção das autoridades portuárias e, com isso, foi fácil constatar o interesse dos ditos capitães das embarcações com o contrabando.

Temos que levar em conta que o tipo de arribada pode indicar também, o tipo de contrabando que a nave pretenda realizar: Um pedido de "aguada" ou de falta de gêneros eram os mais fáceis de se forjar, bastando para isso, esvaziar todos os tonéis de água existentes a bordo ou jogando ao mar as limas embarcadas. Contudo, este expediente oferecia pouco tempo para executar grandes desembarques ou transações muito volumosas. Desta forma, era mais fácil trocar alguns lotes de manufaturas por ouro e diamantes do que tentar embarcar tabaco, aguardente ou açúcar. Para estas arribadas, o suborno também deveria ser um expediente bastante utilizado, pois, por ter menos tempo na baía, careciam de mais "ajuda" para efetuar os seus negócios.

De outro modo, os pedidos de arribada por motivos mais fortes, "fazendo água", avarias no leme ou nos mastros e doentes a bordo dificilmente ficavam sob suspeitas de contrabando. Por isso, demoravam mais tempo ancorados na baía, normalmente de 15 a 30 dias. Mas não devemos julgar precipitadamente e considerar que todos os navios que arribavam no Rio de Janeiro vinham para contrabandear produtos, já que muitas embarcações realmente não contavam com boas condições de navegabilidade e possuíam muitos doentes com escorbuto. Entretanto, devemos considerar que, por mais justos que fossem os motivos para a arribada, a presença de estrangeiros no Rio de Janeiro já era um sinal, ou melhor, uma ameaça para o monopólio metropolitano. Afinal, apesar da vigilância portuária, as tripulações mantinham contato com comerciantes, adquiriam ouro e diamantes, saldavam os seus débitos com o arsenal através de produtos e subornavam sentinelas, fiscais e

meirinhos[86]. Enfim, realizavam, abertamente ou não, os descaminhos dos reais direitos e acentuavam as contradições da economia colonial.

86 Dauril Alden faz observações que "em relação a oficais de alfandega corruptos de todas as partes", conferir o relatório do Governador de Massachusetts, Francis Bernard, em 1765 citado in Lawrence Henry Gibson, The Triumphant Empire: Thunder Clouds Gather In The West, 1763-1766 2 (N.Y. 1961), p. 113, n. 5; ver também Harry Atton and Henry Hurst Holland, The King's Customs: An Account Of Maritime Revenue & Contraband Traffic In England, Scotland And Ireland, from ... Earliest Times to ... 1800, I, (LONDON, 1908), p. 327-328, 362 et passim. Para exemplos da extensão das cumplicidades de oficiais de Alfândega com o contrabando no Império Espanhol desta época, ver Herbert I. Priestley, José de Galvez Visitador-General of New Spain 1765-1771), (BERKELEY, 1916), p. 173 f. 304 f.

Bibliografia

ALDEN, Dauril. *The Royal Governmente in Colonial Brazil: With Special Reference to the Administration of the Marquis of Lavradio Viceroy (1769-1779)*. Los Angeles: Berkeley, 1968.

ARRUDA, Jobson de Andrade. O Brasil no Comércio Colonial. São Paulo: Ática, 1978.

BOXER. C. R. *Brazilian Gold and British traders in the Hlaf of the Eigteenth Century, New York*. Hispanic Amercial Historical Rewiew, vol. XLIX, nº 3.

COLE, W. A. *Trende in Eighteenth Century Smuggling.* Economic Historical Review, Vol XI, dez., 1958.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha Azeredo. *Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias. In Obras Econômicas*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1966.

FALCON, Francisco Jose Calazans. .*Política Econômica e Monarquia Ilustrada: A Era Pombalina*. Niterói: Tese de Livre Docência UFF, Niterói, 1975.

FISHER, H. E. S. *Methuen a Pombal: O comércio Anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de Grossa Ventura: Acumulação e Hieraquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1992.

GARCIA. Romyr Conde. *Os Descaminhos dos Reais Direitos: O Contrabando na capitania do Rio de Janeiro (1770-1775)*. São Paulo: USP, Departamento de História, dissertação de mestrado, novembro de 1997.

GIBSON, Lawrence Henry. *The Triumphant Empire: Thunder Clouds Gather In The West, 1763-1766*. Nova York: 1961.

GODINHO, Victor Magalhães. *Flotes du Sucre et Flottes de l'Or*. Paris: Revista dos Annales, vol. V, 1950.

HOLANDA, Aurélio Buarque. *Novo Dicionário*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1995.

LOBO. Eulália M. L. Lobo. *O comércio Atlântico e a Comunidade de Mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston*. São Paulo: Revista de Histórica, jan.-mar., vol. LI, nº 101, ano XXVI, 1975.

MACEDO, J. de. *Situação econômica no Tempo de Pombal*. Porto: 1951.

MAXWELL, Kenneth. *O Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

NOVAIS, Fernando. *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo, Brasiliense, 1985.

PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*. São Paulo, Cia Editora nacional, 1972.

PRIESTLEY, Herbert I. & GALVEZ. José de. *Visitador-General of New Spain 1765-1771*. Berkeley: 1916.

SALGADO, Graça. *Fiscais e Meirinhos: A Administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1985.

SANTOS, Corsino. *Relações de Angola com o Rio de Janeiro (1736-1808)*. Marília: Estudos Históricos (Periódico), 1972.

SAGUIER, Eduardo R. *La Corrupcion Administrativa como Mecanismo Engendrador de una Burguesia Comercial Local*. Sevilha: Anuário de Estudos Americanos, XLVI, 1989.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: Do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*. São Paulo: Corrupio, 1987.

Zona Portuária do Rio de Janeiro: diásporas em territórios flexíveis

Alcidesio de Oliveira Júnior[87]

Até bem pouco tempo atrás, provavelmente, se você fosse ao Centro da cidade do Rio de Janeiro e perguntasse a um transeunte onde ficava o Cais do Porto, ele não saberia te responder. Não fica distante dali. Não ocupa uma área pequena. Não é um lugar destituído de pontos turísticos, comércios ou moradias. Pelo contrário! É um lugar colado ao Centro da cidade, e ocupa ali, pelo menos, parte de cinco bairros da cidade (Centro, Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Cajú). Conta com diversos atrativos turísticos (Casa de Banho de Dom João VI, Pedra do Sal, Cais da Imperatriz, Praça Mauá, casarios históricos, igrejas e museus), sede de grandes empresas, fábricas e comércios, e moradias de alguns milhares de pessoas. Mas era um lugar invisível ao imaginário imediato da cidade. Um local ausente da percepção da vida cotidiana e da mídia carioca. Podemos afirmar que o porto do Rio de Janeiro era um *não-lugar*, na definição de Marc Augé (AUGÉ, 1994; 1997).

---

87 Professor Adjunto de História na Universidade Estadual do Rio de Janeiro, UERJ.

A invisibilidade da região portuária pode ser percebida, tanto pela ausência no imaginário imediato, dito acima, quanto pela sua construção negativa nas raras aparições: quando tratam da região portuária, quase sempre de forma genérica, ela está associada à violência, prostituição, vagabundagem e perigo. Não é o caso exclusivo do Rio de Janeiro, é possível constatar em diversas outras cidades portuárias, como: Londres, Barcelona, Lisboa, Nova Iorque. A região, já má afamada, teve essa visão agravada após a chamada "revolução dos containers", entre 1960 e 1970, que trouxe duas consequências: 1) matou o trabalho da estiva; 2) tornou obsoletos os equipamentos e instalações, como nos mostrou Cezar Honorato (Honorato, 2011). Reforçam e retroalimentam estes estereótipos: a literatura, os filmes, as músicas populares e as mídias. Preliminarmente podemos afirmar, como hipótese, que esta construção do imaginário de forma negativa é devida a duas situações: uma geral, falta de importância dada a população operária e; uma específica ao Rio de Janeiro, não enxergar a região portuária como um todo.

Contribui para esta invisibilidade, uma carência de literatura local, faltam cronistas da região. Seu cotidiano não é contado. Suas especificidades não são narradas. Quando a região é lembrada pelos cronistas, eles são de fora da região e estão interessados em destacar um dos estereótipos ditos acima. Embora o processo de modernização do *Rio de Janeiro* tenha sido descrito nas *crônicas,* diárias ou semanais, de *Olavo Bilac* (Revista Kosmos, 1904-1908) e Lima Barreto (Revista Careta, 1915-1922), por exemplo, foram raras as crônicas que retrataram especificamente a região. Em livros, a região foi parcialmente retratada, principalmente, por João do Rio e Luís Edmundo. Mas a vida cotidiana, a pulsação, as especificidades do dia-a-dia, não são objetos centrais deles.

Creio, ainda, que contribui para esta ausência a pretensão nacional que o Rio de Janeiro, como capital, de 1763 até 1960, teve: a biblioteca da cidade é "Biblioteca Nacional", seu arquivo histórico é "Arquivo

Nacional", sua associação literária é "Academia Brasileira de Letras". Esta pretensão nacional contaminou a literatura que, por sua vez, expôs áreas, lugares, costumes, hábitos, tipos, relações etc., considerados dignos deste pensamento nacional, destacando e valorizando a área central da cidade e sua Zona Sul.

Um exemplo desta afirmação são as crônicas de João do Rio. Nelas podemos ver que essa região, desde muito tempo, ficou estigmatizada por ser a região das "classes perigosas", por abrigar desempregados, prostitutas, contrabandistas, ladrões etc. João do Rio, quando se dedicou à poesia marginal carioca do início do século XX, afirmou que os moradores e frequentadores da região

> são quase todos brasileiros ou portugueses, criados na malandragem da Saúde. A média poética é forte. Desordeiros perigosos, assassinos vulgares, compõem quadras ardentes, e há poetas de todos os gêneros, desde os plagiários até os incompreensíveis (JOÃO DO RIO, 2008, p. 88)

O olhar de João do Rio é um olhar burguês; um olhar externo ao ambiente. Nesta crônica o centro de suas atenções não foi o *homem simples*, como define o sociólogo José de Souza Martins, aqueles habitantes ou frequentadores que engrossam o cotidiano da região, mas sim as figuras estereotipadas e excepcionais (MARTINS, 2008).

Quando afirmei anteriormente que a cidade não vê a região portuária como um todo e que o porto é uma região ausente e invisível, omiti duas exceções a estas constatações: a primeira, que seria se a pergunta ao transeunte fosse feita de uma forma diferente, específica sobre um lugar, como: "onde fica o museu tal?" "Onde fica a igreja tal?" "Onde fica o ponto

turístico tal"? O que convenhamos, não é a mesma coisa! A segunda foi a veiculação midiática atual dada ao projeto "Porto Maravilha". Se a primeira foi proposital por acreditar que a pergunta sobre um lugar específico é diferente de se perguntar sobre uma região, a segunda foi capciosa, pois nela está o motivo deste texto.

O projeto "Porto Maravilha" é um projeto político-econômico-cultural, que propõe uma delimitação física específica para a região portuária do Rio de Janeiro. Esta delimitação é também uma delimitação política, econômica e cultural, e envolveu critérios e interesses. Esses interesses e critérios para inclusão das áreas que compõem a região portuária, e por consequência, as que não o compõem, são os alvos deste texto. Para isto precisamos desnaturalizar as fronteiras geográficas da região, mostrando como são voláteis históricamente.

Segundo Claude Raffestin, há dois tipos distintos de limites: o linear e o zonal. Os limites são zonais na medida em que a área delimitada não é, necessariamente, a sede de uma soberania fixada de forma rígida, mas a sede de uma atividade econômica ou cultural que não se esgota bruscamente no território. Quanto ao tamanho do território, a escala espacial de sua tessitura será proporcional ao poder que está por trás de seus agentes modeladores. A durabilidade de uma tessitura está atrelada às suas estruturas e conjunturas. Elas variam de acordo com a estabilidade ou instabilidade das dinâmicas espaciais de seus agentes executores. As tessituras de origem política, aquelas criadas pelo Estado, em geral têm uma permanência maior do que as resultantes de uma ação dos atores empregados na realização de um programa: os limites políticos e administrativos são mais ou menos estáveis, enquanto os limites econômicos o são bem menos, pois são bem mais dinâmicos (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

Souza denominou como *territórios flexíveis*, os compostos por localidades cujas territorialidades possuem existência regular ou periódica. Tendo três características, a identidade territorial mais funcional que

propriamente afetiva, os limites territoriais instáveis, e os territórios móveis (SOUZA, 2000, p. 77).

A definição de um território depende dos interesses em disputas e do contexto histórico no qual está inserida. São interesses políticos e econômicos, mas também sócio-culturais, que concorrem e definem suas fronteiras. Seus limites são flexíveis e não há nada de natural neles. Nos interesses que movem estas definições territoriais, mais especificamente na definição do que se entende como Zona Portuária do Rio de Janeiro, que está inserido o tema desta comunicação. Cabendo as perguntas: até que ponto, nesta definição, leva-se em consideração os grupos imigrantes que compunham a região, como portugueses, espanhóis, judeus, italianos, africanos, ou mesmo migrantes, como os baianos e mineiros, trabalhadores direta ou indiretamente ligados ao porto ou as atividades dele consequentes? Até que ponto seus habitantes e frequentadores, estigmatizados como pertencentes as "classes perigosas", desempregados, prostitutas, contrabandistas, ladrões, são considerados, ou não, para esta definição territorial?

O porto era a principal porta de entrada da cidade e concorria com o Centro, no que diz respeito à oferta de trabalho para mão-de-obra não especializada, logo, abrigava muitos daqueles que iam para a cidade em busca de melhores condições de vida e novas oportunidades. Para ilustrar esta flexibilidade geo-histórica dos territórios, abordarei as concepções sobre a região em dois momentos diferentes.

Primeiro momento: reformas urbanas do início do século XX

No Brasil da virada do século XIX para o XX, apesar da economia agro-exportadora, prevalecia a ideia de que a ordem é o progresso. Mesmo que esta ordem fosse excludente e hierarquizante, e este progresso baseado na exportação de café, cacau, tabaco, cana, algodão, erva-mate, charque e

borracha (NEVES, 1998, p. 33)

Reduzia-se de alguma forma a imagem do Brasil ao Rio de Janeiro, e a imagem do Rio de Janeiro ao desejo de ser Paris. Segundo Paulo Prado, "se o nosso sentimento era brasileiro, a imaginação era europeia" (PRADO, 1997, p.106). João do Rio escreveu que "os vapores vão cheios agora para a Europa. Tanta gente vai, que já os de volta não fingem mais de *snobs* e só desejam implantar aqui o que lá viram de bom. Cada uma delas porém, inconscientemente, ao voltar, será um agente propulsor do progresso e da civilização" (JOÃO DO RIO, 1911, p. 76). O Rio de Janeiro seria o grande laboratório onde se experimentaria as reformas que anunciavam os novos tempos.

Embora Paris fosse sinônimo de moderno e de chique, o Rio de Janeiro, na virada do século XIX para o XX sofria com problemas de urbanização: rede insuficiente de água e esgoto, coleta precária de lixo, cortiços superpovoados e doenças (tuberculose, sarampo, tifo, hanseníase, febre amarela, varíola, peste bubônica). Seria necessário sanear e modernizar. Junto com o lema positivista "o amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim", entraram também as ideias de que a república, o trabalho livre, a indústria, a reforma urbana, a imigração, o avanço médico trariam a modernidade e a civilização (BENCHIMOL, 1992; ROCHA, 1986).

Eram tantas as novidades do tempo! Eram muitas também as opiniões sobre o que era, para o país, o progresso e a civilização. Luís Edmundo, um entusiasta do novo e do moderno, tomando o Rio como se fosse o país inteiro, afirmou:

> Penetramos o século das luzes e ainda estamos em plena morrinha colonial. [...] E assim continuamos a ser até o advento de Rodrigues Alves, até a obra magnífica de Pereira Passos e Oswaldo Cruz, quando se transforma a cidade pocilga em Éden maravilhoso, [...] para onde

> logo afluem estrangeiros que, até então, medrosamente nos visitavam, apavorados, todos, com a febre amarela: americanos, ingleses, italianos, alemães, que aqui chegam trazendo-nos, além de um esforço pessoal apreciável, capitais, estímulo, e o que é melhor ainda, a visão civilizadora de pátrias adiantadas e progressistas. [...] Passos, o gênio reformador da cidade e dos nossos costumes, em 1903. [...] Passos fez coisas de vulto [...] porque além de remodelar materialmente a cidade, transformou-a em seus usos e costumes, vendo projetar-se depois, no resto do país como reflexo natural [...] os benefícios que criara. [...] Passos vence a rotina. [...] Entra pelas casas que fazem, [...] sem luz, sem ar; manda rasgar janelas nos aposentos de dormir, enche a morada de luz, de ar, de vida e de saúde! Do fundo dos armazéns manda arrancar toneladas de lixo, derrubar construções arcaicas; nas lojas manda substituir os assoalhos podres, ninhos de lacraias, de centopéias e de ratos; [...] acaba com a gritaria colonial dos pregões, termina com a imundície dos quiosques e diminui a infâmia dos cortiços. [...] Obra formidável! Obra de titã! (EDMUNDO, 2003, p.111, 113-114)

Como presidente, Rodrigues Alves nomeou o engenheiro Pereira Passos como prefeito, que por sua vez nomeou o médico Oswaldo Cruz como diretor de Saúde Pública. A intervenção de Pereira Passos visou embelezamento e modernização. Seguiu o sentido Praça Mauá para o Centro, do Centro para a Zona Sul. Já a intervenção de Oswaldo Cruz, visando as doenças, pegou o sentido Centro para a Zona Portuária, sentido Ponta do Caju.

As antigas freguesias, agora bairros, de Santa Rita, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e São Cristóvão até a ponta do Caju, que margeavam o espelho d'água estavam incluídas nesta delimitação de Região Portuária, mas não

só elas! A Cidade Nova e São Cristóvão, e os morros que circundavam estas freguesias estavam também incluídos.

Do atual Centro até a praia de São Cristovão, concentravam os trapiches, que iam rareando conforme passavam de São Cristovão indo para região do Caju, voltadas para balneabilidade, como mostra Luís Edmundo

> quatro da madrugada [...]. Contudo, por essa mesma hora, fugindo às luzes fortes da manhã, [...] ia aos banhos de mar nas praias do Caju, [...] ou de S. Cristóvão, mas sem exibições de nus artísticos ou *maillots* de estalar. [...] era porém uma dona de casa perficiente, exemplar, zeladora fiel da economia da família (Edmundo, 2003, p.87).

Mas se havia os entusiastas das reformas, havia outros que não. Lima Barreto, em "Clara dos Anjos" e "O triste fim de Policarpo Quaresma", foi bastante crítico em relação ao significado da civilização para uma parte da população, justamente aquela que sustentava com seu trabalho o progresso e que teria de lutar "contra a civilização", como lutava contra a fome e a doença (Barreto, 1994; 1997; 2014).

> residi em uma casa de cômodos [...] Era longe; escolhera-a por ser barato o aluguel. [...] Num cômodo [...] moravam às vezes famílias inteiras e eu tive ali ocasião de observar de que maneira forte a miséria prende solidamente os homens. [...] Admirava-me que essa gente pudesse viver, lutando contra a fome, contra a moléstia e contra a civilização; que tivesse energia para viver cercada de tantos males, de tantas privações e dificuldades (BARRETO, 1994, p. 33)

Ele não retrata um caso isolado. Mostra o reflexo de um *boom* populacional desordenado. A população do Rio de Janeiro aumentou mais de 150% entre 1870 e 1900. Em 1872, eram 274.972; em 1890 era de 522.651; em 1900 era de 691.565; em 1920 era de 1.157.873, (HONORATO, 2015, p. 140). A cidade do Rio de Janeiro se constituía no centro urbano mais importante, era sede do governo após a proclamação da República, e abrigava um número significativo de funcionários públicos, mas também, por ser ainda o principal porto comercial do país, a praça financeira mais movimentada e a cidade onde havia o maior número de estabelecimentos industriais.

Entre 1891 e 1910, 1.769.892 imigrantes vieram para o Brasil. Sendo que a população total do Brasil em 1910 era de 22.042.800 habitantes. Entre 1820 e 1910, entraram 1.254.871 italianos; 702.690 portugueses; 332.357 espanhóis; 105.341 alemães; e 362.094 de outras nacionalidades (SILVA, 2013). O porto era a porta de entrada desses imigrantes, São Paulo e Rio de Janeiro as regiões de maior atração no Brasil. A região portuária atraia estes imigrantes devido a grande oferta de emprego, principalmente para aqueles que não tinham qualificação para as atividades fabris e comerciais, ou estudo. Caso da maioria dos imigrantes vindos da Europa, originários das regiões agrárias mais pobres e analfabetos, concorrentes diretos da população pobre que trabalhava nesta mesma região.

Transformar o Rio de Janeiro na capital do progresso coube a Francisco de Paula Rodrigues Alves, de 1902 a 1906. "*Meu programa de governo vai ser muito simples. Vou limitar-me quase exclusivamente a duas coisas: o saneamento e o melhoramento do porto do Rio de Janeiro*" (NOSSO, 1980, p. 18). Os serviços de higiene foram entregues a Oswaldo Cruz e a prefeitura confiada a Pereira Passos. O governo federal obteve da Inglaterra um empréstimo de 8.500.000 de libras esterlinas, a metade da receita da União. Teve início o "*bota-abaixo*", sob a batuta do engenheiro Pereira Passos, seus auxiliares orquestravam as obras: Francisco Bicalho reformulou o cais do

porto e Paulo de Frontin iniciava as obras da futura Avenida Central, um *boulevard* pariense que rasgou o centro da cidade, arrasando quarteirões, derrubando os cortiços, destruindo os quiosques e desalojando a moradia e a diversão da população pobre do centro do cidade (BENCHIMOL, 1992).

Lima Barreto satirizou as reformas inventando uma "*República dos Estados Unidos da Bruzundanga*": "*e eis a Bruzundanga, tomando dinheiro emprestado, para por as velhas casas da sua capital abaixo. De uma hora para a outra, a antiga cidade desapareceu e outra surgiu como se fosse obtida por uma mutação de teatro. Havia mesmo na cousa muito de cenografia*" (BARRETO, 2014, p. 56). Já Olavo Bilac, partidário das reformas afirmava:

> Há poucos dias, as picaretas, entoando um hino jubiloso, iniciaram os trabalhos da Avenida Central, pondo abaixo as primeiras casas condenadas. No aluir das paredes, no ruir das pedras, no esfarelar do barro, havia um longo gemido. Era o gemido soturno e lamentoso do Passado, do Atraso, do Opróbrio. A cidade colonial imunda, retrógrada, emperrada nas suas velhas tradições, estava soluçando no soluçar daqueles materiais apodrecidos que desabavam. Mas o hino claro das picaretas abafava esse protesto impotente. Com que alegria cantavam elas – as picaretas regeneradoras! (DIMAS, 1996, p. 119)

Sobre o Morro da Favela, um dos morros que circundam a Região Portuária, o artigo "Onde moram os pobres?", da *Revista Renascença* dizia:

> O ilustre dr. Passos, ativo e inteligente prefeito da cidade, já tem suas vistas de arguto administrador voltadas para a "Favela" e em breve providências serão dadas de

> acordo com as leis municipais, para acabar com esses casebres. É interessante fazer notar a formação dessa pujante aldeia de casebres e choças no coração mesmo da capital da república, eloquentemente dizendo pelo seu mudo contraste a dois passos da grande Avenida, o que é esse resto de Brasil pelos seus milhões de quilômetros quadrados (*Apud* ROCHA, 1986, p. 77).

Temos, então, nosso cenário se complementarmos com a fala sobre as moradias, feita por Lima Barreto:

> Há casas, casinhas, casebres, barracões, choças, por toda parte onde se possam fincar quatro estacas de pau e uni-las por paredes duvidosas. Todo o material para essas construções serve: são latas de fósforo distendidas, telhas velhas, folhas de zinco, e para as nervuras das paredes de taipa, o bambu, que não é barato. Há verdadeiros aldeamentos dessas barracas. [...] Nelas, há quase sempre uma bica para todos e nenhuma espécie de esgoto. Toda essa população, pobríssima, vive sob a ameaça constante da varíola, quando ela dá para aquelas bandas, é um verdadeiro flagelo (BARRETO, 1994, p. 56).

Esse é um dos quadros possíveis presentes na Região. Mas a varíola, a febre amarela e a peste bubônica era um verdadeiro flagelo na cidade toda, enquanto Passos reformulava a cidade o Dr. Oswaldo Cruz tratava de sanear o Rio de Janeiro. As medidas foram drásticas. Foi preciso erradicar os focos de ratos que transmitiam a peste, e o lixo, onde os ratos se multiplicavam. Para terminar com a febre-amarela era necessário erradicar o mosquito que transmitia a doença, daí foram introduzidos os "mata-mosquitos". Para

combater a varíola aprovou-se em 31 de outubro de 1904, o Regulamento que tornava obrigatória a vacinação. Houve reação.

Cansados de uma política que fazia a modernização da cidade à sua custa, irritados com a elevação dos preços das moradias, expulsos do Centro da cidade e assustados com a pregação contra a vacina feita pelos positivistas, os populares ocuparam as ruas no dia 14 de novembro de 1904. Os bairros portuários, Gamboa, Saúde e Santo Cristo, encheram-se de trincheiras. No Centro da cidade também houve luta e quebra-quebra. Era a "Revolta da Vacina". O saldo da revolta foram postes de luz quebrados, bondes incendiados, material das obras da Avenida Senhor dos Passos transformados em barricadas, houve tiroteio e mortos. A repressão ao movimento foi dura. Sem direito à defesa, os que foram presos pelas ruas nos dias da revolta, culpados ou não, foram metidos nos porões dos navios do Lóide Brasileiro e sumariamente expedidos para o recém incorporado território do Acre (BENCHIMOL, 1992; CARVALHO, 1987).

Em 1904, o anônimo autor da cançoneta dizia: "Eu não vou nesse arrastão, sem fazer o meu barulho. Os doutores da ciência, terão mesmo que ir no embrulho. Não embarco na canoa, que a vacina me persegue. Vão meter ferro no boi, ou nos diabos que os carregue" (NEVES, 1998, p. 24), e assim cantava seu protesto contra o progresso que excluía. Mas... A Avenida Central foi aberta em 1905. A varíola desapareceu da cidade com a vacinação obrigatória em massa. O cais do porto foi remodelado e reequipado. Em 1908, Coelho Neto criava um titulo para a cidade modernizada "Cidade Maravilhosa", mais tarde aclamada como "coração do meu Brasil" em uma marchinha. Segundo Margarida Neves, além da Revolta da Vacina e da Revolta da Chibata, entre 1900 e 1910, foi contabilizado cento e onze movimentos grevistas significativos (NEVES, 1998).

Foi responsabilidade de Francisco Bicalho a abertura da primeira seção do porto. Uma intervenção que durou de 1903 até 1910. A Primeira Seção ocupou da Praça Mauá, seguindo pela Gamboa, Saúde e Santo Cristo. Já a

segunda seção do porto, ficou a cargo do governo de Getúlio Vargas. Os trapiches retirados da área da primeira seção se deslocam para a área da Praia Formosa até a Ponta do Caju, ampliando o porto, mais tarde será a área da dita segunda seção.

Embora os censos brasileiros até os anos 1940 devam ser utilizados de forma bastante crítica devido a problemas metodológicos e de amostragem vários, acaba sendo uma das poucas fontes existentes acerca do período por nós escolhido (1870-1920) para termos uma noção de proporção acerca da composição social da região portuária do Rio de Janeiro (Instituto, 2013). Nesse sentido, nos permite perceber um crescimento da população das freguesias – depois bairros – de Santa Rita, São Cristovão e Santana, especialmente no caso de São Cristovão, visto que ao longo da primeira década do século XX ocorreu um deslocamento de trapiches para a região, ao mesmo tempo em que novas empresas se instalam também lá (HONORATO, 2015).

Com relação à evolução demográfica da freguesia de Santa Rita – a mais antiga da região – podemos perceber um claro adensamento na região, coincidente com o período em que as atividades da operação portuária ganham maior dinamismo e, posteriormente parte da população se espalhou pela região contígua. O aumento da população do bairro de São Cristovão demonstra o deslocamento da operação portuária pelas áreas acostáveis em sua direção, antes concentrada em Santa Rita, e das novas atividades econômicas, novos trapiches e industriais (Instituto, 2013).

No caso de Santana, convém apontar o fato de que após a chamada "Revolta da Vacina", ocorrida em 1904, na região da Gamboa, e de greves dos estivadores, o Poder Público criou uma nova freguesia e construiu ali novas instalações policiais (quartel e delegacia policial) para um melhor controle social e político da região. Por tais razões, preferimos seguir o indicado nos censos de 1906 e 1920. Entretanto, se considerarmos seu antigo espaço urbano, perceberemos a mesma tendência: um amplo

crescimento: Gamboa já nasceu uma freguesia grande e importante para a cidade (Instituto, 2013).

No Museu da Imagem e do Som, constam depoimentos e testemunhos dos antigos moradores, trabalhadores e frequentadores da região, como Heitor dos Prazeres, Almirante, João da Baiana, Pixinguinha e Donga (MIS, 1970; PRAZERES, 1966; ALMIRANTE, 1967). Nestes depoimentos pode-se perceber o trânsito de pessoas e mercadorias pelas freguesias e morros da Zona Portuária. Havia uma continuidade. Podia-se morar no morro da Mangueira (Holofote) ou no Tuiuti e trabalhar como carregador ou engraxate no Santo Cristo ou Gamboa. Podia-se morar no morro da Providência ou no morro do Pinto e frequentar candomblés ou sambas na Cidade Nova. Podia-se morar na Cidade Nova e frequentar as festas no morro da Conceição. Podia-se morar no morro do Estácio e ser trapicheiro ou barqueiro na Ponta do Caju ou São Cristóvão. Isso tudo sem representar um transtorno grande para estas pessoas, pois sentia-se a continuidade destas áreas, facilitada pelos diversos caminhos que interligavam a região para seus moradores e frequentadores. Este trânsito foi registrado na música de Pixinguinha, "A favela vai abaixo", que dizia "[...] meu mulato não te espero na janela / Vou morar lá na Cidade Nova / pra voltar meu coração para o morro da Favela".

Nos depoimentos do MIS há referências ao cotidiano de figuras como Eduardo das Neves, Vaga-lume, Ernesto Nazareth, Sinhô, Hilário Jovino, Alabá, Cipriano Abedé, Henrique Assumano Mina do Brasil, Mauro de Almeida e Caninha, que moravam, trabalhavam ou frequentavam os bailes, como os realizados pelos "Fidalgos da Cidade Nova", ou clubes como o "Caprichosos da Estopa", o "Flor da Lira", o "Flor do Abacate" e o "Recreio das Flores", formados por "gente da roda do samba" e que ficavam localizados na Região Portuária.

Francisco Guimarães, ou "Vaga-lume", autor do livro "Na roda do samba", de 1933, foi um cronista da "noite carioca em seus mais diversos

cenários", não só o das delegacias que frequentara como repórter, mas também o dos cafés e teatros frequentados pelas altas rodas e o dos pequenos salões e botequins. Sem se restringir à região central da cidade, seus relatos tratariam ainda dos mais diversos bairros, incluindo os da região Portuária. A tal diversidade geográfica se associava uma diversidade social, que o levaria a tematizar ali sujeitos diversos: policiais, prostitutas, trabalhadores, artistas, curandeiros e músicos, nacionais e extrangeiros, dentre muitas outras personagens habitualmente ausentes dos espaços nobres da grande imprensa, mas presentes no cotidiano da Região. Também nestas crônicas pode-se ver o trânsito entre estes bairros citados acima.

Voltando aos depoimentos, Heitor dos Prazeres falou sobre a "Pequena África", que seria uma região que concentrava grande número de negros e se localizava entre o cais do porto (Pedra do Sal, Morro da Conceição) e a Cidade Nova, tendo por capital a Praça Onze. Mostrando a elasticidade da Região e reforçando ao que afirmei acima: há uma continuidade destes espaços. Mas este depoimento também é origem de algumas polêmicas travadas atualmente na historiografia sobre a região, como: sobre a própria existência da "Pequena África"; os baianos da região; e sobre o papel das Tias na dinâmica da região (GOMES, 2003).

Desta forma chegamos a mais uma questão, que envolve a historiografia como formadora de uma memória sobre determinado fato ou região. Como estamos tentando mostrar com este artigo, se a delimitação proposta pelo Estado é importante para delimitar uma região, perceber como seus antigos moradores, trabalhadores e frequentadores percebiam a região, também o é. Mesmo porque o discurso contemporâneo da Academia redescobrindo a região, incluindo aí a construção da memória da "Pequena África", foi feita com base neles. Em outras palavras, a delimitação proposta pelo Estado e a percepção dos que viveram o processo histórico são muito importantes, mas devem ser tratadas de forma crítica, como documento que se contrasta com outros. Na opinião de Peter Burke, os historiadores são "os guardiões

de fatos incômodos, os esqueletos no armário da memória social", na medida em que tendem a recuperar os conflitos como objeto de pesquisa e sempre o fazem através de uma operação crítica que visa, em última análise, a deslegitimação da memória socialmente construída.

Pioneiros no discurso da Academia redescobrindo a região, os trabalhos de Oswaldo Porto Rocha, Sérgio Lamarão e Jaime Benchimol, não tinham preocupação com a delimitação geográfica da região. Assim como, de certa forma, a construção da "Pequena África", por Clóvis Moura, também não tem. Muito menos a entrevista de Heitor dos Prazeres. A "Pequena África" legitima-se na "*memória negra*", dele provém os pontos turísticos culturais do "Circuito histórico e arqueológico de celebração da herança africana", encapado pelo projeto Porto Maravilha, que se limita ao Jardim suspenso do Valongo, a Pedra do sal, ao Cais do Valongo e Cais da Imperatriz, ao Largo do Depósito, ao Cemitério dos Pretos Novos e ao Centro Cultural José Bonifácio. Os outros imigrantes portugueses, espanhóis, italianos etc., da região foram apagados por esta memória, por exemplo. Precisam ser recuperados e postos em diálogo com esta memória. Em suma, se houve uma "Pequena África", e não há porque duvidar de sua existência, ela foi mais ampla fisicamente do que o delimitado pelo Projeto governamental "Porto Maravilha" e, de certa forma, pela historiografia, e era composta por uma diversidade étnica e cultural bem maior, pois agregava uma diversidade de origens de imigrantes. Voltaremos a este assunto na conclusão.

Segundo momento: o projeto Porto Maravilha

O segundo momento é o contemporâneo projeto "Porto Maravilha", que obedeceu a um traçado criado no período varguista, com a abertura da Avenida Presidente Vargas, em 1943, cindindo ao meio a Cidade Nova, e criando uma barreira física e simbólica, entre a Praça Onze, centro cultural

e social dos trabalhadores da Zona Portuária, e o porto propriamente dito, separado cirurgicamente dela (LIMA, 1990). Assim, atualmente, interesses empresariais privados, ratificaram e ampliaram o apagamento de parte da memória do samba, do candomblé, da capoeira, dos ranchos, das maltas, e do trânsito entre a Praça Onze e o Cais do Porto.

A região portuária do Rio de Janeiro, desde pelo menos a década de 1980, era vista como uma área obsoleta e decadente. Era, e ainda é, a região de menor densidade habitacional do município, equivale a quase um terço do Centro da cidade e, segundo o Censo de 2010, seus habitantes tem baixa renda, dos 10.098 domicílios da região, apenas 611 possuem renda maior que três salários mínimos. Sendo que o morro da Providência, reúne a maior parte dos moradores, concentrando 1.237 domicílios (BELISÁRIO, 2016). Entre os inúmeros projetos apresentados como alternativa para superação das limitações da região, dois grandes projetos se complementaram.

O primeiro projeto diz respeito ao destino do porto. Com projetos concorrentes entre a reforma do antigo porto e a construção e uso de um porto alternativo ao do centro do Rio de Janeiro. Saindo vitorioso o segundo, construiu-se o porto de Itaguaí, que funcionaria como grande porto de carga da cidade, liberando o porto do Rio de Janeiro para operar como terminal menor de containeres e, principalmente, como porto turístico (HONORATO, 2011, p. 138-139).

Em paralelo, houve o segundo projeto. Desde os anos de 1980, a região portuária era palco de propostas, como a da Associação Comercial do Rio de Janeiro, que apresentou um projeto de revitalização da área, ou como o projeto Sagas, que buscava garantir o uso residencial, bem como preservar o patrimônio arquitetônico de bairros do local (BELISÁRIO, 2016). As ideias destes projetos era de aproveitar o terreno disponível em uma área central e com tão poucos habitantes, aumentando o número de moradias e revertendo o padrão de ocupação: intenso de dia, mas quase deserto à noite e nos fins de semana.

No ano de 1996, no primeiro governo de Cesar Maia (1993-1997), a administração municipal lançou o primeiro plano estratégico do Rio de Janeiro, inspirado no modelo de Barcelona para as Olimpíadas de 1992. Este modelo formalizou o empreendedorismo como orientação para a administração pública do município. Tanto as crises sofridas pelos Estados Unidos, quanto pela Europa, na década de 1970, foram as responsáveis pelo surgimento deste discurso de gestão das cidades de maneira empresarial, pautadas em um plano estratégico.

Dentre as metas almejadas pelo plano estratégico de 1996 estava a 'revitalização' da zona portuária, com a refuncionalização dos bairros que margeiam o porto do Rio de Janeiro. O urbanismo monumentalista, que visa atuar no embelezamento da cidade, faz parte de um padrão que tem como centro o projeto de propaganda dos governos locais, no contexto de busca por captação de investimentos, fluxos e pessoas (sendo estas selecionadas) e tendo uma administração voltada para a chamada cidade empresa (ARANTES, 2012). Dentre as consequências espaciais deste processo estão modificações nos modos de usos do solo urbano e nas funcionalidades de áreas da cidade. Devido à refuncionalização mudam-se também os frequentadores e as formas de apropriação dos espaços, logo as territorialidades (NASCIMENTO; SILVA, 2015).

De acordo com Arantes (2012), o gerenciamento assumidamente empresarial das cidades foi disseminado por todo o mundo capitalista, e foi resultado de um plano estratégico que objetivava gerar respostas competitivas aos desafios da globalização. Para tal, as cidades necessitavam ser gerenciadas como empresas e os interesses da iniciativa privada passavam a ganhar cada vez mais espaço e importância nas decisões políticas. A materialização desta tendência seriam as parcerias público-privadas (PPP).

Estes projetos iniciais da década de 1980 e 1990, no que diz respeito ao destino da zona portuária, não saíram do papel, caminhando apenas a construção do porto de Itaguaí e da infra-estrutura necessária a seu

funcionamento, principalmente o "arco-metropolitano". Na primeira década do século XXI, nos dois últimos mandatos do prefeito Cesar Maia (2001-2009), o projeto foi retomado, buscando revitalizar a zona portuária. Com o nome de "Programa de Revitalização da Zona Portuária", foi proposto novos usos aos espaços da região. De novo, seu projeto foi inviabilizado pela falta de condições, tanto político-jurídicas nacionais como do grande capital internacional.

Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, entre outras ações, o órgão liderou, no governo federal, a busca de soluções para o porto do Rio, em especial por meio do "Programa de Reabilitação de Áreas Centrais", da Secretária Nacional de Programas Urbanos. O projeto era simples, planejava-se a reabilitação através ocupação com moradias no centro da cidade. Para isso criou-se um consórcio público, composto pelos três níveis de governo, para conduzir a reabilitação da região. As prioridades declaradas eram a participação e a permanência da população local neste planejamento, na execução e na ocupação, além da produção de habitações de interesse social (BELISÁRIO, 2016).

Teria-se uma empresa pública gerida pelos três níveis de governo que pudesse recepcionar o conjunto de terras públicas, com um plano objetivo de aproveitamento dos terrenos para habitação. A reabilitação se daria por fases, com mecanismos de transparência e participação da população (BELISÁRIO, 2016). O primeiro passo neste processo foi a assinatura do termo de cooperação, em 2006. Era consenso a parceria dos três níveis para elaboração o projeto.

Segundo Alfredo Sirkis, secretário municipal de Habitação da prefeitura, nestes três anos houve negociação "a duras penas". Cesar Maia (PMDB), um político personalista, não dialogava e "estava muito isolado, brigava com o governo do estado e com o governo federal". O culminar dessa situação foi o dia da assinatura do termo. Na véspera, Cesar Maia viajou para Nicarágua. "Então, eu decido ir, representando a prefeitura". Mas na

manhã da cerimônia, saiu sua exoneração no Diário Oficial (BELISÁRIO, 2016). Mesmo assim, o político foi e assinou em nome do Prefeito.

Foi neste ano de 2006, que nasceu o projeto vitorioso, de incluir definitivamente as construtoras na direção do negócio. E nasceu dessa forma personalista: quatro meses depois da assinatura do termo, Cesar Maia unilateralmente, publicou um "Procedimento de Manifestação de Interesse" (PMI), para que empresas privadas efetuassem "os estudos de modelagem necessários para a viabilização de uma concessão ou parceria público-privada" para a região. O único consórcio na disputa "Rio Mar e Vila", foi composto pelas empreiteiras OAS, Carioca Christiani-Nielsen e Andrade Gutierrez, que depois saiu do grupo (BELISÁRIO, 2016).

Nos anos seguintes, dois movimentos eram feitos. Internamente aos governos para construção do projeto para a região e outro pelas empreiteiras nesta mesma direção. Em 2008, em reunião na OAS, com presença de Élvio Gaspar, então diretor do BNDES, do presidente da empresa, Léo Pinheiro, são mostrados para alguns urbanistas do governo o projeto desenvolvido pelas empreiteiras para região. O projeto urbanístico do Porto Maravilha quase todo pronto, com um plano de ações, com os necessários projetos de leis todos montados, e com as áreas a serem ocupadas já devidamente direcionada por ramos. O interesse das empreiteiras era grande, sabiam que isto poderia se transformar em um modelo e, a partir dali, abrir um mercado totalmente novo para elas, que é o das PPPs de desenvolvimento urbano.

Com as eleições, o sucessor, o prefeito Eduardo Paes (2009-2017), também do PMDB, as condições objetivas e subjetivas foram reunidas: a crise do mercado imobiliário norte-americano e a consequente possibilidade de captação de capital; e a resolução do imbróglio político-jurídico da área, que nasceu de uma proposta vinda do grupo de discussão governamental. Este último problema tem relação com a propriedade dos imóveis, que eram em sua maioria pertencentes ao Município, ao Estado e a União, e com o

baixo IAT (Índice de Aproveitamento do Terreno), previsto no plano diretor, que limitava a altura dos prédios e a utilização e aproveitamento dos lotes.

Após esta reunião extra-oficial, o consórcio entregou todo este material, ao prefeito Eduardo Paes que o absorveu e transformou no pacote legal que criou a Cdurp, a Operação Urbana, regulamenta as leis de PPP do município, criou o pacote de incentivo fiscal, enfim, encampou o pacote das empreiteiras, mandou para Câmara dos Vereadores no final do ano e aprovou tudo (BELISÁRIO, 2016). Se na proposta inicial e o objetivo do governo federal era manter o controle dos principais projetos e decisões urbanísticas com os entes públicos, e não com as empresas privadas, o que aconteceu foi o contrário.

A União era dona de 60% dos terrenos na região com potencial de construção. O Ministério das Cidades liderou o grupo de trabalho dedicado ao tema por seis anos. Neste período, conseguiram os pareceres técnicos e jurídicos favoráveis, e uma tramitação avançada nos governos municipal, estadual e federal. Em 2009, o Ministério foi afastado, conforme os relatos de ex-funcionários envolvidos nas negociações (BELISÁRIO, 2016), a proposta de criação de um consórcio público para a reabilitação da área foi descartada, unilateralmente, sendo adotada a proposta e diretrizes elaboradas e executadas pela OAS, Odebrecht e Carioca Christiani Nielsen.

A operação urbana das empreiteiras, projeto vencedor, não privilegiou o espaço público e manteve o regime fundiário já existente, mudando apenas os proprietários das terras. O objetivo foi criar um modelo rentável para o mercado imobiliário privado, e assim foi (BELISÁRIO, 2016). Assim, o retrocesso venceu. Aquela área degradada na parte central do Rio, com proposta de transformação com foco na sua recuperação com moradias populares, políticas de desenvolvimento urbano e habitação com inclusão social e participação social nas decisões e privilegiando os

espaços públicos, foi entregue à especulação. Construiu-se nela a maior parceria público-privada (PPP) do país.

A área negociada englobou três bairros inteiros (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e incluiu parte de outros quatro, em um total de 5 milhões de metros quadrados nas mãos das empreiteiras. Cabe ressaltar que o Projeto encampou somente atuais bairros que margeiam o espelho d'água, mesmo assim, somente a parte deles que não são encostas. Elas dividiram o projeto, batizado de Porto Maravilha, em duas fases. Receberam inicialmente um investimento de R$ 10 bilhões. As mesmas empresas ganharam outros editais para atuar na região, como as obras do programa Morar Carioca (R$ 32 milhões) e a PPP para operar o veículo leve sobre trilhos, o VLT (R$ 1,1 bilhão) (BELISÁRIO, 2016).

Criada em 2009, a Operação Urbana "Porto Maravilha" teve como finalidade explícita promover a reestruturação local, por meio de ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos (CDURP, 2013)[88]. A lei que a instituiu também o fez a OUC – Operação Urbana Consorciada – para a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), na qual compreende o espaço onde se localiza a zona portuária do Rio de Janeiro. Os executores do projeto Porto Maravilha, visando criar meios para coordenar sua implantação, criaram a CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, criada a partir da Lei Municipal Complementar nº 102/2009). Esta empresa seria controlada pela prefeitura do Rio de Janeiro, possui economia mista e teria como funções implementar e gerir a concessão de obras e serviços públicos na AEIU, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto. A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto tinha o objetivo, segundo à então prefeitura, de "qualificar o sistema de infra-estrutura de saneamento, de iluminação pública, de telecomunicações, de mobilidade urbana, prover

88 A partir da Lei Municipal Complementar nº101/2009.

a região com equipamentos públicos e estimular a construção de imóveis comerciais e residenciais".

Para solucionar o problema do baixo IAT, houve a utilização das brechas legais e modificações diretas no estatuto da cidade, alterando o gabarito dos prédios, em prol de contrapartidas, como usos de recursos arrecadados para a própria região, não para a cidade. Todos os três níveis cederam seus terrenos para a Caixa Econômica Federal, que cedeu a CEDURP em troca de créditos do fundo de títulos (CEPAC), garantindo assim a aparência de legalidade do processo. As CEPACs são potenciais construtivos, são títulos negociáveis na Bolsa de Valores. Como todo título na Bolsa, tem valor flutuante, de acordo com o mercado e a economia. Permitiu, por exemplo, que o investidor especulasse apenas no mercado de ações, sem interesse em construir algo na região, comprando e revendendo de acordo com a valorização e desvalorização dos títulos, virando uma espécie de moeda (LETIERI, 2017).

O conceito vendido para justificar as modificações legais e os investimentos na área foram simples: vamos modificar a legislação de uma determinada região da cidade dando incentivo para que investidores realizem obras, utilizando o valor arrecadado do investimento na melhoria daquele mesmo local. Para isso precisaram mexer no potencial construtivo da região. O consórcio público já previa o mecanismo de Operação Urbana Consorciada, presente no Estatuto da Cidade. A prefeitura ofereceu aos investidores um aumento no potencial de construção. Interessados em explorar isso deveriam comprar Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepacs), que autorizam a construção de andares acima do limite definido pelo zoneamento da cidade. Eles funcionariam como um "terreno virtual" que poderia ser vendido na bolsa de valores, e quase dobraram a área edificável, para cima (LETIERI, 2017). A CEPAC foi pensada como uma permuta de direito adicional de construção por contrapartida executada, em serviços ou financeiros, como instalação de

redes de esgoto, por exemplo, que atuam como condicionantes.

A Cdurp, inicialmente órgão vinculado à prefeitura, terceirizou a própria função, criando o consórcio Porto Novo, formado pelas mesmas empreiteiras Odebrecht, Carioca Engenharia e OAS, todas envolvidas na Operação Lava Jato. São elas que tomariam todas as decisões decidindo, por exemplo, onde seria investido o dinheiro. Ou seja, todo o investimento de dinheiro público sendo decidido pela iniciativa privada (LETIERI, 2017).

O consórcio Porto Maravilha possuiu um recorte de ação urbanística abrangendo mais de 5 milhões de metros quadrados, englobando a totalidade dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, e parcela pequena e pontuais do centro da cidade e dos bairros de Cidade Nova, São Cristóvão e Caju. Moravam cerca de 30 mil pessoas, tinha favelas, como o Morro da Providência, da Pedra Lisa, o Morro da Conceição, Livramento, Morro do Pinto e São Diogo. A gestão do ex-prefeito Eduardo Paes, entre os anos de 2009 e 2013, promoveu mais despejos do que Pereira Passos e Carlos Lacerda juntos! Em todo o Rio de Janeiro as remoções atingiram cerca de 90 mil pessoas. No Morro da Providência, por exemplo, as remoções foram para construção do teleférico. A exclusão foi resultado sobretudo de uma estratégia de planejamento urbanístico (LETIERI, 2017).

O projeto Porto Maravilha foi dividido em duas fases. Na primeira, iniciada em 2009 e finalizada em 2011, teve um orçamento previsto em torno de R$350 milhões. Tal valor foi desembolsado pela prefeitura do Rio de Janeiro e pelo Ministério do Turismo. Teve como áreas de atuação o bairro da Saúde, o morro da Conceição, a Praça Mauá e o Píer Mauá. Dentre as suas obras destacam-se: iluminação pública; pavimentação; calçamento drenagens; arborização; construção do Museu do Amanhã e do Museu Arte do Rio de Janeiro (respectivamente no Píer Mauá e na Praça Mauá); construção da Pinacoteca Escola do Olhar (através de um convênio entre a Fundação Roberto Marinho e a Prefeitura do Rio de Janeiro) desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo.

Já a segunda fase do empreendimento, iniciada em julho de 2012 e que tinha previsão de término para 2016, foi operacionalizada pelo Consórcio Porto Novo, composto pelas empresas: Odebrecht; OAS e Carioca Engenharia. As intervenções foram iniciadas, algumas inconclusas, como: a demolição da perimetral e implantação de novas vias; construção de mergulhões; pavimentação; drenagem; sinalização; iluminação; arborização de calçadas e canteiros; recuperação do sistema de águas e esgoto e construção de ciclovias.

Por meio de uma Instrução Normativa publicada em dezembro de 2014, o Ministério das Cidades voltou à cena e conseguiu vincular o novo aporte investimentos do fundo de infraestrutura do FGTS em operações urbanas à produção de um Plano de Habitação de Interesse Social (PHIS) elaborado "de forma participativa". Foi uma pequena vitória da moradia dentro do Porto Maravilha. Tendo como meta ofertar 1.500 imóveis residenciais para famílias de baixa renda, o Plano de Habitação de Interesse Social (PHIS) do Porto Maravilha, também foi alvo de duras críticas, por exemplo, de ter ignorado a presença de cerca de mil pessoas que vivem nos cortiços da região, segundo levantamento do Projeto Prata Preta, pesquisa do Observatório das Metrópoles e da Central de Movimentos Populares. Dos 710 quartos espalhados em 54 cortiços analisados pela pesquisa, pouco mais da metade tem quartos entre 9 e 12 metros quadrados. Treze são ainda menores, com os quartos variando entre 4 e 8 metros quadrados. Há ainda outros cortiços que não foram mapeados, pois estão em locais de difícil acesso, como em *bocas-de-fumo*. Eles se invisibilizam para continuar sobrevivendo, já que são ilegais.

As críticas ao Projeto Porto Maravilha e a forma como foi realizado não demoraram a chegar e tiveram consequências. Áreas inicialmente não contempladas com intervenções de melhoramentos, como a margem direita da Francisco Bicalho, foram incluídas posteriormente, fruto das pressões de associações e grupos sociais. Mas outras áreas continuaram

sendo ignoradas. Foi questionado também sobre a necessidade de estudos de impactos sociais, habitacionais, ambientais, culturais deste Projeto que foi a maior PPP do Brasil. Mesmo assim, não houve nem sequer o EIA/RIMA, muito menos o diagnóstico da população nativa legal e ilegal, quanto a moradia, para intervenções buscando moradias sociais, como no Projeto inicial era previsto. Não houve investimento substantivo nas áreas de encostas e morros, nem muito menos na população local. Em relação as Organizações Não-Governamentais (ONGs) que atuavam ou tinham interesse de atuar na região houve escolha de algumas deliberadamente. Estas poucas foram aparelhadas e usadas como uma espécie de álibi, para um suposto testemunho positivo, de que o Projeto havia investido social e culturalmente na região. O investimento em cultura foi feito em locais pontuais, havendo uma apropriação do discurso da "Pequena África", como veremos.

Em relação ao transporte público, houve pressão acadêmica e social no sentido de barrar o uso de linha de ônibus na região. Em troca do monopólio recebido, as empresas de ônibus se uniram e abraçaram a tecnologia do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). O VLT interliga a região, percorrendo um corredor turístico, da Rodoviária Novo Rio até ao Aeroporto Santos Dumont, tendo seu ponto central na região do Píer Mauá, local dos terminais dos Cruzeiros. Este processo levou a gentrificação relativa da área, ainda mais intensa do que a que ocorreu na região da Lapa e na de Santa Teresa.

A gentrificação pode ser percebida com as "mortes" de locais tradicionais da região, como o Restaurante 28, entre outros botequins, ou no apagamento e mudança da população original do Morro da Conceição.[89] Estas "mortes" geraram novas "vidas". Um processo claro de substituição

89 EDMILSON, Antônio. "Houve um dia um restaurante: minhas memórias do 28". In: http://vozerio.org.br/Houve-um-dia-um-restaurante-minhas.

dos frequentadores da região, da população nativa pobre pela classe média e por grandes empresas. Criou-se um Novo Baixo Sacadura, restaurou-se e ressignificou-se o Jardim Suspenso de Pereira Passos e o Cais da Imperatriz.[90] Estes dois últimos locais foram restaurados e servem como exemplos clássicos de dois modelos de preservação patrimonial: foi adotado o modelo de preservação do patrimônio histórico isolado, em detrimento da ideia de preservação do sítio histórico ou conjunto arquitetônico contextualizado, que abarcaria, além do objeto tombado em si, seu entorno.

A gentrificação não foi total. Ela possivelmente ocorreria se o processo tivesse dado certo, incorporado o modelo elitista, e aquela população tradicional ia acabar sendo expulsa indiretamente por um aumento no preço do terreno, afetando a região pela alteração das dinâmicas da composição do local, a população de baixa renda local, não conseguiria se manter devido à valorização do terreno (LETIERI, 2017).

O dito legado olímpico foi um legado de exceção, ficou para trás o interesse público. O processo inicialmente previsto não deu certo, e a cidade teve que arcar com um legado de "elefantes brancos", dívidas exorbitantes e uma crise econômica que parece não ter fim. Restando um vácuo habitacional em uma das poucas áreas centrais do Rio. Os recursos gerados no empreendimento, em vez de compor um fundo para investir na cidade inteira, poderia investir nas áreas mais carentes de infraestrutura. Enfim, em vez de diminuir as desigualdades sócio-espaciais, aumentou. Não houve ausência de planejamento, houve planejamento de exclusão (LETIERI, 2017).Um grupo reduzido de empresários acumulou muito com isso.

90 GALDO, Rafael. "Na Zona Portuária, a noite do Rio ganha um novo 'baixo'". O Globo. 12/06/2016 Disponível em: http://oglobo.globo.com/rio/na-zona-portuaria-noite-do-rio-ganha-um-novo-baixo-19489447.

Quanto a justificativa do desenvolvimento da cidade, resta-se perguntar desenvolvimento para quem? Os mesmos que ganharam dinheiro removendo, ganharam construindo, por exemplo, no programa Minha Casa Minha Vida na periferia (LETIERI, 2017). Antes do Porto Maravilha havia predominância de imóveis públicos na região, apenas 25% da área eram terrenos privados. Estado e município tinham 6% cada um. O restante pertencia à União. As promessas não se cumpriram. O retorno fiscal do Porto Maravilha foi "praticamente nulo" (BELISÁRIO, 2016). E deve-se ter claro, como mostrado até aqui que o Porto Maravilha não foi consequência direta dos mega eventos que aconteceram no Rio de Janeiro, mas sim de uma política pautada no empreendedorismo urbano, da consolidação de um projeto de cidade empreendedora e competitiva que seguiu a lógica de apropriação e gestão privada do espaço público (NASCIMENTO; SILVA, 2015).

Conclusão

O que se definiu como região portuária? O que foi considerado e o que não foi considerado nesta definição? A definição de Região Portuária para delimitação do Projeto Porto Maravilha foi uma decisão política, com base em interesses econômicos privados. O recorte geográfico excluiu a Cidade Nova, São Cristovão, Tuiuti, Mangueira, Barreira do Vasco e Caju, áreas que inicialmente compunham a Região Portuária, como vimos. Que tinham relação direta com a vida econômica e social do porto do Rio de Janeiro, fornecendo mão-de-obra, compondo a cultura local, abrigando comércios e fábricas, formando tanto a "comunidade econômica portuária", quanto a "comunidade social portuária", como demonstrou Cezar Honorato (HONORATO, 2012). Não foi por coincidência que no final do século XIX, uma das primeiras linhas de bondes da cidade, a

Rio de Janeiro Street Railwais, articulava os bairros da orla do cais, à Cidade Nova e arredores ou, que a primeira sede da Sociedade União dos Operários Estivadores (1903) fosse na Rua General Câmara, número 153, na atual Cidade Nova.

Sob um olhar histórico, a região portuária ultrapassa a área contígua do porto ou o espaço compreendido entre a linha d`água e a planície imediata, terminando nos morros ao seu redor. Locais não tão próximos como a Cidade Nova (antiga freguesia de Santana), devem ser incluídos na região exatamente por incorporarem diferentes redes de sociabilidades que incluem aqueles que, morando lá, trabalhavam na Comunidade Econômica Portuária e tiveram sua cotidianidade atrelada ao universo portuário.

O foco da intervenção do Projeto Maravilha obedeceu um traçado criado no período Varguista. A abertura da Avenida Presidente Vargas, em 1943, cindiu ao meio a Cidade Nova, criando uma barreira física e simbólica. A Praça Onze, centro cultural e social dos trabalhadores Zona Portuária, foi cirurgicamente separada dela. Apagou-se parte da memória do samba, da capoeira, dos ranchos, das maltas, do trânsito entre a Praça e o Cais do Porto.

Há múltiplas dimensões para se definir a Zona Portuária. Uma delas é a territorial.

> Se é relativamente fácil delimitarmos como início da comunidade a linha do cais, mesmo esta, tem que ser problematizada. Quando se tem uma estrutura portuária exclusiva, como num porto moderno capitalista e monopolista, o cais é o limite. No caso dos portos do tipo antigo (pré-capitalistas) ou daqueles que não apresentam características monopolistas, onde não existe uma clara delimitação de limites, temos que considerar toda a parte acostável do litoral e

> que tenha uma concentração razoável de trapiches. No caso do Rio de Janeiro, temos uma linha acostável que envolvia parte das freguesias de Santa Rita, Santana, São Cristovão e Gamboa, abrangendo os atuais bairros da Gamboa, Saúde, Santo Cristo, parte de São Cristovão e Cajú, além das várias ilhas que configuram a área do porto do Rio de Janeiro no período referido (HONORATO, 2015, p. 137).

Saindo um pouco mais da faixa litorânea podemos perceber bairros que concentram um número maior de trabalhadores relacionados à atividade portuária, direta ou indiretamente. Estes bairros e locais estão localizados na baixada litorânea e nos morros que circundam a orla, como os morros da Conceição, da Providência, da Saúde, da Gamboa, do Santo Cristo, do Pinto, do Estácio, do Tuiuti, de São Carlos, da Mangueira, etc. Estes morros e seus caminhos internos convergiam na região da Cidade Nova. Esta afirmação foi feita tendo como base os locais de trabalho, de moradia, de vivência e de circulação das pessoas e das mercadorias que materializam as redes de sociabilidade. É o acesso às atividades direta ou indiretamente ligadas ao porto, que conformou este conjunto complexo de relações que inscrevem múltiplas territorialidades aos espaços, não necessariamente contíguos ou homogêneos mas que estão interligados.

> Tanto podemos eleger as características étnicas marcadamente plurais, as origens – pessoas de todo o mundo circulam e vivem ao redor de um porto -, culturais, o estilo de vida, comportamentos políticos, etc., onde encontraremos diferenças com relação à cidade maior. Sem prejuízo, também a cidade era afetada pela presença marcante e tão distinta das freguesias portuárias (HONORATO, 2011, p. 139).

Desterritorializado, pois que imigrante, esse "homem simples" constituiu estratégias de reterritorialização. Tomando este universo portuário como referência para a construção de uma nova identidade. Esta nova identidade teve novos nexos, léxicos, relações de pertencimento, regimes de identidade. Destas relações, redes de sociabilidade surgiram, inscritas e inscrevendo territorialidades, conformadas e conformando diferentes territórios. Deram coerência e estrutura a uma verdadeira Comunidade Portuária. Para o imigrante que veio buscando "vencer na vida" o porto foi a porta de entrada e a região portuária acabou, normalmente sendo o local aonde se instalou e procurou sobreviver, buscou ali, as suas primeiras formas de sobrevivência. Não foi por acaso, que os locais de moradia precária como os cortiços e as estalagens eram explorados em grande parte por estrangeiros, portugueses principalmente. A situação de penúria e dificuldades de parte dos que chegavam fez com que surgissem várias instituições de apoio mútuo e de assistência voltadas prioritariamente para os da mesma nacionalidade.

Se a delimitação geográfica do Projeto Porto Maravilha foi uma delimitação política, foi também uma disputa de memórias. Ele apropriou-se de uma determinada memória da região, a memória negra da "Pequena África", retrabalhou-a, dando ênfase a alguns pontos geográficos, como o Instituto Preto Novos, Pedra do Sal, Morro da Conceição, Cais do Valongo e apagou-se outros, como as roças de candomblé, a Praça Onze, os diversos grupos imigrantes que compunham a região, como Espanhóis, Portugueses, Judeus, baianos e mineiros. Então houve um duplo apagamento: foram apagados os outros imigrantes que compunham a maioria da população da região; foram apagados a maior parte dos locais que deram pra região um perfil identificado como "Pequena África" ou "Porto Negro". Em outras palavras: se houve uma Pequena África na Região Portuária, ela era muito maior, mais extensa, mais intensa do que os cinco locais pontuais dedicados a esta memória. Não incluir a Praça Onze nesta delimitação foi, no mínimo,

um afronte a história da cultura negra e afro-brasileira.

Esta é outra dimensão da delimitação da territorialidade, a da composição social por origem. Esta região portuária estendida é a que mais concentrava escravos, libertos, migrantes de outras províncias, imigrantes africanos e europeus (portugueses, espanhóis, italianos, sírios, libaneses, judeus de várias regiões) dentro da malha urbana do Rio de Janeiro. Mas o que daria unidade a esses grupos? O que os unia era a situação de pobreza, de miséria, opções de trabalho, de trocas comerciais e culturais, além das redes sociais pré-existentes. A facilidade de conseguir emprego nas várias atividades da operação portuária e em seu colar econômico, que permitia que trabalhadores sem nenhuma qualificação pudessem conseguir alguma ocupação onde a força física era um fator determinante. Aqueles que tinham um pouco mais de qualificação, sendo alfabetizado, por exemplo, podiam trabalhar nas fábricas, no comércio ou em outras atividades de serviço na região.

No Projeto, a primeira seção do Cais foi determinada para operação somente turística, abrigando centro de recepção de turistas vindos dos cruzeiros e galpões de eventos culturais. Esta primeira seção pega da Praça Mauá até a Avenida Francisco Bicalho (atual Rodoviária Novo Rio e antiga Praia Formosa). Abrigava armazéns e guindastes que devido a revolução dos containeres ficaram obsoletos e em consequente desuso. Já a segunda seção, que pega da Rodoviária Novo Rio até a Ponta do Caju, e a área urbana circunvizinha, como os bairros do Caju e São Cristovão, e seus morros, ficaram de fora do investimento na área portuária. E, ao contrário das expectativas quando da construção do Porto de Itaguaí, a segunda seção aumentou seu volume carga, extensão e tráfego com a utilização dos portos secos, portos dedicados a cargas específicas e a modernização de suas estruturas.

Mesmo esta migalha cultural dada em contrapartida ao lucro das grandes corporações, não foi dada, foi conquistada, com luta. Houve um

embate político do grande capital imobiliário com grupos de resistência, que gerou como resultado a desculpa de "ouvir a comunidade". Ouvir é selecionar. Matemática simples de menor investimento e máximo de ganhos. Em um primeiro momento houve a cooptação social de parte do movimento negro. Em um segundo momento a apropriação da ideia acadêmica de uma "Pequena África". Como resultado, o capital imobiliário usou toda a região que os interessavam e delimitou um pequeno espaço dela para a preservação de uma determinada memória. Esse pequeno espaço foi usado e transformado em uma área *Cult*, com base na indústria do folclore. Atraindo investidores para este filão, contribuindo para a gentrificação da região.

A forte presença africana oriunda de várias etnias (bantus, aussás, malês), principalmente de negros de outras regiões do Brasil, como baianos e mineiros, evidentemente deixou marcas profundas na configuração cultural da região. Contudo, a forte presença de portugueses e demais europeus acabam por gerar um perfil identitário da região. Assim como identificamos várias casas e roças de candomblé, temos várias igrejas católicas, algumas protestantes, centros kardecistas e uma sinagoga. O surgimento de clubes carnavalescos coexistiam com grupos teatrais, clubes de remo ou mesmo de futebol. Sem contar o importante sindicalismo do início do século XX. Talvez por tais razões, podemos perceber, desde a aceitação e convivência entre os diferentes, como conflitos entre eles, dependendo do motivo, da luta pela sobrevivência, ou mesmo pelo respeito ou desrespeito às diferenças étnicas e religiosas.

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

É necessário questionar se era realmente um "Porto Negro" (CRUZ, 1998; 1999; 2000). Se sim, era somente este pequeno espaço hoje dado? Ele era somente negro? Segundo o censo de 1906, ele era pardo. O que é ser pardo em 1906? Parte do movimento negro atual busca usar esta categoria para legitimar sua causa. Mas utilizar o critério do "hoje", para entender o que aconteceu no passado é, no mínimo, anacrônico. Deve-se lembrar que a presença negra era muito mais marcante na região da Cidade Nova, excluída deste processo, e nem mesmo foi pensada intervenções no sentido de preservá-la.

A ideia do "Porto Negro" ou "Pequena África" é uma "*tradição inventada*", como mostrou Eric Hobsbawm. Há referência a um passado histórico, mas busca-se estabelecer com ele uma continuidade bastante artificial. É uma reação a situações novas vividas pelo Capital Imobiliário, que buscou ela como uma forma de referência a situações anteriores, estabelecendo qual seria o próprio passado através da repetição via mídia ou via grupos e associações do movimento negro. Há, assim, uma apropriação do imaginário. Esta apropriação encobre o projeto de mudar o perfil do morador e do uso da região. Tudo é muito bonito, mas a população original ou local não frequenta. O "Porto Negro" e a "Pequena África" tornou-se uma categoria no imaginário, e deixou de ser um conceito acadêmico. Diferentemente da categoria, que vai sendo apropriada politicamente, o conceito tem uma delimitação mais precisa e aceita diálogo entre seu pares (HOBSBAWM, 1984).

Como afirmou Peter Burke, nós historiadores somos "*os guardiões de fatos incômodos, os esqueletos no armário da memória social*" (BURKE, 1992). Cabendo a nós esta reflexão sobre as apropriações feitas pelos grupos sociais e seus interesses. O Consórcio queria uma tradição que justificasse um investimento cultural mínimo. A estratégia foi investir pouco em poucas ONGs e deixar que elas continuassem sua inclusão via mercado. Vide a penúria que passa o IPN. Outra estratégia foi limpar, apagar a

memória do porto como local de prostituta, expulsando bordéis da região, sofisticando bares, especulando imobiliariamente.

Por fim, o Projeto Porto Maravilha foi excludente. Duplamente a população do morro da região foi excluída: primeiro, porque o Estado e a Concessionária não intervieram, de fato, positivamente na qualidade de vida daquelas populações; segundo pelo processo de gentrificação, ainda parcial: a população local não consegue morar lá, os restaurantes de luxo, voltados para o público turista, a população original foi expulsa e excluída. Dois exemplos representativos sobre a gentrificação podem ser dados: o fim do "Restaurante 28" e a criação do "Baixo Sacadura". A população local que não foi removida a força, foi sendo impelida a sair pela especulação imobiliária.

Documentos

ALMIRANTE. Henrique Foréis Domingues (1908-1980): depoimento [11.04.1967]. Entrevistadores: *Ricardo Cravo Albin*. Rio de Janeiro: Museu da Imagem e do Som (MIS), 1967. Vinil e CD sonoros. Entrevista concedida ao Projeto Depoimentos Para a Posteridade do MIS-RJ.

BARRETO, Lima. *Clara dos Anjos*. SP: Ática, 1994.

BARRETO, Lima. *O triste fim de Policarpo Quaresma*. SP: Estadão, 1997.

BARRETO, Lima. Os Bruzundangas. RJ: Martin Claret, 2014.

CAVALCANTI, Glauce; SCHMIDT, Selma. "Rio muda estratégia para estimular moradias na zona portuária". O Globo. 02/09/2016 Disponível em: https://oglobo.globo.com/rio/rio-muda-estrategia-para-estimular-moradias-na-zona-portuaria-1-20037887#ixzz4m3xSSjof

DIMAS, Antonio (org.). *Vossa Insolência. Crônicas de O. Bilac*. SP: Companhia das Letras, 1996.

EDMILSON, Antônio. "Houve um dia um restaurante: minhas memórias do 28". In: http://vozerio.org.br/Houve-um-dia-um-restaurante-minhas.

EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, 2003.

GALDO, Rafael. "Na Zona Portuária, a noite do Rio ganha um novo 'baixo'". O Globo. 12/06/2016 Disponível em: http://oglobo.globo.com/rio/na-zona-portuaria-noite-do-rio-ganha-um-novo-baixo-19489447

INSTITUTO Pereira Passos. *O Censo de 1906 do Rio de Janeiro*. RJ: Publicações Pereira Passos, 2013.

JOÃO DO RIO (Paulo BARRETO). "O velho mercado". IN: Cinematographo. Paris: Chardon, 1909.

JOÃO DO RIO (Paulo BARRETO). *Alma encantadora das ruas*. SP: Cia das Letras, 2008.

JOÃO DO RIO (Paulo BARRETO). *Vida vertiginosa*. RJ/Paris: Garnier, 1911.

MIS. As Vozes desassombradas do Museu. Depoimentos transcritos de Pixinguinha, João da Baiana e Donga. Museu da Imagem e do Som. Rio de Janeiro: Secretaria da Educação e Cultura – Museu da Imagem e do Som, 1970.

NOSSO Século. São Paulo : Abril Cultural, 1980. (NOSSO, 1980).

PRAZERES, Heitor dos. Heitor dos Prazeres (1898–1966): depoimento [01.09.1966]. Entrevistadores: *Ricardo Cravo Albin.* Rio de Janeiro: Museu da Imagem e do Som (MIS), 1966. Vinil e CD sonoros. Entrevista concedida ao Projeto Depoimentos Para a Posteridade do MIS-RJ.

Bibliografia

ABREU, Maurício de. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. RJ: IPLAN, 2008.

ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos*. RJ: Editora Vozes, 2012.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. SP: Papirus, 1994.

AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia dos mundos contemporâneos*. RJ: Bertrand Brasil, 1997.

BELISÁRIO, Adriano. Cidades: assim se privatizou o Porto Maravilha. Pública, 2016 Disponível em: http://outraspalavras.net/outrasmidias/destaque-outras-midias/cidades-assim-se-privatizou-o-porto-maravilha/

BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos*: *Um Hausman Tropical*. RJ: SMC/ Biblioteca Carioca, 1992.

BURKE, Peter. *A História como memória social*. Lisboa: Difel, 1992.

CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi*. SP: Cia das Letras, 1987.

CHALLOUB, Sidney. *Cidade febril:* cortiços na Corte Imperial. SP: Cia das Letras, 2002.

CHALOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. SP: UNICAMP, 2001.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco. "O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces". In: *Revista TEMPO*. Niterói, PPGH, nº 8, agosto/1999.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. "Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café", RJ, 1905-1930". *Afro-Ásia*, Salvador/CEAO, UFBA, p. 275-276, 2000.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro na Primeira República*. São Paulo, Tese de Doutoramento, FFLECH/USP, mimeo, 1998.

GOMES, Tiago de Melo. Para além da casa da Tia Ciata: outras experiências no universo cultural carioca, 1830-1930. *Afro-Ásia*, 29/30 (2003), 175-198.

GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. *Espanhóis no Rio de Janeiro (1880-1914). Contribuição a historiografia da imigração*. Tese de concurso à Livre Docência de historiografia apresentada ao IFCH da UERJ, RJ, 1988.

HOBSBAWM, Eric. "Introdução: A Invenção das Tradições", In: E. Hobsbawm & T. Ranger (orgs.). *A invenção das tradições*, RJ: Paz e Terra, 1984.

HONORATO, Cezar Teixeira ; MANTUANO, Thiago Vinícius. *O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX*. Acervo ,Rio de Janeiro, v. 28, p. 135-158, 2015.

HONORATO, Cezar. "Anotações acerca da questão urbana contemporânea". *Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, v. 5, p. 81-101, 2012.

HONORATO, Cezar. "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*. Ilhéus: Editus, 2011. p.123-143. (Honorato, 2011, p. 139).

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. RJ: Biblioteca Carioca/ PCRJ, 2006.

LETIERI, Rebeca. "Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos". 04/06/2016. *Jornal do Brasil on-line*.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. RJ: SMCTE, 1990.

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

MENEZES, Lená Medeiros de. *Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio (1890-1930)*. RJ: Arquivo Nacional, 1992.

MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. RJ: EDUERJ, 1996.

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

NASCIMENTO, Bruno Pereira; SILVA, William Ribeiro. "Zona portuária do rio de janeiro e suas novas territorialidades". *Geo UERJ*, Rio

de Janeiro, n. 26, p. 191-210, 2015.

NEVES, Margarida de Souza; HEIZER, Alda. *A ordem é o progresso. O Brasil entre 1870 e 1910*. SP: Atual, 1998.

PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *As barricadas da saúde*. SP: Fundação Perseu Abramo, 2002.

PRADO, Paulo. *Retrato do Brasil: ensaio sobre a tristeza brasileira*. SP: Companhia das Letras, 1997.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. SP: Editora Ática, 1993.

ROCHA, Oswaldo. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. RJ: Biblioteca Carioca/PCRJ/SMC, 1986.

SEVCENKO, N. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. SP, Brasiliense, 1984.

SILVA, Érica Sarmiento da. "Espaço urbano e redes de solidariedade nos estudos migratórios: o caso das freguesias cariocas (século XIX e XX)". In: *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História-ANPUH*. Natal, 2013.

SILVA, Érica Sarmiento da. *Galegos no Rio de Janeiro (1850-1970)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Geografia e História. Universidade de Santiago de Compostela, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. "O Território. Sobre Espaço e Poder, Autonomia e Desenvolvimento". In: CASTRO, Iná *et al* (orgs.): *Geografia: Conceitos e Temas*. RJ: Bertrand Brasil, 2000.

VELLOSO, Mônica Pimenta. "As tias baianas tomam conta do pedaço: espaço e identidade cultural no Rio de Janeiro". *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 3. n. 6, p. 207-228, 1990.

2. A QUESTÃO DA CONTEMPORANEIDADE

A refuncionalização das *docklands* londrinas: uma análise sobre o planejamento urbano mercadológico

André Lima de Alvarenga[91]

Introdução

As reformas urbanísticas em antigas áreas portuárias, responsáveis pela requalificação e, mesmo, renovação dos espaços construídos originalmente para atividades de carga, descarga, armazenamento e beneficiamento de produtos transportados por navios, constituem um fenômeno característico do período que emerge com a Terceira Revolução Industrial.

As renovações técnicas nos sistemas portuários, com principal destaque para a conteinerização, tornou obsoletos a maioria dos antigos portos industriais situados nas proximidades dos centros históricos das grandes

91 Doutor em geografia. Pesquisador em estágio de pós-doutorado CAPES/PNPD no departamento de geografia da PUC-Rio. andrelimalva@gmail.com

cidades. A isso se soma o crescimento exponencial do capitalismo financeiro e do setor de serviços, que fez aumentar a demanda por escritórios e, assim, pela expansão do centro de negócios das principais cidades.

Esse é o contexto que vai embalar a reforma portuária de Baltimore realizada na década de 1970, mas cujo projeto e primeiras demolições datam ainda da década de 1950. Essa grande reforma tornou a região portuária da mais importante cidade do estado americano de Maryland na principal centralidade do turismo municipal. Essefoi o primeiro caso de requalificação deuma zona portuária tornada obsoleta epassou a inspirar outros importantes processos de requalificação urbana de antigas zonas portuárias abandonadas, em outros lugares do mundo.

O presente artigo é parte de uma pesquisa que tem por objetivo analisar alguns dos mais importantes processos de requalificação ou renovação de antigas zonas portuárias ocorridos no mundo desde os anos 1970, notadamente Londres, Barcelona, Porto Madero e Rio de Janeiro, em busca de verificar os processos políticos e institucionais com que cada uma dessas cidades operou tais transformações em seu tecido urbano. Como objetivos secundários destacam-se a busca por compreender o desenvolvimento histórico dessas zonas portuárias até o esvaziamento de suas funções originais, as disputas políticas envolvidas na requalificação, além averificação decomo tais cidades lidaram com a questão habitacional, a mobilidade e a preservação do patrimônio histórico nessas áreas requalificadas.

O trabalho ora em tela é dedicado exclusivamente a tratar da zona portuária da cidade de Londres. Iniciamos por uma revisão da história de construção das docas londrinas, passando por seu crescente abandono. Então passamos para uma descrição do processo político que envolveu a requalificação urbana desta área da cidade. E, por fim fazemos uma breve avaliação relativa aos impactos desta transformação urbana para a moradia popular, para o patrimônio material e para a mobilidade urbana nas *Docklands*.

A constituição das docas londrinas

Detentora de um império naval desde o fim do século XVI, mais comprovadamente após a vitória sobre a 'Invencível Armada' espanhola, em 1588,e a consequente assinatura do Tratado de Londres, em 1604 – momento a partir do qual começou a fixar suas colônias pelo globo – a Inglaterra não tinha, até o final do século XVIII, um sistema portuário organizado em sua capital. Havia apenas duas docas: *Howland Great Wet Dock*, inaugurada em 1699, construída para o reparo de navios da Companhia Inglesa das Índias Ocidentais[92], e *Brunswick Dock,* de 1790, que constituíaparte do estaleiro *Blackwall*[93] e era voltada para montagem e reparo de navios em geral. Ambas essas docas não se destinavam às operações de carga e descarga de mercadorias.

As embarcações mercantes que chegavam à urbe londrina, devido ao seu calado, não tinham um cais onde atracar; ancoravam no meio do rio e eram descarregadas e carregadas por meio de pequenos barcos a remo capazes de atingir ospíeres nas beiras do rio. Não havia armazéns, os benseram estocados em dependências ou celeiros, e as vendas ocorriam nas casas de mercadores e nos deques de madeira às margens do Tâmisa.

O manifesto interesse na construção das docas londrinas apenassurge no final do século XVIII, em meio à revolução industrial, num período de expansão geográfica da economia de trocas mercantis (EDWARDS, 1992). Somente a partirde 1790, sob influência da revolução proporcionada pela máquina a vapor, pensou-se na criação de uma zona portuária destacada,acoplada a um sistema de transporte terrestre, para trazer

92 Companhia das Índias Ocidentais In: Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2018. [consult. 2018-09-27 21:19:37].

93 Construído por volta de 1640, no período do rei Henrique VIII, num esforço de criar uma indústria naval britânica.

racionalidade epermitir o fluxo crescente de mercadorias.Nesse momento, o Parlamento britânico foi chamado a promover e aprovar uma série de leis permitindo a construção novos portos, com docas funcionalmente especializadas.E já no início do século XIX, docas modernascomeçaram a ser construídas ao leste da *City of London* (área central da cidade),tanto na margem norte, quanto na margem sul do rio Tâmisa (fig. 1). Em 1800, inicia-se a construçãoda *West India Docks*, em 1802, da *London Docks* e,na margem sul, o sistema *Surrey Dock*, começa a ser construído em 1804. Daí até 1828 também foram construídos os portos *East India Docks* e *St. Katharine Docks* (fig. 2).

No entanto, as evoluções técnicas dos navios mercantes e a concorrência entre as docas levaram a gradativa obsolescência dos primeiros portos londrinos e a necessidade de docas mais largas e profundas capazes de receber os 'modernos' navios a vapor. Para fazer frente a *St. Katherine Docks* em 1855 é construída a *Victoria Dock,* depois expandida com a construção da *Royal Albert Dock* e já no século XX da *King George Dock*, compondo o sistema *Royal Docks* em águas mais profundas, a jusante de *Isle of Dogs.* A *Victoria Dock* foi a primeira área portuária a ser diretamente conectado a uma linha de trem. Em 1868, a construção da *Millwall Dock*, na *Isle of Dogs,* ampliou o sistema *West India Dock* (EDWARDS, 1992).

No entanto, conforme avançou a técnica naval, quanto maiores eram os novos navios mais concentrador tendia a ser o sistema portuário. A grande competição entre os diversos portos acarretou na diminuição de suas margens de lucro, tendo reflexos diretos sobre o pagamento da mão-de-obra que não raro realizava paralizações e protestos.

Assim, em 1908, o Parlamento britânico criou a *Port of London Authority – PLA* com a função de dar mais racionalidade ao trabalho

das docas e planejar a expansão do sistema portuário. A PLA se tornou a proprietária de todas as docas e armazéns de Londres.

Dessa forma, depois de constituir um complexo sistema portuária com base numa lógica econômica liberal, de livre concorrência, com a intervenção do Estado Britânico foi adotado um regime concentrador no qual uma autoridade de composição mista (público-privado) passa a deter o monopólio e, portanto, o controle do sistema portuário londrino.

Fig. 1: Carta da cidade de Londres (MOGG, 1806). O *East End*, região menos adensada que podemos ver ao leste da mancha urbana de Londres, dotou-se de importantes empreendimentos portuários.

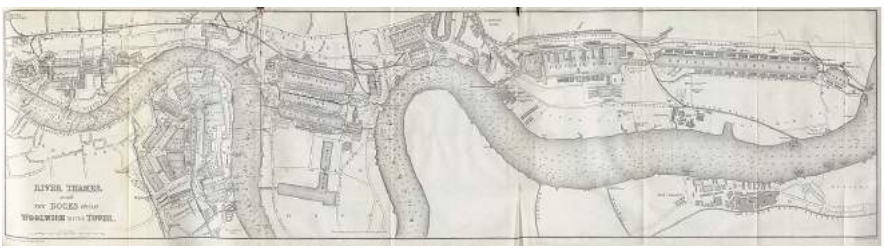


Fig. 2: Carta da região portuária de Londres. (WELLER, 1882)

Metropolização, fragmentação e especialização

Conforme nos explica Schubert (SCHUBERT, 2008), o aparecimento dos portos modernos, no século XIX, foi acompanhado pela transformação das cidades. No caso da zona portuária de Londres, processou-se um fenômeno que se repetiria em outras cidades que vivenciaram a modernização de seus portos: a fragmentação porto/cidade.

Antes da modernização, os atracadouros eram mercados base, além de centros comerciais para produtos de luxo internacionais. "Numerosos planos urbanos confirmam que ancoradouros e portos eram parte integral da cidade, estando bastante integrados com o tecido urbano. É por isso que os portos eram geralmente localizados dentro de suas fortificações" (SCHUBERT, 2008, p. 4).

Contudo, conforme explica Schubert (Schubert, 2008), a relação íntima das cidades com o porto, seja como trabalho, seja como local de moradia, gradualmente se dissolveu com a industrialização. Com o fenômeno da metropolização, as grandes cidades portuárias tenderam a crescer e a sediar atividades e funções urbanas diversas à atividade portuária – o que levou a uma crescente especialização/segmentação de seu território. Deste modo, a *City* londrina, se tornava o centro de negócios por excelência, concentrando as atividades comerciais e de serviços, notadamente escritórios e sedes de grandes empresas comerciais, industriais e financeiras.

Por outro lado, a alteração técnica das atividades econômicas do porto implicou num ajuste na alocação de usos fundiários (Schubert, 2008). Internacionalmente orientados, os portos modernospassaram a formar em torno de si conglomerados de diversas funções e serviços, de modo a tornar mais eficiente a logística das operações diretamente ligadas às atividades do porto. Houve, portanto, um processo de especialização geográfica: edifícios ligados à atividade portuária como acomodações, comércios, estoques e escritórios eram construídos nas imediações dos portos, ainda nos limites

marítimos ou fluviais (a depender de sua localização), para facilitar a descarga direta de bens. Em Londres, a zona portuária aglomerava, além das docas, estaleiros e armazéns, diversas indústrias, cervejarias, fundições e moinhos, mas também alguns poucos escritórios de seguros e outros serviços bancários, com muito pouco espaço para os edifícios residenciais.

Com a crescente expansão do sistema portuário, as docas londrinas passaram a demandar uma enorme massa de homens, sem exigência de escolaridade eespecialização profissional. Em adição a isso, a zona portuária, construída numa região periurbana (depois incorporada ao tecido metropolitano – com a expansão da cidade), atraiu para perto de si uma série de outras atividades econômicas, inclusive industriais e de serviços, que contribuíam para torná-la um grande polo concentrador de trabalho, em grande parte mal remunerado, que atraiu principalmente de uma mão-de-obra pobre e imigrante, em grande parte vinda do campo, mas também oriunda de diversas nacionalidades, inclusive de fora da Europa.

Na segunda metade do século XIX, a baixa remuneração e a precariedade das condições de trabalho portuárioconstituíram-se em fator impulsionador da organização da classe trabalhadora em torno de lideranças socialistasque, por ali, encontraram cenário propício para sua atuação revolucionária. Motivados pelas condições miseráveis de trabalho, os trabalhadores da região portuária organizaram-se em sindicatos, os quais constituíram-se como fator de pressão que, vez por outra, se manifestava em atos de grande visibilidade. No ano de 1889, os trabalhadores da estiva, liderados por Ben Tillett e John Burns, organizaram uma grande greve que acabou ganhando a aderência de outros segmentos da classe trabalhadora, como marinheiros, bombeiros e trabalhadores industriais. Esta greve reuniu mais de 130 mil trabalhadores e paralisou as atividades portuárias de Londres por mais de quatro semanas (fig. 3). Este ato acarretouna conquista de todas as demandas levantadas pelos estivadores naquele momento e impulsionou

a organização sindical na região (LOVELL, 1969).

Já no século XX, a organização e a luta dos trabalhadores portuários no imediato pós-guerra, também foi capaz de produzir, em 1947, a aprovação do *Dock Labour Scheme*, que definia valores e jornadas mínimas de trabalho, enfim trazendo condições razoavelmente dignas para os estivadores.

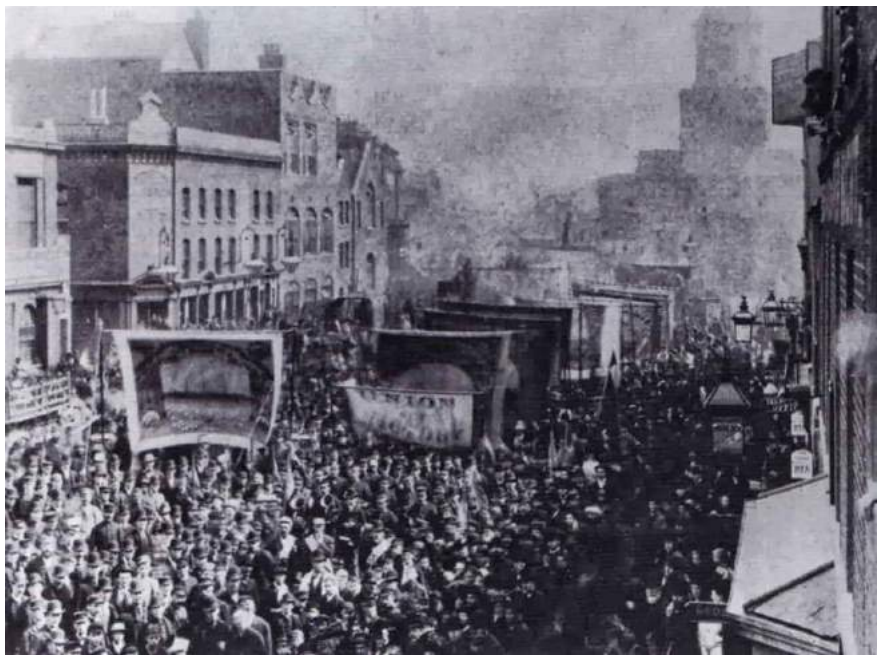


Fig. 3: Marcha dos estivadores em Londres, 1889. (Bridgeman Art Library, 1889).

Contudo, em meio à segunda revolução industrial, na virada do século XIX para o XX, os antigos navios mercantes, construídos em madeira, praticamente desapareceram dos portos e foram trocados por grandes navios de ferro. Para lidar com navios maiores, docas novas e de tamanho compatível precisaram ser construídas e as rotas de navegação foram dragadas ou deslocadas para águas mais profundas (SCHUBERT, 2008). O manuseio de bens foi mecanizado, adotando-se o uso de guindastes.

Desse modo, o trabalho da estiva passou a ser cada vez menos demandado. Os portos de Londres, foram sendo adaptados, mas já no imediato pós-guerra algumas docas, principalmente as menores, passaram a não poder mais receber navios de carga por serem incapazes de se adaptar às novas demandas.Como consequência, partir de 1950, a zona portuária, muito próxima à *City* londrina, foi crescentemente esvaziada.

Mais tarde, a conteinerização do sistema portuário e a operação dos gigantescos navios conteineiros levaram a uma emigração definitiva das funções portuárias para águas mais profundas a jusante. As atividades portuárias foram transferidas principalmente para o porto de Tilbury, localizado em Essex, cidade vizinha à Londres, situada na foz do rio (fig. 4). A partir de então, houve uma sucessão de fechamentos até que, em 1981, foi fechada a última doca londrina em operação, as *Royal Docks*.

Fig. 4: Navio conteineiro *Carpathia* sendo descarregado no porto de *Tilbury, Essex* (DACE, 2010).

Tais fechamentos foram acompanhados por um ciclo inevitável de declínio econômico e social e, mais notadamente, da deterioração da infraestrutura, do transporte público e da habitação (EDWARDS, 1992,

p. 18). Houve, portanto, desemprego generalizado e degradação física da região. A áreaque já era estigmatizada, vista como lugarafastado e dominado por trabalhadores portuários brigões, greves e inquietação social, ganhou ares de miséria e abandono. Isso acabou por ampliar a fragmentação da zona portuária com relação ao restante da cidade.

> Em meados dos anos 1970 a vista do alto de um ônibus número 5 que se dirigia rumo ao leste, para na zonaportuária, a partir da *Tower Bridge* era uma experiência profundamente deprimente. O abandono urbano marcava praticamente todas as paradas, e a vista por cima dos telhados para as docas de *Shadwell* e *Millwall* mostrava um estágio quase terminal de esvaziamento avançado [das funções portuárias] (EDWARDS, 1992, p. 18).

Com isso, no processo de modernização que se desenvolveu no século XX, para além da fragmentação evidente entre as atividades do porto e o restante da cidade, houve uma rápida modificação da velha cultura portuária, muito atrelada ao tipo específico de trabalho ali desenvolvido – sua diversidade, seu perigo, a jornada irregular, o contato com marinheiros estrangeiros e a vida próxima às docas. Essa cultura marcara a identidade das cidades portuárias e tem remanescentes no presente, mas foi grandemente alterada, ao longo do século XX.

> Cabarés e bordeis. Judeus, chineses, e outros diásporas introduziram seus diversos modos de vida, comidas, trabalho e alojamento nos portos, enquanto em território urbano ainda eram percebidos como

> "exóticos". Distritos portuários eram considerados "perigosos", e eram muitas vezes considerados inseguros e 'amorais' (SCHUBERT, 2008, p. 3).

Apesar de cobrir uma extensa área da cidade e estar localizada nas proximidades de um dos maiores centros financeiros do mundo, "as docas e o *East End* estavam segregados da *City* londrina por nodais inapropriados de transporte e por uma história de discriminação" devido aos altos níveis de pobreza e àgrande diversidade cultural e étnica da região (HINSLEY, MALONE, 1996, p. 37). Para completar o quadro de segregação, a região ainda era margeada por muros altos, dando a aparência de um verdadeiro enclave urbano.

Disputas em torno do modelo de transformação da região

Nos anos 1970 houve espetacular expansão do núcleo financeiro londrino. Esse fator acarretou num verdadeiro *boom* do mercado de escritório levando a um movimento de expansão espacial do centro corporativo. Diante deste novo fato, a zona portuária da cidade, abandonada de suas funções e contígua à *City* passa a ser vista como espaço que deveria ser liberado e reformado para dar vazão ao crescimento do centro de negócios (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996).

A transformação da antiga zona portuária era vista como uma excelente oportunidade para o capital financeiro e imobiliário, uma vez que, em contraste com a *City* londrina, seu solo encontrava-se bastante desvalorizado, possibilitando, portanto, ganhos de incorporação. Em outras palavras, a região portuária continuava desvalorizada enquanto a *City* se consolidava como um dos principais centros financeiros do mundo. O principal empecilho para a ação transformadora do capital imobiliário

na região, levando o *boom* do mercado de escritórios para a área ocupada pelos armazéns abandonados, era o fato de a *Portof London Authority*ser detentora de grande parte do solo da antiga área de porto.

A decisão de alterar o *status* da região partiu, então, do governo central, na figura do Primeiro Ministro Sir Edward Heath, do partido conservador, que era quem, juntamente com o Parlamento, possuía poderes para intervir no marco regulatório do porto e permitir que as terras sob controle da PLA pudessem ser vendidas.

Tal processo foi paralisado por cinco anos, com a eleição do trabalhista James Callagham, uma vez que seu partido acreditava que seria possível revitalizar o emprego industrial e parte das atividades portuárias na região. No entanto, a crise advinda do choque do petróleo 1973/74, impossibilitou os investimentos estatais na readequação das docas aos imperativos do transporte massivo realizado pelos navios conteineiros.

Depois, com a retomada do crescimento econômicoeo consequente aumento na demanda por escritórios e salas comerciais, o projeto de refuncionalização urbana da zona portuária de Londresfoi finalmente levado a cabo, com chancela direta da Primeira Ministra Margaret Thatcher.

Há bastante discussão sobre o uso dos termos que buscam definir os processos de reforma de áreas específicas de uma cidade. No presente artigo serão usados alternadamente os termos requalificação e refuncionalização urbana, visto que, segundo Duarte, o termo requalificação urbana define as ações que promovem alterações numa dada áreavisandodar-lhe novas funções, diferentes daquelas pré-existentes (DUARTE, 2005). Contudo, é importante notar que o projeto londrino consistiu também, num processo de renovação urbana, definido pelo mesmo autor como aquele em que as formas existentes são substituídas por outras mais modernas.

Embora não sejam poucos os casos de requalificação de antigas zonas portuárias no mundo, não existe um método institucionalizado para sua realização. O caso da zona portuária de Londres, conforme veremos a

seguir, sob a tutela de Margaret Thatcher, forte defensora do liberalismo econômico foi o caso de reforma portuária que mais abertamente adotou a filosofia do livre mercado. Como resultado, a antiga zona portuária de Londres, agora nomeada como *Docklands*, foi totalmente reformada. *Canary Wharf*, o maior e mais famoso dos empreendimentos construídos na zona reformada transformou as antigas *West India Docks*, na península de *Isle of Dogs*, num novo centro de negócios produzido explicitamente com a função de competir com o *hub* financeiro sediado na *City*. Essa grande zona empresarial, cem por cento privada, tornou-se o terceiro centro econômico da cidade, depois da *City* e de *Westminster*.

As disputas entre trabalhistas e conservadores: DJCs vs UDCs

Devido à natureza das composições partidárias inglesas, se faz necessário distinguir as diferenças fundamentais nas ações desenvolvidas e nas agências criadas sob os mandatos trabalhistas em comparaçãocom os mesmos dados no que se refere aosgovernos conservadores. Enquanto os trabalhistas eram voltados a interesses corporativos da classe trabalhadora e de base local, os conservadores estavam mais ligados aos interesses capitalistas seja de base nacional ou internacional.

Houve, portanto, diferenças nos projetos de requalificação da região liderados por ambos os partidos. Durante o governo trabalhista de James Callaghan (1974-79), a revalorização da zona portuária foi definida como uma tarefa para o planejamento estatal e como uma oportunidade de forjar um pacto entre os interesses privados e públicos. Já sob o governo Thatcher (1979-1990) as docas foram vistas como uma oportunidade para o desenvolvimento urbano corporativo.

O primeiro passo dado no sentido de se produzir um projeto de

renovação urbana para o porto de Londres foi dado em 1973, ainda no governo do conservador Sir Edward Heath, que contratou a empresa de consultoria em engenharia Travers Morgan para realizar um estudo e preparar opções de desenvolvimento para a Zona Portuária. Tal estudo teve como intensão principal destacar as oportunidades de incorporação imobiliária da região e ampliar a segurança e a confiança para o investimento de capital (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996).

Contudo, no ano seguinte, quem assumiu o governo foram os trabalhistas. Em sua gestão como primeiro ministro britânico, James Callaghan descartou o estudo da Travers Morgan, considerado pouco sensível aos interesses sociais da região. Havia pressão política dos Conselhos Distritais, guiados por lideranças políticas trabalhistas, nesse sentido. O interesse dos grupos comunitários locais estava mais voltado para uma reabilitação da área. Ou seja, desejava-se uma recuperação local visando salvaguardar o restauro arquitetônico e do tecido social (Duarte, 2005), mas principalmente visando trazer de volta as atividades portuárias e o emprego industrial (BROWNILL & O'HARA, 2005).

Callaghan criou, já em janeiro de 1974, o *Docklands Joint Committee* (*DJC*), um comitê composto por representantes de cinco distritos situados à beira do Tâmisa alémdo distrito central. Dois anos depois, o *DJC* lançou o 'Plano Estratégico das Docas' como uma alternativa radical ao estudo da Travers Morgan. Esse plano foi, em grande medida, uma resposta às necessidades locais, mas também refletia preocupações com o papel e a natureza do planejamento, o crescimento da política comunitária e a mobilização de grupos de ação locais. Segundo Edwards (EDWARDS, 1992), recomendou-se no Plano Estratégicoo investimento na manutenção das funções portuárias em algumas docas, as ainda consideradas adequadas e passíveis de ajuste para receber os mais modernos e robustos navios. As docas consideradas incapazes de receber adaptações deveriam ser destinadas à habitação e o lazer da população local.

No entanto, Barnes, Colenutt e Malone explicam que aprincipal fraqueza do Plano Estratégicoconsistia em que, em plena crise econômica, o plano visava captar recursos com os capitais imobiliário e da construção civil, mais interessados nas metas do governo conservador. "Seu potencial para reforma era limitado por sua inabilidade de exercer controle sobre o investimento e sobre os proprietários privados" (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p. 21).

Com o fim da crise e o reaquecimento da economia, ressurge o interesse na expansão do centro de negócios de Londres na direção das docas. Esse período coincide com a ascensão de Margaret Thatcher, em 1979, e a nova onda liberalizante.

Uma das primeiras medidas tomadas pelos conservadores, no período Thatcher foi a extinção da *DJC* e a remoção do planejamento urbano das mãos das autoridades locais – os Conselhos Distritais (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p. 21).

O governo Thatcher decidiu promover a renovação da antiga zona portuária e de outros cinco distritos da zona pericentral de Londres, todos situados à margem do rio Tâmisa. Com esse intuito, são criadas, num ato parlamentar de 1980, as *Urban Development Corporations* (*UDC*s), visando viabilizar as obras de requalificação urbana. A elas foram dados poderes legais para a criação de um ambiente atrativo para o investimento, mas também para a promoção do desenvolvimento da indústria, do comércio, da habitação e das instalações sociais, com vistas a encorajar sua ocupação (EDWARDS, 1992).

A mais importantedas *UDCs* se dedicava à zona portuária: a *London Docklands Development Corporation* (*LDDC*), criada em 1981. A esta nova instituição foi dado o comando de toda a zona portuária, agindo como "um grande centro de controle erguido sobre os governos locais" (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p. 24). Mais de 240 ha. de terras da autoridade local foram postos sob o seu manto, incluídas as áreas das antigas

London Docks, *West India Docks, East India Docks e Royal Docks*, as quais a *LDDC* tinha autoridade para vender, com vistas a promover a incorporação privada. Propunha-seagenciarum aumento populacional de 75 mil habitantes na região – passando de 40 mil, em 1981, para 115 mil, em 2014 (HINSLEY & MALONE, 1996) – e também um aumento nos empregos – passando de 27 mil para 200 mil em toda a zona portuária.

O quadro controlador da *LDDC* foi composto por treze membros indicados pelo Secretário de Estado para o Ambiente. Dentre esses membros alguns eram oriundos "da indústria e outros do mundo da propriedade, incorporação e construção" (EDWARDS, 1992, p. 7). A justificativa de sua escolha estava relacionada à sua *expertise* para a seleção de empreiteiros e demais capitalistas com fins de desenvolver e adensar a região e fazer crescer o valor do solo.

Assim, a *LDDC* representou uma nova estrutura de planejamento criada para assegurar lucros de incorporação na região portuária, protegendo-se o capital de riscos. Retirou-sea prioridade do critério social no processo de tomada de decisões e operou-se um regime de planejamento 'flexível' e amigável às construtoras.

A Zona Empresarial de Canary Wharf

Outraimportante política adotada durante o governo Thatcher consistiu na instituição de Zonas Empresariais (ZE). Essas zonas consistiam em áreas delimitadas do território que ficaram liberadas, por dez anos, de quase a totalidade das taxas, tais como as que incidemsobre a propriedade,sobre os gastos de capital, sobre incorporação do solo, entre outras restrições como as que definem o estilo arquitetônico das novas construções (HINSLEY & MALONE, 1996, p. 38).

A mudança no quadro regulatório permitiu que toda a reforma da zona portuária fosse liberada dos rígidos controles de uso do solo. Criou-se,

assim, uma 'zona de exceção', com um sistema de desenvolvimento baseado em burocracia reduzida, controles 'flexíveis' daincorporação, acordos de planejamento feitos sob medida e o uso de incentivos fiscais.

As Zonas Empresariaisconcretizavam a política do *Tory Party* (o partido conservador) de requalificação e desregulação. Designada em 1982, a Zona Empresarial das *Docklands* cobriu 192 hectares da *Isle of Dogs*. Para Edwards (EDWARDS, 1992), a zona portuária de Londres constituiuem verdadeiro experimento, no qual se observou como é o desenvolvimento urbano capitalista sem qualquer forma de impedimento ou controle estatal. Segundo Hinsley e Malone, as reformas nas velhas docas representavam para o partido conservador a própria concretização do Thatcherismo. "As *Docklands* simbolizavam a teoria de que a riqueza gerada numa 'economia livre' poderia se espraiar por tudo para engendrar melhorias físicas e sociais nos bairros pericentrais" (HINSLEY & MALONE, 1996, p. 38). Esta nova região, agora desprovida de regras que impedissem a liberdade de estilo ficou aberta aos empreendimentos pós-modernistas capitaneados por arquitetos americanos. Abriu-se espaço para o que Malone chamou de "uma arena para o desenvolvimento do capital e uma etapa para a cultura pós-moderna" (MALONE, 1996, p. 3).

É no bojo dessas políticas que o empreendedor imobiliário norte americano G. Ware Travelstead vislumbrou a construção do mega empreendimento *Canary Wharf* (fig. 5), o qual tornou-se um paradigma da arquitetura do fim do século XX. "A combinação de torres modernas, uma base neo-eduardiana e uma paisagem *beaux-arts* pode ser visto como bizarro, mas expressa a realidade da commoditificação e a aliança da estética com a renda" (HINSLEY & MALONE, 1996, p. 55).

Haveria, assim, que se destruir parte importante do tecido histórico, abrindo espaço para a expansão do centro financeiro de Londres para leste. Propôs-se, então, a construção de 10 quilômetros quadrados de área para

escritórios no local onde era localizada as *West India Docks*, em cujo centro haveria três torres de sessenta andares, ao custo de cerca de três bilhões de libras. No entanto, o empreendedor americano não pode levantar recursos e desistiu do projeto em 1987. Para realizar o empreendimento, a *LDDC* convidou, então, empreiteira canadense *Olympia & York* para tocar tal projeto.

Fig. 5. *Canary Wharf*, *Tower Hamlets*, Londres (YOUSAF, 2014).

Incorporação sem planejamento estatal? Vantagens e desvantagens

Impulsionada pelas novas garantias oferecidas pela ZE e pelo trabalho de facilitação empreendido pela LDDC, que comprou e juntou terras para revende-las em lotes maiores, demoliu antigos armazéns e outros edifícios, despoluiu o solo, repavimentou ruas, produziu novo arruamento e trouxe para a região um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), Edwards (EDWARDS, 1992) observa que não houve verdadeiramente uma total ausência do

planejamento. Segundo esse autor (EDWARDS, 1992), apesar de a zona portuária de Londres ser considerada como o programa de requalificação portuária com maior protagonismo do mercado em todo o mundo, a participação estatal nem por isso foi pequena.

Edwards argumenta que na requalificação das *Docklands* londrinas, adotou-seumtipo planejamento mercadológico do qual podem ser identificadas três modalidades que teriam sido aplicadas em Londres. O tipo predominante seria o planejamento de tendência, "que dá espaço livre para o desenvolvedor e relega o planejador urbano estatal a simplesmente lubrificar o maquinário de investimentos públicos para a vantagem do desenvolvedor privado" (EDWARDS, 1992, p. 26). O segundo tipo seria o planejamento de alavancagem, "onde o dinheiro público é dirigido a atrair o investimento privado" (EDWARDS, 1992, p. 26). Este também foi vigorosamente implementadona região, visto que a *LDDC* investiu cerca de um bilhão de libras com melhorias no transporte, inclusive com instalação de um VLT, nos dez primeiros anos de transformações da zona portuária de Londres. Com isso, atraiu cerca de 10 bilhões de libras de investimento privado, a metade vinda da empreiteira *Olympia & York*, proprietária do empreendimento *Canary Wharf*. Os investidores puderam aproveitar também o benefício de uma zona empresarial, livre de impostos por dez anos, no coração da *Isle of Dogs*. O terceiro tipo, planejamento de administração privada, tipifica o modo de agir da empreiteira canadense *Olimpya & York* que ficou responsável pelo planejamento e por todo o funcionamento da nova zona empresarial.

Sem qualquer tipo de constrangimento com regulamentações estéticas locais dentro da zona empresarial e guiada pelas ambiciosas propostas para a regeneração da área vindas do quadro da *LDDC*, a zona portuária viveu um *boom* da construção e do *design* urbano. Nos locais onde foram designadas zonas empresarias, os planos das autoridades locais de planejamento tiveram que ser modificados para acomodar e antecipar a enxurrada de novas construções.

Além de *Canary Wharf*, diversos outros empreendimentos, comerciais, mas principalmente residenciais, foram construídos em áreas das antigas docas londrinas. Em poucos anos a antiga região portuária se tornou o terceiro nó de atividade econômica em Londres. Em dez anos a região passou a prover 15 por cento do espaço de escritórios da cidade. Investimentos de 400 milhões de libras criaram cerca de 100.000 empregos na *Isle of Dogs*. Houve enorme transformação no perfil dos moradores da região. Estes, que eram 96 por cento ocupantes das *Council Houses* (habitação popular subsidiada pelos governos locais), agora são na metade moradores de habitações privadas. Com toda a transformação e marketing urbano envolvido na regeneração da zona portuária os preços da terra na *Isle of Dogs* cresceram de 80.000 para 250.000 libras por acre, ainda nos primeiros cinco anos da década de 1980.

> O desenvolvimento da área, que abrange mais de oito milhas quadradas (20 km 2) e contém 55 milhas (88 km) de faixa litorânea, deu ao termo '*Docklands*' um novo valor. Sugeriu um mundo criado pela cultura empresarial, a era da expansão *yuppie* para leste do centro financeiro de Londres. Apartamentos de luxo na orla e escritórios pós-modernos se tornaram símbolos físicos dessa nova era (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p. 15).

Edwards destaca o papel do *city marketing* e dos incentivos à incorporação tocados pela LDDC como os elementos que permitiram criar um verdadeiro *boom* da construção que durou pelo menos 10 anos.

No entanto, com a chegada dos anos 1990 a crise financeira-imobiliária aliada à crise local de transportes ocasionou a estagnação do crescimento na nova zona empresarial. Nem as novas estradas e nem o *VLT* estavam dando conta do novo tráfego gerado localmente. Portanto, sem um planejamento

regional integrado houve uma verdadeira crise de transporte que paralisou o investimento na região. Isto, aliado à falta de crédito para a construção, culminou na estagnação por sete anos do crescimento local.

> Por um tempo o *momentum* parecia ininterrompível. Parecia que o Thatcherismo tinha triunfado. Mas no fim dos anos 1980 houve uma rápida mudança. O mercado imobiliário quebrou e terminou o *boom* de crédito. Em 1992, o gigante empreendimento *Canary Wharf*, o símbolo mais importante da regeneração das docas, caiu numa crise financeira. A Região Portuária se tornou um pesadelo especulativo e a falência de *Canary Wharf* marcou o fim do sonho Thatcherita" (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p. 15)

A região só voltou a crescer no final do ano de 1997, com a inauguração da extensão da linha *Jubilee* de metrô, na região. Mas a crise vivida foi suficiente para revelar que o desenvolvimento urbano sem planejamento estatal resulta na formação de crises que dependem, em grande medida, da atuação do estado para sua superação.

Problemas e críticas

As principais críticas feitas à primeira fase da renovação das docas londrinas estão em grande parte relacionadas com a opção ideológica do governo Thatcher de insistir no desenvolvimento sem planejamento estatal. Ao deixar a tarefa de desenhar a produção das novas *Docklands* para 'a mão invisível do mercado', o espaço resultante ematerializou as contradições inerentes ao próprio processo de apropriação da região

pelo capital imobiliário. Dentre as consequências dessas contradições destacaremos a seguir algumas bastante importantes: problemas de transporte e congestionamentos, pouco respeito ao patrimônio histórico-cultural e fragmentação social e espacial.

A falta de transporte de massa capaz de dar conta do montante de escritórios construídos e os superengarrafamentos foram com certeza os aspectos de maior visibilidade no que concerne às contradições do desenvolvimento *laissez-faire*. Um bom plano de transporte deveria ter sido um elemento chave na integração da zonaportuária com a *City*e o restante da cidade. No entanto, segundo Edwards (Edwards, 1992), os VLTs da *Docklands Light Railway* (*DLC*) apenas puderam dar conta da primeira onda da reconstrução, tornando-se completamente inadequados para as 15 mil pessoas por hora demandadas por *Canary Wharf*. Como consequência, no início dos anos 1990, levava-se 90 minutos para sair da *Isle of Dogs* de carro.

Em 1985, as pistas de circulação já havia se tornado inadequadas, mas o departamento de transportes da metrópole se recusou a investir na escala requerida. Inicialmente o governo adotou a posição de que investidores privados deveriam contribuir financeiramente com a infraestrutura de transportes da região portuária. Depois, com a manutenção do quadro de estagnação do crescimento da região na década de 1990, concluiu-se que o governo precisava fazer alguma coisa para salvar os esforços feitos até então.

> Em 1992, 53 por cento dos novos espaços de escritório gerados por esse processo estavam vacantes. Entre 1988 e o início dos anos 1990, o aluguel de um escritório caiu de £60–70 para £30 por pé quadrado. (...) *Canary Wharf*, em plena bancarrota, com metade de seu espaço corporativo vazio, tornou-se um monumento

> à falência do mercado de propriedades" (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996, p.45).

Após dez anos de governo Thatcher, o conservador John Major, seu sucessor, retomou os investimentos públicos e decidiu investirmaisum bilhão de libras na *LDDC*. Em 1991, os gastos gerais do governo na região portuária foram estimados para além de 2.5 bilhões de libras, valor que foi ampliado para cerca de quatro bilhões em 1995 (Barnes, Colenutt e Malone, 1996). Tal verba visava livrar a região dos embaraços promovidos pelo desenvolvimento sem planejamento estatal, principalmente no que tange aos transportes públicos e congestionamentos.

Houve, assim, uma mudança de postura. O Estado passou a cuidar daquilo que a iniciativa privada não fazia por conta própria, o que comprometeria a própria continuidade do desenvolvimento desta região da cidade. Assim, aplacaram as empreiteiras, como a *Olympia & York* e permitiram manter viva a credibilidade da zona portuária.

Apenas em 1997, quando a nova linha de metrô – *Jubilee Line*, enfim, chegou à *Canary Wharf* e *Stratford*, o trânsito pode ser apaziguado nesta região da cidade. Essa linha de metrô trouxe uma nova realidade para o transporte da região. Com sua instalação criou-se uma capacidade combinada de 100 mil passageiros por dia na *Isle of Dogs* (EDWARDS, 1992).

Outra questão muito criticada foi o pouco cuidado com a preservação do patrimônio histórico-arquitetônico da região e também a pouca atenção para os aspectos que pudessem preservar a memória histórica da antiga zona portuária. Nesse sentido, armazéns e outros edifícios históricos, vizinhanças antigas, relíquias industriais como guindastes, cais e lagos portuárias seriam elementos fundamentais a serem preservados.

Apesar de a preservação do patrimônio ter sido uma das bandeiras

levantadas pela *LDDC* e de ter sido generosa a provisão de fundos para resgatar a herança arquitetônica da região, Edwards identifica um claro componente de marketing falacioso na ideia de preservação propagada. Pouco do investimento refletiuna alocação real de recursos para a preservação do patrimônio arquitetônico local.

O patrimônio da área é claramente dividido entre as estruturas eclesiais e as estruturas industriais. Soma-se a isso um grupo menor de casas do século XVIII e ocasionais *pubs* medievais. Apesar dos 4,5 milhões de libras liberados de 1981 a 1982, para a preservação de construções históricas, tais recursos têm sido aplicados pontualmente na preservação e restauração de construções individuais, perdendo-se o aspecto de vizinhança. "Igrejas têm sido restauradas em grande número, mas seus ambientes imediatos têm permanecido intocados ou se tornaram alterados até se tornarem irreconhecíveis" (EDWARDS, 1992).

Um dos poucos casos em que houve preservação de uma área com diversas construções foi Chapel House, na *Isle of Dogs*, onde além da igreja preservou-se as habitações populares no estilo *cottage* ao seu redor. Quanto a preservação da memória do trabalho portuário propriamente dito, apenas preservaram-se alguns guindastes, o armazém número um da *West India Docks* (transformado em museu das *Docklands*) e construiu-se uma estátua em homenagem aos estivadores.O resultado geral foi uma grande destruição da memória do trabalho e da vida portuária.

A terceira contradição destacada no caso das docas londrinas é a fragmentação socioespacial. Edwards (EDWARDS, 1992) repara que se por um lado o design ajudou a renovar e valorizar a zona portuária, nem todos se beneficiaram com isso. Os novos edifícios habitacionais estão geralmente além do poder aquisitivo da população pobre que permaneceu no 'local', e os empregos nos escritórios são também inacessíveis devido a busca por habilidades específicas que estão distantes da realidade dessas pessoas. Melhor seria se houvesse investimento em capacitação profissional, mas o

que houve foi a chegada de novos moradores, mais jovens e capacitados para as novas oportunidades. Em 1991, com a crise o desemprego na região estava maior do que quando a *LDDC* foi criada e o número de sem-tetos dobrou. Depois, com a recuperação da região a questão do desemprego e dos sem-tetos foi superada.

O novo design urbanoteve como consequência a valorização das propriedades locais e a atração de turistas. No entanto, para a população pobre remanescente do período portuário, esses fatores operam como fatores de expulsão. Por outro lado, a permanência das *Council Houses* foi o principal fator a impedir que um genuíno processo de gentrificação local. Essas habitações públicas de baixo custo permitiram que os mais pobres permanecessem na região, embora muitos tenham saído por incapazes de se adaptar às novas formas de trabalho locais.

Temos, assim, uma paisagem formada por edifícios exuberantes, residências de alto padrão, de um lado e *Council Houses* com moradia subsidiada de outro. No entanto, com a liberação para que os moradores das *Council Houses* pudessem adiquirir suas unidades de moradia mediante a compra parcelada em muitos anos, hoje é difícil para os pesquisadores saber o verdadeiro destino dessas populações remanescentes do período portuário. Na medida em que essas unidades passaram a ser privatizadas, elas foram sendo em grande parte vendidas para novos proprietários rentistas interessados em ganhos de aluguel. Como o censo britânico não permite atribuir os dados censitários às unidades residenciais individuais, não é possível dizer o destino dessas populações.

As lições aprendidas com a prática – algumas conclusões

Para além da LDDC, em 1991, os gastos do governo na região portuária foram estimados em mais de 2.5 bilhões de libras. Este valor se ampliou

para cerca de 4 bilhões em 1995 (BARNES, COLENUTT & MALONE, 1996). Ou seja, por fim a "mão invisível" do mercado não foi capaz de dar conta do recado por conta própria e o governo foi chamado a intervir, com verbas vultuosas, numa região já praticamente toda privatizada. No fim das contas, depois de privatizar a região, ocorreu a transferência de verbas públicas para mãos privadas, incapazes – ou 'desacostumadas' – de cuidar do ordenamento territorial por seus próprios meios.

Houve, no entanto, no governo de Major uma mudança de rumos. Não houve o reconhecimento formal da falha do *laissez-faire* em criar uma área grande de espaço corporativo, contudo a volta do planejamento metropolitano e da intervenção governamental se evidenciou. Tanto os investimentos em serviços públicos, mas também as preocupações com o desenho de áreas de convívio cívico voltaram a ser temas de interesse das gestões governamentais. Também foram reestabelecidas os espaços de consulta popular – os Conselhos Distritais voltaram a ter poder jurisdicional sobre suas áreas de atuação, embora ainda limitados pela falta de recursos próprios.

Os limites à livre incorporação foram expostos. "Com 50 por cento do espaço de chão não ocupado dos anos 1990, a região portuária ilustrou porque os argumentos em prol de uma autoridade de planejamento metropolitanos para Londres eram agora inatacáveis" (EDWARDS, 1992, p. 41). A base ideológica neoliberal foi afrouxada e pensamentos mais balanceados passaram a prevalecer. Mesmo os empreiteiros privados estariam lembrando o governo dos benefícios de alguns aspectos do planejamento da cidade. O planejamento de transportes seria uma função governamental de fundamental importância.

Apesar da recessão vivida na década de 1990, que retardou o processo de ocupação da região, Edwards compreende, por sua vez, que as antigas docas londrinas regeneradas "deram à *City* e à *Westminster* um centro complementar de alta tecnologia que pôde permitir Londres reter sua

preeminência nos mercados financeiros mundiais" (EDWARDS, 1992, p. XI).

Nos anos 2000, sob o governo trabalhista de Tony Blair, já com os problemas de transporte resolvidos, a região sofreu novo boom de crescimento. A construção de *Canary Wharf* foi finalizada, constituindo uma zona privada de livre circulação pública cheia de arranha-céus, muitíssimo inspirada em Manhattan, contando em seu solo (e em sua paisagem) com a presença de importantes empresas do setor financeiro, como City Bank, HSBC, Barclays e Credit Suisse.

Importa destacar que, apesar do evidente contraste social surgido na região requalificada, com a chegada de uma população *yuppie* ou *hipster*, mais apta a trabalhar nos novos empreendimentos locais, alguns fatores foram fundamentais para permitir a permanência de grande parte da antiga população local, majoritariamente pobre, na região: a manutenção das *Council Houses*, subsidiadas pelo governo local e o fato de que os novos empreendimentos sempre demandam uma quantidade de vagas de trabalho com baixa exigência de especialização por parte do trabalhador.

As grandes reformas urbanas transformaram as antigas docas de um espaço discriminado, abandonado e segregado da cidade numa região muitíssimo visitada e repleta de marcos paisagísticos que representam 'a menina dos olhos' da arquitetura global. A antiga zona portuária, agora requalificada, se tornouum dos *hotspots* procurados por turistas que frequentam a cidade. *Canary Wharf* se tornou um marco na paisagem e uma marca da cidade. Concluído o processo de requalificação, as transformações urbanas trouxeram alterações sociais irreversíveis nas regiões afetadas, com consequências sociaispara os moradores mais pobres, mas paralelamente com a criação de muitos empregos qualificados e não qualificados, mas principalmente com a abertura e integração das *Docklands* ao restante da cidade, passando a receber um intenso fluxo diário de trabalhadores, usuários de serviços e turistas, algo que não era possível antes da requalificação.

Bibliografia

BARNES, J., COLENUTT, B. e MALONE, P., London: Docklands and the State. In: MALONE, P., *City, Capital and Water*. London: Routledge, 1996.

BROWNIL, S. e O'HARA, G., From planning to opportunism? Re-examining the creation of the London Docklands Development Corporation, *Planning Perspectives*, vol 30, n.4, p. 537-570, 2015.

Companhia das Índias Ocidentais In: Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2018. [consult. 2018-09-27 21:19:37]. Disponível na Internet: https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$companhia-das-indias-ocidentais

Bridgeman Art Library, The. Greve nas docas de Londres, 1889 (fotografia p/b), fotógrafo desconhecido/Coleção Privada. Domínio público.

DACE, Ashley. Navio conteineiro Carpathia sendo descarregado no porto de Tilbury. 2010. geograph.org.uk. Creative Commons. Domínio público. Acessado em: 30/09/2018.

DUARTE, Ronaldo Goulart. "O Processo de Reabilitação e Renovação Urbana na Cidade do Rio De Janeiro e suas Perspectivas". *Revista electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales,* vol. IX, núm. 194 (44), 2005.

EDWARDS, B. *London Docklands: urban design in na age of deregulation*. Oxford: Butterworth-Heinemann, 1992.

HINSLEY, H. e MALONE, P. London: Planning and Design in Docklands. In: MALONE, P., *City, Capital and Water*. London: Routledge, 1996.

LOVELL, J. *Stevedores and dockers: a study of trade unionism in the Port of London, 1870-1914*. Londres, Palgrave Macmillan, 1969. 270p.

MALONE, P. *City, Capital and Water*. London: Routledge, 1996.

MOGG, E. London in miniature: surroundings and villages: Londres, 1806. Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1806_Mogg_Pocket_or_Case_Map_of_London,_England_-_Geographicus_-_London-mogg-1806.jpg/ Acessado em 17/04/2019.

SCHUBERT, D. Transformation Processes on Waterfronts in Seaport cities: Causes and trends between divergence and convergence, In: *Port Cities as Areas of Transition*. Ethnographic Perspectivs, KOKOT, W, GANDELSMAN-TRIER, M, WILDNER, K. & WONNEBERGER, A. (orgs.). 2008.

YOUSAF, Aleem, Canary Wharf, Tower Hamlets, Londres. Aleem Yousaf, 2014. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canary_Wharf_after_sunset_(14950863732).jpg. Creative Commons. Domínio público. Acessado em: 30/09/2018.

WELLER, E. River Thames with the Docks from Woolwich to the Tower, 1882.https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thames_river_1882.jpg

Cidades e Portos: Cartografias críticas da Operação Urbana Porto Maravilha

Fernanda Sánchez
Paula Moreira
Ana Carolina Machado
Antônio Pimentel Junior

Introdução

O processo histórico pelo qual a área portuária do Rio de Janeiro pode ser compreendida, passa por distintos momentos de totalização, relacionados às diferentes formações socioespaciais e alinhamentos das coalizões de poder que, por sua vez, estão amalgamadas nos diferentes projetos de modernização da região (SANTOS, 1996; SÁNCHEZ, BROUDEHOUX, 2013). Tal esforço de compreensão permite pensar, sob diferentes escalas, o desenvolvimento desigual das cidades brasileiras, com as seletividades territoriais e apagamentos decorrentes dos projetos implementados. O litoral, a linha d'água, o *waterfront*, enquanto linha de contato entre as espacialidades das oligarquias locais e aquelas dos interesses globais,

é marcado pelas re-existências (SANTOS, 2017) à exploração da vida humana. Conflito esse que remonta às memórias coloniais e se atualiza no capitalismo de regime financeirizado. No Rio de Janeiro, e em outros casos nacionais e internacionais, a incorporação de antigos centros aos projetos de renovação é marcada pelas contradições decorrentes do estabelecimento de novas fronteiras do capital (PEREIRA, 2014), combinada ao revanchismo de classe, caracterizado pela ideia de "volta ao centro" dos grupos sociais dominantes e camadas médias (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006).

A coalizão formada por setores do estado, empresas construtoras, mídias e capitais internacionais, concebe e implementa a Operação Urbana Consorciada como um desenho jurídico-financeiro que se coloca de forma hierárquica sobre as histórias – sobretudo as dos subalternizados – do lugar, assim como de seus "lugares de memória" (NORA, 1993). É preciso colocar que o estabelecimento dos capitais produtivos e rentistas na região se dá, contudo, utilizando de estruturas sociais pretéritas, tal como o racismo institucional.

O presente trabalho procura discutir três processos, relativos ao planejamento da área: 1. Afirmação e construção, pelo poder dominante, da renovação urbana capitalista nas localizações próximas ao litoral, com investimento em infraestrutura junto aos empreendimentos imobiliários. 2. Apagamento e seletividade nas ações relacionadas à memória; 3. Destruição e resistência – Conflitos e remoções relacionados à habitação e à cultura.

Cartografias

Para enfrentar a questão colocada neste artigo, foram elaboradas cartografias que promovem, pela representação do espaço, o cruzamento de informações localizadas e, ao mesmo tempo, incomuns nas análises propostas. São dispostos dados relativos à história, mas principalmente

aquela que tem sido normal e sistematicamente apagada da memória, no que se refere à grande narrativa urbanística acerca do lugar, tornada dominante, que nega diversas matrizes locais. Como um reflexo da cultura escravista, ainda estrutural do modo de produção do espaço das cidades brasileiras (MARICATO, 2000), a memória de matriz africana, quando não é apagada, dela são selecionados apenas alguns fragmentos para recordar, num arremedo de memória, pasteurizada, branqueada, um passado abrandado em sua potência conflitual. Tal operação nos reporta ao que Roberto Schwarz (1977) formula como "as ideias fora do lugar", neste caso, uma concepção colonizada do urbanismo e das intervenções urbanas. Assim, como um exercício que propõe o posicionamento a partir da perspectiva das re-existências, as cartografias são dispostas neste trabalho na tentativa de tornar o invisível, visível (SANDERCOCK, 1998), para interpelar narrativas espaciais que têm sido tornadas língua franca e, portanto, naturalizadas.

Afirmação e Construção

Se o termo 'neocolonialismo', de Faranac Miraftab, for considerado para a análise, é possível associá-lo às transformações ocorridas na região portuária do Rio de Janeiro? De fato, as mudanças na região afirmam a presença de uma coalizão de poder. As formas, tanto da arquitetura dos prédios espelhados, quanto das leis e das finanças, surgiram como meios de expansão de uma nova fronteira do capitalismo. O atual regime de acumulação de dominância financeira, como define Pinho (2016), coloca a geração de renda por títulos de propriedade como norte, e já parece ordenar o espaço com sua racionalidade. No entanto, essa forma de acumulação capitalista coexiste com divisões sociais do trabalho que lhe são pretéritas. Assim, essa coalizão de agentes, que de alguma forma tem decisão sobre

o 'desenvolvimento da área', no contexto da globalização está definida em um espaço transescalar. Torna-se possível então compreender porque, particularmente nos tempos atuais, a racionalidade da era da financeirização convive com as estruturas herdadas do sistema escravocrata.

Maricato (2000) demonstra que, como parte da industrialização no Sudeste a partir de 1950, as cidades foram produzidas pela autoconstrução, já que os salários se mantinham baixos demais para possibilitar o acesso à moradia. Seria esse um dos produtos do passado escravocrata? O próprio Morro da Providência conta a história desse *continuum* formado por processos de espoliação e segregação. As favelas foram áreas em que a moradia popular conseguiu se instalar, já que a produção urbana decorrente dos processos de industrialização não planejou em larga escala a moradia do trabalhador. Essa falta de terra para moradia, no entanto, para o caso do Porto, não significou que os terrenos e edificações dos aterros, localizados acima da linha de praia que aparece na cartografia anterior, estivessem exercendo ou cumprindo qualquer função social.

Apesar de grande parte das áreas de aterros no porto, até certo ponto, terem sido públicas, tanto a organicidade dos agentes público quanto os privados, como as inovações do regime financeiro garantiram a Operação Urbana Consorciada como fonte de lucro e renda para capitais nacionais e internacionais. A terra pública e o interesse público no caso da OUCPM (Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha) foram atrelados à necessidade de rentabilidade para algumas corporações globais e empreiteiras nacionais, com a decorrente venda de títulos financeiro em um leilão público. Afinal, os títulos dos Certificados do Potencial Adicional de Construção estão lastreados nos novos prédios e foram comprados pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e o FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador. Já no que tange à geração de lucro a partir do bem público, pode-se falar das atividades produtivas como a construção civil (Odebrecht e OAS por exemplo), que se beneficiaram com a contratação de grandes

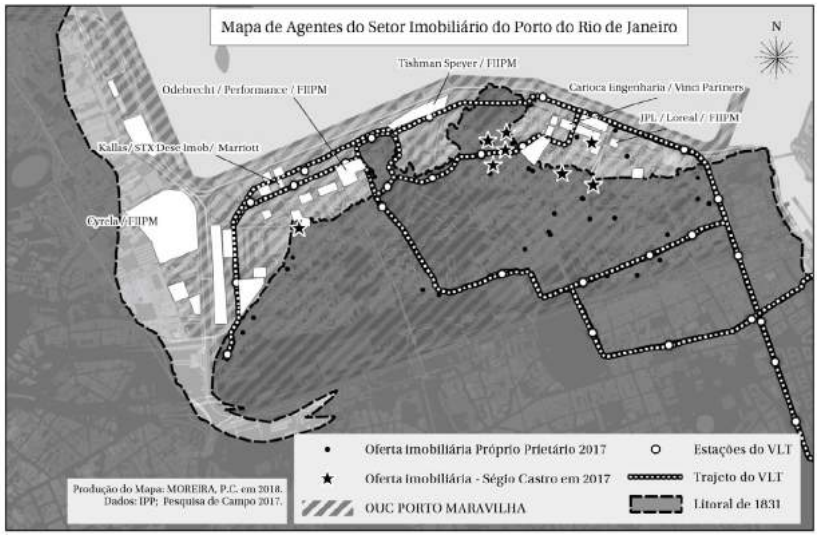
obras públicas, como viadutos e túneis, além da construção de grandes torres corporativas, em seu braço imobiliário.

Concordando com Pereira acerca da retomada dos centros como um novo espaço de circulação do capital (PEREIRA, 2014), em um contexto de neoliberalização na América Latina, é possível discutir quais foram os aparatos ideológicos e culturais que fazem parte do processo. Assim, a capacidade de incorporação e supressão da cultura local para impor práticas colonizadoras, leia-se, neste caso, de expansão do capital, se coloca como um ponto nevrálgico da discussão proposta aqui. Mas, antes de falar sobre os epistemicídios e as disputas, que se encontram em uma etapa de observação mais profunda, pode-se começar pela observação da aparência mais imediata, *hic nunc*. Apreender o aqui e agora possibilita indicar quem são os sujeitos que vêm se afirmando no território. Para quem será que são construídos os edifícios, as infraestruturas e o espaço público no porto?

Na área portuária, às pedras do Cais do Valongo, onde aportaram centenas de milhares de escravizados, foram sobrepostas as pedras do Cais da Imperatriz, para receber a família real. Nas intervenções da era olímpica vêm também ocorrendo apagamentos enquanto novas construções ganham destaque.

Assim, a justificativa da renovação da área portuária coloca a necessidade da construção de elementos socioespaciais materiais e imateriais. Quer dizer, para a inserção de novas imagens-síntese (Sánchez, 2010) dentro de um padrão de linguagem de cidade global, são produzidas edificações e infraestruturas que apresentam elementos *aggiornados* a esse padrão. Os prédios espelhados, o VLT, a Praça Mauá, ressemantizada como "Praça dos museus", o Museu do Amanhã compõe o vocabulário de afirmação de um certo 'futuro', sob a justificativa de um desenvolvimento urbano necessário. Como aponta Álvaro Pereira (2014) ao pensar os processos de gentrificação, é preciso compreender se de fato há interesse da alocação de investimento com vistas ao acréscimo na renda lastreada nos imóveis. Tarefa esta que

foge ao escopo deste trabalho. No entanto, parece necessário compreender o papel do capital – global e local – implicado nas transformações, como ficam apontados pela cartografia a seguir.



A cartografia acima demonstra a entrada do investimento de algumas empresas como a Tishman Speyer (com sede em Nova Iorque), que inserem a área portuária no circuito do capital internacional financeiro. Mas essas operações só foram possíveis diante do aporte de investimentos públicos. Fato que teoricamente se contrapõe ao ideal de modelo proposto nos países centrais do capitalismo, como nos EUA. Aqui desde as primeiras experiências paulistas relatadas por Mariana Fix (2001) de operações urbanas consorciadas, são dependentes do comprometimento de orçamento público para a realização das transformações urbanas propostas pelas operações, sem falar nos processos de segregação socioespacial. Mas não são só as empresas do capital internacional participam das mudanças em curso, existe, como já dito, diferentes escalas envolvidas na região portuária.

A participação do capital mercantil é demonstrada na cartografia com a localização de imóveis anunciados por imobiliárias locais, em especial a Sérgio Castro. Os dados foram coletados durante uma pesquisa de um ano, em que houve coleta em campo da ocorrência de anúncios de venda ou aluguel de imóveis na região. Como objetivo geral, procurou-se tanto acompanhar as mudanças no setor imobiliário da região, aliando os dados especializados a dados qualitativos sobre o espaço urbano em sua relação com a cultura. Foi possível compreender que, diferentemente dos empreendimentos de grande porte, que acontecem nas áreas aterradas, esse capital mercantil local se estabelece em lotes menores. Assim, a pesquisa registrou um relevante número de ocorrências de ofertas de venda ou aluguel em edificações de valor patrimonial. Também foi possível compreender, mesmo que de forma mais superficial, que justamente nesses lotes menores na área histórica, é onde hoje se estabelece ainda algum uso habitacional, seja em ocupações organizadas de moradia, cortiços, ou moradores antigos. Já os três morros da região apresentam perfis populacionais diferentes, sendo o Morro da Conceição a localidade em que a pesquisa pôde revelar novos usos, de ateliês artísticos e da economia criativa, que se relacionam à renovação da Praça Mauá, enquanto novo ponto turístico da cidade.

A cartografia também consegue mostrar, pela espacialização dos agentes, a importância do VLT para o desenvolvimento do setor imobiliário na região. As estações de VLT aparecem ao lado de empreendimentos de grande porte, consolidando uma conexão entre o centro institucional e dos negócios a esse novo centro empresarial configurado na área portuária. Esse modal *world class* não significou uma melhora da qualidade da mobilidade para os moradores da região, para quem algumas linhas de ônibus foram suprimidas ou afastadas.

O teleférico do Morro da Providência é outro modal que também não trouxe melhora da qualidade de transporte, seja por seu funcionamento inconstante, ou por de fato não dar acesso à parte mais alta da Providência,

e outros muitos fatores. Sem falar no impacto de sua construção, que acarretou na destruição de uma quadra esportiva, há muito estabelecida como local de encontro e lazer da comunidade, um "lugar de memória" (NORA, 1993) das práticas populares. A justificativa de criar uma melhor mobilidade aliada a um projeto pouco comprometido com a participação popular implicou na construção de um equipamento de grande impacto espacial e orçamentário, que ao final, parece ter sido mais usado para o turismo do que pelos próprios moradores e, inclusive, parou de funcionar poucas semanas depois dos Jogos Olímpicos. Como visto, a mobilidade não só permite um fluxo de pessoas e mercadorias relativas ao turismo e aos novos empreendimentos, mas também, e concomitantemente, produz a imobilidade, que piora a qualidade de deslocamento da população pré-existente à operação urbana.

Como uma expressão relevante da criação de uma marca de cidade nos preparativos para os megaeventos olímpicos, o Museu do Amanhã foi construído e alçado à condição de ícone da renovação da região portuária. Seu nome é claro quanto a uma necessidade de criação de um futuro proposta pela OUC em um contexto neoliberalizante. O discurso forjado em relação ao futuro se contrapõe, dessa forma, a uma memória consciente sobre o passado do lugar. Seria essa mais uma das transformações urbanas que nega as memórias da cidade, tal como no caso do "bota abaixo" do Morro do Castelo? Centro, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e o Caju foram bairros historicamente relacionados ao mundo do trabalho urbano, a uma população escravizada que chega às terras da colônia. Tiveram subsequentes gerações de sua população exploradas, seja pela escravidão, seja pela venda de força de trabalho, em geral precarizada. Então, um grande museu, recentemente construído na região, não deveria voltar-se a essa memória, inclusive como parte de um projeto civilizatório de reparação? O Museu do Amanhã fala de um futuro genérico, posto que, ao reportar-se ao passado poderia desvelar a qual custo social foi gerada a riqueza na cidade do Rio

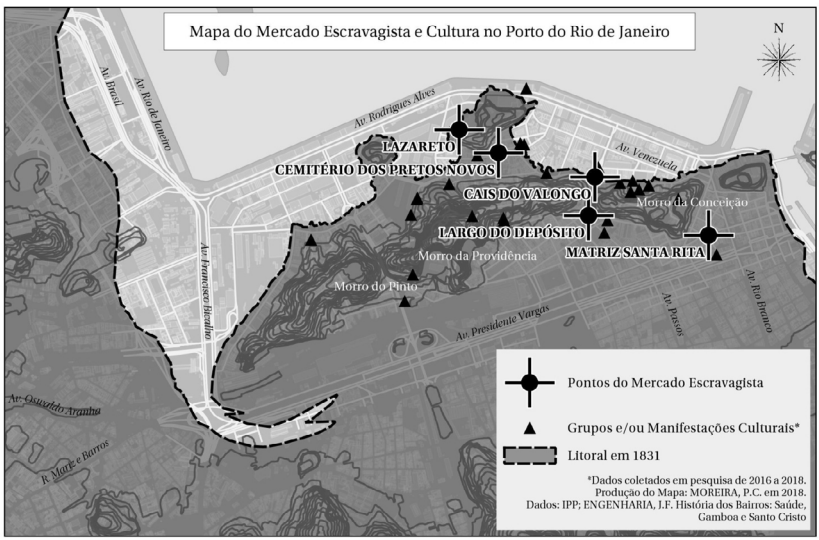
de Janeiro nos seus principais ciclos econômicos. Assim, como forma de invisibilizar o passado, evocar um futuro desterritorializado se torna um imperativo para um museu *world class*, encontrando na perspectiva mais asséptica da sustentabilidade técno-material uma saída de fundo teleológico (ACSELRAD, 2001). Configura-se, dessa forma, em um amanhã, que não depende necessariamente de uma contextualização histórica, ou das representações científicas e artísticas que contam quem somos hoje.

Apagamento e seletividade da memória

A ocupação da região se inicia com a doação de sesmarias, que mais tarde tornam-se chácaras, período em que prevalecia a agricultura para abastecer os arredores. Seu desenvolvimento se amplia no século XVIII, com a exploração das jazidas de minério em Minas Gerais, dinamizando a atividade portuária, para escoamento desse produto, aquecendo também o tráfico de africanos para serem escravizados. Com Noronha Santos (apud Cardoso, 1987) é possível constatar que "*antes de 1800 (...), no litoral entre a Prainha e a Saúde, principiou a ter notável crescimento a edificação, instalando-se aí depósitos e armazéns de produtos agrícolas e industriais (importados). Ocuparam-no pela mesma época armadores e traficantes de escravos, pescadores e embarcadiços*". A chegada da família real intensificou esse comércio e, somada a abertura dos portos às nações amigas, também acelerou o processo de urbanização da cidade, com destaque para a Saúde, a Gamboa, o Saco do Alferes e a Praia Formosa, na Zona Portuária.

Como já pontuado, o percurso histórico da região é marcado pela história da mão de obra escravizada. Foram estabelecidos ali os equipamentos de suporte ao mercado escravagista, mercado este antes situado na região da atual Praça XV, que fora transferido para essa área por meio da legislação em 1774. Promulgada pelo então Vice-Rei do Brasil, o Marquês do

Lavradio, a lei teve como fim retirar da entrada da cidade a 'imagem suja' dos negros recém-chegados da África. Esta foi a principal justificativa da mudança para a área do Valongo, naquela altura, fora dos limites da cidade. Assim estabelecido na área da Praia do Valongo, foi instalado o aparato do mercado de escravos: o Lazareto (hospital) no atual bairro da Gamboa, para os que chegavam doentes; o Cemitério dos Pretos Novos, para onde iam os que não resistiam às cruéis condições da travessia, sem contar aqueles que eram diretamente lançados ao mar no percurso; a Matriz de Santa Rita responsável pelo cemitério; e o Largo que concentrava os depósitos onde a população escravizada permanecia cativa.



A cartografia utiliza a linha de praia de 1831 baseada na planta régia 1808/1812 da cidade do Rio de Janeiro, para ajudar a compreender a história da propriedade da terra na região. Nessa área havia muitos trapiches de carga e descarga de mercadorias, assim como inúmeros depósitos, como

indicam relatos sobre o Saco da Gamboa, e a Zona do Mangue[94], área onde antes existia uma extensa região pantanosa e onde hoje é a Cidade Nova.

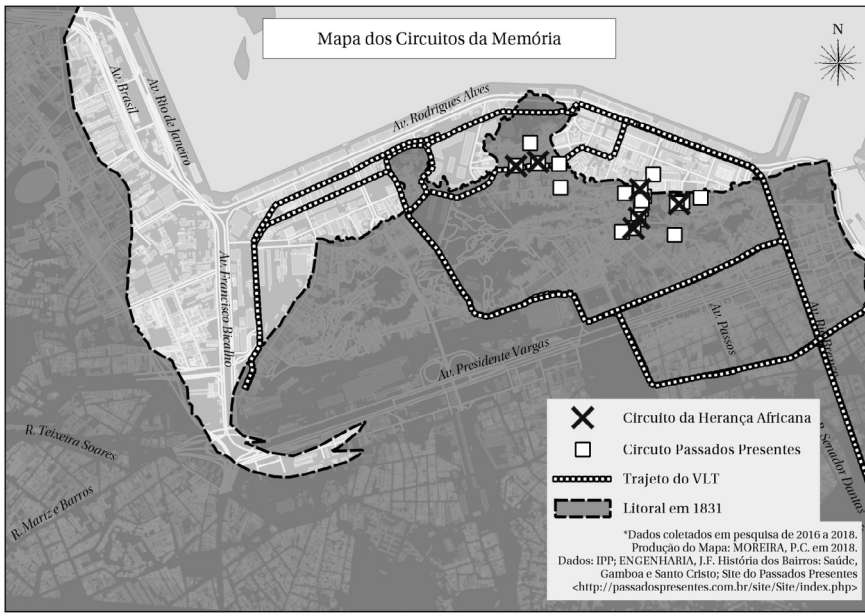
Sendo assim, o mercado de escravos do Valongo funcionou de forma legal por um período de 57 anos (1774-1831), apesar do cais só ter sido construído em 1811, sendo fechado em 1831 pela proibição do tráfico de escravos, o que não quis dizer que o tráfico ilegal havia acabado. Até seu fim, o cais do Valongo fora o maior porto negreiro das Américas. Segundo o historiador Manolo Florentino, pelo Valongo passaram 7% de todos os aproximadamente 10,7 milhões de escravos traficados em toda a América. Consolida-se, deste modo, na região portuária a forte presença da população e da cultura negras da cidade, mesmo com o fim do mercado do Valongo e com o fim da escravidão, quando essa área recebe um grande contingente de negros e negras expulso das fazendas e casas de senhores. Sendo assim, esta área foi batizada por Heitor dos Prazeres como "Pequena África" e até hoje é reconhecida como tal pela população negra.

A vinda da família real para o Brasil, em 1808, foi importante nessa intensificação do mercado escravagista, que agora tinha na região seu principal polo, acirrado pelo desenvolvimento do ciclo do café, o que movimentou muito a economia do Rio de Janeiro. A chegada da família real, somada à abertura dos portos às nações amigas, também acelerou o processo de urbanização da cidade, na Zona Portuária destacando-se a Saúde, a Gamboa, o Saco do Alferes a praia Formosa, pois consigo, D. João trouxe cerca de 15 mil novos habitantes, o que também aqueceu o mercado que escravizava pessoas também trazidas para o Brasil, mas contra sua vontade.

Sob o comando de Pereira Passos, nos primeiros anos do século XX, o bota-abaixo foi baseado nas reformas urbanas de Paris comandadas

94 A Zona do Mangue foi histórico ponto de prostituição que foi até a criação da Vila Mimosa.

por Georges-EugèneHaussmann entre 1852 e 1870. Por sua vez, o Porto Maravilha da gestão Eduardo Paes, como parte da preparação para os megaeventos entre 2009 e 2016, baseou-se em cidades olímpicas como Barcelona. Esses padrões de projetos urbanos eurocêntricos, "globalizados", tornam possível comparar tempos diferentes em que os modelos foram copiados, como parte de processos de mobilidade de políticas (COLI, 2017) e projetos urbanos. Copiadas foram, de forma integral ou parcial, até políticas estatais de remoções e controle dos padrões de ocupação, agendas de arquitetura internacional, narrativas da população existente e dos novos grupos sociais convidados a participar dos espaços renovados.



Assim, a área é marcada por sucessivos projetos que, com o discurso de remodelação e modernização urbana da cidade, sempre tentaram apagar, branquear as marcas da presença negra no espaço (SANTOS, 2017). Com relação a esse projeto é preciso recordar os impactos das políticas eugenistas adotadas pelo Brasil, com o objetivo encobrir o passado da escravização,

baseadas em teorias do darwinismo social vindas da Europa. Outrossim, a área também sempre foi marcada pela resistência de diversos grupos sociais em defesa de sua cultura, moradia, religião. Sempre atacadas pelo discurso modernizador para a cidade, que buscava e busca uma imagem de cidade globalizada, "disneyficada" (ZUKIN, 1991), "renderizada", capturada, mediante espaços *world class* a serem consumidos em escala mundial, em que a espetacularização estabelece relações sociais mercadológicas.

Nesse sentido, é possível afirmar que os projetos da Região Portuária do Rio de Janeiro têm como parte de sua motivação a expulsão, periferização e redução da cultura negra nas áreas centrais cidade. Mas a disputa e resistência no e pelo espaço pode ser percebida pela pressão despendida pelos movimentos negros locais na criação do "Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana". Ainda que capturada por uma parte dos agentes do arco dominante, a inserção do circuito foi uma tentativa de jogar luz sobre a questão central da memória, no escopo de um projeto que antes não previa qualquer tipo de cuidado, de valorizar e preservar o patrimônio negro em iminência de ser ressignificado ou apagado. O circuito oficial é composto por seis pontos, são eles: O Cais do Valongo e da Imperatriz, O Cemitério dos Pretos Novos, O Largo do Depósito, O Jardim Suspenso do Valongo, A Pedra do Sal e o Centro Cultural José Bonifácio, todos esses objetos de lutas e resistência local.

Mesmo sendo o circuito produzido a partir de uma cartografia insurgente, que buscava o reconhecimento da cultura negra, pode se observar na região o branqueamento e a redução do território da Pequena África, tendo em vista que há muito outros pontos que remetem à região e à sua marca negra nos séculos XVIII e XIX. Tais pontos foram pautados pelos movimentos para a participação no circuito, contudo, não foram avaliados como pertinentes pelas diretrizes do Porto Maravilha. A política adotada pelo consórcio administrador do projeto não só criou a ruptura na ressignificação da área, mas também criou conflitos entre os coletivos

negros locais, uma vez que a territorialidade e o reconhecimento dos espaços no circuito viraram objetos de disputas locais.

Podemos questionar o circuito oficial como redutor do território da Pequena África com o projeto Passados Presentes – Memória da Escravidão no Brasil, dos laboratórios de pesquisa LABHOI/UFF – Laboratório de História Oral e Imagem da Universidade Federal Fluminense e NUMEM/UNIRIO – Núcleo de Memória e Documentação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, da Universidade Federal Fluminense – Niterói, Rio de Janeiro. Tal projeto buscou reconhecer as histórias e memórias da escravidão, além de estimular o turismo de memória no Rio de Janeiro, o projeto Passados Presentes – memória da escravidão no Brasil e, em parceria com as comunidades, mapeou e elaborou um banco de dados com os "lugares de memória" da região da Pequena África, sendo estes um total de dezoito, todos situados na região da Pequena África. O Circuito promovido pelo projeto Porto Maravilha só permitiu a inserção de seis pontos, reduzindo o território à área abarcada pelo projeto, como confronta o mapa dos Circuitos da Memória.

Então pode se perceber que o projeto do Porto Maravilha atuou na Pequena África com o papel de, sempre que não fosse possível tornar vendável a área e transformá-la num produto, apagar e branquear as marcas territoriais negras na região central da cidade. O conflito e a resistência nascidos do combate às narrativas dominantes bem como da ocupação dos espaços, resultou na criação do Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana. Afinal, resumir a influência negra no território a apenas seis pontos, caracteriza a redução desse mesmo território. Além do que já foi apontado, vale ressaltar que estes mesmos espaços do circuito ganharam uma linguagem vendável, orientadas pela lógica eurocêntrica dos agentes e territórios brancos, afastando-os de suas matrizes identitárias mais densas e profundas. Esse conflito também se estende aos eventos culturais organizados pela CDURP, gestora do espaço, uma vez que estes eventos,

em sua maioria, não fazem afirmação das culturas locais, e quando pautam as culturas o fazem sob o grande manto da Operação Urbana Porto Maravilha. Estes mesmos espaços são, entretanto, objeto permanente de disputa dos grupos culturais e dos movimentos que procuram dar protagonismo às identidades locais (WANIS; SÁNCHEZ, 2018).

Remoções e Resistência

Se, por um lado, agentes do arco dominante são incisivos na disputa narrativa e prática da construção da história das cidades, em resposta, a Zona Portuária do Rio de Janeiro se fez palco de revoltas e resistências. Até os dias de hoje, nas organizações sociais, nas manifestações culturais e no cotidiano, a resistência é reafirmadapordiversos grupos sociais que reivindicam seu reconhecimento e permanência na área. A Zona Portuária vem sendo conclamada por movimentos sociais que mostram sua vocação para moradia, uma vez que a área guarda um extenso histórico de ocupação pela população pobre. Vale ressaltar que no Rio de Janeiro e, de forma marcante, na Zona Portuária, a questão de classe está imbricada com a questão racial negra.

Com o estabelecimento da Família Real em São Cristóvão, na primeira metade do século XIX, a área portuária recebeu muitos investimentos, por conectar o bairro imperial ao centro. Vários logradouros públicos são criados. Ao longo do mesmo século surgem os lotes urbanos proletários, os chamados cortiços, solução de moradia encontrada pela população negra e miscigenada. Tal processo demonstra a ocupação por diferentes camadas nessa nova cidade que está crescendo e marca a reivindicação da área para moradia pelas camadas mais pobres.

No início da ocupação do Morro da Providência, na última década do séc. XIX, antes Morro do Livramento, assiste-se a outro momento importante

de reivindicação por moradia popular na cidade. Sua apropriação é marcada pelos soldados remanescentes da Guerra de Canudos, a maioria negros, devido ao não cumprimento das promessas, por parte do governo, de dar-lhes moradia ao retornarem da batalha. Outros fatores importantes para entender a composição inicial do morro foi a abolição da escravidão no Brasil e a mencionada política de derrubada dos cortiços, que desabrigaram milhares de pessoas na cidade. Desse modo, as favelas foram sendo adotadas não só como solução de moradia para a população de baixa renda, e para o capitalista, que mantém com baixo salário a reprodução da força de trabalho, mas também como parte da política de Estado que, se ausentando de uma de suas funções básicas, não garante moradia digna para a população trabalhadora. A não ser quando, para atender às demandas do capital, intervém na favela por meio de políticas violentas, de controle e militarização, com a violação de direitos básicos civis, ou ainda, com as remoções, numa lógica de constante periferização da pobreza. Na prática, as favelas continuam sendo afirmadas, pelos moradores, como expressão da resistência e do direito à cidade (Lefebvre, 1991), posto que é nas áreas centrais onde estão concentrados a infraestrutura, os serviços e as oportunidades de forma geral.

Com a grande reforma urbana de Pereira Passos, é possível ver também, do mesmo modo, uma grande política de remoções. Sob o cimento das ruas alargadas estavam implicados um sem-número de famílias desalojadas. O "bota abaixo", com a derrubada de inúmeros cortiços, foi legitimado pelo discurso sanitarista, com a justificativa da insalubridade. E não seria também uma questão de saúde pública deixar a população pobre ao relento? A resistência não foi menor, a Revolta da Vacina, com barricadas pela cidade, teve na Zona portuária uma de suas mais ativas expressões. No bairro da Gamboa hoje, não à toa, está a Praça da Harmonia, denominação que possivelmente tenha sido dada na perspectiva de apaziguar a memória de luta presente no local

Em 1893, na gestão do então prefeito Barata Ribeiro, o cortiço chamado "Cabeça de Porco", localizado na região da Pequena África, foi demolido. A justificativa era a abertura do túnel João Ricardo. Se não o maior, um dos maiores cortiços da cidade, abrigava mais de quatro mil pessoas. Com sua demolição, a população que ali vivia e que,, tinha sua vida estabelecida na região do centro permaneceu nas redondezas e, em muitos casos, subiu os morros. A imagem acima foi capa da Revista Ilustrada e do Jornal Gazeta de Notícias em 27/01/1893, p. 1, coluna 6, que anunciava o início da demolição do Cabeça de Porco, por ordem do Decreto baixado pelo então prefeito no dia anterior.

A Zona Portuária passou por mais outro longo período de falta de investimento e criação de renda, que desvalorizou a terra, facilitando a

ocupação de moradias pela população pobre na região. Assim, a partir da ideia de abandono, ocasionada pela omissão do próprio poder público, o Porto Maravilha se apresentou como um projeto que 'traria vida' para o que estava morto, "revitalizar", encobrindo pré-existências. Não à toa o ex-prefeito do Rio, Eduardo Paes, gostava de ser comparado ao velho prefeito Pereira Passos. Paes foi autor de outra grande renovação urbana, com um projeto de higienização, aqui se lê, sem pobres, superando seu inspirador do século passado, oficialmente foi responsável pela remoção de mais de 22 mil famílias, em sua gestão, segundo o Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro (2015). O projeto, possibilitado pelo urbanismo de oportunidades, que culminou nos Jogos Rio 2016, através da relação orgânica entre o legislativo, oexecutivo e as empreiteiras (financiadoras de campanha até então), procurou atrair o olhar do capital internacional, desenhado a partir da construção de um espaço homogêneo, planificado. Tal projeto de cidade, homogêneo, planificado, não admite conflitos, diluídos ou eliminados na tentativa de criação de espaços do consenso. De forma nenhuma o planejamento estratégico, matriz da OUC Porto Maravilha, age em direção a solucionar a raiz da violência, da desigualdade. Na contramão, busca afastar da arena pública todo aquele citadino que não atenda aos critérios, tornados dominantes, do "cidadão carioca". Então, é construído um outro *ethos*, com a criação de representações associadas ao consumidor padrão da área renovada.

Ainda no que se refere à moradia, na década de 1990 foram pensados vários planos para a região, como o Plano de Estruturação Urbana da Área Portuária. Esse plano contava com o tombamento de edifícios históricos e também com a criação de áreas de preservação e reestruturação do uso do solo, com incentivo ao uso habitacional. O projeto Oportunidades Habitacionais elaborou estudos de potencialidade habitacional, que resultou no Projeto da Saúde, com a construção de habitações no bairro. Mais tarde, em 1996, surge o Programa Novas Alternativas, da Secretaria Municipal

de Habitação, com o intuito de utilizar as áreas abandonadas, no Centro e na Zona Portuária, para aumentar o número de habitantes na região. Entretanto, o projeto do Porto Maravilha, apropriando-se do discurso da recuperação da vocação de moradia na região e, ao mesmo tempo, com processos de remoção violentos, pretendia na verdade uma mudança na composição social da Zona Portuária. O Plano de Habitação de Interesse Social – PHIS PORTO – do Porto Maravilha serviu apenas para justificar os recursos provenientes do FGTS aplicados na operação urbana. O Projeto estimava um crescimento populacional dos hoje 28 mil habitantes para 100 mil, com a construção de grandes edifícios. Parece contraditório, já que as remoções no Morro da Providência e de ocupações de moradia foram práticas correntes. O detalhe é que esses novos edifícios se destinavam à classe média, com preços que a população residente não poderia pagar. Em grande escala, configuraria uma gentrificação sem precedentes. No entanto, como mostra a história, uma vez mais os moradores não se mostraram passivos e, nesse contexto, resistiram de diversas formas às remoções além de questionarem, posteriormente, o não cumprimento do Plano de Habitação de Interesse Social, da perspectiva do interesse público, enquanto vultoso aporte de recurso estava sendo destinado à realização de grandes obras, como a do Museu do Amanhã.

Para além dos vestígios materiais, o lugar de morar, da agricultura, do trabalho portuário, do sofrimento, das revoltas, das lutas, da resistência, a Zona Portuária se apresenta com um palimpsesto da história. Nessa perspectiva de valorizar a riqueza de cultura e memória dessa área, retomando sua vocação histórica para moradia, que os movimentos sociais a ocupam e cobram o direito constitucional à moradia digna para a população de baixa renda, reivindicando ainda o direito à cidade e as oportunidades oriundas da mesma, como morar perto do trabalho, usufruir dos espaços de lazer, ter acesso aos serviços. As ocupações são marcas da área e de sua história recente. Muitas foram removidas, dissolveram- se ou

foram reconfiguradas, outras tantas permanecem na área.

Uma delas é a Ocupação Vito Giannotti, que permanece em luta nas ladeiras do Morro do Pinto, no Santo Cristo. O prédio, construído para ser um hotel na década de 1980, abandonado desde a década de 1990, passou para o INSS no começo dos anos 2000 e foi destinado para Habitação de Interesse Social em 2006. Ao total foram mais de vinte anos de abandono, para, então, ser ocupado por duas vezes antes da atual ocupação, iniciada em janeiro de 2016 por 28 famílias organizadas em três movimentos de luta por moradia, UMP, CMP e MLB, que vêm exigindo o cumprimento da função social do prédio. O nome da ocupação homenageia o comunicador popular, sindicalista, fundador do Núcleo Piratininga de Comunicação, que havia falecido no ano anterior à ocupação, Vito Giannotti. Mutirões de limpeza e consertos foram organizados para tornar habitável o espaço. Com o interesse de manter o prédio inutilizado, o INSS, atual proprietário do imóvel, entrou com pedido de reintegração de posse. Depois de manifestação unificada de diferentes movimentos de moradia, que culminou na ocupação do Ministério das Cidades em Brasília, a Vito Giannotti conseguiu uma decisão favorável por sua permanência no prédio, e segue resistindo. Na imagem acima, cartaz de divulgação de uma atividade organizada por seus moradores, divulgado nas mídias sociais

Foram apresentadas, nessa seção, as reivindicações por moradia como pilar básico das lutas por permanência na área. Cabe colocar em discussão outro pilar fundamental para a subsistência na Zona Portuária, o trabalho. Faz-se necessário falar do trabalho da estiva, destinado às classes baixas, aos trabalhadores que atuavam diretamente no porto. Como é registrado na literatura corrente, a modernização e mecanização da atividade portuária foi dispensando o trabalho humano. Os galpões e armazéns portuários converteram-se, então, em espaços vazios e obsoletos, hoje,

apropriados pela iniciativa privada, utilizados para grandiosos eventos.

Noutra perspectiva, na mudança do modo de trabalho escravo para o modo de trabalho livre, assalariado, o indivíduo deixava de ser mercadoria, mas de outro modo, desprovido dos meios de produção e de vida, sua força de trabalho passava a ser sua única mercadoria. Por outro lado, com a chegada das idéias eugenistas no Brasil, políticas públicas foram adotadas como projeto societário de marginalização da população negra e miscigenada, no qual a força de trabalho da população negra foi dispensada, substituída pela branca europeia. A população negra encontrou no trabalho ambulante uma forma de subsistência na Pequena África. Eram os remanescentes dos escravos de ganho e escravos vendedores, aqueles que realizavam a uma diversidade de atividades, que lhes permitisse viver naquela área.

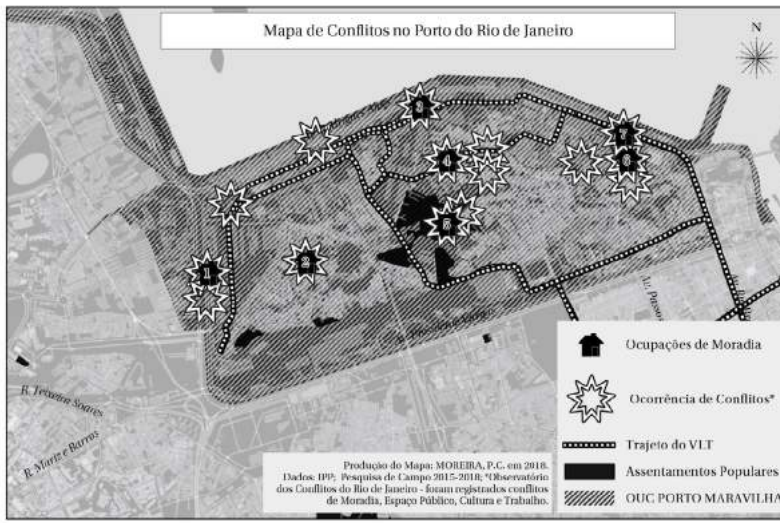
> "Escravos de ambos os sexos apregoam suas mercadorias em todas as ruas. Verduras, flora, frutos, raízes comestíveis, ovos, todos os demais produtos rurais, bolos, tortas, roscas, doces, presunto etc. passam 80 continuamente pelas portas das casas. Se o cozinheiro precisa de uma caçarola, logo se ouve o pregão de um vendedor de artigos de metal. Uma talha d'agua se quebra e meia hora depois se aproxima o vendedor de moringas". (EWBANK, 1973, p. 99 apud BENCHIMOL, 1992, p. 31)

O trabalho ambulante resistiu na história, muitas vezes como atividade que garante a permanência da população pobre na área central da cidade. Por isso, o projeto do Porto Maravilha cuidou também de coibir e oprimir o trabalho informal, na perspectiva de balançar mais esse pilar da re-existência na região. Em consonância com a lei de vadiagem, largamente utilizada para perseguir a população negra, suas soluções de trabalho e sua cultura,

o "choque de ordem" aparece como mais uma forma institucionalizada de perseguição aos pobres.

O trabalho ambulante, mais que trabalho pode ser percebido como parte de uma cultura de resistência, ainda hoje marcante na Zona Portuária, como resposta a uma sociedade onde somente a troca faz do indivíduo um cidadão. Ao lado, imagem da exposição "Ambulantes Ontem e Hoje".

Tais conflitos relativos à moradia e ao trabalho aparecem nos levantamentos feitos pelo Observatório de Conflitos do Rio de Janeiro, do ETTERN/IPPUR/UFRJ, e pelos registros feitos pela presente equipe de pesquisa, que geraram a cartografia a seguir. Seu objetivo mais tácito é o de contrariar qualquer ideia de consenso, dando visibilidade às lutas pelo direito à cidade. Na Cartografia aparecem, numerados, os conflitos relativos às tentativas de remoção de ocupações de moradia: 1- Quilombo das Guerreiras; 2- Ocupação Vito Giannotti; 3 – Ocupação Flor do Asfalto; 4 – Ocupação Machado de Assis; 5 – Morro da Providência; 6 – Ocupação Zumbi dos Palmares; 7 – Ocupação Casarão Azul.



O que se pode dizer com a pesquisa de cada um desses casos é que as ocupações mais próximas ao litoral, na região aterrada, foram prontamente removidas com o início da OUC PM, mesmo tendo havido resistência. Isso se aplica para as mais próximas à Praça Mauá, como a Ocupação Zumbi dos Palmares e a do Casarão Azul, que teve uma violenta reintegração de posse já em 2009. Convém destacar que tais ocupações estavam situadas em edificações que permanecem sem um uso contínuo até hoje. Também instalada em um antigo terreno abandonado na rua Rodrigues Alves, a Flor do Asfalto onde residiam 30 famílias, foi removida em 2011 para a construção do AQWA Corporate, empreendimento da TishmanSpeyer. No Morro da Providência a organização popular, em movimento apoiado pelo Fórum Comunitário do Porto, conquistou uma grande vitória, com o recuo do governo municipal com relação à política de remoções, inicialmente programada para 832 moradias (SÁNCHEZ *et al*, 2016).

Considerações Finais

A cartografia do conflito, como instrumento de síntese de relações sócio territoriais em cortes históricos, demonstra o custo social e cultural de um projeto urbano que é planejado para segregar, como um *continuum* de processos mais antigos, atualizados para empreender um novo ciclo de modernização capitalista, ou "ciclo de neoliberalização" no urbano. Mostra também que, ao pensar em um conceito ampliado de habitação – casa, trabalho, cultura, mobilidade e lazer – a população pobre que ainda reside na área portuária aparece sendo empurrada para dentro do continente, para as áreas internas à baía, em especial em localizações com carência de infraestrutura. Em inúmeras notas de campo a equipe identificou a presença de população negra e das expressões da cultura de matriz africana, lojas de artigos religiosos, cabeleireiros e centros culturais nas bordas do Morro da Providência, em especial na parte vizinha à Central do Brasil, com diversos elementos de hierofanização na materialidade dos lugares. São leituras de campo que, aliadas aos dados acerca das políticas de remoção, bem como os levantamentos relativos aos agentes do setor imobiliário, colocam em tela a tensão latente entre a memória e a espoliação, entre a história e a criação de um *locus* do espetáculo, por vezes caricato, entre as resistências e as tentativas de apagamento.

Sendo assim, o discurso hegemônico institucional presente na região do Porto do Rio de Janeiro, legitima o apagamento e o branqueamento (SANTOS, 2017) do local, e das vivências de seus moradores. Encontram-se, entretanto, espaços de resistência dos grupos que pautam a área pela sua característica histórica de ocupação, da cultura, modo de viver e práticas do povo Preto e seus ancestrais, arrancados de suas terras na travessia do Atlântico e escravizados em nosso país, tentando assim, neste espaço da Pequena África, deixar marcas que nunca foram esquecidas de suas raízes e de seu povo, marcas estas presentes no território e pulsando em

cada pedra que conta a história e se faz resistência, contra as recorrentes tentativas de embranquecer o território.

O atual contexto de estagnação da valorização das ações lastreadas em imóveis com Cepacs e de imóveis de menor porte coloca em xeque a legitimidade da Operação Urbana enquanto um projeto de desenvolvimento capitalista. Masentão, para quem, de fato, foram feitas as obras? Tanto as obras de construção civil, quanto os Cepacs, foram pagos com recursos públicos,orientados para as empresas que têm seus bens beneficiados pelo acréscimo de pavimentos, algum pouco capital mercantil local, mas principalmente, grandes empresas de construção civil, como a Odebrecht e a OAS.De forma combinada, essas ações abrem espaço para a circulação de capital, baseado na exploração do trabalho, e mais que nunca, baseado no monopólio da propriedade privada.

A totalidade conflituosa que aparece nas cartografias, sob a tensão dos inúmeros agentes, coloca em evidencia as lutas sociais. Mas só é possível compreender o conflito com o desvelamento da aparência que legitima esta Operação Urbana. Quando são reconhecidas memórias inoportunas para a circulação de capital, se pode compreender que a seletividade em relação à história do lugar éestruturantedo modo de acumulação, como foi percebido na análise dos circuitos da 'Herança Africana' e 'Passados Presentes', apresentados anteriormente. As lutas por direito à permanência, destacadas no mapa de conflitos, somam-se aos processos de re-existência identificados na Zona Portuária. Passada a euforia olímpica, a contrapartida a um projeto que se utilizou de vias autoritárias e violentas é a continuidade da organização de grupos sociais populares, que têm as lutas por herança, contra processos históricos de exclusão, liderados por coalizões de poder dominantes:

Se o lugar é meramente historicizado no espaço relativo (por um certo tipo de monumentalidade) então isso impõe uma narrativa fixa no espaço. O efeito será o encerramento de futuras possibilidades e interpretações.

(...) E se, como Balzac uma vez colocou, "a esperança é uma memória que deseja", então a criação de um "espaço de esperança" naquele lugar requer que a memória seja internalizada, ao mesmo tempo em que caminhos são deixados abertos (...) (HARVEY, 2006).

Por fim, cabe lembrar Faranac Miraftab em sua palestra de 2016 no Rio de Janeiro: destacou a descolonização do imaginário como resposta à instrumentalização da razão (BRENNER, 2010), vigente em muitos planos de desenvolvimento urbano pelo mundo. De maneira que, para ser possível pensar em um futuro emancipado, é preciso combater as determinações impostas pela herança colonial e valorizar a memória, em especial da população que historicamente resiste aos apagamentos dos regimes de acumulação.

Referências

ABREU, M.A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar/IplanRio, 1997.

ACSELRAD, H. A Duração das Cidades. Rio de Janeiro, DP&A, 2001.

BENCHIMOL, J.L. *Pereira Passos: um Haussman tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes/ Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas públicas de "revitalização" dos centros urbanos*. 1.ed. São Paulo: Annablume, 2006.

BRENNER, N.*O que é teoria crítica urbana?* In: E-Metrópolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, nº 03, dezembro de 2010, p. 20-28. Disponível em: http://www.emetropolis.net/edicoes/n03_dez2010/e-metropolis_n03.pdf

CARDOSO, E.D. *et al. História dos Bairros: Saúde – Gamboa – Santo Cristo – Zona Portuária*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/ Editora Index, 1987.

COLI, L.R. *Mobilidade Internacional de Políticas e Perspectivas Contra-hegemônicas: consensualismo, resistência e planejamento urbano*. In: XV Simpósio Nacional de Geografia Urbana – XV SIMPURB, 2017, Salvador. Anais do XV Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2017.

FIX, M.*Parceiros da Exclusão: duas histórias da construção de uma "nova cidade" em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*.São Paulo: Boitempo, 2001.

HARVEY, David. *Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development*.New York, Verso, 2006.

LEFEBVRE, H. *The Production of Space*. Trad. D. Nicholson-Smith

Oxford: Basil Blackwell, 1991.

MARICATO, E. *Urbanismo na Periferia do Mundo Globalizado: Metrópoles Brasileiras, São Paulo em Perspectiva*, 14(4): 21-33, 2000.

MELLO, F. F. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2003.

MIRAFTAB, F. *Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 18, n. 3, set.-dez. 2016.

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

NORA, P. *Entre história e memória: a problemática dos lugares*. Revista Projeto História. São Paulo, v. 10, p. 7-28, 1993.

Olimpíada Rio 2016, os jogos da exclusão. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, novembro de 2015.

PEREIRA, A.L.S. *A gentrificação e a hipótese do diferencial de renda*: limites explicativos e diálogos possíveis. Cadernos Metrópoles, São Paulo, v. 16, n. 32, p. 307-328, nov. 2014.

PECK, J. e THEODORE, N. (2010). *Recombinant workfare, across the Americas: transnationalizing fast social policy*. Geoforum, v. 41, n. 2, p. 195-208.

PINHO, T. A. D. Dissertação de Mestrado – *O capital financeiro imobiliário no Brasil: O caso da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2016.

SÁNCHEZ, F. *A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial*. Chapecó, Unochapecó Editora Universitária, 2010.

SÁNCHEZ, F; BROUDEHOUX, A.M. *Mega-events and urban regeneration in Rio de Janeiro: planning in a state of emergency*, International Journal of Urban Sustainable Development, 5:2, 132-153, 2013.

SANDERCOCK, L. *Making the invisible visible: a multicultural planning history,* Berkeley: University of California Press, 1998.

SÁNCHEZ, F.; MOREIRA, C.; GROSSI, G. M. M.; LINS, M.; SANTOS, R. R. O.; BENTO, M. Cronologia Crítica da Cidade em Disputa: O caso do Morro da Providência no Porto do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, F.L.; SÁNCHEZ, F., TANAKA, G.; MONTEIRO, P. (Org.). *Planejamento e Conflitos Urbanos. Experiências de Luta*. 1a.ed.Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: Letra Capital, v. 1, p. 65-112, 2016.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção.* São Paulo, (Edusp)1996.

SANTOS, R. E.N. *Disputas de lugar e a Pequena África no Centro do Rio de Janeiro: Reação ou ação? Resistência ou r-existência e protagonismo?* In: Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico: Urbanismo Neoliberal e Resistências Biopotentes. *Anais*. Belo Horizonte, UFMG, 2017.

SCHWARZ, R. *Ao vencedor as batatas.* São Paulo, Duas Cidades, Editora 34, 1977.

SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à 'regeneração' urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas públicas de "revitalização" dos centros urbanos.* 1.ed. São Paulo: Annablume, 2006.

OLIVEIRA, M.P.; FERNANDES, N. N. (Org.) *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2011.

RIO, J.do.*A alma encantadora das ruas.* Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

ZUKIN, S.*Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley:

University of California Press, 1991.

WANIS, A. ; SÁNCHEZ, F. A renovação “urbano-cultural” no projeto Porto Maravilha: matrizes mobilizadas na reinvenção da área. In: Castro, F.F.; Rodrigues, L.A.F.; Rocha, R. (orgs). *Políticas culturais para as cidades*. Salvador, EDUFBA, 2018.

Internacionalismo, o caso dos portuários

Raquel Varela

O nascimento do IDC, a contestação à FIT

Em 1889, Engels, depois da greve vitoriosa dos estivadores de Londres, comenta com dois dos fundadores históricos da social-democracia, Karl Kautsky e Eduard Bernstein: "É o maior evento que aconteceu em Inglaterra desde as Leis da Reforma."(…) "Se Marx tivesse vivido para ver isso!", vai ele explicar ao *The Labour Leader,*

> Se esses pobres homens tiranizados, o refugo do proletariado, esses restos de todos os ofícios, lutando todas as manhãs diante dos portões das docas por um emprego, se eles conseguiram se organizar e aterrorizar com a sua determinação as poderosas *Dock Companies,* então não precisamos realmente nos desesperar por causa de nenhum sector da classe operária. (HUNT, 2010)

Andy Green, dirigente dos portuários ingleses na actualidade, daconfederação sindical britânica UNITE[95], cujas origens remontam em parte à greve de 1889 que Engels se referia, faz um discurso em Mosjøen, no condado Norlândia, a 900 km de Oslo, Noruega, em 2014. 125 anos depois da greve que envolveu 100 mil estivadores do Porto de Londres. E que é considerada um dos momentos chave do nascimento do sindicalismo britânico de trabalhadores casuais e precários, os que tinham *as marcas físicas da pobreza Vitoriana* magistralmente descritas por Engels, Dickens, entre outros, nas suas obras[96]. Depois da formação dos sindicatos de ofícios, que já existiam desde o cartismo[97], a greve de Londres vai fazer nascer o *Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union*, mais conhecido como sindicato dos estivadores ingleses.

Diz Andy Green, na Noruega, em 2014: "Irmãos e irmãs, camaradas, agradeço-vos por me convidarem a mim e aos meus camaradas para Mosjoen. É importante que tenhamos vindo aqui mostrar a nossa solidariedade hoje. Mas tem havido demasiada conversa, discursos e promessas. Vi muitas mensagens de solidariedade mas não vi solidariedade. O que tenho visto é os estivadores da Noruega sozinhos. Ouvimos sobre irmos a tribunal…, falar com políticos…, esperando que nos possam ajudar, e discutimos com eles – com o boné nas mãos. Mas – deixem-me dizer-vos isto! – nunca um

95 A Central Sindical UNITE resulta da fusão em 2007 da AMICUS com a Transport and General Workers' Union, que tinha nas suas fileiras a Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union of Great Britain and Ireland fundada na sequência da greve de 1889.

96 F. Engles, A Situação da Classe Trabalhadora em Inglaterra, Porto, Afrontamento, 1975; Charles Dickens, Oliver Twist, Lisboa, Europa-América, 2005.

97 O Cartismo foi um movimento considerado pioneiro nos direitos democráticos europeus (como o direito ao sufrágio universal) e na fundação do sindicalismo britânico e na origem do Labour Party na década de 30 do século XIX.

membro da classe trabalhadora teve justiça com um boné na mão! A única altura em que a classe trabalhadora teve justiça foi quando tomou a acção nas mãos! São os trabalhadores de base, temos o poder, na Noruega, na Europa, no mundo, temos o poder! Vamos chamar a isto o que é! É uma guerra! Vamos levar a guerra a eles! Isto não vai ser a luta dos estivadores de Mosjoen, porque se eles derrotarem os estivadores de Mosjoen vão derrotar os estivadores da Noruega, se eles derrotarem os estivadores da Noruega vão ver a Noruega colapsar. Vão tornar-se pobres, dependentes da assistência social, porque foi isto que aconteceu de onde eu venho, Thatcher destruiu-nos, destruiu o nosso modo de vida, permitindo que nos tirassem os empregos, destruiu a nossa sociedade e a vossa vai ser destruída se não lutarem. Irmãos, estivadores de base, esta á a mensagem que vos trago, temos que estar juntos, ficar juntos e levar esta guerra a eles. Tenho orgulho em ser estivador".[98]

O que leva um estivador britânico a um discurso destes, quase no polo norte, unindo dois países da Europa, numa luta comum?

Um sindicato e uma política internacionalista é a resposta. Mas a resposta é conclusiva, não é explicativa. A pergunta mais aliciante para um historiador do trabalho é outra: como nasce um sindicato e como ele define o intencionalismo como estratégico?

A 28 de Setembro de 1864 o coração de Londres recebe cerca de 2 mil trabalhadores, ingleses e um pequeno grupo de operários do continente. Estava a dar-se um passo histórico na construção da Associação Internacional dos Trabalhadores, conhecida como a I Internacional. Na reunião, trazido pela delegação de Paris o manifesto anunciava um "plano

98 Andy Green Speech in Mosjøen 18.10.14. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=6AiVDhcXcrY. Acesso em: 16 de Março de 2017.

para um melhor entendimento entre os povos" (MUSTO, 2014, p. 19)[99].

Green é membro do IDC- *International Dockworkers Council* –, o sindicato internacional de estivadores, hoje com 100 mil associados, fundado há menos de 20 anos, em Liverpool. A 29 de Setembro de 1995, 500 estivadores de Liverpool, Inglaterra, com contrato sem termo[100] recusaram-se a furar um piquete de greve de trabalhadores precários, cerca de 50. A empresa do porto MDHC (Mersey Docks and Harbour Company) despediu-os a todos, iniciando uma disputa que vai ter um alcance mundial, entre 1995 e 1998, levar à mais importante ruptura no sectordos transportes do pós guerra na Federação Internacional de Transportes. Durante a disputa, que se tornou uma das mais longas da história do movimento operário britânico, foi formado o grupo de mulheres dos estivadores *Women on the Waterfront* (WOW), houve sequestro de navios, chegaram a Liverpool estivadores do mundo inteiro para prestar solidariedade. Houve várias formas de acção colectiva.

A Inglaterra, sob a direcção da primeira-ministra Margaret Thatcher, é o primeiro país a liberalizar em 1989 a flexibilização laboral nos portos, 100 anos depois da grande greve de Londres que quis pôr fim a ela. É abolido, em 1989, o *National Dock Labour Scheme,* considerado a última barreira ao neoliberalismo, isto é, aadaptação da força de trabalho, como mercadoria, ao volume de capitais a ser movimentados nos portos. Externalização dos riscos do investimento. Ou seja, flexibilidade do valor do trabalho, segurança na remuneração dos dividendos. Pelo menos, redução da insegurança. Abria-se assim o caminho ao modelo *just in time,* com o crescimento de largos contingentes de trabalhadores casuais e pobres.

99 Manifesto "Zur Geschichte der Ersten Internationale" em Marx-Engels Archiv, v. 1 (Frankfurt, Verlagsgesellschaft, 1925, p. 171) cit in Marcello Musto (2014).

100 No Brasil "contrato sem termo" equivale a contrato por tempo indeterminado, regido pela CLT-Consolidação das Leis do Trabalho.

No final da década de 80 do século XX, mesmo em países onde legalmente não foi alterado o sistema de protecção portuária, ou, como no caso português, foi aligeirado, uma profunda alteração na gestão mudará o cenário portuário. Em Barcelona, Espanha, em Roterdão, Holanda; em Gotemburgo, na Suécia, a deslocalização para a China de parte da produção impulsionou a disseminação do contentor, que aumentou dramaticamente a produtividade destes trabalhadores, até aí braçais: a paletização – anterior -, e os contendores reduziram dramaticamente o volume de trabalhadores portuários. Otrabalho hoje realizado porestivadores ocupa 15 a 25% da força de trabalho que ocupava em 1970.

Esta alteração veio acompanhada de negociações em cada país e mesmo em cada porto. E é desigual. Por exemplo, em Portugal manteve-se o regime de contratação fechado ainda que não mais exclusivamentecontrolado pelo sindicato; em Espanha uma disputa em 2017 exigia a flexibilização laboral, que não tinha sido alcançada; em Inglaterra as leis de 1989 mudaram logo o regime de contratação no sentido de fazer recair os riscos de quedas da produção na força de trabalho e não nos proprietários ou concessionários dos portos. Em Portugal a lei foi já alterada para flexibilizar o trabalho mas uma sucessão de greves – que desenvolveremos neste artigo – impediu a sua concretização; em Espanha o Governo actual do conservador Mariano Rajoy[101], com o apoio da Comissão Europeia, luta por conseguir fazê-lo alegando que os estivadores são um "monopólio" protegido.

A disputa de Liverpool pode ser considerada o primeiromovimento internacionalista entre trabalhadores na Europa contra o neoliberalismo. E um dos raros. Ela é também um conflito que vai unir na mesma luta trabalhadores precários e flexíveis para com trabalhadores protegidos.

101 "Rajoy avisa de que necesita estabilidad para evitar elecciones antecipadas", 19 de março de 2017. Disponível em: http://gerente.com/es/rss-article/rajoy-episodios-como-el-de-los-estibadores-no-pueden-volver-a-repetirse-nunca/. Acesso em: 5 de Maio de 2017.

Visando questionar a lei de liberalização dos portos, criando uma acção colectiva que mobilizou a solidariedade activa dos trabalhadores fixos para os trabalhadores temporários. A mesma estratégia e princípio – por coincidência ou por influência, não podemos afirmar com certeza – vão levar a que em 2013 a lista presidida por António Mariano, o estivador português que mais activamente participou nom movimento de apoio a Liverpool, ganhe as eleições para o seu sindicato em Lisboa, em 2013 e protagonize, entre 2013 e 2016, uma série de greves e formas de luta que levaram à fixação de trabalhadores precários no porto de Lisboa, a contramão com a Lei que liberalizou a contratação dos portos em 2012 e as medidas de flexibilização laboral da Troika, depois do empréstimo bancário concedido a Portugal em 2011.

Voltando agora a Inglaterra e à criação do IDC. A regulação do trabalho portuárioteve origemna greve de base dos portuários em 1945, uma greve não apoiada pelo sindicato que a considerou "antipatriótica". Mas a greve foi bem-sucedidae culminou no *"Dock Workers Scheme"*, uma forma de regulamentação do emprego, administrado pelo *National Dock Labour Board*, que tinha departamentos locais, e eracomposto na sua direcção pelo mesmonúmerode representantesdo patrõese dos trabalhadores. Cada departamento local do *National Board* responsabilizava-se por registar patrõesetrabalhadores, pagar salários e controlara contratação, bem como disciplinar o local de trabalho. Regular a questão da contratação, um dos factores centrais do processo de trabalho, permitia aos trabalhadores ter alguma segurança na concorrência, portanto, com impacto directo no valor do preço da força de trabalho: os trabalhadores continuavam a produzirexcedente – e ser explorados – mas mantinham algum controlo sobre o salário, asseguradosobretudo através destelimite à concorrência salarial. O *National Dock Labour Scheme* será, como referimos, abolido em 1989 durante o Governo conservador de Margaret Thatcher, sem que os sindicatos o impedissem, por uma combinação de factores complexos:

reformas antecipadas; burocratização sindical; derrota prévia dos sindicatos de mineiros, entre outros factores (STOLEROFF, 2012; STRATH, 1989).

Quando irrompe a disputa de Liverpool (1995-1998) a actuação dos sindicatos (a FIT sobretudo e os sindicatos nacionais já desgastados pelo seu insucesso em 1989) vai ser questionada ao ponto de a mesma ter um impacto mundial. Sue Mitchell, uma das mulheres do *Women in the Waterfront*, a referida organização de apoio criada pelas mulheres dos portuários de Liverpool dá o seu testemunho, que ilustra o ambiente crítico da burocracia sindical:

Estou farta dos sindicatos se esconderem atrás das leis, devem ter milhões nos seus fundos e bens. O meu marido pagou durante 31 anos para o sindicato e não podem sequer apoiar 500 homens. Foi o dinheiro dos estivadores queconstruiu os seus grandes escritórios no centro da cidade. Não posso sequer entender que eles não tenham a coragem de dizer "Vamos manter-nos juntose lutar por esta gente! Para queservem os sindicatos se não é para isto?" (MITCHELL).

A FIT (Federação Internacional dos Transportes) funciona historicamente com inspectores no porto, pagos pelos armadores, que transferem o valor para o sindicato local – contabilizando para tal o número de marinheiros a bordo e dando um valor que seria destinado, em teoria, à pensão destes marinheiros – em geral de países do sudeste asiático, que muito dificilmente receberão de facto o valor do fundo de pensões. Os inspectores são oficialmente empregados da FIT, que é responsável pelo seu recrutamento. Em parte são estes inspectores ou ex-inspectores que serão fundamentais para, no meio da greve de Liverpool e perante a passividade e o que muitos denunciaram como bloqueio da FIT[102], romper com esta e tecer a solidariedade internacional em Liverpool, que a própria FIT se

102 Entrevistas da autora com Jack Heyman e Bob Carnegie, ex inspectores da FIT, dirigentes do IDC, 20 de Setembro de 2016.

recusava a exercer, levando à ruptura dentro da própria Federação, com o nascimento do IDC (International Dockworkers Council).

Mas se ao nível sindical os exemplos foram negativos, o mesmo não se pode dizer de franjas importantes dos trabalhadores de base. Em Dezembro de 1996 três aviões com estivadores voaram para Baltimore para impedir a descarga de um navio gigante de 36 mil toneladas da Atlantic Company, que vinha de Liverpool. Apesar de ser nas vésperas do Natal e de terem oferecido 4 vezes mais salários aos estivadores de Baltimore para descarregarem o navio, estes recusaram-se. O navio seguiu para Norfolk Virgínia, mas o piquete segui-o de carro. Depois tentou ir para Newark e nenhum estivador durante 4 dias aceitou descarregá-lo.

Os portuários são de facto um exemplo para explicar quer a globalização, quer as políticas sindicais face a esta. Porque ao mesmo tempo que é aos seus braços que chegam as mercadorias, para serem distribuídas pelas cidades, regiões e países, eles, os portuários, tiveram uma restruturação que até aos dias de hoje é exemplar na evolução do mercado de trabalho, na própria divisão internacional do trabalho, e das contradições complexas existentes dentro das estruturas sindicas herdadas da II Grande Guerra.

O IDC nasce da ruptura com a FIT, mas as suas origens históricas remontam a grandes greves pretéritas, ocorridas em solo nacional. Ao cisma da guerra fria na França, e à influência anarco-sindicalista que levou à criação de um sindicato próprio de estivadores franceses, de influência comunista e anarquista que se autonomizou depois da Grande Guerra de 39-45; o mesmo aconteceu na sequência dos Pactos de Moncloa no final de década de 70 em Espanha, com a criação *da CoordinadoraEstatal de Trabajadores del Mar,*também conhecida por *"La Coordinadora"*, uma confederação de base assembleária que funciona de facto como um sindicato único em Espanha; e com a autonomização do sindicato de estivadores suecos na sequência de uma série de greves "selvagens" em 1968 e 1969, já sopravam os ventos da explosão social mundial de 1968. São estes 3

sectores, todos saídos de greves, que vão criar quadros dirigentes sindicais combativos, em ruptura com o modelo burocrático e que, sob o impulso da atitude da FIT em Liverpool vão ser a base fundacional do IDC. Que nasce oficialmente em Tenerife, Canárias, Espanha, a 27 de Julho de 2000, sob o estímulo dos estivadores franceses, espanhóis e suecos e que hoje reúne, segundo dados do próprio IDC, 92 organizações de 41 países[103].

O IDC tem, desde então, sido marcado por gestos de solidariedade internacional, que ultrapassavam palavras diplomáticas, comuns noutras confederações, em que o IDC organiza greves internacionais de solidariedade ou regionais, define estratégias comuns em reuniões assembleias mundiais, faz protestos à escala mundial e regional. Destacam-se neste campo as lutas contra as duas directivas europeias que visavam liberalizar os portos, a greve de solidariedade europeia com Portugal e a decisão de não aceitar a automação se esta implicar despedimentos, definida em Conferência Internacional do IDC, em Miami, em Setembro de 2016.

O Caso Português e a Greve de Solidariedade

Em 1984 e 1989, uma restruturação dos trabalhadores portuários portugueses coloca uma grande parte dos trabalhadores (cerca de 2500) em situação de reforma antecipada, em Lisboa, Portugal. Duas portarias, de 1984 e 1988, permitem que estes sejam reformados a partir dos 55 anos com um mínimo de 15 anos de desconto, em geral. Um decreto-lei permite mesmo que essas reformas antecipadas abranjam trabalhadores de 40 anos de idade. Em 1993, na sequência da assinatura do Pacto de Concertação Social do Setor Portuário, afastam-se em Lisboa mais cerca de 520

103 Disponível em: http://www.idcdockworkers.org/en/presentation/what-is-the-idc Acesso em: 8 de maio de 2017.

trabalhadores através de um processo de licenciamentos — despedimentos por mútuo acordo com indemnização — e assina-se um Contrato Coletivo de Trabalho. Em 1995, fruto de uma greve que durou 10 dias, assina-se um protocolo adicional a esse acordo que de alguma forma coloca limites à contratação de trabalhadores eventuais. Em 1999, um novo decreto abre de novo as portas à reforma antecipada aos 55 anos de idade. O número de trabalhadores do Porto de Lisboa, entretanto, desceu de 3500 em 1980 para 2000 em 1989, 800 em 1993, 280 em 1994, 280 em 1995 (mas acrescidos de cerca de 60 trabalhadores eventuais), para os atuais 261 (acrescidos de cerca de 50 eventuais).

A 1 de agosto de 2012 o Governo português fez aprovar o novo código laboral onde, além de diminuir drasticamente o valor das reformas antecipadas facilita os despedimentos baixando muito o nível das indemnizações. Estes trabalhadores entram em greve contra a nova lei dos portos, que permitia a flexibilização laboral, no último trimestre de 2012, e são retratados nos *media* portugueses como privilegiados[104] com "regalias" e salários de "5000 euros". A greve termina a 27 de dezembro de 2012, sem resultados. A lei tinha sido aprovada em dezembro de 2012 e entra em vigor em janeiro de 2013. No final de janeiro de 2013 são despedidos 18 trabalhadores eventuais (contratados a prazo). Um mês e meio depois, em 18 de março de 2013, os trabalhadores receberam a denúncia do Contrato Coletivo de Trabalho — uma carta de três páginas, dirigida ao sindicato, onde se informa que são denunciados todos os acordos e protocolos adicionais, com uma tabela com os respetivos protocolos e um "Sem outro assunto de momento, apresentamos os nossos melhores cumprimentos". Em anexo à carta, uma proposta para as novas relações laborais: fim do

104 "Porque são os estivadores de Lisboa ricos e fortes e os de Sines pobres e fracos", In: Público, 29-11-2012, Jornal Público Acesso em 8 de Maio de 2017.

limite à contratação de eventuais, fim das categorias mais qualificadas de trabalhadores, aumento do horário de trabalho e uma redução do salário base de 1700 euros para 550 euros.

Quando em Junho de 2013 são despedidos trabalhadores dos portos, António Mariano, presidente do Sindicato (aqui não valeapena colocar o nome dosindicato?), dá uma entrevista onde assume a utilização do fundo do sindicato para auxiliar os despedidos e precários – a estratégia desta direcção sindical era clara: subsidiar os despedidos para se recuarem a trabalhar onde iriam pressionar para baixo os salários de todos, e exigir com greve ou ameaça desta que os despedidos fossem integrados:

> Os 29 estivadores despedidos recentemente, tal como os 18 que foram afastados em Janeiro, estão a ter o acompanhamento do gabinete jurídico do Sindicato no sentido de impugnar os respectivos despedimentos. Para apoiar estes estivadores despedidos – e enquanto passam por este calvário onde estão mais um milhão e meio de portugueses empurrados por estas políticas de destruição de emprego – estamos a organizar uma campanha de solidariedade, com o suporte do sindicato e dos outros estivadores de Lisboa, aberta a todas as pessoas e organizações que a ela queiram aderir. Em breve daremos mais detalhes sobre esta mesma campanha. (MARIANO, 2013)

As notícias chegaram em breve, de facto. A 18 de Setembro de 2013 "o coordenador do International Dockworker Council (IDC), numa carta aberta dirigida a Passos Coelho, ameaça com acções que podem ter impacto sobre a "frágil economia" portuguesa, caso não seja alcançado um acordo

com os estivadores portugueses"[105]. As ameaças não surtiram efeito. O IDC continua a pressionar. Até que avançam para uma greve, em Fevereiro de 2014, cuja discussão tinha sido iniciada precisamente em Liverpool, numa reunião do grupo de trabalho europeu do IDC que teve lugar em Julho de 2013.

> A crise da estiva em Portugal ameaçava estender-se a outros países, pelo que no passado dia a 4 de Fevereiro de 2014 e sob o impulso do IDC, levaram-se a cabo assembleias para informar todos os trabalhadores sobre o que estava a acontecer em Lisboa e, acima de tudo, de como a intenção de desmantelar um quadro estável de trabalhadores podia ficar impune. Durante essas assembleias todos os portos que se solidarizaram pararam as suas actividades, o que nos fez recordar as cenas de grandes lutas portuárias da década passada, quando a extraordinária mobilização de todos os estivadores europeus conseguiu deter as duas directivas que teriam significado o fim de sua profissão (IDC, 2014).

O Sindicato dos Estivadores saiu desta greve com a promessa de que os 47 trabalhadores despedidos seriam reintegrados, alguns em melhores condições do que estavam antes (eram precários há seis anos e passaram a um contrato sem termo) e abriu-se espaço à formação qualificada de 20 novos trabalhadores.

Porém, Governo e patrões arrastam as negociações até Dezembro de 2016, quando o conflito explode de novo, com o anunciado despedimento

105 "Plataforma internacional de estivadores ameaça Governo português", In Jornal de Negócios, 18 de Setembro de 2013. Acesso em: 13 de Maio de 2017.

colectivo de todos os estivadores do porto de Lisboa em Março de 2016. No meio, Bruno Bobone, representante da ACL (Associação Comercial de Lisboa), chegou mesmo a dizer que os estivadores "tinham que desaparecer"[106]. Os estivadores responderam com uma greve que se resumiu a isto: "trabalhamos, mas assim que entrar nesta porta um trabalhador precário paramos".

O Sindicato dos Estivadores de Lisboa (que incluía também as cidades de Setúbal, Figueira da Foz, Sines e Açores, e desde 2017 é um Sindicato Nacional) tinha algumas particularidades: 100% de sindicalização; reuniões plenárias, quotização de 4%. Não houve qualquer negociação ou ideia deste processo que não passasse por um plenário geral de trabalhadores. Isso significa que os dirigentes e a base estão no mesmo barco e são responsabilizados coletivamente pelos erros e acertos. Significa que os desvios burocráticas são mais facilmente contidos. Também os estivadores de Barcelona, onde é a sede mundial do IDC, reúnem-se todas as semanas, estejam ou não em greve ou em processos de luta. Isso cria democracia, é a base da confiança. Os dirigentes são homens de ferro que resistiram a pressões objetivas e morais sérias.

Esta luta foi apoiada pela já referida greve europeia de duas horas, a única greve de solidariedade na Europa desde a crise de 2008. A greve de 2014 não obedeceu a calendários eleitorais, nem foi usada como válvula de escape do descontentamento dos trabalhadores. O Sindicato dos Estivadores é independente das duas confederações sindicais portugueses, a UGT, ligada aos socialistas e social-democratas, e da CGTP, dirigida pelo PCP, e isso manteve-o longe da estratégia de subordinar as lutas ao fortalecimento dos partidos da oposição, à ideia de uma saída eleitoral para as questões laborais.

106 "Estivadores ameaçam parar Porto de Lisboa por tempo indeterminado", In: TSF, 13 de Novembro de 2015.Acesso em: 13 de maio de 2017.

Em 2016, mais de três anos depois do processo se ter arrastado, dá-se um das mais longas greves da história de Portugal, 38 dias. O Sindicato considera que não é greve mas *lock-out* isto porque o sindicato ameaçava aparar o porto todo se colocassem 1 trabalhador precário e os patrões fizeram-no todos os dias, durante 38 dias. De novo, o epicentro são os estivadores, depois do referido anúncio do despedimento colectivo de todos os estivadores do porto de Lisboa. O Sindicato dos Estivadores de Lisboa protagonizou o maisimportante conflito laboral depois da crise de 2008, com um efeito de arrastamento para outros sectores sindicais. A greve iniciou-se no dia 20 de Abril de 2016 contra a lei dos portos, terminou com um acordo, a 27 de Maio de 2016.

No meio é criado pelas mulheres dos estivadores o Movimento "Há Flores no Cais", onde denunciavam as horas extraordinárias e vidas difíceis dos maridos, contrariando a opinião pública que os via como privilegiados:

> Escrevo esta carta como mulher de estivador há 16 anos. Comecei como namorada. Foram tempos difíceis, porque qualquer namorada quer estar com o namorado, quer tempo, coisa que um estivador não tem… Depois passei a mulher, "mulher solteira", porque vivíamos juntos mas ele saía às 6 horas e só regressava às 0h30 ou às 8 horas do dia seguinte, eram 16 e às vezes 24 horas vários dias seguidos, deitava-me sozinha sem saber se ele regressava bem, com medo de que o telefone tocasse com uma notícia menos boa, visto o trabalho deles ser de risco… Se tinha algum acidente pelo caminho por estar tantas horas a trabalhar… É estar em casa sozinha e falarmos ao telefone como se ele estivesse a trabalhar noutro país, porque era das únicas vezes que falávamos. (SOUSA, 2016).

Estas cartas tiveram um impacto geral na opinião pública portuguesa, elevando a greve às primeiras páginas dos jornais – eles denunciavam a exaustão dos estivadores, alguns entre Janeiro de Abril de 2017 já tinham cumprido 400 horas extraordinárias![107]

Os patrões acabam por ceder. Do acordo resultou a celebração de um novo contrato colectivo de trabalho (CCT) que incluiu obrigatoriamente cláusulas que implicam a desactivação da Porlis, empresa de trabalho portuário que recorre a trabalho precário e mal pago, sem os direitos laborais padrão, criada para concorrer com a AETPL (Associação Empresas de Trabalho Portuário de Lisboa), que emprega estivadores profissionais com direitos. Quase 70 trabalhadores precários foram gradualmente integrados como trabalhadores com contratos sem termo no prazo de dois anos, incluindo os actuais trabalhadores da Porlis. A Porlis – empresa de trabalho barato – é detida por 4 dos 7 sócios que detêm a empresa de trabalho com direitos.[108]

Em contrapartida o Sindicato dos Estivadores aceitou a criação de dois novos níveis salariais. O salário base, subsídio de turno incluído, passa assim a ser de 850 euros, com progressão automática, ao fim de quatro anos de contrato sem termo, para os 1046,72 €. A partir daí, e aqui está um retrocesso (já conhecido noutras empresas onde os mais novos estão "congelados"), para os dois níveis salariais seguintes a progressão na carreira passa a fazer-se com base no "mérito", através da avaliação de desempenho

107 "Mulheres de estivadores em luta por sugestão de Raquel Varela", In: Diário de Notícias, 25 de Maio de 2016.

108 "O modelo é para ser aplicado noutros sectores do mercado laboral? É este o milagre da "saída da crise" – uma sociedade que nem o trabalho com direitos assegura (que nas nossas sociedades é o direito à vida) e se orgulha de crescer à conta de esquemas destes e salários chineses?", perguntei num artigo publicado no Jornal Público nesta data. Raquel Varela, "Quem são os estivadores?", Jornal Público, 8 de Junho de 2016.

(que, como sabem os Portuguesesde um "saber só deexperiência feito", é um instrumento não para promover o mérito, mas para congelar ou rebaixar salários e premiar comportamentos mais dóceis).

O silêncio do Governo de esquerda – um governo socialista, suportado no Parlamento pelo Bloco de Esquerda e Partido Comunista Português – durante a grande greve dos 38 dias, foi exemplar. Não criticou os salários em atraso, não se opôs ao despedimento durante a greve (Quem é o juiz que decretaria legal um despedimento colectivo durante e por causa de uma greve?), e ficou a ver uma empresa paralela que decreta a morte da empresa do lado, detida pelos mesmos sócios. Ameaçou ainda com requisição civil. Actuou quando o conflito ameaçava estender-se a outros sectores, tornando-se um "mau exemplo" para um sindicalismo fortemente burocratizado que está hoje a ser contestado (queda abrupta da sindicalização, divisão de sindicatos tradicionais). E aqui merece o paralelo com a descrição de Engels no final do século XIX. Os estivadores não são já o "refugo do proletariado", como eram descritos no século XIX, mas, paradoxalmente, a sua porcelana. A razão, ao contrário do que se avança, não é serem poucos – 320 em Lisboa – ou apelarem à unidade, ou serem "amigos" ou "família", mitos que ganham espaço num país em que se debate afectos em vez de políticas, mas a forma como se organizam. É relativamente fácil de explicar. Os estivadores reúnem-se em plenário para convocar e debater as greves e formas de luta, o sindicato não aprova nada que não seja definido por todos em plenário. Este não serve para plebiscitar a direcção mas para debater e votar de braço no ar as decisões todas. Têm uma estratégia de combate que não tem qualquer aliança partidária – travam lutas independentemente do Governo em funções. Têm um sindicato internacional que faz greves de solidariedade – em tempos de globalização e produção em cadeia, o seu impacto é enorme. E, fundamental, o fundo de solidariedade. Como conseguiram os estivadores fixos impedir os quase 70 precários de trabalhar para a empresa paralela, furar a greve, se estes são precários e dependem do

trabalho para sobreviver? Usando o fundo de solidariedade para os ajudar. E o fundo de greve para ajudar quem necessite na greve. Não inventaram nada agora, inventaram-no os seus antepassados em Londres e em Lisboa na viragem do século XIX para o XX – sindicalismo democrático, fundos de greve, e sindicalismo independente dos governos.

A política de baixos salários é a bandeira da "competitividade" portuguesa. Ora um salário de 600 euros não é sequer um salário mínimo. Não cobre as necessidades vitais de garantir a reprodução biológica da força de trabalho. Um salário mínimo na ordem dos 600 euros – que o patronato pretende transformar em salário máximo para muitos sectores – é uma ficção possibilitada pelo Estado, que recolhe impostos dos sectores médios e depois os entrega de facto às empresas privadas, usando dezenas de fórmulas: benefícios fiscais, isenções para a segurança social, saúde, educação, estágios, livros subsidiados, rendas subsidiadas, RSI (o que é?), descontos na factura da electricidade, etc. Sem esta parafernália assistencialista, os empresários privados não teriam, dia após dia, os seus trabalhadores de pé e a produzir nas empresas – por fome e pura exaustão.

As duas mais importantes lutas de 2017 do IDC, que têm mobilizado o sindicato dão-se precisamente em dois países onde a federação nasceu: Espanha e Suécia. Uma mobilização sem precedentes convoca para o dia 10 de Março de 2017 uma greve europeia de 3 horas em solidariedade contra uma lei de flexibilização dos portos de Mariano Rajoy que visava despedir em três anos 75% de todos os estivadores espanhóis. A greve era de 3 horas na Europa e de 1 hora a nível mundial, conjuntamente com uma greve em Espanha. No dia 16 de Março de 2017 o parlamento espanhol vota a lei – 141 votos a favor, 174 contra, 33 abstenções e os estivadores suspendem a greve, depois da importante vitória. As negociações prosseguem, com grande tensão e ameaças de novas greves nos portos[109]. Em Gotemburgo

109 "Coordinadora amenaza con un nuevo preaviso de huelga en los puertos", El

dura desde 2016 uma disputa em torno das condições de trabalho, havendo forte pressão para a automação e despedimento a curto prazo[110].

Porque há sindicatos internacionalistas?

A pergunta tem gerado uma onda de debates mundiais. Na nossa opinião o que é determinante na evolução dos sindicatos é a direcção política e sindical destes, mas essa conclusão não é auto explicativa. A pergunta aqui é então: que condições históricas se deram para haver num lugar uma direcção internacionalista e, noutro, uma direcção nacionalista? E isso responde-se caso a caso.

Só a questão da direcção explica por um lado que os dirigentes radicais seja sempre o alvo de ameaças, despedidos e assassinados; ou, em muitos casos nas democracias de pacto social, protegidos pela lei, que impede o seu despedimento – são ospatrões e os Estados quereconhecem aosassim aos dirigentes um lugar cimeiro. Só a questão da direcção explica que o mesmo local de trabalho na mesma época com as mesmas características de gestão seja dominado, por exemplo, por acções internacionalistas radicais nos portos da costa oeste dos EUA e por esquemas mafiosos e cooptações e favorecimentos na costa leste, como é assinalado pelo historiador britânico Colin Barker :

Estrecho Digital, 11 de Mao de 2017. Disponível em https://www.elestrechodigital.com/destacado/coordinadora-amenaza-nuevo-preaviso-huelga-los-puertos/. Acesso em: 11 de Maio de 2017.

110 "APM Terminals escalates the Gothenburg dispute – massive lockout announced from the 19th of May", 12 de Maio de 2017. Disponível em http://hamn.nu/article/2416/. Acesso em: 17 de maio de 2017.

> (…) as oportunidades foram a causa da ascensão? Os riscos de determinismo estrutural, neste caso, são reais. Um olhar mais próximo sugere que dificilmente essas oportunidades teriam sido suficientes. Nos Estados Unidos, por exemplo, a ascensão na militância da classe trabalhadora entre os estivadores da costa Oeste não ocorreu na costa Leste. Como Howard Kimeldorf demonstrou, as diferenças entre os portos nas duas costas desenvolveram-se devido às diferentes estratégias organizativas que os ativistas militantes adotaram. Ativistas em San Francisco produziram um giro sindical militante bem sucedido, radicalizando as estruturas sindicais da *American Federation of Labor* (AFL) enquanto os de New York fracassaram na tentativa de construir sindicatos "vermelhos" independentes (KIMELDORF, 1988).
>
> Como se pode ver, oportunidades podem ser tomadas ou perdidas; elas devem ser *percebidas* e *adotadas*. Estratégia é importante. A percepção das possibilidades é, em si, um tema para a discussão prática e o debate. Oportunidades políticas devem ser *descobertas* ou mesmo *criadas* por meio da ação coletiva. Ondas de protesto não dependem, simplesmente, de oportunidades "objetivas", mas da disseminação de percepções partilhadas das possibilidades e dos meios para agarrá-las (BARKER, 2014, p. 11).

Vimos de umadomínio da história dos movimentos sociais onde é hegemnica uma aproximação Thompsoniana que defende que a consciência de classe nasce da experiência de classe (DEMIER, 2010). Portanto, operários em grandes aglomerados, com uma experiência comum teriam impulsos de solidariedade e a sub-contratação e deslocalização para a Ásia teriam colocado em causa este modelo

e erodido a consciência de classe. O argumento é muito limitado, cremos. É fortemente objectivista, determinista. Desde logo porque a deslocalização para a Ásia não determinou o fim dos grandes aglomerados empresariais – veja-se os casos da indústria automóvel ou aeronáutica na Europa e nos EUA – longas linhas de montagem complexas onde os trabalhadores estão juntos fisicamente; a expansão do modelo fordista aos serviços públicos, hospitais, e escolas, universidades e aos serviços em geral onde foram massivamente introduzidos métodos fabris, como o sector bancário, telecomunicações, seguros etc: avaliação desempenho; vigilância e controlo de qualidade, ausência de tempos mortos, protocolos, etc. Por outro lado se olharmos de novo para o exemplo de Barker a realidade contradiz de imediato a assunção que da experiência nasce a consciência: no porto de leixões em Portugal, o segundo maior do país, ondeperduram relações familiares, laços de décadas, pais e filhos no mesmo porto,a precariedadee discricionariedade de tratamentograssa com denúncias públicas de abusos se um sindicato local acusado de estar em convivência com os patrões[111].

O padrão mais comum na Europa, desde a votação dos créditos de guerra em 1914 pela social-democracia alemã foi justamente o contrário – o nacionalismo (HOWARD, 1997, p. 131), (com momentos contrários excepcionais, de alcance mundial, como a revolução espanhola 1936-1939)[112]. A solidariedade internacional entre os trabalhadores nasceu quando as organizações eram ainda rudimentares e expostas a pouca competição. Como recorda Van der Linden os tipógrafos quase não tinham exposição à competição internacional e estão entre os pioneiros do

111 "Situação laboral no porto de Leixões", 1 de Junho de 2016. Disponível em: http://www.beparlamento.net/situa%C3%A7%C3%A3o-laboral-no-porto-de-leix%C3%B5es Acesso em: 13 de Maio de 2017.

112 Paul Preston, A Guerra Civil de Espanha, Lisboa, Edições 70, 2005.

sindicalismo internacionalista (LINDEN, 2000, p. 526-7).

Como refere o historiador Valério Arcary, estes destinos, nacionalistas ou internacionalista, estão indissoluvelmente ligados à dimensão politica, isto é, subjectiva, mais do que as condições exteriores aos sindicatos é a presença de líderes políticos internacionalistas que determina o curso de solidariedade internacional de determinadas organizações:

> Este desafio teórico do movimento socialista desdobrou-se, no século XX, no que podemos resumir como um dilema entre posições internacionalistas e posições nacionalistas. Eis o dilema: uma análise que equaciona os conflitos entre as classes nos países ou continentes decisivos, ignorando ou diminuindo o lugar e a política dos Estados na situação mundial, será incapaz, finalmente, de explicar as próprias relações de forças entre as classes, porque o posicionamento dos Estados é uma determinação – na verdade, um elemento central – dos contextos políticos, e pecará por unilateralidade, diminuindo a força da contra-revolução. O caminho inverso seria ainda mais desanimador. Quando se subestimam os conflitos entre as classes em cada sociedade, a análise redundará, fatalmente, em avaliações superficiais, porque as lutas de classes subvertem, em maior ou menor medida o posicionamento dos Estados, e pecará por unilateralidade, exagerando a força da contra-revolução. Esse segundo caminho foi percorrido por boa parte da esquerda mundial no século XX, sobretudo, aquela que considerou que o destino da causa socialista estava indissoluvelmente associado ao futuro do governo da URSS e seus aliados. Este "nacionalismo da URSS" ou campismo socialista não deve ser confundido com o internacionalismo da revolução mundial. Resta acrescentar que na segunda

> metade do século XX a corrente internacionalista do marxismo foi, predominantemente, muito minoritária (ARCARY, 2007).

Marcel van der Linden, fundador da história global do trabalho, reflectiu sobre os sindicatos e propôs uma tipologia de sindicatos tripartida onde a questão da direcção não é para ele relevante. Os sindicatos dividem-se entre aqueles cuja função principal é lutar pela greve (sindicalismo revolucionário); os sindicatos que não existem só para organizar greves, exemplo das associações de artesãos e dos sindicatos que apostam na negociação; e os sindicatos que nunca ou raramente organizam greves (os sindicatos amarelos). Van der Linden escreve que os sindicatos para singrarem têm que dominar um setor do mercado de trabalho e esse domínio depende de vários fatores, entre eles, a capacidade de organização e as relações económicas que se estabelecem, em particular as que dizem respeito ao financiamento dos sindicatos (LINDEN, 2008, p. 234-35). São ainda referidos os temas da negociação coletiva, da centralização, da burocratização e da oposição nos sindicatos. O capítulo termina com referência às greves selvagens e às cisões dentro dos sindicatos organizadas por setores dos trabalhadores que defendem estruturas mais democráticas e que isso, na opinião do autor, pode "reverter a orientação das relações industriais em certos momentos críticos" (LINDEN, 2008, p. 257).

Em "Labor Internationalism" o autor investiga os motivos económicos e políticos que promovem (e que destroem ou dificultam) o internacionalismo. Van der Linden traça o longo caminho entre aquilo que designa como (1) o primeiro estágio do internacionalismo, que corresponde ao período pré-1848 e "ao momento em que o movimento operário se define a si próprio (LINDEN, 2008, p. 266)"; (2) a segunda fase, entre 1848 e 1870, que o autor classifica como um "internacionalismo subnacional". O primeiro

caso registrado de internacionalismo organizado e consciente ocorre em Londres quando William Lovett, em nome da Associação dos Homens Trabalhadores, escreve uma carta à classe operária belga a defender a construção de uma federação de trabalhadores da Bélgica, Holanda e Províncias do Reno; (3) um período de transição entre 1870 e 1890; e (4) uma fase entre 1890 e 1960, que o autor designa por "internacionalismo nacional", em que o internacionalismo é essencialmente uma forma de cooperação internacional ligada aos sindicamos nacionais, consolidados no atlântico norte a partir do fim do século XIX. O capítulo termina com um prognóstico algo otimista por parte do autor que defende que está aberta uma nova fase de internacionalismo, que se terá iniciado a partir da década de 60 do século XX com a descolonização, o fim da URSS, etc., e que o autor classifica como "internacionalismo transnacional". O qual, para singrar, terá que lidar com as mudanças que sofreu a classe trabalhadora nas últimas décadas, nomeadamente, escreve van der Linden, este novo estágio do internacionalismo terá que ter em conta uma concepção mais ampla de classe trabalhadora, menos eurocêntrica, menos masculina, sindicatos menos autocráticos, com ampla participação da base dos trabalhadores, menos centrados em "conseguir a boa vontade dos governos" e mais vocacionados para a organização de greves, boicotes, etc. (LINDEN, 2008, p. 282).

Nota conclusiva

Os estivadores portugueses, ingleses, noruegueses, perceberam a tempo que a precariedade dos mais novos seria uma pressão a curto prazo sobre eles próprios. Os patrões e a tutela disseram-lhes para não se preocuparem que os direitos deles não seriam postos em causa e eles responderam "os direitos ou são de todos ou não trabalhamos". "Queremos mais pessoas

a trabalhar connosco, mas queremos que tenham os mesmos direitos." Este lema da greve é o código genético de qualquer movimento sindical decente — um sindicato ou é para ganhar direitos para quem trabalha ou não serve para nada. Este é um exemplo, aliás, de reformismo sindical. Os estivadores não colocaram diretamente em causa o poder político, nem estão associados a uma estratégia revolucionária de derrube do Estado. Não questionaram o modo de acumulação capitalista, nem pediram a nacionalização dos portos. Fizeram o mínimo para si e para os seus, e esse mínimo, hoje, paradoxalmente, surge como revolucionário, tão baixo é o padrão de onde partimos ao fim de quatro décadas de pacto social, moldados pela incapacidade de lutas sociais que ganhem direitos laborais mínimos de civilização.

Vivemos numa economia *just in time*. Isto significa que as empresas não têm *stocks* de trabalhadores e de matérias-primas e, por isso, ouvimos dizer frequentemente que "a peça tem que vir de…", ou que um comboio parou porque a CP (nome completo?) tem um maquinista doente. Os trabalhadores dos transportes possuem uma dupla força: eles não são facilmente substituíveis e toda a sociedade precisa deles de imediato, seja para o transporte de mercadorias, seja para a circulação dos trabalhadores. O que faria o Governo numa greve em cadeia? Num dia, o Metro; no outro dia, os maquinistas; no dia seguinte, os enfermeiros; um dia depois, os estivadores? O que faria o Governo ao fim de uma semana com o País parado — realmente parado?

Não são só os trabalhadores dos transportes que têm essa força em potência. O mesmo se passa com os médicos, os professores, os funcionários administrativos, os magistrados. Porque esta sociedade complexa funciona toda ela em cadeia e parar por um tempo determinado essa cadeia bloqueia toda a produção e tem custos insuportáveis para o outro lado, obrigando-o a ceder. É possível parar um setor-chave — por exemplo, os maquinistas do Metro ou de outro setor — se os outros trabalhadores do País constituírem

um fundo de greve coletivo que reverta para quem entra em greve e enfrenta, em nome de todos, o poder patronal. Assim, para-se de facto o País inteiro, e isto sem que os trabalhadores percam o seu salário: cada um iria contribuir muito pouco para um fundo de greve coletivo e, dado que os transportes são um setor-chave, toda a produção ficava questionada. Por exemplo, os enfermeiros podem parar somente num setor hospitalar — o que recebe os doentes no setor informático — e, ao mesmo tempo, fazer um fundo de greve para pagar aos trabalhadores desse setor. Se isto é assim à escala nacional, também o é à escala internacional.

Uma coisa é certa, e esta já todos sabemos: os métodos usados até aqui foram insuficientes. Quem faz andar as carruagens do Metro são os maquinistas, não o Governo. É preciso também lembrar que um hospital funciona sem ministros e gestores, mas não funciona sem médicos; um porto não funciona sem estivadores e funciona sem gestores portuários.

Bibliografia

ARCARY, V. Notas sobre internacionalismo e campismo. In: 5º Colóquio Internacional Marxengels, Campinas. *Anais do 5º Colóquio Internacional Marxengels Cemarx-Unicamp*, novembro de 2007. Disponível em: http://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/paginas/gt7sessao3.html. Acesso em: 2 de Maio de 2017.

BARKER, C. O movimento social como um todo. Rio de Janeiro: *Revista Outubro,* nº 22, 2º semestre, 2014.

DEMIER, F. A. Trabalhadores e populismo vistos sob outra perspectiva: a corrente historiográfica da Unicamp e a tese da luta por direitos. In: I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: Histórias do trabalho no Sul global, 2010, Florianópolis. *Anais do I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: Histórias do trabalho no Sul global*, 2010.

HOWARD, M. *A Guerra na História da Europa.* Lisboa: Europa América, 1997.

HUNT, T. *Comunista de Casaca*. Rio de Janeiro: Record, 2010.

IDC. Press Release. *Estivadores Europeus desbloqueiam conflito em portugal.* Disponível em: https://5dias.wordpress.com/2014/02/17/comunicado-do-idc-international-dockworkers-council-estivadores-europeus-desbloqueiam-conflito-em-portugal/, 17 de Fevereiro de 2014. Acesso em: 15 de março de 2017.

LINDEN, M. van der. *Workers of the World.* Leiden: Brill, 2008.

LINDEN, M. van der. Conclusion: The past and Future of International Trade Unionism. In: Carew, A.; Dreyfus, M.; Goethem, G. van.; Gumbrell-McCormick, R.; Linden, M. van der. *The International Confederation of Free Trade Unions.* Bern: Peter lang, 2000.

MARIANO, A. *Estivadores no olho do furacão – Entrevista com*

António Mariano (parte 2) 13 de Agosto de 2013. Disponível em: http://www.precarios.net/?p=7856 Acesso em: 10 de Abril de 2017.

MITCHELL, S. (WOW em:http://www.urban75.com/Action/dockers.html). *The Liverpool Dockers – 2 years fighting*. Disponível Acesso em: 15 de Abril de 2017.

MUSTO, M. (org). *Trabalhadores Uni-vos, Antologia Política da I Internacional*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo e Boitempo, 2014.

SOUSA, A. *Ana Sousa, carta de uma mulher de estivador em apoio á greve*. 14 de Junho de 2016. Disponível em: https://hafloresnocais.wordpress.com/. Acesso em: 15 de Abril de 2017.

STOLEROFF, A. *All's fair in love and (class) war*. 26 de out. de 2012. Disponível em: http://www.snesup.pt/htmls/_dlds/All_is_fair_in_love_and_class_war_Stoleroff.pdf. Acessado em: 15 de março de 2013.

STRATH, B., *La Politica de Desindustrializacion. La Contraccion de la industria de la construccion naval en Europa Occidental*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989.

Da candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio Mundial e de seus desdobramentos[113]

Milton Guran[114]

Esta comunicação está baseada na minha atuação como membro do Comitê Científico Internacional do Projeto Rota do Escravo, da Unesco, e na minha experiência como consultor do IPHAN para coordenar a elaboração do Dossiê de Candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo a Patrimônio Mundial.

Apresentada à Unesco em 2014, essa candidatura é, sem dúvida, o mais importante ato do estado brasileiro, no plano internacional, a favor da

113 Este texto foi apresentado sob a forma de um depoimento, como um relato de experiência.

114 Doutor em antropologia (EUESS, França, 1996), pesquisador do LABHOI – Laboratório de História Oral e Imagem da UFF, Vice-Presidente do Comitê Científico Internacional do Projeto Rota do Escravo da UNESCO. Coordenou, a convite do IPHAN, o grupo de trabalho encarregado de elaborar o Dossiê de Candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo a Patrimônio Mundial.

matriz africana do país desde que o presidente Luís Inácio Lula da Silva pediu desculpas à África na ilha de Gorée, no Senegal, em 2005. Assim sendo, pode ser entendida como um gesto de reparação face à dívida do país com sua população de matriz africana.

No plano interno, a candidatura sinalizou a intenção do estado brasileiro de dar seguimento a uma política de reconhecimento da importância do aporte dos africanos e de seus descendentes na constituição da nação brasileira e, consequentemente, prosseguir na implementação de políticas de inclusão social e de reparação. No plano externo, a candidatura tinha ainda o objetivo de dar um protagonismo de primeira grandeza ao Brasil nos debates inerentes à Década Internacional de Afrodescendentes, estabelecida pela ONU para 2015-2024, na sua condição de segunda maior população nacional negra no mundo.

O Cais do Valongo coloca-se como o mais importante lugar de memória da Diáspora Africana nas Américas, único vestígio material conhecido de desembarque de africanos escravizados deste lado do Atlântico. Seu valor simbólico adquire um status ainda mais elevado por estar localizado na cidade que recebeu mais da metade dos cerca de 4 milhões de cativos que, estima-se, tenham sido trazidos para o Brasil. Esse fato dá ao Rio de Janeiro o triste título de maior porto escravagista que a histórica conheceu.

Como nenhum outro local fora da África, o Cais do Valongo materializa a dor e o sofrimento causados pelo tráfico de africanos, hoje considerado crime contra a humanidade. Por isso, foi reconhecido pelo Comitê do Patrimônio Mundial como sítio de memória sensível, ou seja, um local que representa a dor extrema de uma situação que a humanidade não aceita que torne a se repetir. Na mesma medida que Auschwitz, o Cais do Valongo torna-se local sagrado pelo respeito às vítimas que por ali transitaram e pereceram.

Essa candidatura se construiu pela base desde o primeiro momento, quando o Cais foi redescoberto e se criou um movimento para garantir

que não fosse de novo recoberto, como testemunha a "Carta do Valongo", de junho de 2011, que traz as assinaturas da Profª Tânia Andrade Lima, coordenadora da pesquisa arqueológica, e de representantes da Fundação Cultural Palmares, CEDINE, CEPPIR (Município do Rio de Janeiro), Instituto dos Pretos Novos e Museu Nacional/UFRJ. Poucos meses depois, por iniciativa do Movimento Negro Unificado, de entidades ligadas à cultura afro e por meio de audiências públicas realizadas pelo Conselho Municipal de Defesa dos Direitos do Negro (COMDEDINE), a Prefeitura foi instada a envolver a sociedade civil na gestão da Zona Portuária e do Valongo, o que aconteceu com a criação do Grupo de Trabalho Curatorial do Sítio Arqueológico Cais do Valongo através do Decreto 34.803/2011, uma vitória do movimento negro e da sociedade civil.

Neste mesmo decreto foi criado o Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana, com forte protagonismo do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH). Este Grupo de Trabalho Curatorial, em julho de 2012, após debater em profundidade as questões relativas à presença dos afrodescendentes na região, encaminhou ao prefeito um documento intitulado "Recomendações do Valongo", do qual fui um dos signatários, listando uma série de propostas e de reivindicações até hoje na maioria não atendidas.

O primeiro passo para a construção da candidatura do Cais do Valongo no âmbito do Projeto Rota do Escravo da UNESCO foi dado com a realização, em 2012, do Seminário Internacional "Herança, Identidade e Cultura: gestão dos sítios e lugares de memória ligados ao tráfico negreiro e à escravidão", proposto pelo Projeto Rota do Escravo à Fundação Cultural Palmares, então presidida por Eloi Ferreira. A UNESCO estava empenhada em impulsionar o turismo cultural e o Projeto Rota do Escravo – que por três anos consecutivos viria e apoiar formalmente a proposta da candidatura – viu aí uma oportunidade de realçar o potencial do Cais do Valongo no campo do turismo de memória ligado à Diáspora Africana.

A possiblidade de incremento do turismo sensibilizou a administração municipal e ajudou o Embaixador Laudemar Aguiar, então Coordenador de Relações Internacionais da Prefeitura, a conseguir que o município arcasse com os custos da reunião do Comitê Científico Internacional do Projeto Rota do Escravo, efetivada em novembro de 2013.

Na seção de abertura desta reunião, realizada na Academia Brasileira de Letras, o acadêmico e historiador Alberto da Costa e Silva propôs formalmente a candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio Mundial. Nesta ocasião, o Projeto Rota do Escravo fixou uma placa no Cais, assinalando-o como Lugar de Memória da Diáspora Africana, como fez também no Instituto dos Pretos Novos.

Na inauguração do Centro José Bonifácio restaurado – um evento que fez parte da agenda do Comitê Científico Internacional – o então Secretário Municipal de Cultura, Sérgio Sá Leitão, intermediou o encontro entre o Sr. Ali Moussa Iye, diretor da Seção de História e Memória da UNESCO, e o prefeito Eduardo Paes, no qual o prefeito reconheceu a importância do Valogo e deixou entender que não se oporia à candidatura desse bem a Patrimônio Mundial. Poucos meses depois, o IPHAN e a Prefeitura constituíram o grupo de trabalho para elaboração do dossiê, do qual fui o coordenador, e que foi composto pela historiadora Monica Lima, indicada pela Fundação Palmares, pela arqueóloga Rosana Najjar e pelo arquiteto José Pessoa, e apoiado por um corpo de assessores técnicos de alto nível, do qual fizeram parte os especialistas da história da região, Cláudio Honorato e Daniela Yabeta, as arqueólogas Guadalupe Campos, Carolina Guedes e Renata Jardim, os arquitetos Guilherme Meirelles Mattos e Paula Donegá, e o fotógrafo João Maurício Bragança. A estes se somaram Til Pestana, do Centro Lúcio Costa do IPHAN, Pedro Vicente Bittencourt, da Coordenadoria de Relações Internacionais da Prefeitura, Laura di Blasi, Henrique Fonseca e Juliana Oakin, do IRPH, Manoela Ganen, da CDURP. Também foi constituído um Conselho Consultivo, que reuniu acadêmicos,

representantes da sociedade civil e da gestão pública. Vale destacar que foi intensa a participação direta de entidades da sociedade civil estabelecidas na região do Porto em todas as decisões centrais do dossiê de candidatura.

Uma candidatura como a do Cais do Valongo implica em negociações de várias naturezas e em diversas arenas, tanto no plano interno quanto a nível internacional. Ademais, a sua tramitação atravessou dois Presidentes da República, cinco Ministros da Cultura, dois prefeitos, dois presidentes do IPHAN, Jurema Machado, autora da proposta, e Kátia Borgéa, que concluiu o processo. No que toca à questão administrativa e operacional, a candidatura esteve ligada ao Departamento de Articulação e Fomento do IPHAN, inicialmente dirigido por Luiz Philippe Torelli e depois por Marcelo Brito. Aliás, vale notar que, quando o governo Temer assumiu, a candidatura do Cais do Valongo já era irreversível e, por esta razão, não foi sequer questionada pela nova administração.

Cabe lembrar que a força da candidatura está na dimensão simbólica do bem face à Diáspora Africana e ganha ainda mais legitimidade pelo fato de o bem estar situado em uma região da cidade de tradicional e ininterrupta presença africana, como testemunham o Instituto dos Pretos Novos, denunciando o passado, e o Quilombo Pedra do Sal, trazendo a luta pela reparação até os nossos dias. A isso se soma o fato de o Cais ter diante si o prédio Docas Pedro II, a primeira grande obra civil construída no Império sem mão-de-obra escrava, ainda por cima realizada sob a direção do primeiro engenheiro negro formado pela Escola Politécnica, André Rebouças. A força simbólica dessa vizinhança, onde o Cais representa a tragédia e o prédio Docas Pedro II materializa a superação, contribuiu de forma expressiva para dar ainda mais densidade e transcendência ao bem candidato.

Por fim, vale destacar que a candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo a Patrimônio de Mundial é um legado do governo da Presidente Dilma Roussef, que foi encampado pela administração do Prefeito Eduardo

Paes, com destaque para o seu Coordenador de Relações Internacionais, Embaixador Laudemar Aguiar, e pelos presidentes do IRPH, Washington Fajardo, e da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP), Alberto Silva.

O governo Temer, como demonstram cabalmente todas as suas ações políticas, jamais seria capaz de um gesto dessa grandeza em direção à matriz africana e à nossa própria nacionalidade.

Declaração de Valor Universal Excepcional

O Sítio Arqueológico Cais do Valongo compreende os vestígios dos Cais do Valongo e da Imperatriz. Construído a partir de 1811, o Cais do Valongo localizava-se na então enseada do Valonguinho, na Praia do Valongo, região reconhecidamente de desembarque e de comércio africanos escravizados entre fins do século XVIII e as três primeiras décadas do século XIX. Segundo as estimativas, cerca de 900 mil cativos africanos entraram pelo Valongo. Sua principal e singular característica era ser uma praia pavimentada por extenso calçamento em "pedras de mão" de formas, tamanhos e funções distintas (piso do tipo pé-de-moleque) e, no encontro com o mar, possuir pequena rampa e degraus. Tais características impõem ao construtor o domínio da técnica de implantação das pedras, sobretudo frente à necessária drenagem, uma vez que na que praia desembocava um vale. O Sítio Arqueológico Cais do Valongo é o único exemplar conhecido que expressa, a partir do seu excepcional contexto material e imaterial, a história da diáspora africana no Brasil e nas Américas.

Na justificativa da candidatura, o dossiê enfatiza que, revelado por escavações arqueológicas realizadas em 2011, o Cais do Valongo assumiu o valor simbólico de testemunho material das raízes africanas nas Américas e constitui um desses espaços em que a materialidade se condensa em

memória viva, exemplo da chegada e da fixação dos africanos neste lado do Atlântico.

O tráfico de africanos escravizados é uma história de longa duração entendida como parte dos chamados temas sensíveis, que despertam a memória de eventos traumáticos e dolorosos e lidam com episódios e processos históricos de violação de direitos humanos. O Cais do Valongo apresenta-se como um exemplo de sítio histórico sensível. Em seu entorno se encontravam os armazéns nos quais os cativos recém-chegados eram expostos e vendidos, o Lazareto onde eram tratados os enfermos da horrível viagem e o Cemitério dos Pretos Novos, destino dos que morriam ao chegar.

Trata-se do mais contundente lugar de memória da diáspora africana fora do continente africano. Por essa razão, o Comitê do Patrimônio Mundial decidiu inscrever o Sítio Arqueológico Cais do Valongo na lista do Patrimônio Mundial como um sítio de memória sensível ao mesmo título que o Campo de Concentração de Auschwitz.

A Zona de amortecimento

A zona de amortecimento consiste de 41.6981ha e foi estabelecida com o objetivo de contribuir para a proteção, conservação, gerenciamento, integridade, autenticidade e sustentabilidade do Valor Universal Excepcional do bem. Nossa preocupação ao delimitar a zona de amortecimento foi preservar a perspectiva da relação entre o sítio arqueológico e o contexto que o cerca, sobretudo ao contexto ligado à diáspora africana: a chegada dos escravizados, a sua comercialização e as relações sociais de convívio e resistência estabelecidas entre eles e a sociedade local.

Na realidade, o estabelecimento da zona de amortecimento visa a articular todos os pontos que compõe uma linha de tempo pré e

pós-existência do Cais do Valongo, inclusive os que dão suporte às manifestações culturais que derivam da sua existência e os logradouros que marcam a tradicional ocupação da região por africanos e seus descendentes até os dias de hoje, integrando o sítio arqueológico ao cotidiano da população.

Houve a preocupação de amenizar a distância que atualmente existe entre o mar e o Sítio Arqueológico e, para isso, a zona de amortecimento prevê a Passagem do Valongo, um corredor que dá "acesso" à Baía da Guanabara através do atual Porto. Nesse sentido, a zona de amortecimento está delimitada por parte das encostas dos morros da Conceição e do Livramento e pelo Morro da Saúde, e compreende também a Avenida Barão de Tefé, eixo de ligação entre o Sítio Arqueológico Cais do Valongo com o mar/porto.

No seu interior, a zona de amortecimento abriga um conjunto arquitetônico caracterizado em sua maioria por construções com fachadas ecléticas de fins do século XIX e início do século XX. Existem, ainda, alguns poucos exemplares de sobrados e casas térreas com fachadas características da época de funcionamento do mercado de escravos. Destacamos, como exemplo, a casa n. 173 -175 da Rua Sacadura Cabral.

O conjunto edificado da zona de amortecimento, na sua volumetria e nas características de suas arquiteturas, garante a ambiência necessária à compreensão da ocupação gerada pelo comércio escravagista, que toma um novo fôlego a partir da construção do Cais do Valongo. Esse conjunto contém registros das transformações sucessivas por que passou a área no século XIX e no primeiro quartel do século XX, representando hoje um dos trechos mais característicos do centro histórico do Rio de Janeiro.

Portos e interesses empresariais no Brasil do século XX: o caso das construtoras da área de infraestrutura

Pedro Henrique Pedreira Campos[115]

As discussões em torno da Medida Provisória 595/2012 e sua tramitação no parlamento no início da segunda década do século XXI foram reveladoras dos diversos interesses presentes em torno dos portos brasileiros. Vimos a ação de agentes do governo, empresários que administram portos, setores interessados no comércio de importação e exportação, segmentos do capital comercial, agropecuário e industrial em disputa em torno da MP que reorganizaria a administração dos portos do país. Por conta do viés que apontava para o atendimento dos interesses privados da proposta final, segmentos do empresariado chegaram a se referir ao projeto, em tom de

115 Doutor em História na UFF e professor da UFRRJ.

elogio, como a "nova abertura dos portos"[116].[117]

Dentre os diversos interesses existentes em torno da construção e gestão dos portos está o das empreiteiras de obras de infraestrutura. As construtoras responsáveis pelas obras do porto constituem uma força fundamental para compreender o desenho do aparato portuário, bem como as políticas para o setor e a dinâmica do seu funcionamento. Assim, pretendemos com este texto proceder uma breve análise acerca dos interesses das empresas de engenharia em torno da construção portuária no século XX, dando ênfase à presença do capital internacional e doméstico nesse ramo e na relação dos empreendimentos de portos com o próprio percurso da indústria da construção pesada brasileira nesse período. Nossa intenção é tentar conhecer um pouco mais o peso dessa fração do capital, bem como suas principais empresas, perfil econômico e grau de organização, nos limites do tamanho de um artigo acadêmico, sem um aprofundamento muito significativo acerca da complexidade que essas questões acarretam. Dessa forma, o texto está dividido em duas partes. Na primeira, analisamos a construção portuária no Brasil no final do século XIX e início do século XX, época em que predominavam as empresas estrangeiras na construção e remodelação de portos no país. Tratamos de algumas dessas empresas e a relação que as obras portuárias guardavam com questões mais amplas, como a dependência da economia brasileira e sua inserção na divisão internacional do trabalho. Na segunda parte do texto, tratamos da chegada das empreiteiras brasileiras no ramo da construção portuária, sua expansão

116 Sobre esse episódio, ver, dentre outras matérias, a reportagem do G1, de 16/05/2013, intitulada "Entenda os principais pontos da MP dos Portos aprovada pelo Congresso: Medida provisória tem como objetivo modernizar portos do país. Aprovação do texto na Câmara e no Senado durou quase 50 horas". Disponível no endereço: http://g1.globo.com/politica/noticia/2013/05/entenda-os-principais-pontos-da-mp-dos-portos-aprovada-pelo-congresso.html acesso em 24/01/2020.

117 Para um estudo acadêmico sobre o tema, ver Galvão, 2016.

e domínio técnico sobre esses empreendimentos ao longo do século XX e até extensão para ramos como a construção naval e a administração de áreas portuárias. Finalizamos o texto apontando para o recuo recente do papel que as empresas de capital brasileiro têm desempenhado no mercado nacional de obras públicas e nos empreendimentos portuárias, dentre outras áreas correlatas sobre as quais elas avançaram no seu período de expansão e afirmação econômica.

O Brasil e o imperialismo: portos, dependência e construtoras estrangeiras

De acordo com o pensamento clássico da Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe), tivemos, ao longo da segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX, uma estratégia de desenvolvimento das economias latino-americanas baseada em um modelo *hacia fuera*, ou melhor, com forte integração e inserção subalterna na economia internacional. O epicentro das atividades econômicas dos países da região residia na produção e exportação de produtos de baixo valor agregado, mas com boa demanda no mercado internacional, em particular nas economias centrais. Assim, no período posterior à época colonial, os países da América Latina se especializaram na fabricação e venda de gêneros básicos para os mercados europeu e norte-americano, mantendo um perfil pouco complexo, urbanizado ou industrializado em suas economias, reforçando laços de dependência e mantendo uma posição subordinada na divisão internacional do trabalho (TAVARES, 1978).

Dentre as distintas economias da região, a que teve mais êxito nesse modelo – ao menos no início do século XX – foi a argentina, com suas exportações de carne bovina e trigo. O país dispunha de uma prosperidade notável e significativa capacidade econômica, inclusive no que tange à

infraestrutura de sua capital, Buenos Aires, que fazia sombra sobre o grau de desenvolvimento de outras cidades na região, como as brasileiras. Desde a segunda década do século XX, Buenos Aires já dispunha de linhas de metrô urbano, ao passo que as primeiras estações de trem subterrâneo só seriam inauguradas nas cidades brasileiras na década de 1970. Por outro lado, o porto de Buenos Aires superava o do Rio de Janeiro em volume de carga, condições sanitárias e adequabilidade de sua infraestrutura e equipamentos (ROCK, 2002).

A economia brasileira seguia o padrão da especialização econômica e de produção e exportação de itens primários. Desde a década de 1840, o café despontou como principal gênero de exportação no país e sua produção e venda internacional acabou por se converter na atividade econômica mais dinâmica do país. O próprio poder político do II Reinado foi erigido em torno de agentes diretamente envolvidos nos negócios derivados da produção, escoamento e venda do produto. A economia brasileira reafirmava a sua dependência na economia internacional e inserção subalterna na divisão internacional do trabalho através da produção e exportação de café e, em menor escala, de outros produtos como a borracha, o algodão, o açúcar, o couro, dentre outros gêneros agropecuários de baixo valor agregado e sem grande sofisticação em termos de grau técnico para sua produção (LAPA, 1998 [1983]).

Nesse contexto, desde meados do século XIX, há um certo mercado de empreendimentos de infraestrutura na economia brasileira. Antes disso, havia obras públicas tocadas para o atendimento das demandas da colonização, dos projetos dos proprietários rurais e também para o atendimento das condições mínimas de existência nas cidades brasileiras. Assim, empreendimentos como os caminhos, o abastecimento de água das regiões urbanas constituíam alguns dos trabalhos realizados por execução direta, contratação ou supervisão do poder estatal. No entanto, desde aproximadamente 1850, um conjunto mais complexo e sofisticado

de empreendimentos de infraestrutura ganhou lugar na economia brasileira, decorrente dos avanços técnicos percebidos nos países centrais e por conta da inserção dependente da formação econômica brasileira no sistema internacional. Dessa forma, a partir dessa época, começaram a ser instaladas as primeiras estradas de ferro, linhas de carris urbanos, redes de telégrafos, sistema de iluminação público, dentre outras novidades que vinham naquele momento da Europa (EL-KAREH, 1974, p. 129-77; CALDEIRA, 1995; LAMEGO, 2007 [1950]).

É interessante perceber que, como lembra Ana Célia Castro, os principais empreendimentos de engenharia realizados no país nesse período da segunda metade do século XIX e início do XX correspondiam a projetos que reafirmavam o padrão dependente e primário-exportador da economia brasileira. Assim, as ferrovias e obras portuárias constituíam os mais relevantes empreendimentos de infraestrutura realizados na economia brasileira nesse período e não possuíam um perfil integrador a respeito do território brasileiro, como ocorria em outros países, mas sim acabavam por facilitar e acelerar o processo de escoamento das mercadorias para exportação desde os centros produtores até às regiões litorâneas de embarque. Assim, alguns dos maiores projetos de engenharia realizados na segunda metade do século XIX e início do XX no território brasileiro correspondiam às estradas de ferro ligando os centros produtores de gêneros para exportação, em particular as regiões cafeeiras como o Vale do Paraíba e o interior de São Paulo, aos portos do Rio de Janeiro, Santos e outros. Além disso, os portos eram alvos de projetos de expansão, reformulação e adaptação às novas tecnologias e às novas embarcações que chegavam ao país trazendo mercadorias e levando os itens de exportação fabricados no país (CASTRO, 1979).

A dependência não se expressava apenas no trajeto dessas ferrovias e na função desses equipamentos de infraestrutura. Também na realização desses empreendimentos, a inserção subalterna do Brasil na economia imperialista

internacional era visível. Assim, em geral esses empreendimentos eram financiados por capitais estrangeiros, além de contarem com tecnologia para fabricação vinda de fora. No que diz respeito às empresas de engenharia responsáveis pela montagem desses equipamentos, havia naquele período também a predominância de companhias estrangeiras. Apesar de já existir desde o início do século XIX um curso de Engenharia na cidade do Rio de Janeiro, ao longo do século, alguns engenheiros montaram empresas responsáveis por serviços na área. No entanto, essas firmas geralmente atuavam conjuntamente ou prestando ações para empresas estrangeiras, que dispunham de experiência técnica e capacidade de capital superior às companhias nacionais[118].

Entre as ferrovias que foram implantadas no Brasil na segunda metade do século XIX, eram várias as empresas, sobretudo inglesas, responsáveis pela realização das obras de engenharia dessas estradas de ferro. Dessa forma, projetos audaciosos, como o da ferrovia Madeira-Mamoré (HARDMAN, 1988), eram tocados por grupos estrangeiros. A presença dos capitais britânicos também era notável e estava presente em estradas de ferro como a São Paulo Railway (Saes, 1981) e a Leopoldina (PAULA, 2000). Cezar Honorato identifica a chegada da companhia britânica *City Improvements* na cidade do Rio de Janeiro em 1860 para a realização de obras urbanas na então capital imperial (HONORATO, 1996). Projetos como os carris urbanos da cidade do Rio de Janeiro eram controlados por capitais estrangeiros e tinham muitas vezes os serviços de instalação dos trilhos e bondes dominados ou com forte participação de empresas de capital estrangeiro (ENDERS, 2008 [2000]).

No início do século XX, consolidaram-se grandes grupos estrangeiros responsáveis por diversos ramos da infraestrutura brasileira.

118 Sobre a trajetória do ensino e dos cursos de engenharia no Brasil. ver Marinho, 2002.

Dessa forma, a canadense Light and Power dispunha de ativos na geração, transmissão e distribuição de energia elétrica nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, além de rede de abastecimento de gás, sistema de telefones e telégrafos, além de linhas de carris urbanos nas duas cidades. Já a norte-americana American & Foreign Power (Amforp) possuía investimentos em outras regiões do país. Ambas empresas eram controladas por capitais estrangeiros e nas suas obras de engenharia contratavam sobretudo firmas internacionais de engenharia para a montagem de barragens, linhas de transmissão, trajetos de bondes, dentre outros empreendimentos tocados por essas companhias[119]. Associada à Light, havia a construtora Brascan, responsável por várias obras de engenharia não só no início do século, como também ao longo da história brasileira. Assim, a construtora do grupo Light foi responsável pela implementação de projetos como túneis das barragens de Passo Fundo e pela ferrovia Roca Salles-Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, além de algumas obras urbanas na cidade do Rio de Janeiro nos anos 60 e 70, como parte da auto-estrada Lagoa-Barra, incluindo o túnel Dois Irmãos, a ponte da Joatinga, o túnel e o elevado do Joá, o túnel do Pepino e o viaduto Mestre Manoel, todos sob a demanda do Departamento de Estradas de Rodagem da Guanabara (DER-GB)[120].

Essas empresas estrangeiras não dispunham de preferência apenas porque as principais contratantes eram grupos internacionais, que possuíam inversões no setor de infraestrutura, mas também por conta dos métodos produtivos e técnicas de engenharia que elas controlavam e que não eram objeto de domínio naquele momento por parte de grupos brasileiros. Assim, por exemplo, a tecnologia do concreto armado em edificações urbanas foi introduzida no Brasil em um empreendimento na cidade do Rio de Janeiro

119 Sobre a Light e outras empresas que atuavam nesses ramos de infraestrutura no período, ver pesquisas como as de Hansen, 2012; Saes, 2008.

120 Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1971, nº 39.

na década de 1920, realizado por uma empresa alemã estabelecida no país, a L. Riedlinger. O engenheiro responsável por esse empreendimento e pelo uso do concreto armado na obra foi Emílio Henrique Baumgart (Instituto, 2007). A tecnologia permitia a construção de edifícios de vários pavimentos e, com o uso do concreto armado, foi erguido posteriormente na antiga capital federal o primeiro arranha-céu do país, o edifício A Noite, na praça Mauá, também projetado por Baumgart[121]. Naquele momento, operava no país a também alemã Weiss Freitag, ligada a Riedlinger, e que tomou a iniciativa de se nacionalizar, adotando um nome em português e transformando-se na Companhia Construtora Nacional (CCN), importante empresa de construção dos anos 30 a 50, que tinha como o trunfo o domínio de tecnologias avançadas, tendo participado do consórcio que construiu a usina hidrelétrica de Furnas. Na década de 1920, chegou ao país também a inglesa Hugo Cooper, que prestava serviços para a Light, dentre outras atividades (ROTSTEIN, op. cit., p. 1-102; 113-4).

O porto da cidade do Rio de Janeiro também foi alvo de investidas por parte de engenheiros e empresas com o projeto de modernização e adequação às novas tecnologias vigentes desde meados do século XIX. Assim, Sergio Lamarão recuperou vários documentos oficiais que demonstravam preocupação com as condições sanitárias e de atracamento do porto do Rio, cuja paisagem era dominada pelos trapiches, típicos do porto colonial. Alguns desses armazenavam produtos inflamáveis e eram comuns as epidemias e graves doenças que acometiam o porto, infectando as pessoas que trabalhavam lá e as que viviam nas cercanias do mesmo (CRUZ, 1999). Engenheiros propunham a reformulação do espaço e sua adequação às novas embarcações e volume de transporte de mercadorias, oriundos dos avanços técnicos sentidos na economia capitalista internacional e pela própria vinculação do porto à Estrada de Ferro Dom Pedro II desde o final

121 Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1972, nº 52.

da década de 1850 (LAMARÃO, 1991). A primeira grande reforma do porto do Rio de Janeiro foi feita entre 1873 e 1877, conduzida pelo engenheiro André Rebouças. Nela, foram instalados armazéns e guindastes a vapor e hidráulicos no cais (BENCHIMOL, 1992). No entanto, no final do século XIX e início do XX, havia uma pressão para uma nova reforma portuária, maior que a anterior, tendo em vista queixas de empresários e o contexto das reformulações dos portos no mundo do período, com a introdução, por exemplo, dos armazéns frigoríficos, dentre outras novidades tecnológicas.

A grande reforma ocorrida no porto do Rio de Janeiro se deu no início do século XX, iniciada no mandato do presidente Rodrigues Alves, que anunciava desde a campanha a modernização da capital federal como sua principal plataforma. Alves nomeou o engenheiro Francisco Pereira Passos para a prefeitura da cidade, que governou de forma autoritária e elitista, dissolvendo o parlamento municipal durante seis meses e atuando de forma violenta, sobretudo com as classes populares. Dentre as várias reformas realizadas na cidade no período, a principal foi a do porto, conduzida pelo governo federal. Implementada a partir de 1904, a reformulação do porto do Rio de Janeiro custou um total de 4,5 milhões de libras esterlinas, valor levantado em boa medida por empréstimo externo provido por um conjunto de bancos liderados pelos Rothschild. As novas docas foram parcialmente inauguradas em 1906 e finalmente entregues em 1911, com um cais total de 3,5 quilômetros de cumprimento, 90 guindastes elétricos, 18 armazéns internos e mais 96 externos (LAMARÃO, op. cit.).

A obra não foi apenas financiada por grupos estrangeiros. Boa parte dos trabalhos de engenharia foi realizada com tecnologia e empresas estrangeiras, como a firma britânica Wacker & Cia. No entanto, não foram só grupos estrangeiros os responsáveis pelo projeto. A companhia Melhoramentos, de propriedade de Paulo de Frontin, atuou nas obras do porto (HONORATO, op. cit.). Frontin era integrante do Clube de Engenharia, órgão do qual Pereira Passos também estava fortemente

vinculado[122]. A entidade constituía um ambiente central de expressão dos interesses e projetos dos engenheiros formados na Escola Politécnica, sendo que boa parte deles não só exercia a profissão da Engenharia, mas eram também empresários, donos de firmas do setor, atuando tanto como administradores públicos – como é o caso de Pereira Passos e vários outros que foram prefeitos e exerceram outros cargos oficiais – como donos de firmas contratadas por órgãos públicos para o cumprimento de certos contratos[123].

Oswaldo Porto Rocha relaciona as reformas urbanas conduzidas na cidade do Rio de Janeiro durante a gestão de Pereira Passos, incluindo aí a reforma do porto, ao imperialismo, na definição estabelecida por Lênin (ROCHA, 1995). Isso porque trata-se de um processo de modernização capitalista e excludente da principal cidade do país que priorizava justamente o ponto de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, o porto. Além disso, o projeto era financiado pelo capital bancário de um grupo econômico de um país central, no caso a casa bancária britânica Rothschild, e os serviços de engenharia feitos em boa medida por grupos estrangeiros. O empreendimento era pago por toda a população, que acabava bancando a atualização e modernização dos mecanismos de dependência que uniam um país periférico – o Brasil – aos capitais dos países centrais. Se não bastasse o pagamento dos empreendimentos com os recursos dos impostos, as classes subalternas da cidade do Rio de Janeiro foram duramente lesadas pelas medidas violentas e autoritárias impostas pela administração Pereira Passos, que determinou o bota-abaixo de residências da região central da cidade, a expulsão da população mais pobre para regiões periféricas da

122 O Clube de Engenharia constituiu uma organização da sociedade civil fundamental para entender o poder político e as reformas portuárias no período. Para uma pesquisa que privilegia os empresários alojados na Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), ver: Vieira, 2014.

123 Sobre o clube, ver, dentre outros títulos, Cury, 2000.

cidade, diversas proibições e multas, a vacinação obrigatória, dentre outras medidas de força e sem consulta popular prévia impostas na gestão auto-identificada como "técnica" do prefeito Pereira Passos (SEVCENKO, 2018 [1984]).

Além do porto da cidade, que era o maior do país em termos de volume em todo o século XIX e no início do XX, o porto de Santos era outro bastante relevante no comércio exterior brasileiro. Atuando como um porto ascendente no final do século XIX, após a criação da estrada de ferro Santos-Jundiaí e com a expansão da cafeicultura na província de São Paulo, o porto constituía um projeto de família Guinle, já tendo sido criado com técnicas mais modernas que o porto do Rio, não possuindo as reminiscências que esse possuía por conta do seu passado colonial (HONORATO, 1996). O porto de Santos superou na década de 1890 (CRUZ, op. cit.) o da capital enquanto o maior centro exportador do país, mas continuou tendo um volume total de fluxo de comércio exterior inferior ao Rio, dado que esse era o maior porto importador do país, operando como o terceiro maior das Américas no início do século XX (LAMARÃO, op. cit.).

A construção portuária compunha um ramo importante para o capital construtor na economia brasileira desde ao menos o início do século XX, com o caso emblemático da reforma do porto do Rio de Janeiro. Diversas empresas atuavam na obra de portos e em outros ramos de engenharia. Desde a década de 1920, a economia brasileira começou a possuir empresas mais especializadas no ramo da indústria da construção pesada, ou melhor, firmas dedicadas especialmente à realização de empreendimentos de infraestrutura, como estradas de ferro, estradas de rodagem, obras portuárias, aeroportuárias, dentre outros projetos de grande porte e maior complexidade técnica do que a construção leve, ou melhor, do que as obras de edificação urbana[124].

124 Sobre os ramos da indústria da construção, ver: Chaves, 1985.

Inicialmente, boa parte dessas empresas do ramo da construção pesada era de firmas estrangeiras, como é o caso das companhias já citadas e também da dinamarquesa Christiani-Nielsen, fundada em Copenhagen em 1904 e estabelecida no Brasil desde o ano de 1922. Trata-se de uma empresa que atuava em diversos campos da engenharia, mas que tinha como especialidade principal justamente o ramo das obras portuárias. Não à toa, o lema da empresa, usado em suas peças de propaganda era: "Christiani-Nielsen. Um porto seguro na construção brasileira"[125] A empresa era dirigida por técnicos estrangeiros, sendo presidida em 1982 por J. Brown Fradsen[126]. A construtora atuava também de forma significativa no ramo imobiliário, sendo que, em 1973, de acordo com a revista O Empreiteiro, 40% do faturamento da companhia era oriundo da sua atuação no mercado de edificações urbanas[127]. A construtora estrangeira, com filial na cidade do Rio de Janeiro, tem um porta-fólio bastante rico de obras emblemáticas no país desde que se instalou aqui, na década de 20, até 1988, quando foi adquirida pela brasileira Carioca Engenharia. Assim, algumas obras pelas quais ela foi responsável foram: o Jockey Clube do Rio de Janeiro, realizado durante a década de 1930; o elevador Lacerda, emblema da cidade de Salvador, construído entre 1928 e 1932; o estádio São Januário, do clube Vasco da Gama, feito no final da década de 1920; o estádio Mário Filho, erguido no final da década de 1940 e inaugurado para a Copa do Mundo de 1950 (a Christiani-Nielsen foi a líder do consórcio construtor do Maracanã); e a usina hidrelétrica de Funil, em Resende, feita entre 1960 e 1969. No entanto, dentre os empreendimentos de infraestrutura realizados pela empreiteira dinamarquesa, chamam a atenção justamente as diversas obras portuárias por ela conduzidas. Assim, a construtora teve participação na

125 Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1985, nº 206.

126 Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1982, nº 178.

127 Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1974, nº 80.

obra do píer Mauá, em uma expansão da obra do porto do Rio de Janeiro, datado das décadas de 1940 e 1950; terminais do superporto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, feito na década de 70; obras no porto de Tubarão, no Espírito Santo, nos anos 70 e 80; o Terminal Marítimo da Baía de Ilha Grande (Tebig), construído para a Petrobrás em Angra dos Reis durante a década de 1980; as obras portuárias do complexo industrial de alumínio do Pará e do Maranhão na década de 1980, dentre outros projetos de menor porte (REVISTA O Empreiteiro, 2000).

Na década de 1930, a empresa tinha filiais em Buenos Aires, Montevidéu, Paris, Haya, Hamburgo, Leningrado, Estocolmo, Oslo e Melbourne. Depois disso, ela chegaria ao Canadá, México, Peru, Tailândia, Paraguai, África do Sul e Estados Unidos. No acervo de memória do clube Vasco da Gama é possível encontrar a seguinte propaganda da empresa, estampada em revista nos anos 30:

Imagem 1: Publicidade da empreiteira Christiani-Nielsen divulgada na década de 1930:

(Fonte: Portal eletrônico do Clube de Regatas Vasco da Gama. Endereço: https://www.vasco.com.br/site/conteudo/subcategoria/1 acesso em 24 de janeiro de 2020.)

Vê-se na imagem acima como a empresa usa uma obra sua, no caso a arquibancada do estádio São Januário, em São Cristóvão, para expor a sua marca. Na Revista do Clube de Engenharia, durante os anos 30, também era possível ver peças de propaganda do grupo dinamarquês:

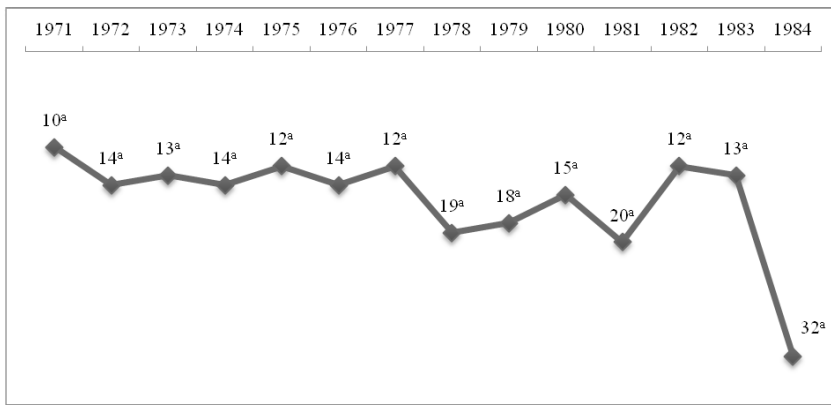
Imagem 2: Propaganda da Christiani-Nielsen
na Revista do Clube de Engenharia em 1934:

(Fonte: *Revista do Clube de Engenharia*. Edição de janeiro a março de 1934.)

Na imagem, é possível verificar como a empresa exibia algumas obras sob sua responsabilidade, em particular na região portuária. É possível notar também que ela destaca atuar com construções em concreto armado, uma tecnologia introduzida por empresas estrangeiras no Brasil a partir dos anos 20. Por fim, é percebe-se que a empresa nesse período já possuía filial em São Paulo.

A Christiani-Nielsen é uma empreiteira que constitui um emblema da trajetória da indústria da construção pesada ao longo do século XX. Instalada no país nos anos 20, a empresa representava uma das mais relevantes empresas de engenharia do Brasil nas suas primeiras décadas de funcionamento, a ponto de ser responsável por projetos mais relevantes e representativos da engenharia do país nesse período, como o soteropolitano elevador Lacerda, o estádio do Maracanã e o píer Mauá. No entanto, à medida que as empresas nacionais, controladas por brasileiros, foram fundadas e ganharam terreno no mercado doméstico de obras públicas, a Christiani-Nielsen foi perdendo espaço. Assim, nas duas décadas finais de operação, quando dispomos de informações a respeito da posição da companhia no mercado brasileiro de infraestrutura, a companhia dinamarquesa dispunha de uma posição intermediária no mercado, bem inferior às maiores do setor, como Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Odebrecht. Isso é o que notamos no gráfico abaixo:

Gráfico 1: Posição da Christiani-Nielsen entre as maiores empreiteiras do país:



(Fonte: *Revista O Empreiteiro*, edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.)

Nota-se como a Christiani-Nielsen não correspondia a uma das maiores construtoras do país durante o período da ditadura, dispondo de uma posição intermediária no mercado nacional, dominado por empresas brasileiras nos primeiros lugares naquele período. No entanto, é importante sinalizar que na maior parte desses anos, a empresa de origem dinamarquesa estava posicionada como a construtora de origem estrangeira mais bem colocada em termos de montante do faturamento da companhia, sendo antecedida nos *rankings* anuais basicamente por empreiteiras brasileiras.

A emergência das construtoras nacionais e as obras portuárias

Condicionado pelos abalos internacionais da I Guerra Mundial, Depressão dos anos 30 e II Grande Guerra, houve uma reinserção da economia brasileira na divisão internacional do trabalho e, a partir de uma nova correlação de forças na sociedade brasileira, houve o advento de um novo padrão de acumulação na formação econômica brasileira. O que os autores cepalinos indicaram como o modelo *hacia dentro*, inaugurado nesse período, corresponde ao que Francisco de Oliveira indicou como um novo Estado, que servia ao processo de acumulação do capital industrial (OLIVEIRA, 2003 [1972]). Esse novo padrão de acumulação enfatizava a produção dedicada ao mercado interno, em oposição à preferência anterior legada ao mercado exterior, e tinha o eixo dinâmico mais centrado no setor urbano-industrial, em prejuízo do setor rural, preponderante anteriormente. Mesmo a agropecuária passou a se desenvolver mais voltada ao mercado doméstico do que ao mercado externo, em meio às crises internacionais que marcaram a primeira metade do século XX, ou a "era da catástrofe", como denominou Eric Hobsbawm (Hobsbawm, 1998 [1994]). Está claro que essa não foi uma mudança radical, imediata ou instantânea,

ocorrendo de forma gradual, paulatina e com idas e vindas. De qualquer forma, nota-se uma tendência de deslocamento do padrão de acumulação e do eixo dinâmico na economia brasileira ao longo das décadas de 1910, 1920, 1930 e 1940.

Consoante essas transformações econômicas, houve alterações substantivas no aparelho de Estado e na ação de suas agências na dinâmica econômica. Assim, no que tange ao segmento de infraestrutura, mais do que fazer concessões e convidar o capital estrangeiro para dotar o país de base de transportes, energia etc., o aparelho de Estado passou a formar agências responsáveis pelas políticas direcionadas a esses setores, seja na forma de empresas estatais, autarquias ou outras instituições. Essas novas agências foram fundamentais para a formação e expansão das empresas brasileiras especializadas em empreendimentos na área da construção pesada e no fortalecimento de um mercado nesse setor. Assim, agências como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a Petrobrás, a Eletrobrás e suas subsidiárias, além dos organismos estaduais e federais, cumpriram um papel fundamental para a afirmação de empresas privadas que realizavam obras de infraestrutura, que eram contratadas por essas agências estatais para a realização de serviços, como a construção de uma rodovia, uma barragem, uma planta fabril, dentre outras operações diversas de engenharia (ALMEIDA, 1982).

Não à toa, algumas das principais empresas de engenharia do Brasil até os dias atuais foi formada nesse período, em meio à implementação do Estado varguista. Nas décadas de 1930, 1940 e 1950, algumas das maiores empreiteiras brasileiras nos últimos 50 anos foram fundadas, principalmente em São Paulo, Minas Gerais e no Nordeste, em geral guardando vínculos com a classe dirigente local ou nacional e entrada junto às agências estatais. Para efeito de ilustração, a Camargo Corrêa foi formada em 1938 em São Paulo, a Odebrecht foi fundada em 1943 na Bahia, a Andrade Gutierrez foi criada em 1948 em Minas Gerais e a Mendes Júnior está ativa desde 1953,

tendo origem também em Minas (CAMPOS, 2014).

É importante frisar que a chegada das empresas nacionais, fundadas, dirigidas e controladas por brasileiros, sobretudo engenheiros, não se deu em oposição direta e conflito com as empresas estrangeiras. Pelo contrário. No princípio, empresas domésticas e internacionais coexistiram no mercado, disputando muitas obras e o contato foi inclusive importante para o crescimento e avanço técnico das construtoras brasileiras. O testemunho abaixo obtido por uma pesquisadora junto a um empreiteiro anônimo parece ser revelador tanto da preferência dada aos empresários nacionais pelas agências estatais, como da importância das empresas estrangeiras para a obtenção de experiência técnica por parte dos nascentes grupos econômicos brasileiros:

> Não houve, vamos dizer assim, uma pré-determinação por parte do Governo, mas, naturalmente, houve a 'benção'; alguns membros do Governo que acompanharam essa idéia. Por exemplo, um homem que ajudou muito dentro do Governo foi Juracy Magalhães (...). O Juracy começou esse processo de ajudar as firmas nacionais; o processo aí se ampliou e tornou-se ativo ao longo da vida da Petrobrás. (...) A Petrobrás sempre deu a oportunidade para as empresas se habilitassem [sic] a novos campos da técnica... se 'encostassem' numa firma estrangeira para absorver a tecnologia.
> (...) A contratação dos trabalhos de uma empresa de engenharia é um ato de fé, porque está tudo no chão. E o que você vai fazer? Você tem que acreditar no que eu faço. (...) Então é possível que alguma empresa do Estado tenha tido alguma relutância. (...) mas a tendência, decididamente, era contratar a empresa brasileira. (Entrevista anônima. In: CHAVES, op. cit., p. 118 [grifo e supressões feitos pela entrevistadora])

O testemunho parece ser bem revelador. Por mais que trate de uma agência particular – a Petrobrás – e de um dirigente específico – no caso o militar Juracy Magalhães, primeiro presidente da companhia –, o depoimento sugere a realização dessa prática em outras gestões e outras autarquias e empresas estatais, o que é confirmado por uma série de fontes e episódios da história da indústria da construção pesada brasileira desde então. Assim, parece claro que o Estado e as agências estatais foram fundamentais para a formação de emergência das empreiteiras brasileiras, dando em geral preferência para as mesmas nas suas licitações e contratações. Por outro, parecia haver essa diretriz de que as empresas nacionais estabelecessem parcerias com grupos estrangeiros para aquisição de experiência técnica para realização de obras e serviços para os quais não dispunha de *know-how*. Esse processo é bastante visível no que tange à construção de usinas hidrelétricas, mercado no qual as principais construtoras do setor nos anos 70 – Mandes Júnior e Camargo Corrêa – notoriamente adquiriram a tecnologia para a construção de barragens através da realização inicialmente conjunta de barragens com empreiteiras de fora em Minas e São Paulo durante os anos 50. No caso, as parcerias se deram com a alemã CCN e outras no caso da Mendes Júnior na construção da usina de Furnas e com a norueguesa Noreno do Brasil com a Camargo Corrêa para a realização de hidrelétricas no estado de São Paulo. Depois dessas obras, essas empreiteiras tocaram a construção de usinas hidrelétricas sozinhas, sem a necessidade de parceria com companhias estrangeiras (ALMEIDA, 1980).

Nesse novo modelo econômico adotado no capitalismo brasileiro e dada toda a situação internacional do período, as obras portuárias perderam fôlego e passaram a dispor de um papel mais subsidiário dentre os empreendimentos de engenharia realizados no país. Em um padrão de desenvolvimento mais voltado para dentro, mais do que modernizar e ampliar os portos, cabia criar uma rede integradora nacional entre as cidades e regiões do país, além da geração, transmissão e distribuição de

energia elétrica, de modo a subsidiar o avanço industrial da economia brasileira. Nesse sentido, as obras portuárias não configuram em origem uma especialidade muito frequente das construtoras brasileiras formadas nesse período. Também as estradas de ferro não tiveram expansão nesse momento, dado o controle da maior parte dos ativos do sistema ferroviário brasileiro estar em mãos de capitais europeus, não-interessados em realizar novos investimentos na economia brasileira em meio aos conflitos militares e desorganização econômica sentida nos países da Europa Ocidental na primeira metade do século XX.

Outras intervenções de engenharia passaram a dispor de maior centralidade em meio ao novo padrão de acumulação inaugurado nesse período. Assim, as estradas de rodagem cumpriram de um papel fundamental entre os empreendimentos de infraestrutura realizados pelas empresas brasileiras de engenharia. A gestão presidencial de Washington Luís (1926-1930) foi emblemática nesse sentido, mas esse caminho foi reforçado posteriormente com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937, e com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), em 1945, medida fundamental que passou a disponibilizar recursos próprios e constantes para a construção, ampliação, pavimentação e recuperação de estradas de rodagem federais e estaduais no território brasileiro. Posteriormente, as hidrelétricas passaram a constituir outra especialidade das empreiteiras brasileiras, principalmente as maiores delas, com maior capacidade técnica e de capital, as chamadas barrageiras. Assim, o modelo brasileiro de infraestrutura no século XX, baseado no transporte rodoviário e na geração hidráulica de eletricidade, acabou por influenciar decisivamente a experiência técnica das construtoras brasileiras (FERRAZ, 1981). Se as ferrovias e obras portuárias constituíam os empreendimentos típicos de engenharia realizados sobretudo por empresas estrangeiras na época do imperialismo, ou do modelo de desenvolvimento *hacia fuera*, no período posterior, no paradigma *hacia dentro*, as empresas

predominantemente brasileiras, e não mais as estrangeiras sobretudo, passaram a desenvolver diversos tipos de empreendimentos, com ênfase nas estradas de rodagem e usinas hidrelétricas.

O processo de domínio das empresas brasileiras sobre o mercado de engenharia do país não se deu de forma célere. Foi um processo paulatino, complexo e com avanços e recuos, além de se dar por etapas, conforme a complexidade dos empreendimentos de engenharia. Assim, por exemplo, empresas nacionais já realizavam obras rodoviárias desde as décadas de 1920 e 1930, mas só controlaram a tecnologia para fazer metrôs e usinas nucleares nos anos 70. Assim, essas empresas foram formadas em geral nos anos 20, 30 e 40, atuando de maneira muito local nos seus primeiros anos, com serviços para prefeituras e agências dos governos estaduais, sendo o raio de alcance das empreiteiras brasileiras inicialmente bastante limitado. Isso teve uma alteração substantiva durante a gestão Kubitschek (1956-1961) no governo federal. Com o seu audacioso Plano de Metas, incluindo horizontes ambiciosos para a construção rodoviária e elevação da geração de eletricidade, o governo contratou construtoras para atuar em diversas regiões do país, em particular na construção da nova capital federal. Assim, o governo JK dispõe de um lugar central na trajetória do setor brasileiro de infraestrutura, sendo o período da sua gestão o momento no qual podemos indicar que houve o advento de um mercado nacional de obras públicas. Não à toa, durante esse período, tivemos a formação das primeiras organizações nacionais de empresários do setor, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), formada em 1957 no Rio de Janeiro, e o Sindicato Nacional da Construção Pesada (Sinicon), fundado em 1959 também na então capital federal (CAMPOS, op. cit.).

Boa parte dos empreiteiros de obras públicas e suas organizações, em particular o Sinicon, tiveram participação no golpe de 1964, que pôs fim ao regime democrático e interrompeu o governo João Goulart. Empresários do sindicato e do setor estavam presentes no Instituto de Pesquisas e Estudos

Sociais (Ipes), que teve participação importante na conquista do Estado (DREIFUSS, 1981). Naquele período, os empresários nacionais do setor já eram bastante fortes – em boa medida por conta do intenso volume de obras proporcionado pela gestão Kubitschek – e organizados, sendo eles ativos para pressão política, para demandar obras e pautar a agenda estatal nos setores de seu interesse. Assim, esses empresários se mostraram insatisfeitos com a política adotada pelo governo Castello Branco (1964-1967) de contratar empresas estrangeiras de engenharia e projetos para a realização de serviços no país com financiamento de órgãos multilaterais e do Estado norte-americano. Por conta disso, alguns empresários do setor organizaram a campanha "Em defesa da engenharia nacional", lançada em 1964[128] e que propunha a reversão dessas ações e a prioridade dada às construtoras nacionais nas contratações realizadas por agências do Estado brasileiro. Através de uma sofisticada movimentação, os empresários envolvidos na iniciativa conseguiram realizar atos públicos, divulgar as bandeiras do grupo em palestras, na imprensa e até barrar certas empresas estrangeiras de entrar no país por não disporem de registro no Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea). Além disso, os integrantes do grupo reuniram-se com agentes do governo e militares que tinham importância na gestão Castelo e teriam ainda mais peso no governo seguinte. Com isso, como resultado direto da campanha, houve uma reversão da política de contratação de empresas estrangerias de engenharia a partir do início do governo Costa e Silva (1967-1969). Consolidando os efeitos da campanha, após o Ato Institucional número 5 (AI-5), o ditador determinou em decreto datado de 1969 a proibição de empresas estrangeiras de engenharia serem contratadas por agências estatais brasileiras em concorrências públicas. Assim, o governo ditatorial brasileiro impunha uma reserva de mercado no

128 Algumas obras oriundas dessa campanha foram: Rotstein, 1966; Clube, 1967.

setor de obras públicas, atendendo ao pleito das empresas do setor[129].

Apesar de as empresas de engenharia brasileira já serem bem poderosas nesse período e dominarem virtualmente boa parte do mercado nacional de infraestrutura, a medida foi importante para evitar recuos nesse controle, como ocorria no governo Castelo, e para garantir às empreiteiras brasileiras o maior pique de empreendimentos de infraestrutura da história do país, que ocorreria logo em seguida, ao longo da década de 1970. Nesse período, houve um conjunto bastante expressivo de obras públicas tocadas por agências estatais, em particular rodovias e hidrelétricas, mas também novos empreendimentos como os trens metropolitanos de São Paulo e do Rio e as usinas termonucleares de Angra, além de aeroportos sofisticados e projetos militares. Dentre essas iniciativas mais arrojadas, foram feitas algumas obras portuárias importantes, como o superporto de Rio Grande, na costa gaúcha; o porto de Sepetiba, atrelado a uma nova linha de escoamento de minério de ferro; o porto de Suape, na costa pernambucana; o porto de Tubarão, atrelado ao projeto siderúrgico local, no litoral capixaba; o porto de Itaqui, no Maranhão, vinculado a um projeto industrial de alumínio, dentre outras iniciativas. Essas foram obras de viés tecnológico mais avançado que os portos então existentes no país e, dada a situação do mercado de obras públicas no país então, foram feitas preponderantemente por empresas brasileiras de engenharia, em combinação com algumas estrangeiras instaladas no país há bastante tempo, como era o caso da já apontada Christiani-Nielsen (CAMPOS, op. cit.).

Nesse período, as maiores empreiteiras brasileiras não só controlavam o mercado nacional de obras públicas, desenvolvendo empreendimentos em diversas regiões do país, como também começaram a tocar obras no exterior. Desde o final da década de 1960, algumas das construtoras brasileiras – principalmente as de grande porte – passaram

129 O decreto foi exposto e analisado no trabalho de: Camargos, 1993.

a realizar obras fora do país, contando para isso com significativo suporte estatal, na forma de uma ação diplomática favorável para tal, financiamento por parte de organismos oficiais como a Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex-BB), seguro feito por parte da estatal Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), dentre outras formas de auxílio e apoio (FERRAZ, op. cit.).

Essa foi uma tendência que não se esgotou com o fim da ditadura, mantendo continuidade e até se aprofundando após o fim do regime, em especial desde o início do século XXI, quando novas formas de incentivo estatal foram concedidas para a exportação dos serviços de engenharia, como os empréstimos facilitados por parte do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (OLIVEIRA, 2018). Isso levou a um incremento e ampliação da extensão da presença das empreiteiras brasileiras no mercado externo. A maior parte das obras feitas pelas construtoras nacionais no exterior diz respeito justamente a tipos de projetos sobre os quais elas possuíam experiência técnica acumulada anteriormente no mercado interno, ou melhor, sobretudo rodovias e hidrelétricas. Mas essas empresas fizeram também outros empreendimentos de engenharia e chegaram mesmo a construir, remodelar e ampliar portos no exterior. Um caso notável nesse sentido é o da reforma do porto de Mariel, em Cuba, pela empreiteira brasileira Odebrecht, em empreendimento financiado pelo BNDES. Essa obra teve uma série de polêmicas e o seu financiamento foi alvo de acusações políticas na cena pública brasileira recentemente. De qualquer forma, o serviço foi realizado e a empresa brasileira se notabilizou nesse caso por realizar no exterior uma obra portuária complexa, inserida no projeto de modernização logística da economia cubana (CAMPOS, 2014).

Não só no exterior verificamos recentemente a expansão das empreiteiras brasileiras em direção aos portos e áreas correlatas. No processo de retomada recente das obras de infraestrutura no Brasil, em

particular na primeira década do século XXI, e consoante o processo de ramificação das atividades econômicas por parte dessas construtoras, verificamos a chegada de vários grupos econômicos do setor avançando em direção às atividades associadas aos portos. Assim, no compasso da aplicação da política de conteúdo nacional por parte da Petrobrás desde 2003 e em meio à retomada das atividades da indústria naval brasileira, várias empreiteiras de obras públicas fincaram seus pés no setor, abrindo negócios ou adquirindo ativos no ramo da construção de navios, sondas e plataformas de petróleo. Assim, a construtora Odebrecht abriu um estaleiro para prestar serviços à Petrobrás e outras empresas contratantes da indústria naval, chamado Enseada[130]. A Camargo Corrêa e a Queiroz Galvão entraram como acionistas do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco[131]. A Andrade Gutierrez adquiriu o estaleiro Mauá, na baía de Guanabara, também de olho nas contratações feitas na área de petróleo e gás, além de outras oportunidades abertas no setor da construção naval[132].

A agressividade na entrada das empreiteiras nesse ramo econômico não constitui o único elemento do avanço das empresas de engenharia sobre as atividades econômicas associadas aos portos. Um caso emblemático de concessão pública ocorreu na zona portuária do Rio de Janeiro desde o final da primeira década do século XXI e teve a atuação intensa de construtoras. Assim, a prefeitura da cidade do Rio lançou o projeto Porto Maravilha para a exploração e imobiliária e de infraestrutura para a zona portuária da

130 Portal eletrônico da Odebrecht. Matéria de 23/10/2017. Endereço: https://www.odebrecht.com/pt-br/comunicacao/releases/enseada-industria-naval-participa-da-otc-brasil acesso em 26 de janero de 2020.

131 Portal eletrônico do Estaleiro Atlântico Sul. Disponível em http://www.estaleiroatlanticosul.com.br/ acesso em 26 de janeiro de 2020.

132 Jornal O GLOBO. Edição de 06 de abril de 2010, p. 24. "Andrade Gutierrez arrenda Estaleiro Mauá e traz área industrial para o Rio: Negócio prevê compra, mas prazo e valores ainda estão incertos". Reportagem de Cássia Almeida.

cidade, com enfoque sobre os grandes eventos marcados para ocorrerem na cidade (Copa do Mundo Fifa 2014, Olimpíadas 2016, dentre outros). As empresas que arremataram a concessão pública foram empreiteiras de obras públicas, com destaque para a construtora Odebrecht, a OAS e a Carioca Engenharia, a mesma que havia adquirido a Christiani-Nielsen nos anos 80. Com isso, essas empresas passavam a dispor de intensos interesses em torno não só das atividades portuárias, mas de diversas oportunidades que a região em torno do porto proporciona, em particular as francas possibilidades de ganhos com negócios imobiliários na região[133].

Apesar do avanço significativo das empreiteiras brasileiras em diversas direções – tanto com a retomada das obras de infraestrutura no início do século XXI, após uma interrupção nos anos 90; com a intensificação da diversificação de atividades econômicas desempenhadas por essas empresas; e pelo avanço internacional que esses grupos econômicos passaram a protagonizar –, essa afirmação do capital monopolista brasileiro encontrou uma barreira e foi interrompido bruscamente em meados da segunda década do século XXI. A operação Lava Jato apurou uma série de irregularidades e ilegalidades envolvendo essas empresas e agências estatais brasileiras e em outros países e a forma como se combateu a corrupção relacionada a esses grupos econômicos gerou uma fragilização aguda e até quebra de algumas dessas companhias. Com isso, esses grupos passaram a vender ativos e sair de certas áreas de atuação, de modo a tentar manter algumas atividades e garantir a sobrevivência econômica do conglomerado, ou de parte dele (WARDE, 2018; CAMPOS, 2019).

Ironicamente, o golpe sofrido pelas empreiteiras brasileiras com a operação Lava Jato levou à reabertura do mercado brasileiro de

133 Página oficial do projeto Porto Maravilha. Endereço: https://www.portomaravilha.com.br/uploads/revistas/e4a9a9faf91836f5c586225108b4431a.pdf acesso em 26 de janeiro de 2020.

infraestrutura para as empresas de engenharia estrangeiras. Obras portuárias e outros empreendimentos têm sido abertos crescentemente para grupos estrangeiros, o que ainda não é tão notório tendo em vista o desaquecimento do mercado brasileiro de obras de infraestrutura. No entanto, com a intensificação do colapso das construtoras nacionais vislumbrado adiante, bem como um certo aquecimento dos empreendimentos de infraestrutura no país, vê-se uma tendência para a ampliação da presença dos grupos econômicos internacionais no setor, em particular nas obras portuárias.

Considerações finais

Vimos ao longo deste capítulo como os portos se configuram enquanto um *locus* de interesses de diversas frações do capital. Dentre os vários ramos da economia capitalista com negócios nas atividades portuárias, as empresas da indústria da construção pesada constituem um ramo com interesse direto sobre os portos, sobretudo no que concerne às obras de construção, ampliação, remodelagem e reparação dos mesmos. Ao longo do século XX, o setor inicialmente era controlado por empresas estrangeiras, que tinham nas obras portuárias um setor fundamental de atividade, tendo em vista a condição e reprodução do caráter dependente da economia brasileira no final do século XIX e início do XX. Em seguida, ocorreu a emergência das empreiteiras nacionais em meio ao processo de ampliação e complexificação do Estado capitalista brasileiro, o que corresponde a um momento no qual as obras portuárias perderam fôlego, dado o modelo de desenvolvimento mais voltado para o mercado interno. Com o avanço, consolidação, expansão internacional e ramificação do capital brasileiro no setor de engenharia, várias atividades vinculadas ao porto passaram a ser alvos das ações desses grupos, em meio à afirmação das maiores empresas

do setor enquanto conglomerados monopolistas. Por fim, desde a operação Lava Jato, nota-se um choque grave nas empreiteiras brasileiras, que têm recuado nos seus negócios, abrindo seus mercados no exterior, no Brasil e nos portos novamente para os grupos estrangeiros.

Assim, verificamos como os portos e as atividades de construção e engenharia relacionados aos mesmos acabam por constituir uma espécie de micro-cosmo, bem representativo da própria trajetória da indústria da construção pesada brasileira ao longo do século XX, sendo visível no setor o ciclo de nascimento, expansão, consolidação e decadência do capital brasileiro nesse setor. Resta saber se esta última tendência é ou não definitiva.

Bibliografia

ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo*: CESP, um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Economia e Planejamento Econômico. Campinas: Unicamp, 1980.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos*: um Haussmann tropica; a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá*: empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995; LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Serra. *In: Setores da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 [1950].

CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil*: uma análise setorial. Dissertação de mestrado em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 1993.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais*: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2014.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. O processo de transnacionalização das empreiteiras brasileiras, 1969-2010: uma abordagem quantitativa. *Tensões Mundiais*, v. 10, p. 103-123, 2014.

CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CHAVES, Marilena. *A Indústria de Construção no Brasil*: desenvolvimento, estrutura e dinâmica. Dissertação de mestrado em Economia Industrial. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985.

CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 1-102; 113-4.

CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1966.

CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1967.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de duas faces. *Tempo*. nº 8. ago-dez, p. 1-18, 1999.

CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e Empresários*: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin, 1903-1933. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2000.

DREIFUSS, René Armand. *1964*: a conquista do Estado. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1981.

EL-KAREH, Almir Chaiban. "A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil imperial, 1855-1865". *In:* GRAHAM, Richard (org.). *Ensaios sobre a Política e a Economia Fluminense no Século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / UFF, p. 129-77, 1974.

ENDERS, Armelle. *A História do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Gryphus, 2008 [2000].

"ENTENDA os principais pontos da MP dos Portos aprovada pelo Congresso: Medida provisória tem como objetivo modernizar portos do país. Aprovação do texto na Câmara e no Senado durou quase 50 horas". G1, de 16/05/2013. Disponível no endereço: http://g1.globo.com/politica/noticia/2013/05/entenda-os-principais-pontos-da-mp-dos-portos-aprovada-pelo-congresso.html acesso em 24/01/2020.

FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação de mestrado em Economia. Campinas: PPGE/Unicamp, 1981.

GALVÃO, Cassia Bömer. *Política de Desenvolvimento Portuário Brasileiro*: uma abordagem multidimensional do período 1993-2013. Tese

de doutorado em Ciências Sociais. São Paulo: PUC-SP, 2016.

HANSEN, Cláudia Regina Salgado de Oliveira. *Eletricidade do Brasil na Primeira República*: a Companhia Brasileira de Energia Elétrica e os Guinle no Distrito Federal (1904-1923). Tese de doutorado e História Niterói: UFF, 2012.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma*: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era dos Extremos*: o breve século XX; 1914-91. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 [1994].

HONORATO, Cézar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos Momentos Decisivos da Vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996.

HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*: a companhia Docas de Santos, 1888-1914. São Paulo / Santos: Hucitec / Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil*: 90 anos do Instituto de Engenharia, 1916-2006. São Paulo: Instituto de Engenharia, 2007.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto*: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Economia Cafeeira*. 6ª ed. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1998 [1983].

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia Imperial*: o Instituto Politécnico Brasileiro, 1862-1880. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2002.

OLIVEIRA, Alexandre Lourenço de. *O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e a transnacionalização do grande capital brasileiro* (1990-2010). Dissertação de mestrado em História. Seropédica: UFRRJ, 2018.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica da Razão Dualista. O Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003 [1972].

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*: a extinção de ramais da estrada de ferro Leopoldina, 1955-1974. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2000.

REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira*. São Paulo: O Empreiteiro / Univers, 2000.

Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1971 nº 39.

Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1985, nº 206.

Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1972, nº 52.

Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1974, nº 80.

Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1982, nº 178.

ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia Aquino. *A Era das Demolições*: a cidade do Rio de Janeiro, 1880-1920. *Contribuição ao Estudo das Habitações Populares* (1866-1906). 2ª ed. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

ROCK, David. Cap. 3 – A Argentina em 1914: os pampas, o interior, Buenos Aires; Cap. 4 – Argentina, da Primeira Guerra Mundial à Revolução de 1930. *In*: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, 2002.

SAES, Alexandre Macchione. *Conflitos do Capital*: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Tese de doutorado em Desenvolvimento Econômico. Campinas: Unicamp, 2008.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo* (1870-1940): expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.

SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina*: mentes insanas em corpos

rebeldes. São Paulo: Edunesp, 2018 [1984].

Sobre isso, ver ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria de Construção e Política Econômica Brasileira do Pós-Guerra*: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1982.

TAVARES, Maria Conceição. *Da Substituição de Importações ao Capital Financeiro*: ensaios sobre a economia brasileira. 7ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

VIEIRA, Nívea Silva. *O Público e o Privado no Porto do Rio de Janeiro do Século XIX*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2014.

WARDE, Walfrido. *Espetáculo da Corrupção*: como um sistema corrupto e o modo de combatê-lo estão destruindo o país. São Paulo: Leya, 2018.

3. PORTOS E CIDADES NO ALÉM MAR

Porto de Sevilha e sua dinâmica na cidade medieval

Renata Vereza[134]

Sevilha é o principal porto fluvial do rio Guadalquivir ao sul da Espanha, situado a 84 km de sua desembocadura no Oceano Atlântico, em Sanlúcar de Barrameda, e permite até os dias de hoje o acesso de embarcações de calado considerável, mantendo seu porto em funcionamento nos últimos dois mil anos.

Mesmo sendo reconhecido como porto fluvial desde o século I a.c e de ter mantido uma trajetória de entreposto comercial importante durante os séculos muçulmanos, estando inclusive conectado com as rotas comerciais mediterrâneas e orientais, o protagonismo do porto sevilhano se inaugura na fase cristã pós Reconquista, o que permite que mais tarde se instale na cidade, em 1503, a *Real Casa de La Contratación de Indias*, que passa a controlar e monopolizar todo comércio com as "Índias".

Parte considerável das representações que temos da cidade de Sevilha no período moderno indicam esse protagonismo do Porto, que quase sempre aparece em primeiro plano e com intenso movimento de embarcações. A

134 Professora do Instituto de História/PPGH UFF – TranslatioStudii.

carência de representações imagéticas do período medieval é compensada não somente pelos inúmeros estudos arqueológicos, mas por uma infinidade de documentos que situam a importância que o porto vai tomando desde meados do século XIII e a sua influência na dinâmica da cidade.

Mas sua história e sua relação com a cidade vêm de longa data e muito do que ele significou está relacionado com a história da própria cidade durante o período islâmico, principalmente no século imediatamente anterior à conquista cristã. A relevância da cidade, portanto, não se inicia neste período. Urbe importante desde a era tardo-romana, tem sua história atrelada desde então ao porto da cidade, por onde eram escoadas as mercadorias. Apesar de distar do oceano 84 quilômetros, a altitude insignificante de seu território faz com que a maré chegue até a cidade, o que gera alguns problemas em relação à potabilidade da água, mas permite a navegação de embarcações de até sete metros de calado. Assim, como porto navegável e protegido, Sevilha se desenvolveu desde a antiguidade.

A manutenção da função de porto comercial de Sevilha é facilmente atestada e, mesmo que tenha sido ofuscada pela vizinha Córdoba durante o período califal, o período Taifa lhe coloca a cabeça de um território extenso, próspero e autônomo que leva seu mesmo nome, o que permite o crescimento da cidade.

As referências de Ibin Abdun, que escreve seu tratado no século XII, dão notícia de que os limites da *madina* estavam esgotados quando prescreve que "lastejas y ladrillos deberán ser fabricados fuera de las puertas de la ciudad... pues en la ciudad escase a el espacio libre" (IBIN ABDUN, p. 113). Também fala da ocupação do cemitério por construções (IBIN ABDUN, op. cit., p. 115), o que indica a ocupação dos espaços extramuros, pois as necrópoles muçulmanas, tais como as romanas, se situavam fora da cidade.

Sem dúvida *Isbiliya* (Sevilha) já era uma grande cidade em meados do século XII, não somente pelo esgotamento do espaço amuralhado citado acima, mas pelo registro que deixou o geógrafo muçulmano Al-Idrisi que

escreve neste momento e que a qualifica como "... grande y muy poblada. Las murallas son sólidas, los mercados numerosos, haciéndose en ella gran comercio" (AL-IDRISI, 1901, p. 15).

Idrisi se remete a um ponto fundamental e definidor da paisagem urbana de *Isbiliya:* as muralhas. O tamanho e o perímetro das muralhas construídas no século XII são extraordinários para os padrões da época e superam em tamanho qualquer outra cidade da Península Ibérica, mas também a sua movimentação comercial e a intensidade das atividades mercantis, obviamente relacionadas com o seu porto (AL-IDRISI, op. cit., p. 16).

A conjuntura desse século é bastante conturbada, a entrada de novos dominantes norte africanos é intercalada por períodos de autonomia, mas a constância dos conflitos sempre acarreta alteração na dinâmica das cidades. Se para os Almorávidas (grupo norte africano que dominava então al-Andaluz) e, em boa medida, para as elites políticas andaluzas a ascensão do novo poder Almôada não lhes foi favorável, contudo para a cidade de Sevilha sim. A nova dinastia Norte Africana vai estabelecer seu califado sobre o Magreb e al-Andaluz, unificando, mesmo que a contra gosto, o conjunto das forças polícias locais.

Mesmo sendo uma das maiores cidades da Ibérica islâmica, a monumentalidade, o protagonismo e a opulência somente chegam a Sevilha a partir do papel de capital que os almôadas lhe conferem. No início de 1147, as tropas magrebinas conquistam a cidade, não sem resistências. A esta, segue-se uma revolta que durou três anos e, somente em 1150, a cidade foi verdadeiramente dominada. Mas o papel de capital somente começou a ser gestado em 1156, quando o Amir al-Mu'minin[135] envia como governador da

135 Título pelo qual era designado o dirigente do império Almôada. O título de califatambém é utilizadopelasfontes, mas com freqüênciainfinitamente inferior. Assim, preferimosmanter aquele que que é mais recorrente nos documentos. A lógica desta utilização vem do fato de os califas serem considerados delegados de

cidade seu filho Abu Ya'qub. A relação desenvolvida por ele com a cidade desde este tempo fez com que a capitalidade, que havia sido dada a Córdoba último ano de reinado de seu pai, e fez com que "Sevilla y suregión [fosse] privada de sus funciones sultánicas" (IBN SAHIB AL-SALA, 1969, p. 51), fosse recobrada por esta.

Foi Abu Ya'qub, uma vez Amir al-Mu'minin (1163), quem inicia a política de reformas que dará uma nova feição à cidade, notada até mesmo por seus contemporâneos, como o cronista andaluz Ibn Sahid Al-Sala que afirma que "es el que hizo una capital de Sevilla" (IBN SAHIB AL-SALA, op. cit., p. 64). Projeto este que será terminado por seu filho Abu Yusuf que, ao concluí-lo, dará à cidade uma imagem tipicamente árabe (VALENCIA, 1995, p. 41).

Mais do que em qualquer outra cidade de al-Andaluz neste momento, ela era, em função da capitalidade da cidade, efetivamente o espaço do poder político. Abu Ya'qub passou longos períodos em Isbiliya, seus sucessores foram por diversas vezes à cidade e deram continuidade ao programa de remodelação. Ao mesmo tempo, quase todas as campanhas militares realizadas em al-Andaluz, tanto contra os cristãos, quanto para aplacar recorrentes insurreições, partiam de Isbiliya. A presença do califa significava a presença de sua comitiva e suas tropas, o que movimentava o comércio e a circulação entre o *alcázar* (palácio) e o *suq* (Mercado), e gerando um afluxo de diversos elementos em direção aos palácios. A constante presençad eexércitos na também impactou sobre o espaço urbano e em sua dinâmica.[136]

Maomé, assim esse título significa: aquele que exerce a autoridade entre os crentes

136 Em 1155, o governador de Sevilha reúne os exércitos da cidade para conquistar cidades no Algarve. Em 1157, houve batalha campal nos arredores de Sevilha. Em 1159, a cidade foi sitiada. Entre 1160 e 1165, os exércitos almôadas partem da cidade para conter rebeliões em Carmona, Córdoba e Granada. De 1177 até o fim do XII as campanhas andaluzas dos almôadas passam por Sevilha. Al-Sala. (AL MANN, op. cit.)

O programa de obras do século XII estava concluído e, entrado o século XIII, a única modificação significativa foi a construção da Torre do Ouro junto ao Guadalquivir, em 1221, que foi ligada por um muro à Torre da Prata, acoplada à muralha, junto com a reforma da muralha de 1222, e a criação de antemuros e fosso. Esta última obra defensiva visava permitir um maior controle sobre a passagem do rio e completou a estrutura de defesa da cidade.

Esse programa de remodelação urbana do qual a cidade foi objeto durante os períodos almorávida e, particularmente, o almôada alterou gradativamente parte do traçado da trama urbana já existente e transformou muito da sua paisagem, estabelecendo novos pontos catalisadores (como a nova mesquita *aljama* construída perto do *Alcázar* e a nova área comercial perto desta) do fluxo urbano e aumentando o perímetro do espaço ocupado.

Mas apesar disso a área do porto, mesmo de protegida, era separada da cidade pela muralha e não contava com moradias ou construções permanentes de vulto. Havia uma pequena porta que permitia a comunicação da cidade com essa região e proximidade do porto com a cidade pode ter levado à concentração de trabalhadores dedicados às atividades portuárias nessa região mesmo que não fosse uma área com muitas moradias, mas sem dúvida esse era o canal por onde passavam as mercadorias. Último ponto navegável do Guadalquivir, era parada obrigatória para desembarque destas. Funcionava também como base militar para as esquadras norte-africanas. Assim, temos um porto de funciona com dupla função e de forma bastante eficiente, pois sua localização permite aceder de forma direta a área comercial principal da cidade e do mesmo modo a área militar da cidade (*alcazabas*) sem a necessidade de cruzar a mesma.

Madalena Valor, prestigiada estudiosa da Sevilha islâmica, baseada em uma passagem do cronista Idn Idari, faz uma diferenciação das atividades do porto sevilhano, colocando o porto com funções militares junto a uma

porta mais ao Norte (*Babal-Ragwal)* e o porto comercial mais próximo ao Arenal (região com bancos de areia), portanto mais ao Sul da cidade (Valor Piechotta, op. cit.**,** p. 267). A citação a que faz referência é:

> "Se adorno uma galera frente al pabellón de las recepciones a orillasdelrió y se llevó a cabo el saludo a todos... y entro al-Mansur enla galera a media mañanadel citado día (y paró en la aldea de Triana. Continuó la marcha de las tropas conél hasta Jerez" (IBN IDARI AL-MARRAKUSHI, 1965, p. 435).

Contudo, esta passagem não localiza o porto, somente indica a existência de um atracadouro junto a um pavilhão, que provavelmente poderia ser do palácio que estava no local do posterior monastério de San Clemente, onde o califa embarcou. A própria fonte cita como pavilhão das recepções, assim, poderia ser um local para receber os governantes ou visitas importantes que se destacava da área do porto. Como não há evidências conclusivas, optamos por seguir a localização apresentada pela maioria dos autores.

Madalena Valor associa à área próxima do Arenal a área portuária, mais especificamente a região que vai da porta de San Juan até a ponte de Barcas, atribuindo o deslocamento do porto para junto da Torre do Ouro, mais ao Sul, a um período tardio, e propiciado pela construção das *atarazanas* (arsenal e estaleiros) por Alfonso X. As diversas fontes muçulmanas, mesmo sem dar a localização exata do porto, que ao que parece estendia seus atracadouros por toda essa região, fala constantemente de sua movimentação, da existência de engenhos para descarregar mercadorias e dos vários ancoradouros construídos nas margens. A arqueologia indica a manutenção das atividadesnos mesmos locais e indica que essa área mais ao norte era utilizadas por pescadores. Contudo, a autora se baseia

principalmente em Ibn Abdun, autor que escreve décadas antes da criação da ponte de barcas e mais de um século antes da construção da Torre do Ouro.

A ponte de barcas, que cruzava o rio em localização intermedia a esses pontos propostos pela historiadora inviabilizaria a localização dos dois portos. Por outro lado, as fontes cristãs falam em manutenção das atividades portuárias e a instalação dos contingentes de imediato na região contígua à Torre do Ouro. Estas questões indicam que o porto já estava alocado neste espaço quando da conquista e que, provavelmente, este deslocamento, se é que se deu, ocorreu ainda em período almôada.

Não obstante, e mesmo sendo uma das atividades mais importantes, o porto não condicionou a malha urbana no período muçulmano nem provocou uma urbanização da área contígua a ele. Permaneceu como um espaço à parte, apesar de movimentado, talvez pelo fato da área de ligação deste com o *suq* (Mercado)da cidade ser fechada pelos estaleiros e pelas áreas destinadas ao alojamento de tropas (*alcazabas*), que por isso mesmo são muradas e fechadas.

Assim, é esta Sevilha almôada, *Isbiliya*, que os cristãos vão encontrar, grande, opulenta, com os aparatos concernentes ao seu status de capital andaluza do império norte africano.

Apesar de porto comercial importante e rico, a cidade sentiu profundamente o impacto do avanço cristão. As constantes razias cristãs, que tinham como objetivo esgotar o alfoz urbano e privar a cidade de gêneros, foram eficazes. As incursões no Aljarafe, que tinham como objetivo destruir a região que abastecia a cidade, foram igualmente bem-sucedidas. Fernando III de Leão e Castela, consciente da situação pela qual passava a cidade, não esmoreceu o cerco e ainda o reforçou com o bloqueio naval que visava criar a impossibilidade de qualquer saída para os sevilhanos:

> "Quando el rey don Fernando ou o nueuas de lasuflota que venie, ou o grand plazer... e ellos partidos dende, los moros llegaron de la outra parte luego a desora e ouieron grand fazie nada. Los christianos se vieron em muy grand cuyta, pero esforçáron se em El serviçio de Dios en que andauan... e vençieron laçima e ganaron tres galeas de la a de los moros." (Crónica, 1991, cap. XXXI)

Diversas batalhas navais foram travadas entre os cristãos e os sevilhanos. Os de Sevilha sabiam que a única esperança que lhes restava de ajuda somente poderia vir do outro lado do Mediterrâneo e acessar a cidade através do rio:

> "Muchas vezes salien los moros de rebato por la puerta Del alcazar do es agora la Iuderia, et pasaua nv na ponteçilla que era sobre o Guadayra, et fazien sus espolonadas em la hueste, et matavan a muchus cristianos, et fazien mucho danno" (PRIMERA, 1955, p. 760/ f 350).

A cidade foi conquistada aos muçulmanos no ano de 1248 em meio ao grande avanço da "Reconquista cristã" que tomou quase toda a porção sul da Península Ibérica ao longo do século XIII. Longe de ser um evento pontual, foi fundamental na definição dos rumos da relação entre o porto e a cidade e da inserção do reino castelhano nas rotas comerciais atlânticas e mediterrâneas.

Logo após a conquista e conforme ditava o acordo de capitulação, a cidade foi entregue complemente esvaziada aos conquistadores, que passa a proceder o repartimento desta. Essa é uma questão importante,

pois como não há a permissão para que nenhum grupo populacional permaneça na cidade não há também continuidade das atividades comerciais. Mas não podemos deixar de considerar que estas já estavam inviabilizadas pelo demorado cerco (1 ano e 4 meses) da cidade. Assim, o que vemos em Sevilha é uma reorganização das atividades produtivas e comerciais orientadas e integradas em novas redes produtivas e de distribuição e operadas por novos agentes econômicos, mesmo que os principais produtos escoados pelo porto continuassem a ser os mesmos, azeite e figos, em função das zonas produtoras da região.

Além da doação de propriedade para todos os envolvidos diretamente na conquista e um grande número de cavaleiros e membros da Igreja, Alfonso X, sucessor de Fernando III e responsável por este processo, distribui um conjunto de privilégio que estabelecem acordos bilaterais para grupos de comerciantes estrangeiros com a intenção de atraí-los para a cidade. Colônias de mercadores italianos, com preponderância dos oriundos de Genova e de Piacenza, francos, catalães e alemães se instalam na cidade. A instalação efetiva destes novos operadores econômicos só pôde ser viável em parte pela existência de uma estrutura portuária prévia e pela ativação das redes comerciais atreves desta.

Partindo-se do pressuposto de que estes se integravam ao comércio internacional que, preferencialmente, era feito por via marítima, a localização destes exatamente na *Collacion* (bairro) de Santa Maria atende a dois requisitos: a existência de espaço urbano já preparado para as atividades comerciais e a proximidade com porto. A zona comercial, em função das reformas almôadas, se estendia por uma ampla área da cidade e a mais recente se situava próxima a catedral (Mesquita *aljama*) e bem mais próxima a saída de ligação com a zona portuária.

Assim, é possível supor que o rei reserva para os estrangeiros essa zona por ser mais próxima do porto, enquanto a antiga área comercial, mais central, ficou nas mãos dos comerciantes castelhanos. O fato de as doações

se restringirem à área de Santa Maria e quase que, preferencialmente, feitas em favor de estrangeiros, de dignitários e da Igreja, pode também indicar que a Coroa tinha alguma intenção de ordenar o comércio de maior vulto, ou o dominado por estrangeiros. Por outro lado, podia ter também a intenção de garantir o movimento comercial do porto sevilhano.

O porto, não somente vetor que ordena um fluxo desta área comercial em sua direção, também foi o motivador da criação de um bairro específico para aqueles que se relacionavam diretamente com as suas atividades.

> Otrosí, otorgamos a los de la mar, por mercet que les fazemos que ayansualcalde que losjudgue toda cosa de mar... Et damos et otorgamosuos que podades comprar et uender en uuestras casas pannos et otrasmerchandías... Et damos uos veynte carpenteros que labren vuestros nauios en vuestro barrio. Et damos uos tres ferreros et tres alfagemes... Et otrosí, damos uos carnicerías en uestro barrio et que den a nos el nustro derecho..." (Confirmação, 1991, doc. 80).

Assim, ao falarmos de duas comunidades volta das essencialmente para o comércio externo vemos que as suas transações comerciais não se dão, obrigatoriamente, no mercado e que os habitantes da cidade podiam, para ter acesso às mercadorias, se deslocar até seus bairros, que no caso dos "*de la mar*", se encontra extramuros. Podendo assim ser estabelecido para Sevilha alguns novos pontos de atração e de fluxo urbano. A própria criação do bairro "*dos de la mar*" gera uma movimentação nova em uma área da cidade até então destinada a *alcazabas* e, no caso do espaço extramuros onde se ergue o bairro "*de la mar*", bastante deserta.

A existência de um armazém de azeite, no local onde fica a porta que leva seu nome, indica que alguma atividade comercial já era realizada nesta

região. Contudo, a concentração que passa a ter depois da conquista foi uma novidade gerada pelo novo bairro e pelas funções portuárias. Não que o porto sevilhano não tivesse movimento antes da conquista, inclusive já era ponto de conexãocom o comércio internacional (OLÍVIA, 1997). Uma prescrição de IbnAbdun, ainda no início do século XII, inclusive coloca:

> "Debe protegerse la ribera del río en que está elpuerto marítimo de ciudad, evitando que se enjeneninguna parcela o se edifique ninguna construcción. Esta zona es, enefecto, el punto vital de la ciudad, el lugar por donde salen las mercancías que exportan os comerciantes, el refugio de los extranjeros y el arsenal para reparar los barcos..." (IBN ABDUN, op cit, p. 117).

Mostrando que, além de importante, a área já não era de todo deserta, mas que também não havia incentivo à edificação nesta região e que, definitivamente, não era uma zona com concentração residencial. Um documento de 1277 cita uma mesquita "sita en el arenal [fora da muralha], cerca de la darazana nueva", mas não indica se era uma mesquita mais antiga ou um edifício destinado para tal (Repartimiento, 1998, p. 355). Essa indicação é única e não há qualquer outro registro dessa mesquita. Assim, somado a prescrição de não construção acima, não é possível saber se a região já contava anteriormente com alguma urbanização ou se estas datam já do período cristão.

Contudo, a convergência dada a este ponto da cidade, como um grande vetor condicionador do fluxo urbano somente virá com a ocupação cristã. A movimentação do porto atrai para a região, além das pessoas estritamente relacionados com ofícios portuários, também os artesãos dedicados à produção de embalagens, de atividades relativas a pesca e equipamentos

e etc.[137] A concentração de estrangeiros nesta região também era muito grande, provavelmente pela falta de tradição marítima de Castela, nem comercial, nem militar. A conquista de Sevilha marcou também a estreia da marinha real nas operações de guerra e não por acaso, nos séculos XIII e XIV, vários dos almirantes da frota real castelhana eram genoveses, comprovando o domínio dos não castelhanos neste setor (ABULAFAIA, 1997, p. 217).

Mesmo que, no período muçulmano, a ocupação das *alcazabas* fosse constante e gerasse um fluxo em relação ao porto, este fluxo era de natureza militar e não aberto a todos da cidade. A documentação indica que o porto comercial e o porto militar se confundiam neste mesmo local e que as instalações direcionadas às atividades navais no período cristão se instalaram onde antes eram as *alcabazas*. Portanto, uma área antes fechada que passava a ser cruzada para dar acesso ao porto e ao bairro "*de la mar*".

O estabelecimento deste bairro extramuros, bem como o incremento do porto sevilhano que, além de comercial passa a ser base militar e sede da frota real, particularmente depois da construção do arsenal real em 1253, são os fatores que mais modificam o plano urbano de Sevilha neste primeiro momento. Foram criados novos polos de atração, novos espaços físicos nasceram com a construção de novos bairros e com o aterro de uma parte da margem do Guadalquivir para dar espaço a estes bairros. Assim desloca-se um pouco o centro comercial da cidade para a área SO que antes era praticamente inabitada e fechada. Ao mesmo tempo, a permissão para se realizar comércio em todos os bairros citados estabelece a duplicidade de funções (comercial/residencial), possibilitando também uma maior circulação humana no interior da cidade. Enquanto a historiografia sobre

137 Segundo Manuel GONZALEZ e Juan Manuel BELLO no século XIV já há registros de fixação de artesãos para estas atividades junto a este bairro. "El puerto de Sevilla enla Baja Edad Media" In: ABULAFAIA, 1997, p. 213-236.

mundo muçulmano estabelece que não há o hábito de se mesclar o espaço residencial com o espaço comercial, no mundo cristão isto aparece como uma constante criando um novo tipo de relação com o espaço habitado.

Esta região extramuros vai ganhar cada vez maior importância com o crescimento do comércio e das instalações navais que passaram a sediar a marinha real. Acentua-se ainda mais a polarização urbana no setor sul da cidade, permanecendo o setor norte com uma concentração populacional reduzida. Mesmo que a comunicação da cidade com as principais cidades castelhanas se desse a partir das portas localizadas no setor nordeste, este permaneceu somente como ponto de entrada e de comunicação com as diversas hortas que se localizavam nos arrabaldes circundantes.

Estabelecida a movimentação nessa área, duas grandes funções se constituem para o porto de Sevilha. Primeiramente é a sede da marinha real e onde serão construídas as *atarazanas*, estaleiros reais. Edifício imenso para os padrões da época, concluído em 1252, contava com 17 naves e cobria uma área de 18 mil metros quadrados. Em seu momento de auge, entre os séculos XIII e XIV, podia mobilizar em torno de 400 a 500 trabalhadores (BARRIONUEVO FERRER, 2005, p. 29-38). Comparável somente com os estaleiros de Veneza que, contudo, ainda não ultrapassavam esse tamanho no século XIII. O prédio anexo, que formava parte do complexo e tinha 10 mil metros quadrados, continha em seu interior até 35 galeras de combate, espaço destinado para armazenamento de armas e apetrechos e contava ainda com uma prisão (PÉREZ-MALLAÍNA, 2014-2015, p. 201-226).

Isso significou também que a cidade era sede do almirantado, portanto, sede de um importante órgão de poder, para o qual confluíam diversos elementos, para além daqueles envolvidos diretamente com a indústria naval. Além de monopolizado pela aristocracia, o cargo garantia amplos poderes de controle militar e sobre a movimentação dos barcos e do comércio no Guadalquivir, inclusive das atividades ribeirinhas dos pescadores. Os almirantes, desde que o cargo foi criado, foram dotados de

amplas prerrogativas, que além das militares, incluíam judiciais e fiscais, pois o ofício era remunerado, entre outros, por emolumentos derivados da percepção de impostos sobre fretes, atracamentos e carga e descarga de embarcações (LADERO QUESADA, 1980, p. 156).

Junto a ele, os alcaides das *atarazanas* e os armadores, controlavam alguns setores (como a extração de madeira) e um número muito grande de trabalhadores navais, oficiais, marinheiros, armeiros e todos aqueles que exerciam alguma atividade relativa à indústria naval ou àmarinha de guerra. As expedições navais que foram fundamentais para o reino castelhano, tanto nos conflitos com o Norte da África, quanto na sua tomada de posição na Guerra dos Cem Anos, partiram do porto sevilhano.

Dentro desse panorama é possível perceber a importância desses elementos na dinâmica da cidade. Natural que um bairro tenha se formado muito rapidamente em seu entorno, condicionando a expansão extramuros de uma cidade que, no entanto, ainda contava com vastos espaços não ocupados em seu interior. Por outro lado, os elementos atraídos pela instalação das *atarazanas* contribuíram para diversificar ainda mais a paisagem humana da cidade, gerar novos fluxos humanos e demandas. Não podemos esquecer ainda, que os oficiais que a dirigiam, almirante, armadores e alcaides, tinha assento com voz e voto no concelho da cidade, o que implicava em ter as questões de seu interesse sempre representadas no governo urbano.

Contudo, ao final do século XV e ao longo do século XVI, as *atarazanas* começaram a deixar de ser o grande estaleiro militar do reino para converter-se em uma série de armazéns, "muy útiles, pero desde luego no tan decisivos para el destino de la Corona" (PÉREZ-MALLAÍNA, 2014-2015, p. 201-226, p. 216). Escavações arqueológicas mostram ainda que no final do século XV diversas outras atividades foram transferidas para a área dos estaleiros, tais como peixarias, açougues, moradias e até um quartel (BERNÁLDEZ SÁNCHEZ, 1997, p. 58-65).

Mas se os estaleiros reais por si só já significassem um polo de atração potente, foi como porto comercial de Sevilha fez sua tradição. Longe de ser uma questão fortuita ou ao acaso, a política real de instalação de colônias de mercadores, como vimos antes, soube aproveitar bastante bem a posição privilegia de seu porto. E com ele essas comunidades criamum tipo de simbiose, importando ou exportando mercadorias, utilizando como ponto de abastecimento de embarcações do comercio atlântico, disputando privilégios de suas embarcações e de determinados artigos... enfim, mesmo vivendo e comercializando em suas lojas dentro da cidade, é no porto que concretizam grande parte dos seus negócios. Por isso mesmo, os privilégios de que gozam são fonte fundamental para percebemos a dinâmica do porto sevilhano, pois em boa medida se referem a ele também.

Isso fica claro no conflito entre armadores da coroa e a colônia dos mercadores genoveses. Durante a regência de Enrique III, século XIV, os armadores, em especial os bascos, conseguiram que o transporte de mercadorias fosse feito em embarcações nacionais. Contudo, o tráfico mercantil dos genoveses sevilhanos, colônia estabelecida desde 1251, se realizava principalmente por mar, em barcos de sua propriedade ou em outros que atracavam no porto da cidade. O embaixador genovês recordou à Coroa que os impedir de escolher em quais navios suas mercadorias seriam transportadas ia contra os privilégios da comunidade, assim como contra o costume e ao direito. Em 1393 a Coroa acaba por confirmar o privilégio que lhes garantia a liberdade de escolha sobre a nacionalidade das embarcações (GONZÁLEZ ARCE, 2010, p. 180).

Em acordos entre estes mercadores genoveses, mercadores castelhanos de Burgos e a Coroa para importação de mercadorias (entre o século XIV e o século XV) constam 83 produtos distintos que entravam pelo porto da cidade, reforçando o papel distribuidor destas colônias estrangeiras (GONZÁLEZ ARCE, op. cit.).

Se a rede mediterrânea era capitaneada pelos sistemas comerciais

genoveses e venezianos, nos trezentos as redes mercantis atlânticas adquirem um protagonismo grande para os catalães e valencianos, passando por Portugal, Inglaterra e Flandres. Mas sem dúvida que as relações comerciais se complexificam e mesmo voltados para o comércio atlântico, é possível ver avanços nas negociações com o Norte da África, com as cidades italianas e com os mercadores occitanos.

Neste século é patente o crescimento do volume mercantil e da intensificação dos intercâmbios, o aumento do controle sobre os produtos de consumo de massas (vinho, cereal, sal, produtos alimentícios, matérias primas e, especialmente em Sevilha, azeite), uma maior presença das grandes companhias mercantis estrangeiras e autóctones com os mesmos mecanismos e técnicas comerciais e uma maior circulação de capitais. Para os homens de negócio catalães e valencianos a estrutura econômica e a plataforma naval de Mallorca foi vital para sua consolidação no Magreb e a diagonal insular fundamental para a expansão aos mercados atlânticos. Sevilha, e por extensão a costa andaluza (Sanlúcar de Barrameda e Cádiz), joga papel decisivo como escala atlântica em redes internacionais de maior calado e núcleo das operações marítimas atlânticas (CABEZUELO PLIEGO; SOLER MILLÁ, 2013, p. 191).

Em função disso se transforma em intensa a atividade de frete e barcos para levar e para buscar produtos em Sevilha. Não à toa, no século XV a principal atividade dos mercadores da Ligúria instalados em Sevilha foram os seguros marítimos.

Não somente como entreposto funcionava o porto de Sevilha, o que por si só já justificaria sua importância, mas também como ponto de escoamento para a produção da Andaluzia e de toda Castela. O que de maior relevância circulava pelo porto de Sevilha era: cereais, azeite, lã, cera, produtos do mar (particularmente sardinhas salgadas), açafrão, frutas (em especial maçãs e figos), amêndoas, arroz, couro, sabão, ouro, prata e mercúrio (GONZÁLEZ ARÉVALO, 2011). Este último, junto com o azeite, merece atenção especial.

As minas castelhanas de Almadén são uma das poucas fontes deste metal na Europa Ocidental e o escoamento da produção se dá pela rota terrestre até Valencia ou pelo porto de Sevilha, onde os mercadores florentinos têm especial apreço por ele. E pesar de todas as restrições imposta pelos reis castelhanos em relação a exportação de vários destes produtos (para impedir que chegassem ao mundo islâmico ou que levassem ao desabastecimento) (MONTES ROMERO-CAMACHO, 2004) as listas tanto das aduanas, quanto das transações das companhias comerciais, indicam o trânsito dessas mercadorias (GONZÁLEZ ARÉVALO, op. cit.). O azeite permanece sendo o elemento de força das exportações castelhanas, sendo a principal região produtor pertencente a própria cidade de Sevilha.

Tudo isso demonstra, como já dissemos, o impacto no panorama humano das atividades portuárias em Sevilha e, mais que tudo, o impacto econômico para a cidade e para o reino. Toda essa circulação de mercadorias é taxada, com rendas devidas tanto à Coroa, quanto à cidade e à alguns elementos chaves da administração.

A arrecadação que o porto de Sevilha proporcionava permita ao concelho da cidade executar intervenções urbanas e consolidar seu poder. E isso não era pouca coisa. Ainda no século XIII, durante a guerra civil, a apoio da cidade, portanto de seu concelho, a Alfonso X foi fundamental para sua vitória. A importância do rico concelho sevilhano também se fez sentir em outros momentos de crise, como a transição dos Trastámaras no século XIV, capitaneando a *hermandade* da Baixa Andaluzia, e a ascensão de Isabel no século XV, a qual apoia.

Os ingressos advindos das atividades comerciais também eram substanciais para a Coroa, além de permitir uma política de alianças com as cidades/países comerciais através de concessões. Para que seja possível mensurar, em finais do século XV, oitenta por cento dos ingressos da Coroa advinham da *alcabala*, tributo cobrado sobre a circulação comercial. Dado ao fato que neste momento Sevilha é o principal porto da Península Ibérica,

sua participação nesse montante deve ter sido considerável.

Por fim, o porto e o controle exercido por ele, tanto comercial quanto militar, consolidam um par de instituições que transcendem a cidade, como o almirantado e as *alcaidias*, que atraem para Sevilha mais membros da alta nobreza e a colocam no centro da política do reino. Somados esses elementos com a baixa nobreza que domina o governo urbano, com a burguesia local, mas sobretudo a estrangeira, e com um sem fim de trabalhadores ligados aos diferentes ofícios comerciais, navais e portuários, temos uma cidade de panorama urbano e humano muito diversificado, na qual o porto, longe de ser um local a mais, é ponto nevrálgico, polo condicionador da malha urbana e coração pulsante da Sevilha medieval.

Bibliografia

AL-IDRISI. *Descripción de España*. Trad. de Antoni Bláquez. Madrid: Imprenta y Litografia del deposito de la Guerra, 1901.

BARRIONUEVO FERRER, A. y Molino Barrero, J. "Las Atarazanas de Sevilla: entre la Construcción y la Arquitectura", *Informes de la Construcción*, Vol. 57, nº 497, mayo-junio 2005.

BERNÁLDEZ SÁNCHEZ, E., BERNÁLDEZ SÁNCHEZ, M. "Basureros y desechos haciendo historia restos paleobiológicos de la actividad urbana en las RealesAtarazanas de Sevilla". PH: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, Año nº 5, Nº 19, 1997.

CABEZUELO PLIEGO, J. y SOLER MILLÁ, J. "El consulado catalán de Sevilla a inicios del siglo XIV disputas políticas y realidad mercantil en el Atlántico". In: *A l'entorn de la Barcelona medieval*. Barcelona: Institució Milà iFontanals, Departament de Ciències Històriques-Estudis Medievals, 2013.

COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, António. "Sevilla enel sistema urbano de la Andalucía bajo medieval". *Edad Media: revista de historia*, nº 15, 2014.

Crónica de Veinte Reyes. Burgos: Excelentísimo Ayuntamiento de Burgos, 1991.

Diplomatário andaluz de Alfonso X. Ed. GONZÁLEZ JIMENEZ, Manuel. Sevilla: Universidade de Sevilla, 1991.

GONZÁLEZ ARCE, J. "El Consulado Genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales". *Studia historica. Historia medieval*, Nº 28, 2010.

GONZÁLEZ ARÉVALO, R. "Comercio exterior del Reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajo medievales". *Historia. Intituciones. Documentos*, 38 (2011).

GONZALEZ, M. y BELLO, J.M. "El puerto de Sevilla enla Baja EdadMedia"in: ABULAFAIA, David y GARI, Blanca (org). *Enlas costa del Mediterráneo occidental. Lasciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media.*Barcelona: Omega, 1997.

GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel; BORRERO FERNÁNDEZ, Mercedes; MONTES ROMERO-CAMACHO,Isabel. *Sevilla en tiempos de Alfonso X*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1987.

IBIN ABDUN. *Sevilla a comiezos del siglo XII***.** Edição/tradução de Garcia Gómes, E., Levi-Provençal, E.Sevilha: Ayuntamiento de Sevilla, 1952.

IBN IDARI AL-MARRAKUSHI. *Bayan Al-Mugrib*. Ed. Ambrosio Huici Miranda. Valencia: Textos medievales, 1965.

IBN SAHIB AL-SALA. *Al-mannbilimama*. Trad de Ambrosio Huici Miranda. Valencia, 1969.

LADERO QUESADA, M. A. *La ciudad medieval (1248-1492).* Sevilla: Universidad de Sevilla, 1980.

MANZANO, Eduardo. *Historia de las sociedades musulmanas en la Edad Media*. Madrid: Sintesis, 2014.

MONTES ROMERO-CAMACHO, I. "Las instituciones de la "saca" en la Sevilla del siglo XV: aproximación al estudio de la organización institucional del comercio exterior de la corona de Castilla al final de la Edad Media", *Historia. Instituciones. Documentos*, Nº 31, 2004.

CONSTABLE, Olívia. *Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la Península Ibérica de 900 al 1500***.** Barcelona: Omega, 1997.

PÉREZ-MALLAÍNA, P. "Los responsables de las atarazanas de Sevilla durante la Baja Edad Media", *Norba. Revista de Historia*, Vol. 27-28, 2014-2015.

Primera crónica general de España. Ed. MENENDEZ PIDAL, Ramon. Madrid, 1955, p. 760/ f 350.

Repartimiento de Sevilla. Ed. GONZÁLEZ, Julio. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1998.

VALENCIA, Rafael. "Sevilla 1147-1148", in: *El últimosiglo de la Sevilla islámica*. Sevilla: Universidad de Sevilla/Ayuntamiento de Sevilla-Gerencia de Urbanismo, 1995.

VALOR PIECHOTTA, Madalena. "El puerto de la ciudad", in: *El últimosiglo de la Sevilla islámica*. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Ayuntamiento de Sevilla-Gerencia de Urbanismo, 1995.

De porto em porto: o caminho da liberdade. A Grande Festa no Brasil e Lagos, África Ocidental, 1888

Eduardo Silva[138]

Grandes manifestações de alegria devem refletir experiências positivas ou, pelo menos, assim percebidas em determinado momento histórico. Neste capítulo vamos estudar alguns aspectos de uma dessas manifestações excepcionais de alegria, a celebração da lei que aboliu a escravidão no Brasil, assinada no dia 13 de maio de 1888. Antes de entrar em matéria, contudo, preciso esclarecer que inicio aqui uma notícia prévia, uma primeira discussão pública sobre um projeto ainda em desenvolvimento. A ideia é olhar para a imensa manifestação popular que se seguiu à assinatura

---

138 Eduardo Silva é pesquisador titular (aposentado) da Fundação Casa de Rui Barbosa (FCRB), e membro titular do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Este capítulo é parte de seu trabalho como Visiting Senior Researcher Fellow no King´s College London, apoiado pela CAPES (Processo BEX1884/14-0).

da chamada "Lei Áurea" como um conjunto significativo de evidências históricas, via de acesso para uma abordagem mais ampla e socialmente inclusiva do movimento abolicionista e, portanto, da própria abolição final.[139]

A "grande festa" começou no Rio de Janeiro, no Largo do Paço (hoje Praça XV), no próprio dia 13 de maio de 1888, por volta das três horas da tarde, imediatamente após a assinatura da Lei que libertava o povo escravizado. A alegria explodiu fora de todo limite. A festa parou de imediato o Centro do Rio de Janeiro. Por intermédio da moderna rede de telegrafia elétrica estrategicamente implantada na segunda metade do século XIX, a noticia correu como nunca, e a festa, dentro de poucas horas, se espalhou praticamente pelo Brasil todo de norte a sul (SILVA, 2000, p. 451-462).

Aliada às modernas tecnologias oriundas da Revolução Industrial, a "grande festa" tornou-se altamente contagiosa. Para surpresa geral, a alegria do povo negro – que começou no Largo do Paço – atravessou o Oceano Atlântico e reapareceu do outro lado, em terras africanas, particularmente na Colônia Britânica de Lagos, África Ocidental. O que uma esquecida comemoração popular pode nos revelar sobre a escravidão Moderna e, particularmente, sobre a campanha abolicionista no Brasil?

Tema e Questões Iniciais

A percepção do tema e sua importância se deve não apenas ao fato do

139 Agradeço ao historiador Anthony Pereira, Diretor do King´s Brazil Institute, pelos comentários ao Projeto e apoio institucional durante minhas pesquisas em Londres e Oxford, entre 2014 e 2015. Agradeço igualmente ao historiador Oliver Marshall pelas indispensáveis "dicas" sobre coleções documentais e arquivos britânicos.

pesquisador gostar, como efetivamente gosta, de festa e alegria. Trata-se, na verdade, de excelente oportunidade para um pouco de aventura histórica, para deixar o litoral batido e enfrentar o Atlântico revolto. Para, enfim, penetrar campos de investigação esquecidos no tempo e, a partir daí, tentar levantar questões importantes sobre a experiência histórica tanto brasileira quanto africana.

Trata-se de um fenômeno no mínimo intrigante, tanto por suas dimensões desusadas quanto por sua significação histórica. A "grande festa" ou "*Jubilee Aguda*" – como ficou conhecida em língua Iorubá – não foi apenas carnaval de rua e alegria "brasileira" fora de controle. A festa, em seu conjunto "internacional", pode ser tomada como um documento histórico. Funciona como uma dessas lanternas acopladas aos telefones móveis: nos permite focalizar e enquadrar eventos e processos de grande interesse para os dias de hoje, para a construção de uma história socialmente inclusiva, mas que foram – por causa de antigas questões de cor, status, classe ou gênero – perdidos ou mesmo abandonados na escuridão do passado.

A "grande festa" torna ainda mais evidente a forte participação do povo negro, não apenas internamente, promovendo fugas em massa e formação de quilombos no Brasil, mas também a partir da sociedade africana, com alianças politicas e pensamento estratégico contra o sistema. Tal o poder simbólico dessa celebração, especialmente na Colônia Britânica de Lagos, que um dos mais importantes intelectuais africanos da época, John Augustus Otonba Payne (1839-1906), a incluiu entre os mais notáveis e significativos eventos da História do povo ioruba, sendo popularmente conhecida como "*Jubilee Aguda*" – isto é, em tradução livre, "grande festa dos brasileiros" (PAYNE, 1893, p. 15).

Diante de uma comemoração festiva de tal dimensão e importância, o 13 de Maio já não pode ser explicado como um problema apenas interno, concernente tão somente ao Brasil e às forças sociais aqui localizadas. Na verdade, trata de uma questão que abarca o Mundo Ocidental como

um todo. Um movimento politico-ideológico e social amplo, envolvendo diferentes continentes e diferentes interesses, mas tendo como centro visível, o imperialismo europeu – particularmente britânico – com toda sua maravilhosa coleção de novidades tecnológicas: as máquinas a vapor, a navegação a vapor, as estradas de ferro, e a desestabilizante telegrafia elétrica.

"Grande Festa" / "Jubilee Aguda"

Convém lembrarmos, antes de seguir adiante, o conceito de festa tal como foi discutido, em trabalho seminal, por Jean Duvignaud. A festa, segundo Duvignaud, longe de representar apenas alegria, música, gratuidade e distração, ocupa um lugar privilegiado, revelador de camadas profundas da cultura e da vida social. Funciona, enfim, "como se houvesse (...) intenção de lembrar que a vida não se fecha em uma única dimensão imposta pela Rentabilidade ou a Organização". Exatamente essa obsessão com a estrita "funcionalidade" das coisas tem sido o principal obstáculo para uma compreensão mais profunda do fenômeno festa, inclusive a percepção de todo seu imenso potencial subversivo, sua capacidade de gerar não apenas alegria e repetição ritual de papeis previamente definidos (as chamadas "festas de representação"), mas também rupturas e transformações profundas, as chamadas "festas de desregramento", como – pensamos nós – a grande festa da Abolição, ou "*Jubilee Aguda*" (DUVIGNAUD, 1983, p. 21-22 e 223; DUVIGNAUD, 1976, p. 13-25).

Especialmente no Brasil, a grande festa representou, desde o início, um poderoso quadro de inversão social, de subversão dos códigos de comportamento vigentes na sociedade escravista. O fato torna-se sensível, seja pela ocupação ruidosa de espaços públicos anteriormente proibidos, como a Rua do Ouvidor, no Rio de Janeiro; seja, por toda parte, por meio

da música, da dança e da alegria fora de controle. Ou, para ser mais exato, da alegria fora já dos mecanismos tradicionais de controle da sociedade escravista.

Uma festa que começa no Brasil e continua do outro lado do Atlântico, na atual Nigéria, parece encaixar-se, por si só, na categoria de "desregramento" proposto por Duvignaud. Mas o mais importante, sem duvida, seria questionar o que uma celebração como esta tem a nos ensinar sobre as dimensões atlânticas da escravidão; sobre o contexto internacional do movimento abolicionista; e sobre o papel exercido pelas novas tecnologias de comunicação e transporte oriundos da Revolução Industrial. O tema, infelizmente, segue desconhecido em ambos os lados do Atlântico, mas uma festa que consegue paralisar o Brasil e atravessar o Atlântico merece, no mínimo, ser estudada.

Na verdade, se pensarmos bem, quem comemora é porque participou ou, pelo menos, torceu a favor de alguma coisa. Nenhuma comemoração pode acontecer no vácuo histórico, sem base social de apoio, sem forte corrente de opinião que a justifique e promova. Portanto, celebrar em Lagos a abolição no Brasil revela e expõe às claras a existência de um posicionamento popular crítico à ordem escravista, tanto no Brasil quanto no continente africano.

É preciso deixar claro que estamos estudando a "grande festa", o "*Jubilee Aguda*", não o evento político-jurídico da Abolição, o tema considerado propriamente relevante pela tradição historiográfica. É claro que contamos, e de há muito, com excelentes trabalhos sobre o movimento político-parlamentar liderado pela elite emancipadora ou abolicionista.[140] Nosso objeto, contudo, não é a Lei – a chamada "Lei Áurea" –, mas a imensa comemoração popular e espontânea que se seguiu à assinatura da Lei. Um

140 Vejam-se, por exemplo: DUQUE-ESTRADA, 1918; MORAES, 1986; MORAES, 1933; CONRAD, 1975; BERGSTRESSER, 1973.

fenômeno histórico complexo, multidimensional, que paralisou a capital do Império desde domingo, dia 13, até o outro domingo, dia 20 de maio. Comemoração que, como uma força da natureza, atravessou o Oceano Atlântico e continuou do outro lado, em terras africanas, até outubro de 1888.

Urbi et Orbi

A festa se espalhou por toda parte. No Rio de Janeiro a Lei foi apoiada nas ruas com firmeza nunca vista. E o samba, a batucada, a alegria do povo simples tomou conta da cidade. A grande manifestação popular rolou sem parar, apesar do tempo ter se tornado chuvoso, por oito dias seguidos. A alegria literalmente parou a capital do Império, provocando séria crise de desabastecimento. A vida política entrou em recesso. As repartições públicas cerraram as portas. Os serviços essenciais entraram em colapso. De uma hora pra outra desapareceu o policiamento das ruas; malfeitores e criminosos também sumiram como por milagre. O embarque de café e o desembarque de mercadorias importadas foi suspenso por falta de estivadores e auxiliares. Trens de carga, Correios, bancos, escolas, tudo parou, ou foi obrigado a parar, no mínimo, por oito dias seguidos.

E a excitação, a alegria talvez desmedida, não ficou restrita apenas ao Rio de Janeiro. Espalhou-se quase imediatamente – *urbi et orbi* – por todo imenso território servido pelas modernas redes de telegrafia elétrica. A notícia da liberdade correu pelo cabo submarino, de porto em porto ou, por via terrestre, seguindo o trilho das "marias-fumaça", de estação em estação ferroviária, tomando conta do Brasil quase imediatamente para os padrões da época. Não podemos desconhecer que, já na segunda metade do século XIX, o Império estava conectado. Apenas duas horas depois de assinada a Lei, por exemplo, a princesa Isabel já foi recebida em Petrópolis,

na pequena estação ferroviária, por mais de duas mil pessoas, entre as quais muitos ex-escravos e quilombolas. Os quilombolas, até então considerados perigosos desordeiros, apresentavam-se tranquilos, conscientes do momento histórico e preparadíssimos para a homenagem, formando para passagem da "Rainha" um corredor em fila dupla, com seus archotes acesos e bandeiras desfraldadas.[141]

Foi assim também na cidade de São Paulo, onde reinou imediatamente "grande entusiasmo popular".[142] O mesmo aconteceu em Santos, outro forte reduto abolicionista, onde o "delírio" foi imediato e durou "desde o dia 13 de maio até o fim do mês", com animadíssimas "passeatas dos pretos, bandeiras à frente, com seus grosseiros instrumentos musicais, suas grosseiras roupas, endomingados alguns, esfarrapados outros", conforme os viu, um tanto preconceituosamente, o republicano Silva Jardim (Jardim, 1891, p.86-88). Também em Campinas, um dos centros da reação escravista, quando os negros souberam da aprovação da lei, "ficaram quase loucos" e organizaram imediatamente bailes, procissões e batucadas. A festa só terminou oito dias depois, com uma grande fogueira armada em praça pública, onde foram devidamente queimados todos os instrumentos e símbolos de punição e tortura que puderam ser encontrados na cidade.[143]

Também em Minas Gerais a festa começou no próprio dia 13, quando as ladeiras da capital, Ouro Preto, foram ruidosamente ocupadas pelos ex-escravos. Em Pernambuco, da mesma forma, a cidade do Recife foi tomada pelo povo preto e as repartições públicas fechadas. Em São Luís do Maranhão, o telegrama da liberdade foi recebido com "grandes aclamações

141 André Rebouças. Diário 1888. Dia 13 de maio. Documento manuscrito. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; O Mercantil. Petrópolis,16 de maio de 1888, p. 2, "Libertas quae sera tamen".

142 Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 15 de maio de 1888, p. 1; Cidade do Rio. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1888, p. 1, "As Festas da Igualdade".

143 The Rio News. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1888, p. 1.

populares", e o presidente da província, Moreira Alves, correu ao palácio para providenciar a sua imediata execução.[144]

Em Salvador, como não poderia deixar de ser, a alegria foi imediata e espontânea, chegando a rivalizar-se, segundo alguns, com a própria capital do Império. "As festas por aqui [Salvador] estiveram esplêndidas e foram gerais, sendo impossível que as daí [Rio de Janeiro] fossem mais entusiásticas", provocou o bacharel Antônio Carneiro da Rocha em carta a seu amigo e correligionário Rui Barbosa.[145]

Desde a tarde do dia 13, quando a notícia chegou em Salvador, por volta das 5 horas da tarde, a festa não parou mais. O povo aglomerava-se em frente à sede do jornal *Diário da Bahia* em busca de comprovação da incrível novidade. No velho Centro a coisa virou carnaval. A multidão soteropolitana, num vai e vem festivo, descia pela antiga rua do Passo de São Bento e subia pela rua do Palácio, segundo testemunhos de época, a "exultar de alegria" e "em delirantes aclamações".

E houve muito discurso, passeatas de estudantes, assembleias festivas no Teatro São João (hoje Cine Glauber Rocha), *marches aux flambeaux* e animadas apresentações das bandas de músicas da cidade, algumas apreciadíssimas, como a banda do Corpo de Polícia, com seus magníficos dobrados, a banda da União dos Chapeleiros, a banda Luso-Guarani, a banda Euterpe, e tantas outras, sem esquecer o popular Clube Cruz Vermelha, cuja comissão de frente saudou a Liberdade em imponente carro puxado por elegantes parelhas de cavalos brancos. O dia 18 de maio, que caiu numa sexta-feira, dia consagrado a Oxalá, o mais popular orixá da Bahia, foi talvez o grande auge das comemorações, com tocante romaria

144 Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 15 de maio de 1888, p. 1.

145 Carta de Antonio Carneiro da Rocha para Rui Barbosa. Salvador, 25 de maio de 1888. Arquivo Histórico da Fundação Casa de Rui Barbosa, documento manuscrito, CR 1260/1.

à igreja de Nosso Senhor do Bonfim, o povo todo de branco, em apoio à grande conquista (ARAGÃO JÚNIOR, 1941, p. 529).

"Iwe Manamana", a WWW Vitoriana

É preciso reconhecer que a grande festa não foi fruto apenas da conquista da liberdade, mas também da nova tecnologia oriunda da Revolução Industrial. No século XIX, graças à expansão dos meios de comunicação e transporte e, sobretudo, à montagem de uma rede mundial de telegrafia elétrica, o Brasil vivia — sem que fosse capaz de perceber claramente o que vivia — os efeitos revolucionários de um grande processo de integração e globalização. O processo estendeu-se por toda segunda metade do século XIX, explodindo de vez com o antigo isolamento e quietude do Império escravista. Em 1852, menos de dois anos depois da abolição do tráfico africano, iniciou-se no Rio de Janeiro o serviço de telegrafia elétrica. Primeiro, apenas no âmbito da administração e segurança públicas, mas já em 1858, franqueado ao público em geral. Em 1854, começou a circular o primeiro trem a vapor ligando o pequeno Porto de Mauá, no recôncavo da baía de Guanabara, à Raiz da Serra e, em 1857, foi inaugurada uma linha telegráfica ligando a capital do Império à cidade Petrópolis, no alto da serra, onde o Imperador podia descansar dos verões abafados do Rio, sem contudo, se desligar da coisa pública e da política (Repartição..., 1909, p. 4-7; Pereira, 1938, p. 29-30).

Como a deflagração da guerra do Paraguai (1865-1870), o país foi obrigado a se conectar o mais rapidamente possível, por linhas telegráficas terrestres, com extremo sul. E, depois da guerra, o telégrafo caminhou em direção ao norte. O ponto alto do processo se daria no dia 24 de dezembro de 1873, com a chegada do primeiro cabo telegráfico submarino. De um dia para o outro Brasil deixou de ser um Império longínquo e, já no ano seguinte,

os jornais começam a publicar notícias frescas do exterior, em tempo quase real para os padrões da época, provocando verdadeira revolução na cultura e modo de pensar (SODRÉ, 1966, p. 247; IPANEMA, 1984, p. 15-20).

Em maio de 1888, quando se deu a abolição final, a rede brasileira de telégrafos conectava e punha em comunicação direta os principais portos e capitais do país, desde Belém do Pará, ao norte, até Jaguarão e Uruguaiana, no extremo sul do Império, onde conectava-se com as redes do Uruguai e da Argentina. Havia então quase 11.000 quilômetros de linha, com mais de 18.000 quilômetros de extensões, ligando 173 estações (Repartição ..., op. cit., p. 39-45; PAULA-FREITAS, 1940, p. 18). No ano seguinte ao da abolição, 1889, foram enviados nada menos que 640 mil telegramas (oficiais e particulares), totalizando quase 8 milhões de palavras (LIBORIO, 1923, p.5-7; PAULA-FREITAS, op. cit., p. 55). Com o avanço da telegrafia elétrica, integrou-se o país de forma até então impensável. O alcance da administração pública, a circulação de ideias, a facilidade de locomoção, tudo estava mudando muito rapidamente. O impacto dessa mal-percebida revolução trouxe modificações profundas na forma de perceber a vida cotidiana, o tempo e a história.

Depois de 1873, com a chegada do cabo submarino, ligou-se o Brasil diretamente aos centros irradiadores de ideias e decisões do planeta, a velha Europa, os Estados Unidos, o mundo. A montagem dessa rede mundial de telegrafia elétrica, sob controle britânico, forneceu toda base tecnológica necessária para o surgimento de uma "campanha" ou "movimento abolicionista" verdadeiramente internacional. Depois de conectar o Império do Brasil, na década seguinte, o cabo submarino chegou ao continente africano, tendo a Colônia Britânica de Lagos inaugurado festivamente seu serviço de comunicações telegráficas – *Iwe Manamana*, em língua Ioruba – no dia 2 de setembro de 1886.

A influência da nova tecnologia foi decisiva e precisa ser levada em consideração quando tentamos entender o processo abolicionista no Brasil.

É interessante notar, por exemplo, que na Câmara dos Deputados, quando o projeto de lei do executivo entrou em segunda discussão, no dia 9 de maio, a única emenda proposta – e imediatamente aprovada -, como que incorporou a modernidade vertiginosa da telegrafia elétrica na própria letra da Lei. Já não era possível esperar nem a tradicional e regimentar publicação da lei. Exatamente por isso, no Art. 1º, onde se lia "é declarada extinta a escravidão no Brasil", acrescentou-se "*desde a data desta lei*". Cinco palavras que podem passar despercebidas, mas que tornaram a Lei Áurea uma lei de validade instantânea, tão moderna e eficiente quanto a telegrafia elétrica (BRASIL, 1889, p. 235).

E não foi apenas uma questão de comemoração festiva. Essa mesma rede mundial de telegrafia elétrica, durante toda a década de 1880, também forneceu a base tecnológica necessária à criação de um movimento abolicionista verdadeiramente eficiente e operacional. As novas tecnologias de comunicação e transporte – o vapor, a eletricidade, a modernização dos portos – foram de forma muito competente apropriadas pelo underground abolicionista brasileiro. Especialmente a telegrafia elétrica, que funcionou como uma espécie de "Internet" ou "*WhatsApp*" do século XIX, que passou a permitir – o que parecia ate então impensável -articular fugas de escravizados de uma região para outra, dentro do vasto Império e até para o exterior.

Os "Brazileiros" e a "Grande Festa"

Devido â existência dessa imensa rede de fios aéreos e cabos submarinos conectando não apenas o Império do Brasil, mas praticamente o mundo todo, podemos estar seguros de que a noticia da abolição chegou no continente africano, mais precisamente na Colônia Britânica de Lagos, no próprio dia 13 de maio, o mais tardar no dia seguinte.

A telegrafia elétrica foi rápida e eficiente para atravessar o oceano, mas, em Lagos, deve ter faltado o necessário suporte da mídia tradicional em papel. A imprensa africana estava dando seus primeiros passos e a periodicidade dos jornais ainda era bastante irregular. Por causa desse "pequeno" problema técnico, a notícia chegou, mas teve que esperar alguns dias para ser publicada e circular efetivamente na sociedade.

O processo de circulação da notícia pode ter sido um pouco complicado, mas valeu a pena esperar. E a lentidão da mídia impressa não impediu a alegria da festa. Os ex-escravizados "brasileiros" e seus descendentes deixam claro seu apoio incondicional à Liberdade no distante Brasil. E o fazem, bem à moda brasileira, com missas de ação de graça, católicas e anglicanas; com "grande baile" no Glover Memorial Hall; com grande queima de fogos de artifício; com representação teatral no *Roman Catholic School Room*; e, finalmente, com o mais autentico carnaval brasileiro do século XIX invadindo ousadamente as ruas por vezes tensas de Lagos.

Ruas especialmente decoradas e iluminadas no bairro dos "Brazileiros". Espetáculos teatrais, missas, bailes, passeatas, procissões, carnaval de rua e queima de fogos de artifício. A grande festa que tomou o Brasil de ponta a ponta, também invadiu a Colônia Britânica de Lagos. O bairro dos repatriados "Brazileiros" comemorou desde quarta-feira, dia 27, até sábado, 29 de setembro de 1888.[146]

Esse tipo de carnaval fora de tempo e lugar, abre um espaço interessante para a reflexão histórica. Primeiro, podemos aceitar como razoável a seguinte ideia: se os retornados "brasileiros" celebram com tal entusiasmo a abolição escravatura no Brasil, isso pode indicar que eles participaram diretamente da luta ou, no mínimo, sonharam e simpatizaram com a ideia.

146 "Programme of the Festivities in Honour of the Brazilian Slavery Emancipation". Anti-Slavery Papers; Main Correspondence Series (MSS. Brit. Emp. S.18), Bodleian Libraries (Oxford).

Esta é, em síntese, a suspeita (hipótese de trabalho) que a pesquisa tem levantado a respeito dos respeitáveis membros do *Brazilian Emancipation Commitee*, em Lagos. O projeto pretende aprofundar, portanto, não apenas a influencia do chamado "mundo civilizado" – Grã-Bretanha, França, Portugal, Estados Unidos –, mas também a atuação – ou agencia – brasileira e africana na construção desse nosso novo mundo de liberdade. O apoio da comunidade "brasileira" foi geral e, exatamente como ocorreu no Brasil, foi expresso em samba, alegria, e mesmo reflexões sérias e profundas sobre as origens e significado histórico do grande evento que estavam presenciando.[147]

"Eu Falei Contra a Escravidão no Rio"

Antes de prosseguir, quero fazer uma confissão. Não posso disfarçar a surpresa que foi para o pesquisador encontrar perfeitamente constituído, em Lagos, na década de 1880, um "*Brazilian Emancipation Committee*", ou seja, um Comitê de apoio à luta pela liberdade no Brasil, um país do outro lado do Atlântico Sul. Nos levaria muito longe, nos limites do presente trabalho, encetar um estudo sobre a gênese, atuação e lideranças de uma tal organização. Esses e outros temas ficam reservados para um estudo mais amplo. Não poderíamos concluir, contudo, sem tecer algumas considerações sobre, pelo menos, um dos membros desse *Committee*, John Augustus Otonba Payne (1839-1906). Mr. Otonba Payne, a quem já nos referimos acima, pode ser considerado um dos intelectuais africanos mais marcantes da segunda metade do século XIX. Escritor de grande fecundidade, autor de livros importantes, hoje considerados obras de referencia para o estudo de Lagos e formação da atual Nigéria. Basta lembrar a edição anual do

147 Exploramos o tema com mais detalhes em: Silva, 2017, p. 121-148.

seu volumoso "*Payne´s Lagos Almanack*", uma coletânea indispensável de informações práticas sobre a economia, comércio e sociedade da então Colônia Britânica. Além de homem prático, ligado às lutas e interesses de seu tempo, Otonba Payne era também conhecedor profundo das tradições ancestrais, sendo autor, por exemplo, de *"Arako",* um estudo aprofundado sobre os hieróglifos, ou "letras simbólicas" de origem africana (PAYNE, op. cit., p. 1).

Otonba Payne era também uma importante autoridade civil, nada menos que o *"Chief Registrar and Taxing Master of Supreme Court of the Colony of Lagos"* (Escrivão Chefe da Suprema Corte de Lagos, em tradução livre). Membro da *"Royal Historical Society"* de Londres, e, ainda mais significativo para o nosso estudo, Membro Correspondente da *"British & Foreign Anti-Slavery Society"*. Isso sem contar inúmeras outras instituições acadêmicas e científicas ao redor do mundo, inclusive "Membro Correspondente" de nossa "Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro", instituição de grande prestígio científico e social, frequentada inclusive pelo Imperador Dom Pedro II.

Além de formação e competência técnica, Otonba Payne tinha também, como o nosso Príncipe Obá, origens nobres.[148] Como ele próprio descreve, apresentando-se aos abolicionistas britânicos: "Eu sou um nativo africano da tribo de Jebu, e sobrinho de Sua Majestade o Rei Awujale, aliado do governo de Sua Majestade [Rainha Victoria] em Lagos". Em caso de alguma duvida, ainda esclarece aos abolicionistas ingleses: "Jebu é uma família [tribo] situada a leste de Lagos".[149]

Embora *"Saro"* de origem, Otonba Payne casou-se em 1883 com uma

148 Estudamos este importante líder popular em: Silva, 1993.

149 Carta de John Otonba Payne para Chrales Allen, secretário da Anti-Slavery Society. Lagos, West África, 1 de outubro de 1880. Bodlein Libraries (Oxford), Anti-Slavery Society Papers, Main Corresponcence Series (MSS. Brit. Emp. S. 18).

jovem "brazileira", Martha Bonifacia Lydia (?-23/04/1888), mulher de personalidade marcante, muito bem educada pelos missionários britânicos em Sierra Leone e também na Inglaterra, um país que o próprio Otonba Payne ainda não conhecia. Nesta "brazileira" invulgar, Otonba Payne parece ter encontrado a parceira política ideal, o ombro amigo, a alma gêmea. "Para sua família, Tia Payne, ou ´a Tia´ era absolutamente tudo" – revelou um contemporâneo – "Ela era o Juiz da família, a consolação, a solidariedade, o socorro!"[150]

São trapaças do Amor. Casando-se com "brazileira", o próprio *Chief Registrar* da Suprema Corte, Otonba Payne, passou a fazer parte da "colônia brazileira" e, em decorrência, a se envolver com os chamados "problemas brasileiros". Este fato aparentemente particular e insignificante, representou considerável fortalecimento político e social para a comunidade "Brasileira" em Lagos, e ate mesmo para a causa da liberdade no Brasil. A comunidade "Brasileira" já não estava tão politicamente isolada dentro da Colônia Britânica. Em 1886 Otonba Payne visitou o Brasil onde proferiu pelo menos duas importantes conferencias abolicionistas, além comparecer a inúmeros encontros secretos, em locais não especificados, com escravos, libertos e homens livres.

Na cidade do Rio de Janeiro, por essa época, abolicionistas negros, tendo a frente José do Patrocínio e Vicente de Sousa, já estavam promovendo uma série de "conferências abolicionistas". Isso era permitido, embora a reação estivesse sempre vigilante. O Imperador mostrava-se cautelosamente simpático ao movimento. Mas ninguém poderia sequer imaginar que D. Pedro II, com toda responsabilidade do cargo, pudesse frequentar um teatro popular qualquer, nas tardes mornas de domingo, para assistir palestras e espetáculos popularescos e abertamente subversivos. Mesmo se quisesse,

150 The Lagos Observer. Lagos, West África, 12 de maio de 1888. "In Memorian", p. 3.

não poderia. Em primeiro lugar, o Imperador tinha que manter, ao menos publicamente, uma imagem de absoluta neutralidade. Seu papel, prescrito pela Constituição de 1824, que ele costumava seguir à risca, era exatamente o de "moderador" das forças políticas sempre em guerra e ebulição.

Mas, com o desembarque de Otonba Payne no Rio de Janeiro, o caso parecia completamente diferente. Pela primeira vez, que eu tenha notícia, uma conferencia pública, abertamente abolicionista, foi proferida na presença do Imperador e, diga-se de passagem, na presença de muita gente importante, quase todos, de uma forma ou de outra, proprietários de escravos. E Otonba Payne se impôs como intelectual de envergadura, merecendo sua admissão como Membro Correspondente da prestigiosa Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, como já tivemos oportunidade de mencionar. Em outra oportunidade pretendemos explorar em detalhe essas conferências oficiais e, na medida do possível, também daqueles encontros "secretos", em locais não muito bem identificados, com escravos, libertos e homens livres.

Dr. Otonba Payne e Dona Martha Bonifacia permaneceram apenas 36 dias no Brasil. Mas os resultados da viagem foram considerados extremamente positivos. Tanto que Otonba Payne, mal desembarcou na Inglaterra, instalou-se num bom hotel em Londres, e escreveu imediatamente uma carta para o diretor da *British and Foreign Anti-Slavery Society*, Mr. Charles Allen, adiantando as novidades de sua estranha viagem de Lagos para Londres, mas passando primeiro pelo Brasil. "Eu falei contra a Escravidão no Rio, e como eu sou um Nativo [africano], acredito ter causado nos proprietários de escravos daquele Império alguma impressão", relatou ele, em primeira mão, ao Diretor da *Anti-Slavery Society*.[151]

151 Carta de John Otonba Payne para Charles Allen, secretário da Anti-Slavery Society (Oxford), Anti-Slavery Society Papers, Main Correspondence Series (MSS. Brit. Emp. S. 18). Mr. Allen ocupou o importante cargo de 1879 a 1898, isto é, o período mais importante de combate ao Sistema escravista no Atlântico Sul.

Com essa carta, escrita em moldes sumários, Otonba Payne apenas adianta o sucesso de sua perigosa missão e, propõe uma reunião para discutir com mais vagar todos os detalhes envolvidos. Infelizmente, nas dimensões de uma simples noticia previa, não seria o caso de pretender avançar indefinidamente. Espero que a presente exposição tenha, pelo menos, despertado algum interesse pelos complexos desafios que temos pela frente. De qualquer modo, creio poder adiantar aqui, com relativa segurança, uma conclusão que tem se mostrado muito claramente no decorrer da pesquisa. Sim, os "brazileiros", com suas redes de relações religiosas e comerciais de ambos os lados do Atlântico, participaram do movimento underground abolicionista. Participação efetiva, não apenas numa perspectiva local, mas expandindo-se numa perspectiva atlântica; e envolvendo, como centro efetivo das operações, o Império Britânico e a *British and Foreign Anti-Slavery Society*. Episódios não apenas desconhecidos e curiosos, mas de real importância para o aprofundamento de nossa compreensão da luta pela abolição da escravatura no Brasil.

Documentos

Carta de Antonio Carneiro da Rocha para Rui Barbosa. Salvador, 25 de maio de 1888. Arquivo Histórico da Fundação Casa de Rui Barbosa, documento manuscrito, CR 1260/1.

"Programme of the Festivities in Honour of the Brazilian Slavery Emancipation". Anti-Slavery Papers; Main Correspondence Series (MSS. Brit. Emp. S.18), *Bodleian Libraries* (Oxford).

Carta de John Otonba Payne para Chrales Allen, secretário da Anti-Slavery Society. Lagos, West África, 1 de outubro de 1880. Bodlein Libraries (Oxford), Anti-Slavery Society Papers, Main Corresponcence Series (MSS. Brit. Emp. S. 18).

The Lagos Observer. Lagos, West África, 12 de maio de 1888. "In Memorian", p. 3.

Carta de John Otonba Payne para Charles Allen, secretário da Anti-Slavery Society (Oxford), Anti-Slavery Society Papers, Main Correspondence Series (MSS. Brit. Emp. S. 18).

André Rebouças. *Diário 1888*. Dia 13 de maio. Documento manuscrito. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

O Mercantil. Petrópolis,16 de maio de 1888, p.2, "Libertas quae sera tamen".

Repartição Geral dos Telégrafos. *Memória Histórica*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 15 de maio de 1888, p.1.

The Rio News. Rio de Janeiro, 24 de maio de 1888, p.1.

Cidade do Rio. Rio de Janeiro, 29 de maio de1888, p.1, "As Festas da Igualdade".

Bibliografia

ARAGÃO JÚNIOR, José Garcia Pacheco de. "50º Aniversário da Lei da Abolição; Reminiscências de um Tradicionalista". *Anais do Arquivo Público da Bahia*, vol.XXVII, 1941, pp. 527-530.

BERGSTRESSER, Rebecca Baird. *The movement for the abolition of slavery in Rio de Janeiro; Brazil, 1880-1889.* PhD Thesis, Stanford University, 1973.

BRASIL, Câmara dos Deputados. *Organizações e programas ministeriais (1822 a 1889).* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.

CONRAD, Robert Edgar. *Os últimos anos da escravatura no Brasil, 1850-1888.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

DUQUE-ESTRADA, Osório. *A Abolição; esboço histórico,* 1831-1888. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Murillo, 1918.

DUVIGNAUD, Jean. "Festivals: a Sociological Approach". *Cultures*. Paris: UNESCO Press and La Baconniere. Vol. III, 1976.

DUVIGNAUD, Jean. *Festas e civilizações*. Tradução: L. F. Raposo Fontenele. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará; Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1983.

IPANEMA, Marcello; IPANEMA, Cybelle de. *Imprensa fluminense; ensaios e trajetos*, Rio de Janeiro, Instituto de Comunicação Ipanema, 1984.

JARDIM, Silva. *Memórias e viagens; campanha de um propagandista (1887-1890).* Lisboa: Typ. Da Companhia Nacional Editora, 1891.

LIBORIO, Pedro. *Os nossos serviços Telegráficos civis durante o século; da semáfora ao telefone e deste ao 'sem fio'; legislação telegráfica*. Rio de Janeiro, off. Graph. Do Jornal do Brasil, 1923.

MORAES, Evaristo de. *A campanha abolicionista, 1879-1888,* 2 ed. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1986.

MORAES, Evaristo de. *A escravidao africana no Brasil (Das origens à extinção).* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933.

PAULA-FREITAS, Luís. *O Telégrafo no Brasil*. Rio de Janeiro, Departamento de Correios e Telégrafos, 1940.

PAYNE, John Augustus Otonba. *Table of principal events in Yoruba Hisyory, with certain other matters of general interest, compiled principally for use in the Courts within the British Colony of Lagos, West Africa, by…* Lagos, Printed by Andrew M. Thomas, 1893.

PEREIRA, Flávio; OLIVEIRA FILHO, J. *Subsídios históricos e estatísticos de Correios e Telégrafos*. Rio de Janeiro, Oficinas dos Correios e Telégrafos, 1938.

SILVA, Eduardo. "Law, Telegraph and Festa: a Revaluation of Abolition in Brazil". In: Crozet, Francois; Bonnichon, Philippe; Rolland, Denis (Eds.). *Pour l´histoire du Brésil.* Paris: L´Harmattan, 2000.

SILVA, Eduardo. "Notes on Jubilee Aguda: the Great Brazilian Abolition Festa (Brazil and Lagos, West-África, 1888). *R.IHGB*, Rio de Janeiro, a. 178, n. 474, maio/ago. 2017, pp. 121-148. Disponível em: https://www.ihgb.org.br/publicacoes/revista-ihgb/item/108577-volume-474.html

SILVA, Eduardo. *Prince of the people; the life and times of a Brazilian free man of colour.* London and New York: Verso, 1993.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1966.

4. PORTOS E CIDADES: OS MUITOS ESTRANGEIROS

Espaços de sociabilidade dos ibéricos no Rio de Janeiro da Grande Imigração (1880-1930). O caso dos galegos e o bairro de Santa Rita

Érica Sarmiento[152]
André Azevedo [153]

O Rio de Janeiro do período que abordaremos passou por diversas transformações. Para os estudos da imigração galega e sua relação com o meio urbano, a que mais se destacou foi a relativa ao crescimento significativo do fenômeno da imigração. O fluxo da vinda de estrangeiros para a urbe

---

152 Professora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Coordenadora do Laboratório de Estudos de imigração (LABIMI/UERJ), bolsista de Produtividade em Pesquisa 2 CNPQ e Pesquisadora Jovem Cientista do Nosso Estado FAPERJ.

153 Professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

carioca cresceu em forte aceleração a partir de 1890 pela intensa demanda por mão de obra desencadeada com a abolição da escravidão em 1888 e pelas facilidades que a República ofereceu à naturalização de portugueses em 1890. Na esteira da imigração lusitana veio uma significativa leva de galegos para a Capital Federal. Imigrantes dessa região do Noroeste da Península Ibérica pontilharam as ruas da principal cidade do país. Solteiros, casados e solitários na urbe, ou casados habitando junto a sua família peninsular, de várias formas esses empreendedores de uma nova vida se articularam nas ruas de um espaço urbano significativamente maior e diversificado que o seu espaço de vivência original, via de regra, o interior da Galícia, com a sua paisagem e sociabilidade aldeã, muito distinta da nova cidade hospedeira. Em um Rio de Janeiro que crescia de forma vertiginosa ano a ano, os espanhóis do extremo noroeste peninsular articularam a sua vida cotidiana em meio à diversidade urbana da Capital Federal, lado a lado com um enorme contingente de portugueses, italianos, árabes, judeus e negros, muitos dos quais ex- escravos, além de uma miríade de brasileiros originários dos mais diversos estados. O Rio de Janeiro crescia e junto com ele avançava a imigração de europeus meridionais. No censo de 1906, dos 210 515 imigrantes, 133 mil eram portugueses, 25 557 italianos e mais de 20 mil eram espanhóis. No censo de 1920, o quadro se repete com os espanhóis mantendo o terceiro lugar como contingente imigratório no Rio[154].

O Rio de Janeiro da passagem do século XIX ao XX passou por quatro transformações substantivas fundamentais para reconfiguração da sua vida urbana. Em primeiro lugar, em 1888, verificou-se a abolição da escravidão. Esse fato incrementou uma migração em massa do campo para a Capital Federal, então a maior cidade do Brasil. Esse processo migratório foi realizado sobretudo por ex-escravos e indivíduos livres, porém

154 MOTTA Mary Hesler. Imigração e trabalho industrial- Rio de Janeiro (1889-1930). Niteroi: Dissertação de mestrado apresentada à UFF, 1982 (mimeo.). p. 141.

despossuídos. O fim da escravidão também impactou no aumento pela demanda por mão de obra imigrante, então considerada mais produtiva e, mesmo, dentro das teorias raciais então vigentes no Ocidente no Brasil[155], superiores do ponto de vista intelectual e, assim, vistos pela elite política brasileira como fundamentais no processo de construção de uma noção recém constituída historicamente. Esse conjunto de migrações e imigrações evocados pelo fim da escravidão levou o Rio de Janeiro a registrar no início do século XX uma marca expressiva de 55 % de sua população com origem exógena à cidade[156]. O fenômeno do fim da escravidão, portanto, teve significativo impacto na constituição do Rio de Janeiro como uma urbe *melting pot*, espaço agregador de grande diversidade antropológica, um cadinho cultural que unia desde o negro liberto, a europeus meridionais, populações eslavas, árabes, nordestinos, mineiros e populações egressas do interior do estado do Rio de Janeiro, sobretudo nas regiões de Campos e do vale do Paraíba, as mais impactadas com o fim da escravidão do interior fluminense. Todo esse contingente de migrantes e imigrantes, também colaborou substancialmente para o aumento da população da cidade. De 522.651 habitantes em 1890, o Rio de Janeiro salta a 811.443 moradores em 1906, e dispara para 1.157.873 residentes em 1920[157].

Em segundo lugar, a cidade foi o palco do golpe republicano, que

155 Cf. SCHWARCZ, Lilia Moritz. O espetáculo das raças. Cientistas, instituições e questões raciais no Brasil. 1870-1930. São Paulo: Cia das Letras, 1993. p. 15-29.

156 Assinalamos que José Murilo de Carvalho, oferecendo números do censo de 1890, dá nota de 28,7% da população do Rio de Janeiro originária do exterior, e 26 % provenientes de outras regiões do Brasil. Ver: José Murilo de Carvalho. Os bestializados. O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Cia das Letras, 1987. p. 17.

157 Os dados relativos aos períodos apresentados entre 1872 e 1900 foram extraídos da tabela da população das cidades segundo os censos demográficos, apresentada pelo IBGE. Ver: http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6&uf=00

cambiou o regime político brasileiro. A mudança de regime não foi um simples detalhe para a cidade. Na condição de capital da recém proclamada República, o Rio de Janeiro sofreu uma sucessão de revoltas. A instabilidade derivada do processo de construção de uma nova arquitetura política cobrou o seu preço para a vida urbana carioca. A cidade, que já era percebida como um espaço confuso, e ainda, repleta de epidemias, passou a ser vista, também, como cidade revoltosa, espaço de um sem número de revoltas, rebeliões e quarteladas, que preencheram todas as duas primeiras décadas do novo regime. O Rio de Janeiro das primeiras décadas republicanas foi, antes de mais nada, uma cidade conturbada, com formas espontâneas de ocupação do espaço urbano, egressas da experiência da cidade escravista, epidemias e endemias e, ainda, uma sucessão de rebeliões pontilhando a maiorias dos anos iniciais do novo regime. Não sem razão, o historiador paulista Nicolau Svcenko classificou a cidade como "inferno social"[158].

Em terceiro lugar, por força do final da escravidão, o Rio de Janeiro registrou o fenômeno do Encilhamento. Com o fim do sistema de trabalho cativo, os bancos e demais instituições financeiras viram-se descobertas como credoras. O lastro de seus empréstimos, sua caução, era, em grande monta, a propriedade escrava do tomador[159]. Com o fim da escravidão, a caução dos credores volatilizou-se, e a emissão monetária descentralizada, egressa desde fins do Império, veio em socorro de uma economia comprometida. Não obstante, o fenômeno do Encilhamento esteve para muito além de um mero registro econômico. Ele teve forte impacto sócio-cultural[160]. Transformou os critérios de legitimação social da cidade que,

158 Cf. SVCENKO, Nicolau. Literatura como missão. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Cia. das Letras, 2003. p. 72-94.

159 Cf. TANNURI, Luiz Antônio. O Encilhamento. São Paulo: Hucitec: FUNCAMP, 1977. p. 6.

160 O registro mais acabado desse impacto no plano social e cultural foi feito pelo Visconde de Taunay, que escreveu sob codinome. Ver: Heitor Malheiros. O

desde então, passaram a ser, cada vez mais, postados na dimensão do ganho material[161]. O resultado desse fenômeno, para muito além da economia, foi acrescer à cidade-inferno social, a imagem, contraditória a mesma, de cidade-oportunidade, cidade de ganhos, que chegava no imaginário espanhol, e especialmente no galego, como "ciudad de La plata"[162]. Assim, o Rio de Janeiro assomava dois distintos registros, o de cidade infernal por um lado, lugar de epidemias e demais dificuldades, e de cidade de oportunidades, incitadora da imigração estrangeira. O encilhamento criou no Rio de Janeiro um espírito de arrivismo, e uma ideia de que a cidade seria um lugar ímpar quanto a oportunidades de enriquecimento, cabendo apenas ao esforço individual o acesso à riqueza. Durante as duas décadas iniciais da Primeira República estiveram em voga o dente de ouro, o cordão de ouro, os padrões de consumo para ostentação, bem como os jogos de azar, que nunca encontraram tamanha vigência no Brasil[163]. Um conceito

Encilhamento. Scenas contemporâneas da bolsa em 1890, 1891 e 1892. Vol 1. Rio de Janeiro: Domingos de Magalhães Editor, 1894.

161 Fartos exemplos de como os critérios de legitimação social passaram a centrar-se cada vez mais na aquisição material podem ser percebidos no clássico de Gilberto Freyre. Ordem e Progresso. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959. Vol. 1. Essa verdadeira febre pelas conquistas materiais também aparece no trabalho de Margarida Neves. Ver: Margarida de Souza Neves. As vitrines do progresso. Rio de Janeiro: PUC-Rio-Finep, 1986 (mimeo.).

162 GUIMARÃES, Lúcia M. Paschoal. *Espanhóis no Rio de Janeiro (1880-1914).* Contribuição à historiografia brasileira. Tese de concurso à livre docência de Historiografia apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 1988 (mimeo.).

163 Essa era a ideologia dominante após o encilhamento. Segundo José Murilo de Carvalho, a corrente política vitoriosa na Primeira República foi o liberalismo conservador que, trazia consigo um conteúdo que responsabilizava o indivíduo pelo seu sucesso ou malogro social. Ver: José Murilo de Carvalho, op. cit. A ideia de enriquecimento fácil, acessível para todos que se dispusessem aos esforços para obtê-lo fica muito clara no romance de Taunay. Malheiros. op. cit.

se afirmou no imaginário social carioca, o que de que só não enriqueceria na cidade aqueles que não estivessem dispostos a trabalhar e,/ou que não fossem espertos para alcançar a riqueza. A urbe carioca seria a terra das oportunidades, e só os tolos não se sucederiam com êxito nela.

Em quarto lugar, e grande propulsora da imigração europeia, esteve a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro[164], executada, por um lado, pelo Presidente Rodrigues Alves, em consórcio entre os cafeicultores de São Paulo e o Clube de Engenharia carioca, arautos do progresso enquanto desenvolvimento material, e de outro, pelo Prefeito Pereira Passos que, para usar um personagem castelhano, afigurou-se como uma espécie de "Quixote" de uma civilização pautada em referências europeias, exógenas à cidade. A Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro teve como uma de suas maiores preocupações a captação de mão de obra imigrante europeia, a fim de sanar o problema da escassez de braços na lavoura cafeeira paulista, e cumprir com uma estratégia de "embranquecimento", vista então pela elite política paulista como condição *sine qua nom* do desenvolvimento nacional. Não foi sem razão que o governo de Rodrigues Alves expediu um número recorde de cartões postais da cidade reformada destinada à propaganda no exterior. Assim, a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro levada a cabo entre 1903 e 1906, cumpriu um papel decisivo no incremento da imigração europeia à Capital Federal no início do século XX.

Esse conjunto de transformações pelas quais a cidade passou entre fins do século XIX e início do século XX não colaborou, no entanto, para a resolução de um dos maiores problemas sociais da urbe carioca: sua questão habitacional. A cidade do Rio de Janeiro no período em questão apresentava

164 Isso fica muito bem explicitado no discurso de posse do Presidente Rodrigues Alves, em 15 de novembro de 1902. Apud. AZEVEDO, André N. de. *Da Monarquia à República*. Um estudo dos conceitos de progresso e civilização na cidade do Rio de Janeiro (1868-1906). Rio de Janeiro: Tese de Doutoramento apresentada à PUC-Rio, 2003. p. 187.

significativos problemas nesse campo, expressos em formas precárias de moradias populares, tais como estalagens, casas de cômodos e cortiços, nos quais eram comuns verificar-se mais de uma família habitando o mesmo cômodo, aglomerados em ambiente sem janelas, sem ventilação alguma, isso em um contexto de sucessão de epidemias e endemias, muitas delas adquiridas por via respiratória, entre as quais se destacou a tuberculose.

A forma de habitação popular mais comum na cidade era o cortiço[165], eternizado em seu microcosmo social pela literatura brasileira, em especial a obra de Aloísio Azevedo, *O Cortiço*[166], que retratou o cotidiano desse tipo de moradia, seus sistemas de solidariedade, tensões e conflitos, envolvendo, inclusive, brasileiros e imigrantes ibéricos. Era o tipo de habitação popular que mais aparecia nos relatórios oficiais das autoridades públicas sobre moradia e higiene na urbe carioca[167]. A propagação dos cortiços no Rio de Janeiro se verificou a partir das décadas de 1850 e 1860. Segundo Sidnei Chalhoub, seu crescimento esteve ligado ao aumento do fluxo de imigrantes portugueses e ao crescimento do número de alforrias obtidas pelos escravos.[168] Assim, a história dos cortiços no Rio de Janeiro encontrava-se entrelaçada à história da imigração portuguesa que guardou íntima relação com a imigração galega nessa cidade. Para além do fluxo imigratório lusitano da segunda metade do século XIX e do crescimento progressivo das alforrias na Corte nas últimas décadas do II Reinado, o período republicano também ofereceu enorme contribuição à proliferação desse tipo de habitação popular. As demolições conduzidas pelo Governo

165 CARVALHO, Lia Aquino de. *Contribuição ao estudo das habitações populares*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. p. 134.

166 AZEVEDO, Aloísio. *O Cortiço*. São Paulo: Ática, 2001.

167 CARVALHO, Lia Aquino de., op. cit. p. 134.

168 Sidnei Chalhoub. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 26.

Federal para as obras de reforma do porto, iniciadas em 1892 e, sobretudo, a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro, ocorrida entre 1903 e 1906, principalmente em sua intervenção na região portuária, protagonizada diretamente pelo Ministério da Viação, Transportes e Obras Públicas da República, agravou a situação habitacional das camadas populares no Centro do Rio de Janeiro, entre os quais destacavam-se os imigrantes ibéricos, portugueses e galegos. É a partir desses dois momentos da Primeira República que vão se proliferando as hospedarias e casas de cômodos, mais conhecidas a época como zungas ou pandemônios[169]. Por essa época, mais exatamente no ano de 1908, o literato carioca João do Rio, publica o seu livro clássico de reportagens *A alma encantadora das ruas do Rio de Janeiro*[170], no qual se destacou um conjunto de reportagens que realizou para um dos principais periódicos da urbe sobre as estalagens do Centro da cidade. A sua descrição foi aterradora, dando nota de famílias inteiras dormindo sobre a mesma cama ou esteira no chão, bem como de grupos enormes de pessoas que dormiam nos corredores e mesmo escadarias dessas hospedagens, pois então vigia a lei da vadiagem na Capital Federal, na qual um indivíduo se flagrado por duas vezes dormindo em logradouros públicos, seria submetido à pena de prisão. Muitos dos indivíduos retratados por essa reportagem de João do Rio eram imigrantes galegos que, não raro, viam-se na contingência de terem que se submeter a situações habitacionais degradantes, tais como os demais habitantes de baixa renda no Rio de Janeiro.

É nesse cenário da urbe carioca que os galegos do período da Grande Imigração se encontraram e buscaram espaços de sobrevivência e de inserção sócio-profissional, ao mesmo tempo em que construíram as redes de solidariedades, como veremos a seguir.

169 SVCENKO, Nicolau. op. cit., p. 77-78.

170 RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. p. 85.

Percorrendo outros logradouros: As Ruas Camerino, Senador Pompeu e adjacências. A Freguesia de Santa Rita

A Freguesia de Santa Rita abrangia a região portuária do Rio de Janeiro. É uma das mais antigas da cidade, datando do início do século XVIII[171], quando a população da cidade era de 12.000 habitantes[172]. Foi exatamente no século XVIII que a economia portuária fez despontar a economia comercial da região, com um conjunto de edificações entre a prainha e a Saúde, que serviam de depósitos e armazéns de produtos agrícolas e manufaturados importados. Na mesma época começaram a ocupar o entorno do porto traficantes de escravos, pescadores, armadores e trabalhadores que atuavam embarcados[173]. Em fins do século XIX a freguesia já apresentava grande desenvolvimento. Sua população total aumentou de 34.875 habitantes, para 46.161, um aumento de 33% em um espaço de 18 anos[174]. O comércio portuário de exportação do café oriundo do Vale do Paraíba e de Minas Gerais gerou um forte desenvolvimento do comércio e dos transportes na região. Importantes casas comerciais de café ali se encontravam instaladas, bem como diversos trapiches, armazéns, estaleiros e fábricas diversas[175]. A esse comércio, com o crescimento da

171 SANTOS, Noronha. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965. A freguesia data exatamente de 1721. p. 121.

172 LAMARÃO, Sérgio T. *Dos trapiches ao porto. Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991. p. 25.

173 *Ibdem*. p. 27.

174 ABREU, Maurício. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008. p. 54.

175 SANTOS, Noronha. op. cit., p. 118.

cidade, somou-se o comércio de madeira, pungente na freguesia[176] e, principalmente, o comércio de importação, o mais vultuoso do Brasil desde a vinda da Família Real ao Rio de Janeiro, e em franca expansão desde o final do Oitocentos[177]. Todo esse vigor comercial desenvolvido em torno do comércio e funções portuárias foi um significativo elemento de atração de mão de obra imigrante. Imigrantes galegos atuaram no mundo do trabalho da região em funções como as do comércio, fábricas e estiva, que garantiam grande empregabilidade aos imigrantes recém chegados e instalados na região portuária carioca. Dos 45.929 moradores presentes em Santa Rita no ano de 1906, 17.580 eram estrangeiros – 38% da população local – entre os quais 11.327 portugueses, e 2.323 espanhóis, prevalecendo, portanto, entre os imigrantes, o elemento ibérico, com maioria lusitana[178]. O imigrante galego veio vivenciar o mesmo espaço da cidade, inclusive as mesmas hospedarias, com um grande contingente de cariocas de todas as origens, entre os quais brancos, mestiços, negros, muitos dos quais ex escravos e migrantes baianos, praticantes de religiões africanas e muçulmanos, bem como libaneses, italianos e judeus ashkenazitas do Leste da Europa.[179]Foram parte integrante do espaço cultural carioca, emprestando inclusive o seu gentílico, "galego", para a designação do elemento lusitano, prevalecente na cidade, tal a sua imbricação com esses, seja pelas afinidades culturais e linguísticas que esses grupos apresentavam entre si.

Para além de todo o vigor econômico da freguesia, a região era marcada por uma série de problemas sociais, tais como sucessão de epidemias de

176 GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio: e de sua liderança na história política do Brasil.* Rio de Janeiro: Lacerda, 2000. p. 146.

177 LAMARÃO, Sérgio T. op. cit. p. 91.

178 LAMARÃO, Sérgio T. op. cit. p. 103.

179 MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a pequena África no Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995 e RIO, João do. As religiões no Rio. Rio de Janeiro: José Olímpio, 2006.

varíola, febre amarela e tuberculose[180], além de habitações populares sob a forma de estalagens, chamadas de zungas, nas quais indivíduos dormiam amontoados uns sobre os outros[181]. Os cortiços e casas de cômodos também abundavam na região, e abrigavam diversos imigrantes, muitos dos quais se viam alocados com mais de uma família no mesmo quarto[182].

A intervenção urbanística do Governo Federal na freguesia consolidou um novo padrão de articulação da economia portuária carioca que vinha em curso desde o final do século XIX, que cambiou o eixo da economia portuária do Rio de Janeiro dos negócios em torno do café, decadente no Vale do Paraíba fluminense, desde a década de 1880, pelo comércio importador, que indicava uma demanda em significativo crescimento desde os primeiros anos da República[183]. O Governo Federal, em consórcio com o Clube de Engenharia, reformou o porto, ampliando a sua capacidade, pois a arrecadação tributária federal era dependente em 49% das captações sobre o comércio de importação[184], da qual a principal praça nacional era o Rio de Janeiro. Além de reformar o porto, reformou-se também toda estrutura urbanística de seu entorno com o fito de dar escoamento às mercadorias ali chegadas rumo ao Centro da cidade, o que tornou a região mais convidativa ao braço imigrante.

A maioria dos cortiços que a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro destruiu foram os situados na região portuária, que então congregava o seu

180 CHALHOUB, Sidnei. op. cit.

181 RIO, João do. *A Alma encantadora das ruas do Rio de Janeiro.* op. cit., p. 85.

182 Para um quadro panorâmico das condições de habitação popular no Rio de Janeiro da virada do século XIX ao XX, ver: Lia Aquino de Carvalho. op. cit., p. 132-151.

183 LAMARÃO, Sérgio T. op. cit., p. 141.

184 *Ibdem*, p. 143.

maior número na cidade[185]. No entanto, muitas habitações populares ainda restaram de pé[186], garantindo ainda preços moderados na região, que sofreu valorização menor do que freguesias como Sacramento e Candelária[187], as mais nobres então do Centro carioca. Assim, mesmo após a intervenção urbana de Rodrigues Alves em Santa Rita, a região seguiu abrigando grande número de imigrantes, atraídos pela sobeja oferta de empregos relacionados ao comércio do porto, em uma região com melhor salubridade relativa ao período anterior, e com preços, embora majorados após a grande reforma, ainda cabíveis para os padrões do operário da cidade.

Continuamos utilizando as ruas do Rio de Janeiro como um fator explicativo da concentração espacial dos galegos. Sabemos que a localização das moradias é uma variável que não explica totalmente a mobilidade social de um grupo migratório. Quando encontramos um logradouro onde viveram muitos galegos ao longo de várias décadas, por detrás desse endereço sabemos que existe uma série de fatores de ordem cultural e econômicos (as motivações, os projetos) que envolvem o custo da casa, as possibilidades de economizar para ser proprietário, ou para um possível retorno, a proximidade da casa do local de trabalho ou a busca de uma vivenda próxima a familiares ou vizinhos. Além disso, os endereços devem ser estudados como um dado inicial que pode ser alterado facilmente, já que os imigrantes mudavam de endereço, ao longo de suas vidas, segundo a mobilidade profissional e econômica que as oportunidades lhes ofereciam. A primeira moradia sempre estava associada com a precária condição econômica na qual chegava o estrangeiro, dessa forma costumavam

185 PAOLI, Paola de. *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Rio Books, 2013. p. 101.

186 PAOLI, Paola de. op. cit. p. 145.

187 *Ibdem*. p. 101.

escolher quartos coletivos e vivendas populares conforme as suas escassas possibilidades de recém-chegados.

A partir dessas primeiras reflexões, surge um questionamento: o que era mais importante, as possibilidades que oferecia o mercado de trabalho do lugar escolhido (como a relação entre a distância casa/trabalho) ou as possibilidades que ofereciam os conterrâneos que já estavam estabelecidos em determinados bairros cariocas? Se nos referirmos aso imigrantes pioneiros, a primeira alternativa seria plausível, mas para aqueles que desembarcaram no Rio de Janeiro já no período da Grande Imigração, as redes de relações sociais é um fator clave tanto na busca do primeiro trabalho como da primeira casa. Samuel Baily explica, em seu estudo sobre os italianos em Buenos Aires e em Nova York, que as variáveis estruturais (localização e disponibilidade de trabalho, o mercado da vivenda) influenciaram os pioneiros, mas os indivíduos que chegaram posteriormente na cadeia migratória foram influenciados, em boa parte, pelas redes de vínculos pessoais já existentes[188]. Acreditamos que para o caso dos galegos no Rio de Janeiro ocorreu o mesmo processo. O seu espaço social, a priori, estava influenciado pelas condições sócio econômicas da própria cidade, mas com o tempo, com a chegada sucessiva de novos imigrantes, algumas ruas passaram a ser pontos de referências, não só pela sua localização estratégica, perto dos lugares de trabalho, como também porque já se havia estabelecido uma rede de parentesco e de vizinhança que oferecia apoio afetivo, econômico e profissional. A localização das principais ruas e bairros onde se concentravam os galegos serviu como base para defini-los dentro do contexto urbano carioca, além de vincular o local de moradia com as profissões exercidas e se essa ocupação geográfica

188 BAILY, Samuel. "Patrones de residencia de los italianos em Buenos Aires y Nueva York: 1880-1914". *Estudios Migratórios Latinoamericano*, ano 1, nº 1, dezembro de 1985, p. 42.

e profissional tinha relação com as redes sociais.

Próximos às zonas portuárias, na chamada freguesia de Santa Rita, moraram vários galegos no início do século XX. Esse dado já era conhecido por algumas bibliografias relacionadas com a imigração no Rio de Janeiro, que ressaltavam a concentração espacial de determinados grupos de estrangeiros.[189] O censo de 1906, por exemplo, distribuía a população espanhola pelas freguesias de São José, Santa Rita, Santo Antonio e Gamboa, em ordem de importância numérica. Na freguesia de Santa Rita, no ano de 1890, dos 43.601 habitantes, 12.315 eram portugueses e 1.720 eram espanhóis. Era uma zona próxima ao porto, onde se concentravam os estivadores, os carregadores de café, formado por um contingente de negros escravos e libertos. No início do século XX, o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que se estendia por diversas ilhas da baía de Guanabara e se espalhava, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Em uma sucessão de mais de 60 trapiches, quase sempre colados um ao outro, o sistema ocupava uma extensão de 12 quilômetros, aproximadamente, tomando toda a orla marítima das freguesias de Santa Rita e Santana. É importante marcar, contudo, que os trabalhadores da área não viviam apenas do porto.

Segundo Velasco e Cruz:

> A região era um importante centro artesanal e manufatureiro (...) Na região existiam inúmeros

189 Entre muitas obras bibliográficas, podemos citar a de MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996, e a Tese de Livre Docência de Guimarães. GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. op. cit. Ambas as autoras utilizam os recenseamentos do Rio de Janeiro dos anos de 1906 e 1920.

> estabelecimentos comerciais, armazéns de secos e molhados, botequins, restaurantes e várias firmas de transporte de mercadorias. As duas freguesias constituíam, portanto, um mercado de trabalho diversificado, dinâmico, e cujo crescimento contínuo ao longo da segunda metade do Oitocentos ajudou a transformar os bairros da Saúde e Gamboa em importantes locais de moradia[190].

Na Freguesia de Santa Rita, entre negros e portugueses, pequenos comércios e grandes exportadores de café, viveram os galegos nas Ruas Camerino, Senador Pompeu, Barão de São Félix, Visconde da Gávea, Saúde (atual Sacadura Cabral) e Prainha (atual Rua Acre)[191]. Conseguimos chegar até eles também, como nos casos anteriores, através dos endereços levantados nas matrículas do Hospital Espanhol e nas fichas do Consulado Espanhol. Algumas ruas concentraram importante parcela dessa imigração galega, como, por exemplo, a Rua Camerino e a Senador Pompeu, onde viveram 198 imigrantes galegos desde 1881 até o ano de 1938.

Quem foram os galegos que viveram na Camerino e na Senador Pompeu? A primeira informação que nos chamou a atenção, extraída das fontes levantadas, foi a de que nesta zona encontravam-se habitações coletivas, pensões ou hotéis onde se hospedavam os imigrantes e que, através das cadeias migratórias[192], eles eram informados da existência de vizinhos

190 CRUZ, Maria Cecília Velasco. "Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Cefá, RJ, 1905-1930", *Afro-Ásia*, Salvador/CEAO, UFBA, 2000, p. 275-276.

191 Vamos analisar principalmente as Ruas Camerino e Senador Pompeu, porque eram as que reuniram maior número de imigrantes galegos (mais de 50). As outras ruas serão mencionadas, mas não se fará uma análise detalhada.

192 Utilizaremos o conceito de cadeia migratória utilizado por Vázquez "...canalizadoras de demandas laborales, la emigración gallega gozó de las

ou parentes residentes nesses logradouros. Na Rua Senador Pompeu, por exemplo, localizava-se uma conhecida estalagem, na passagem do século XIX para o XX, que servia como residência para trabalhadores e que foi demolida com as reformas urbanísticas do Prefeito Pereira Passos. Na Antiga Rua dos Cajueiros, paralela à Senador Pompeu, se localizava a maior das cabeças-de-porco do Rio, com 4 mil moradores, destruída nas primeiras décadas do século passado. Em outra rua, chamada Sacadura Cabral (antiga Saúde), que se encontrava com a Rua Camerino, havia um hotel, chamado *Hotel Europa*, onde viveram 9 galegos na década de 30[193].

Na década de 1940, quando chegou, do Concelho de As Neves (Pontevedra), o imigrante F. F. C., as pensões continuavam servindo de pousada para os galegos. Na Rua General Caldwell, atrás da Praça da República, no número 219, encontrava-se a casa da sua sogra, também galega, que alugava quartos para estrangeiros e nacionais. "Eu vivia num quarto. A minha sogra sobrealugava quartos na Rua General Caldweel, 219. Eu lhe paguei tudo: a passagem, quarto, lhe paguei tudo. Não me regalaram nada. Paguei tudo, tudo[194]". A sogra conseguiu o seu primeiro trabalho em

---

ventajas derivadas de un proceso emigratorio temprano, con un crecimiento decimonónico muy gradual. Esto permitió a una creciente proporción de imigrantes ser contratados o llamados para desempeñar actividades laborales en los lugares donde sus precursores se habían instalado y generado una cierta capacidad empleadora, mientras otros tuvieron que conformarse con contractos impersonales que ofertaban las expansivas actividades agrarias a través de agentes reclutadores". VÁZQUEZ, Alejandro González. *La emigración gallega a América, 1830-1930.* Tese de doutorado, Universidade de Santiago de Compostela, 2 vol., 1999, p. 675.

193 Arquivo do Consulado Espanhol do Rio de Janeiro. Informação encontrada nas fichas do Consulado Espanhol.

194 F. F. C., entrevista realizada no dia 27 de setembro de 2000 no Hospital Espanhol (Rio de Janeiro). No ano de 1939, nas fichas consulares, encontramos um emigrante de Santa Comba, chamado José Rodríguez Pose, vivendo também

um restaurante de galegos em sociedade com um imigrante português e, também, lhe arranjou uma ligar para morar, em uma residência coletiva. Na trajetória migratória, não havia exceções nem sequer para genros. As dificuldades para começar a vida, com dívidas contraídas com parentes para abonar a passagem de navio, transformavam as pensões e habitações coletivas na primeira alternativa para os imigrantes recém-chegados. Alguns acomodavam toda a família dentro de um quarto, como aconteceu com A. C. G., oriundo do município Xinzo de Limia (província de Ourense), que, da mesma forma, que o imigrante anterior, conseguiu seu primeiro trabalho por intermédio da sogra, em um restaurante de propriedade de um português. A.C.G foi viver num quarto na casa de uma família portuguesa e quando, posteriormente, levou a esposa e os dois filhos para o Rio de Janeiro, acomodou a todos em um único cômodo. Ainda assim considerava-se uma pessoa de sorte, já que a maioria dos espanhóis compartilhava espaço com 4 ou 5 patrícios:

> Tinha lugar que tinha 4 ou 5 espanhóis que moravam juntos, no mesmo quarto. Eu morei num quarto, com uma família que tinha um apartamento e me alugavam um quarto. Minha sogra quando eu cheguei me arranjou para eu morar ali. Quando chegou minha esposa e meus dois filhos ficamos num mesmo quarto. Havia um espaço e uma cozinha e o banho era coletivo. Não havia recursos e teve que ser assim.[195]

na Rua General Caldwell, 219. Antes vivia na Rua do Lavradio, 122, uma rua onde viveram vários galegos de Santa Comba.

195 Entrevista a A. C. G. o dia 14 de setembro de 2000, no Recreio dos Anciãos (Rio de Janeiro). O entrevistado não se lembrou o nome da rua da sua primeira residência no Rio de Janeiro.

Uma parte dos imigrantes galegos não só se dedicaram ao setor da hotelaria, como também utilizaram as hospedarias para receberem os recém-chegados. Um negócio, certamente, frutífero, já que a imigração galega no Rio de Janeiro não cessou até a década de 60 do século XX.

A dependência afetiva e econômica entre parentes e vizinhos não era uma característica exclusiva dos galegos no Rio de Janeiro. Em Cuba, por exemplo, as relações entre familiares e vizinhos eram freqüentes no setor terciário, dominado por espanhóis e galegos. O comércio encontrava-se majoritariamente nas mãos de espanhóis. Devido à estrutura da propriedade e o sistema agrário cubano, as possibilidades de ascensão social e econômica estavam basicamente na cidade e o setor terciário nãos mãos dos espanhóis, entre os quais, muitos originários da Galiza. Os comerciantes espanhóis, segundo Malaquer de Motes, proporcionavam um trato privilegiado a familiares e patrícios[196]. Havia afinidades e solidariedades, além da confiança e da eficiência empresarial. A maioria dos balconistas aspirava ser comerciantes ou donos do seu próprio negócio e, para isso, estavam dispostos a sacrificar-se ao máximo no árduo trabalho, vivendo com extrema modéstia e investindo todas as economias na consolidação do negócio. Frequentemente, empregados e balconistas, que costumavam ser escolhidos por parentes ou patrícios, eram obrigados a investir a maior parte do seu salário na participação do negócio.

Vale ressaltar que estamos mediante um bairro- Santa Rita- habitado pelos galegos no começo do século, uma localidade que podia ser interessante não só desde o ponto de vista econômico, pelas habitações coletivas e casas populares, mas pela sua estratégia profissional, já que estava próxima ao porto e dos negócios de importação e exportação que ali se realizavam. Como mencionamos, na freguesia de Santa Rita estavam os

196 MOTES, Jordi Maluquer de. *Nación e inmigración: los españoles em Cuba (ss. XIX y XX).* Archivo de Indianos, Asturias, Colombres, 1992, p. 140.

portugueses com os seus comércios de secos e molhados e bares e pensões, ramos também escolhidos pelos galegos. É mister lembrar que o grupo mais importante numericamente, no Rio de Janeiro, eram os portugueses, ponto de influência e referência não só para os galegos que estavam na Galiza, como para aqueles que já estavam no Brasil. Pela sua semelhança lingüística e cultural e também devido às migrações intrapensinsulares do século XVIII e XIX dos galegos às cidades lusitanas, a imigração galega pioneira quase que foi, por assim dizer, uma prolongação da corrente portuguesa a Brasil.

Outra informação de interesse vinculada com a Rua Senador Pompeu foi a fundação do Centro Galego. Abriu as suas portas no ano de 1900 e a sua primeira sede foi na Rua da Constituição, justamente a transversal à Senador Pompeu, antes da Construção da Avenida Getúlio Vargas no Estado Novo. As associações étnicas tendiam a estar localizadas nas áreas próximas aos seus imigrantes. Assim foi também com os italianos no Rio de Janeiro, que fundaram uma das suas primeiras sociedades do Brasil, o Círculo Italiano de Instrução, na Praça Onze, freguesia de Santana, uma localidade onde vivia a maior parte desses imigrantes[197].

A prova da existência de uma colônia galega consolidada nessa freguesia é o número de galegos que viveram na Rua Camerino. Nesse espaço, encontramos a concentração mais importante do começo do século XX. No número 96, da Rua Camerino, residiram nada menos que 103 galegos do total de 126. O tempo em que moraram nesse número ou o ano em que chegaram é uma informação quem nem sempre as fontes revelam. O único dado que disponibiliza essa informação é o ano consular, que começa a aparecer, de forma freqüente, somente a partir da década de 20 do século passado. Ou seja, dos 103 galegos que viveram no número 96, sabemos que 93% deles haviam se inscritos no consulado entre o ano de 1920 e 1938. Essa

197 BRASIL, Gerson. op. cit. p. 185.

porcentagem não demonstra que foi o primeiro endereço dos imigrantes, mas sim revela que viveram ou trabalharam nesse local durante essas duas décadas, havendo também a possibilidade de ser o local de referência de algum imigrante empregador.

O que havia no número 96? Uma pensão ou um estabelecimento comercial? Ou seria simplesmente um endereço de referência para os que se matriculavam no Consulado? Não podemos descartar nenhuma dessas possibilidades. O endereço do trabalho podia ser mais importante que o da própria casa, principalmente nos primeiros anos de chegada, quando o emigrante vivia como inquilino em quartos de hotéis, pensões ou em casa de patrícios, mudando constantemente de endereço, conforme a sua ascensão econômica ou troca de emprego.

Entretanto, algumas características da imigração galega da Rua Camerino, nº 96, nos leva a pensar na existência de algum tipo de pensão ou estalagem que abrigou, durante a primeira metade do século XX, uma importante parcela dos galegos dos municípios Cotobade, A Lama, Cerdedo e Forcarei, todos da província de Pontevedra.. Primeiramente, vale ressaltar que as profissões eram muito variadas. Ainda que a maioria (60%) estava constituída de jornaleiros, um termo generalizado, que pode englobar tanto um ofício rural (vinculado ao lugar de origem) como urbano, os trabalhadores da construção (pedreiro, carpinteiro, canteiro) formavam 17% e do comércio 22% e o restante se dividia entre um motorista, um padeiro, duas donas de casa e um operário. Uma variedade de ocupações que não podiam estar sob a ordem de um mesmo estabelecimento, unicamente que fosse um grande centro comercial, opção que descartamos para o período temporal utilizado. Um segundo fator seria a inscrição consular desses moradores, que indica uma grande concentração de vizinhos em um mesmo ano ou em poucos anos. Só no período de 1926 a 1934, foram registradas 14 e 13 pessoas, respectivamente, e entre 1925 e 1930, apareceram 40 galegos residindo no número 96 e, por último, entre os anos

de 1931 e 1938, o total de 43 vizinhos. Seguimos com a hipótese de que, no caso de que fosse um comércio, teria que ser uma empresa dinâmica e grande, para abrigar uma diversidade de profissões e um considerável número de empregados. Além disso, a freguesia de Santa Rita era uma das mais frequentadas por espanhóis. Na Rua Camerino nº 80, por exemplo, havia um sobrado, que funcionou para alojar imigrantes desde a década de 20 até a década de 50. Descobrimos que era uma casa, quando investigamos os livros de prófugos do Arquivo Municipal de Santa Comba, onde no ano de 1950, o emigrante José Maria Espasandín Serrano apresentava como endereço, a "Rua Camerino, nº80, sobrado". Na década de 20, viveu outro emigrante de Santa Comba, da paróquia de Mallón, chamado Ramón Santos Varela, um jovem de 19 anos que teria chegado ao Rio de Janeiro no ano de 1924[198].

As casas estavam perto do local de trabalho, não descartando, assim, a possibilidade do emigrante morar no próprio emprego. Tudo estava próximo, moradia e trabalho, no século XIX e começo do século XX, do Centro da cidade. Na Rua Visconde da Gávea, nº 70, cruzando com a Senador Pompeu, havia outra casa de cômodos. Aí viveu F. L. L., da paróquia de Grixoa (Santa Comba), com mais três vizinhos, na década de 30 do século passado[199]. Todos no mesmo quarto. No mesmo período, encontramos, nas fichas do Consulado Espanhol do Rio de Janeiro, dois vizinhos da paróquia de Grixoa que também viviam nessa casa de cômodos. Eram José Suárez Gulín e Benigno Suárez García, cujas inscrições consulares correspondiam aos anos de 1934 e 1928, respectivamente. Seriam os companheiros de

198 Todas as informações e resultados da amostra fazem parte do levantamento das fichas consulares do Consulado Espanhol do Rio de Janeiro do período do século XIX até 1939, e das matrículas de sócios do Hospital Espanhol, livros do ano de 1859, de sua fundação até 1930.

199 Entrevista a F. L. L. (Grixoa-Santa Comba) realizada no dia 10 de setembro de 2003, em Vila de Céltigos (Santa Comba).

quarto de Francisco López Landeira? Poderia ser, já que eram, inclusive, da mesma aldeia: Vilar de Céltigos. López Landeira buscou seu primeiro quarto numa rua proxima ao seu primeiro local de trabalho, na Rua Camerino n. 62. Era o restaurante "União Ibérica", de propriedade de galegos da província de Pontevedra. Aqui temos um exemplo da extensão das redes de solidariedade que estavam estabelecidas desde um complexo sistema de redes envolvendo famílias e vizinhos, montadas segundo a geografia do Centro da cidade.

A importante cadeia migratória formada nas Ruas Camerino, Senador Pompeu e adjacentes agrupou três tipos de relações: entre compatriotas de concelhos vizinhos, entre vizinhos do mesmo concelho e entre parentes. Do município de A Lama, encontramos vários irmãos e parentes, todos vivendo no número 96 da Rua Camerino, Foi o caso dos imigrantes Venancio e Arturo Cerdeira Barreiro, que viajaram a sua aldeia no ano de 1935 ou Manuel e Delfina Cendón Cota, que, com outro parente, Ricardo Cota Fernández, residiu também na Camerino, nº 96.

O município de Cotobade, que do total da amostra de imigrantes recolhida das fichas consulares, contribuiu com 18,4% dos vizinhos da Rua Camerino (todos vivendo no número 96), reuniu diversos familiares nesse logradouro do Rio de Janeiro. Os irmãos José, Benjamin e Ludvina, da paróquia de Rebordelo foram alguns deles. As idas e vindas, entre o Rio de Janeiro e a Galiza, fizeram parte da tradição migratória dessa família. José foi repatriado no ano de 1927, mas regressou em 1935, e Benjamin voltou à Galiza no ano de 1930. Os dois eram casados e não encontramos referências de suas esposas no Rio de Janeiro, o que nos leva a concluir que suas cônjuges permaneceram em Cotobade.

Concluímos que a Rua Camerino e Senador Pompeu, mais especificamente a Camerino nº 96, reuniu um importante contingente de galegos, da província de Pontevedra, originários dos municípios de Cotobade, Forcarei, Cerdedo e a A Lama. Esta imigração era formada por varões

casados, que retornaram à Galiza, definitiva ou temporalmente. Eram trabalhadores do comércio e da construção, que compartilharam casa e/ou trabalho numa freguesia central disputada por negros e portugueses. Se considerarmos que a ampla maioria dos imigrantes espanhóis no Rio de Janeiro eram galegos, poderemos considerar, com base nos dados do censo sobre a cidade realizado em 1906 que cerca de 5% de toda população de Santa Rita era composta por espanhóis oriundos da Galícia[200]. Isso em uma freguesia que contava com mais de um terço de sua população residente composta por estrangeiros[201]. Reconstruir essa história pelos logradouros do Rio de Janeiro do século XIX/XX, significa compreender a imigração galega não só desde a perspectiva do lugar de origem, como também desde a sociedade receptora, analisando as transformações políticas, econômicas e sociais da sociedade brasileira e carioca e os outros grupos de imigrantes que compartilhavam espaços no mesmo período.

200 Com base nos dados do censo do Rio de Janeiro de 1906 apresentados por Lamarão. Cf. LAMARÃO, Sérgio T. op. cit. p. 103.

201 *Ibidem*.

Fontes

O Paiz, terça-feira, 8 de fevereiro de 1889.

Bibliografia

ABREU, Maurício. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008.

AZEVEDO, Aloísio. *O Cortiço*. São Paulo: Ática, 2001.

AZEVEDO, André N. de. *Da Monarquia à República. Um estudo dos conceitos de progresso e civilização na cidade do Rio de Janeiro (1868-1906).* Rio de Janeiro: Tese de Doutoramento apresentada à PUC-Rio, 2003.

BACELAR, Jefferson. *Galegos no paraíso racial*. Salvador, Ianamá, 1994.

BAILY, Samuel. "Patrones de residencia de los italianos em Buenos Aires y Nueva York: 1880-1914". *Estudios Migratórios Latinoamericano*, ano 1, nº 1, dezembro de 1985.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados*. O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Cia das Letras, 1987.

CARVALHO, Lia Aquino de. *Contribuição ao estudo das habitações populares*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

CHALHOUB, Sidnei. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. "Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Cefá, RJ, 1905-1930", *Afro-Ásia*, Salvador/CEAO, UFBA, 2000.

FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. Rio de Janeiro: José Olympio, vol.1, 1959.

GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio: e de sua liderança na história política do Brasil*. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000.

GUIMARÃES, Lúcia M. Paschoal. *Espanhóis no Rio de Janeiro (1880-1914).* Contribuição à historiografia brasileira. Tese de concurso à livre docência de Historiografia apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 1988 (mimeo.).

LAMARÃO, Sérgio T. *Dos trapiches ao porto. Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991.

MALHEIROS, Heitor. *O Encilhamento. Scenas contemporâneas da bolsa em 1890, 1891 e 1892*. Vol 1. Rio de Janeiro: Domingos de Magalhães Editor, 1894.

MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930).* Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

MOTES, Jordi Maluquer de. *Nación e inmigración: los españoles em Cuba (ss. XIX y XX).* Archivo de Indianos, Asturias, Colombres, 1992.

MOTTA, Mary Hesler. *Imigração e trabalho industrial- Rio de Janeiro (1889-1930*). Niteroi: Dissertação de mestrado apresentada à UFF, 1982 (mimeo.).

MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a pequena África no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995 e João do Rio. As religiões no Rio. Rio de Janeiro: José Olímpio, 2006.

NEVES, Margarida de Souza. *As vitrines do progresso*. Rio de Janeiro: PUC-Rio-Finep, 1986 (mimeo.).

PAOLI, Paola de. *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

SANTOS, Noronha. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965. A freguesia data exatamente de 1721.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças. Cientistas, instituições e questões raciais no Brasil. 1870-1930*. São Paulo: Cia das Letras, 1993.

SVCENKO, Nicolau. Literatura como missão. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Cia. das Letras, 2003.

TANNURI, Luiz Antônio. *O Encilhamento*. São Paulo: Hucitec: FUNCAMP, 1977.

De um porto atlântico a outro: modernização, circulação de mercadorias e presença feminina na segunda metade do século XIX

Flávio Gonçalves dos Santos[202]
Laila Brichta[203]

Este texto trata da circulação de bens materiais e imateriais entre a Costa Ocidental da África – mais especificamente o Golfo do Benin – e o Brasil, sob a perspectiva de gênero, discutindo as atuações de mulheres e homens no comércio atlântico na segunda metade do século XIX. Utilizando uma documentação portuária, buscou-se identificar o modo como a circulação de bens e as atuações dos agentes comerciais deram forma a um nicho econômico, ao tempo em que moldaram formas de reação e resistência

---

202 Professor Titular da Universidade Estadual de Santa Cruz.

203 Professora Titular da Universidade Estadual de Santa Cruz.

a processos de dominação, evidenciando as complexas redes culturais construídas por intermédio dos portos. Para realizar essa tarefa, além de uma pesquisa bibliográfica, utilizam-se como fontes documentos da Alfândega da Bahia, tais como Despacho e Manifestos de Importação, que ilustram o tipo de bens que se comercializava e as relações sociais, econômicas e culturais que se desenvolviam através do seu comércio.

No acervo do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) é possível encontrar na "Coleção Alfândega da Bahia" documentos portuários referentes aos registros de mercadorias importadas para o atual Estado da Bahia/ Brasil. Em levantamento feito nestes documentos referentes aos anos de 1850 e 1900, entre Despacho e Manifestos de importação, localizaram-se 1.193 registros de produtos procedentes da Costa do Golfo do Benin.

Em princípio, um conjunto de documento com tais referências de origem não causaria maiores surpresas já que, durante todo o período colonial e até meados do século XIX, houve um intenso comércio de escravos entre as duas regiões. Porém, há três dados relativos a este conjunto de documentos que chamam a atenção. O primeiro é que com a promulgação da Lei Eusébio de Queiroz, em 1850, proibiu-se definitivamente o tráfico de escravos para o Brasil e, deste modo, o documento de 1863 sinaliza a continuidade das relações comerciais entre a Bahia e a África para além dos marcos da escravidão.[204]

O segundo é que dentre as pessoas que estavam sinalizadas como responsáveis pelas mercadorias que chegaram ao Porto da Bahia, encontravam-se mulheres, algo aparentemente incomum, considerando a

---

204 Embora em processo de revisão, há uma tendência na historiografia brasileira de afirmar que depois de 1850 se estabeleceu um hiato nas relações entre o Brasil e a regiões africanas com as quais havia mantido estreitos contados ao logo de trezentos anos, só sendo reativadas essas relações posteriormente à segunda guerra mundial. (RODRIGUES, 1964; SOMBRA SARAIVA, 1999; CARNEIRO DA CUNHA, 1985).

percepção vulgar que temos hoje da inserção das mulheres na sociedade do século XIX. O terceiro dado, especialmente curioso, é o rol de mercadorias que estava sendo importado. Itens que aparentemente não possuíam um grande valor de troca e que bem poderiam ser considerados artigos de uso pessoal, não fossem as quantidades.

As mercadorias trazidas da costa ocidental da África como azeite de palma (também chamado de azeite de dendê), noz de cola, panos da costa, palha da costa, sabão, limo da costa, artefatos e contarias diversas, eram importadas do Brasil por agentes comerciais de natureza distinta. Havia um grupo de grandes importadores, homens de negócio e donos de casas comerciais que importavam em grandes quantidades os produtos discriminados. Contudo, havia também um conjunto de despachantes composto por homens e mulheres que importavam os mesmos produtos, porém em quantidade significativamente menor.

Mesmo após a restrição do comércio entre Brasil e a África, a partir de 1850 e mantido oficialmente até 1937, as trocas comerciais entre as duas margens do Atlântico perduraram ao longo do tempo, ora com mais intensidade, ora com menos. (SANTOS, 2014) Isso se explica pela constituição de um nicho econômico importante, mantido por uma parcela da sociedade brasileira ligada às religiões de matriz africana; e colabora para a constituição de comunidades com valores se não idênticos ao menos muito próximos nas duas margens do Atlântico envolvidas nesse comércio.[205]

II. Das circulações de bens materiais e culturais

Os Despachos e Manifestos de importação permitem observar a recorrência

205 Para mais detalhes sobre a formação de uma comunidade de ex-escravos brasileiros retornados à Costa do Golfo do Benin ver: OLINTO, 1964; VERGER, 1987, CUNHA, 1985, SANTOS, 2013; CASTILLO, 2017.

dos mesmos objetos e produtos nas listas de importação; assim como a natureza e as utilidades específicas de alguns deles tornam-se reveladores do amplo significado desse comércio transatlântico, como se pode notar nos dados da Tabela 1 que contém, a título de exemplificação, as informações dos Despachos de Importação do ano de 1863. Salienta-se que cada linha da Tabela 1 é uma síntese das principais informações dos documentos expedidos pela Alfândega do Estado da Bahia, que registram a chegada e a estocagem das mercadorias no Porto de Salvador. O documento – Despacho de Importação – reúne, ademais dos dados que estão contidos na Tabela 1, as seguintes informações: "Data de chegada da embarcação; Nome do armazém onde a mercadoria ficou estocada e Valor das taxas para liberação das mercadorias". E, como se nota, estão aí compiladas apenas informações coletadas nos Despacho de Importação do ano de 1863.

A partir de uma análise comparativa dos dados ali compilados percebem-se, por exemplo, quatro grupos distintos de mercadorias, agrupadas utilizando o critério de valor por produto isolado e de quantidades: azeites, noz-de-cola (*Cola acuminata*), panos e miscelâneas. Os valores encontrados neste rol de despacho foi de 1:360$855 (um conto trezentos e sessenta mil oitocentos e cinquenta e cinco mil réis). E cada grupo de mercadoria orienta a percepção da importância comercial a eles atribuídos. Este quadro é, por sua vez apenas a amostragem de um ano. No entanto, há documentos que datam desde o início do século XIX e que registram o movimento dessas mercadorias chegadas ao porto de Salvador, provenientes do Continente Africano.

Para todo esse conjunto documental é possível abordar diversos aspectos. Por exemplo, lançando um olhar para as embarcações é possível verificar sua recorrência em outras viagens à Costa d'África, com suas datas de chegada e saída do Porto de Salvador. Em 1863, a título de demonstração, verificou-se a chegada de 6 (seis) embarcações ao Porto de Salvador, entre os meses de janeiro e outubro. Dentre elas, o Palhabote Nacional Paraguassú

parece ter realizado pelo menos duas viagens ao Continente Africano, já que há registros de mercadorias sendo despachadas em janeiro e fevereiro e outro conjunto de mercadorias no mês de outubro. O que sugere que essa embarcação percorria essa rota com regularidade. Há também em alguns registros de identificação o nome do capitão da embarcação, como no caso da Escuna Nacional Carlota, que teve mercadorias despachadas em outubro de 1963 pelo capitão da referida escuna, que figura com o nome de Domingos da Costa Lage. Dentre os produtos que trazia, havia 517 libras (aproximadamente 234 kg) de noz-de-cola, avaliadas em 62$040 (sessenta e dois mil e quarenta réis) e duas gaiolas com 21 pássaros.

Quando observada a composição dos despachantes das mercadorias identificam-se três grupos bem destacados: um composto por casas comerciais e grandes negociantes, que movimentavam somas entre "centenas de milhares de reis a contos de réis", como no caso de Hasselmans e Irmão; outro de comerciantes que movimentavam entre "dezenas a centenas de mil reis", como Fructuoso Gomes Moncorvo; e, por fim, despachantes que movimentavam produtos valorados entre "reis a dezenas de mil réis". Dentre esses últimos, alguns só apareceram uma única vez no conjunto de 1.993 documentos consultados, entre Despachos e Manifestos de Importação.

Tabela 1: Produtos, valores, despachantes e embarcações (Ano de 1863)

Maço/Manifesto	Ano	Dia & Mês	Produtos	Quantidade	Valores	Nome do Despachante	Embarcação
Maço: 02022	1863/3	17/Fev.	Azeite de Chó-Cho (matéria veg.)	620 med. à 300	186$000	Sebastião Lopes da Costa	Palhabote Port. Águia
Maço: 02022	1863/3	ANO	Azeite de Palma	148 med. à 300	44$400	Sebastião Lopes da Costa	Palhabote Port. Águia
Maço: 02022	1863/1	17/Jan.	Sabão da Costa preto	102 lb à 10	1$020	Fructuoso Gomes Moncorvo	Palhabote Nac. Paraguassú
Maço: 02022	1863/1	17/Jan.	Limo da Costa	120 lb	10$800	Fructuoso Gomes Moncorvo	Palhabote Nac. Paraguassú
Maço: 02022	1863/1	17/Jan.	Panos da Costa	5 lb à 1500	7$500	Fructuoso Gomes Moncorvo	Palhabote Nac. Paraguassú
Maço: 02022	1863/3	14/Jun.	Azeite de Palma (matéria vegetal)	136 à 300	40$800	João Fernandes de Carvalho	Escuna Nac. Santa Izabel
Maço: 02022	1863/3	19/Jun.	Azeite de Palma	791 à 300	237$300	Fructuoso Gomes Moncorvo	Hiate Port. Santa Izabel
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Colas da Costa (frutos estomacais)	4616 lb à 120	262$440	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Pimenta da Costa	282 lb à 120	15$960	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia (vindo de Lagos)
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Panos da Costa finos	148	270$000	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia (vindo de Lagos)
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Panos Ordinários à imitação de bahé	66	15$540	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia (vindo de Lagos)
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Esteiras de Angola finas	4 e 1/2 @ à 600	2$700	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia (vindo de Lagos)
Maço: 02022	1863/3	27/Jun.	Colas da Costa (frutos estomacais)	311 lb à 120	34$800	Hasselmans e Irmão	Escuna Italiana Emilia (vindo de Lagos)
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Gaiolas c/ 12 pássaros	3	6$000	Domingos da Costa Lage	Cap. do Escuna Nac. Carlota
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Gaiola c/ 9 pássaros	1	4$500	Domingos da Costa Lage	Cap. do Escuna Nac. Carlota
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Colas frutas não classificado	517 lb à 120	62$040	Domingos da Costa Lage	Cap. do Escuna Nac. Carlota
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Colas da Costa (frutos estomacais)	186 lb à 120	21$600	Antonio José de Almeida	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Baú de madeira forrado de couro	1	$900	Antonio José de Almeida	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	23/Out.	Frascos de Genebra	150	45$000	Antonio José de Almeida	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	24/Out.	Colas da Costa (frutos estomacais)	288 lb à 120	34$560	João Gonçalves Baeta	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	24/Out.	Baú de madeira forrado de couro	1	1$200	João Gonçalves Baeta	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	29/Out.	Cuias Lisas	30 lb à 600	1$800	João Antonio de Deos	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	29/Out.	Barretes de Palha	5	1$000	João Antonio de Deos	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	27/Out.	Folhas de Flandes envernizadas	24	6$720	Francisco Cardoso e Silva	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	27/Out.	Bandejas de ferro pintadas	12	1$875	Francisco Cardoso e Silva	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	27/Out.	Baús de perfumaria	8	48$000	Francisco Cardoso e Silva	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	27/Out.	Panos da Costa finos	13	29$250	Francisco Cardoso e Silva	Escuna Nacional Carlota
Maço: 02022	1863/4	26/Out.	Panos da Costa	4	7$500	Eva Maria	Palhabote Nac. Paraguassú
Maço: 02022	1863/4	26/Out.	Panos da Costa à imitação de bahé	3	$630	Eva Maria	Palhabote Nac. Paraguassú
Maço: 02022	1863/4	26/Out.	Pimenta da Costa	6 lb à 120	$720	Eva Maria	Palhabote Nac. Paraguassú

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Seção Alfandega da Bahia – Maço 02.22 – Livro de Despacho de Importação – 1863.

Todavia, são os produtos trazidos nestas viagens, e não propriamente os valores movimentados, que são mais reveladores da natureza desse comércio. Os produtos da Tabela 1 que foram agrupados em quatro tipos, os azeites, as nozes-de-cola, os panos e um conjunto de miscelâneas, possuem valores declarados bem variados. Por exemplo, dentre as mercadorias isoladas, os despachos de azeite são os de maior valor, seguidos dos de noz-de-cola e depois panos. Contudo, o conjunto de miscelâneas que é composto por itens difíceis de serem agrupado entre si movimentaram muito mais que o item isolado de panos, mercadoria esta, no entanto, que possuía um valor simbólico altíssimo para a conformação da identidade transnacional iorubá (MATORY, 1992).

Os produtos de difícil agrupamento não são de grande valor econômico, alguns dos quais talvez possam ser considerados como artigos de bagagem pessoal, como a relação de 1(um) baú ou de gaiola com pássaros.

Outros, no entanto, revelam certos rasgos religiosos e identitários, pois ainda que de pouco valor declarado, e trazidos em pequenas quantidades quando comparados com outros produtos, o volume trazido excedia em muito o mero uso pessoal, especialmente quando se tratava de mercadorias comercializadas em pequenas quantidades e por um preço relativamente alto, como no caso da pimenta da costa (*Aframomum melegueta*). Nesta categoria encontram-se também o limo da costa ou banha de ori (manteiga de carité – *Butyrospermum parkii*) e a noz-de-cola.

Para esta última, considerando que uma noz-de-cola por volta de 1850 equivalia a sete dias de trabalho de um pedreiro, isto é, 8$400 (oito mil e quatrocentos reis) e que houve pouca desvalorização monetária entre 1850 e 1863 no Brasil, a renda obtida pela venda de sua importação era bastante vantajosa (SANTOS, 2013, p. 206).

Argumenta-se aqui que esse comércio se manteve através da junção quase simbiótica entre interesses de ordem econômica e motivações de ordem identitária e religiosas. Do ponto de vista econômico, a extinção do

tráfico de escravos impulsionou as sociedades africanas, que participavam ativamente deste comércio, a buscar alternativas que lhes possibilitassem a manutenção de sua participação no lucrativo circuito comercial atlântico. Assim, produtos oleaginosos, manufaturados e estimulantes, tais como o azeite de palma, os sabões, panos da costa e as nozes de colas que possuíam significativa aceitação nas Américas e dos oleaginosos de grande demanda na Europa, passaram do plano secundário que ocupavam durante a vigência do comércio negreiro, para o primeiro plano das transações comerciais dos portos africanos da Costa da Baía do Benin.

> Ce fut avec les plantes oléifères que les sociétés d'Afrique occidentale trouvènrent un substitut durable aux esclaves et aux produits de cueillette et remassage. La nature et l'importance d.es transformations liées au développment de ces plantes font ecore l'objet de controverses [...] Il est vrai qu'avec ces nouveux produits, L'Áfrique occidentale, loin de sortir de l'économie internationele dominée par les Etats indistrielisés de l'Europe, s'y est au contraire intégrée davantage, mais dans les conditions et avec les formes spécifiques d'une nouvelle ère économique. (M'BOKOLO, 1992, p. 129)[206]

206 "Foi com as plantas oleíferas que as sociedades da África Ocidental encontraram um substituto duradouro para os escravos e para os produtos de coleta e colheita. A natureza e importância das transformações relacionadas ao desenvolvimento dessas plantas são objeto de controvérsias[...]

É verdade que com estes novos produtos, a África Ocidental, longe de emergir da economia internacional dominada pelos Estados industrializados da Europa, pelo contrário, tornou-se mais integrada, mas dentro das condições e com as formas específicas de uma nova era econômica". (Em livre tradução)

A mudança de cenário internacional, que impeliu o fim do tráfico de escravos, criou novas oportunidades de negócios para as sociedades africanas através do subministro de insumos ao processo de industrialização europeu. Entre estes encontravam-se os óleos vegetais extraídos da palma, do amendoim e do carité, por exemplo. Produtos que possuíam um diferencial em relação a outras commodities agrícolas, como a borracha e o algodão, ou a produtos do extrativismo mineral como o ouro, ou o marfim no caso animal, pois havia uma regularidade de oferta dos produtos, sem depender das condições aleatórias como fatores climáticos favoráveis a uma boa safra ou facilidade de localização e a abundância dos produtos para coleta (M'BOKOLO, 1992). Eles permitiam uma melhor administração da produção e distribuição na medida em que a estocagem dos produtos por um período relativamente longo era fácil, o que implicava em melhores condições de controle da oferta e dos preços. Outro fato relevante é que não se tratando de produtos *in natura*, mas com um grau de processamento, eles adquiriam um valor maior que a simples exportação da produção de coleta.

Entretanto, as condições de negociação dos preços não eram equilibradas e as sociedades africanas, ao menos as que se dedicaram ao tráfico de escravos, estavam dependentes economicamente do circuito comercial Atlântico. Este estava sob o controle de nações europeias, como Inglaterra e França, cujo rápido processo de industrialização logo as converteu em colonialista. Nessa fase do capitalismo europeu, as elites africanas beneficiadas pelo tráfico de escravo não foram admitidas como parceiras que obteriam benefícios, ainda que desproporcionais, como na fase anterior. No contexto que se estendeu do século XVI ao XIX, indivíduos de sociedades africanas foram escravizados; na etapa subsequente, iniciada com a segunda revolução industrial, sociedades inteiras foram escravizadas e forçadas pelo capitalismo europeu.

Como em toda forma de dominação há sempre várias formas de reação,

e uma das adotadas por algumas sociedades da Costa do Golfo do Benin, como as dos iorubás, por exemplo, foi a resistência.[207] Segund J. L. Matory, a construção da identidade iorubá se deu, em parte, como uma reação ao impacto do colonialismo britânico. Em suas palavras:

> O papel inglês nesta convergência cultural não foi predestinado (...) Foi ao tentar suprimir o tráfico de escravos que os ingleses primeiro estabeleceram domínio político em Lagos, em meados do século XIX. Então, a disputa dos ingleses e franceses para estabelecer domínio de fato sobre áreas mais amplas na região, no final do século XIX, criou novas formas de unidade entre cidades e povos, bem como novas divisões entre eles. Porém, não houve força unificadora maior do que o "retorno" de ex-escravos ocidentalizados do Brasil, Cuba e Serra Leoa para as cidades da "Costa", próximas de sua morada ancestral, e as formas inter-regionais de comunicação que estes "retornados" estabeleceram entre eles.
>
> Na região da "Costa," de Lagos à Freetown, cativos africanos e "retornados" tinham um papel especial não apenas em formular uma nova identidade para si próprios, mas em conformar um ethos transcultural nacionalista. Brasileiros de fala "nagô" acabaram tendo um papel econômico e político central, não apenas nas cidades da "Costa" da África Ocidental francesa, mas através em comércio continuado com o Brasil, em certa forma, na mesma medida, que os de fala yorubá não-oyo de Lagos e Freetown tiveram sob o domínio inglês. (MATORY, 1998, p. 274).

207 Ver: REIS & SILVA 1989; LARA, 1995 e OLIVEIRA, 1995/96.

Esta identidade forjada como uma reação aos conflitos, inclusive raciais, estava assentada no comércio atlântico que reforçava os laços identitários nas duas pontas do oceano, ao tempo em que constituía um nicho econômico, a partir do qual uma elite iorubá foi capaz de fomentar e promover uma ideologia e uma identidade em oposição ao colonizador. Deste modo, os Despacho de Importação, analisados aqui, são o testemunho dessa rede de relacionamentos que integrariam a articulação e o fortalecimento de uma identidade atlântica com os interesses comerciais dos iorubás, e que lhes permitiria alternativas econômicas à margem do controle imperial inglês. São a evidência de que através dos portos e por intermédio das mercadorias que por eles circulavam, ademais de valores econômicos, circulavam também valores ideológicos, religiosos, sociais e projetos políticos.

Para o contexto brasileiro e, mais especificamente, baiano, a manutenção do comércio com a região da Baía do Golfo de Benin representava, por um lado, uma oportunidade de negócio para as casas comerciais e grandes negociantes, uma vez que os óleos, especialmente o azeite de palma, atingiam bons preços de revenda. Seu uso foi potencializado com o desenvolvimento da rede ferroviária e da navegação a vapor que demandavam quantidades significativas de lubrificantes e laminação do aço, além disso os óleos eram utilizados na composição de sabões, tintas, velas. Por outro lado, esse comércio também representava a oportunidade de circular produtos com baixo valor de troca, mas que eram importantes marcadores religiosos e identitários:

> A originalidade desse comércio se dá com a superposição no aproveitamento de necessidades comerciais específicas. Por um lado, criando ou abastecendo um mercado consumidor de gêneros de uso mais ou menos difundidos na sociedade e, por outro, utilizando-se desse fluxo comercial

> para abastecer um mercado consumidor restrito a uma miríade de gêneros que, de outra forma, não encontraria meios de satisfazer a sua demanda, isto é, a especificidade desse comércio não está apenas nos gêneros que foram importados, sequer está na importação de azeite de palma, palha, sabão ou noz-de-cola, mas está na forma de criar meios para que os itens, sem aparente valor comercial, pudessem atravessar o Atlântico e chegar aos adeptos do culto aos orixás. Nesse sentido casaram-se, em uma relação quase mutualista, um comércio de mercadorias com valor de troca com a circulação de mercadorias de, apenas, valor de uso. (SANTOS, 2013, p. 219-220)

Para que houvesse um comércio atlântico de objeto de culto aos orixás era necessário que houvesse um mercado consumidor para esses produtos no Brasil. Quem, em um breve artigo, apontou um dos agentes estimuladores desse mercado, foi Aydano do Couto Ferraz.

> Eugênia Ana dos Santos (Aninha) preparava seus orixás com autênticos produtos africanos, produtos em que também negociava na sua quitanda da Ladeira do Pelourinho, junto à igreja do Rosário dos Quinze Mistérios dos Homens Pretos, que era Priora. (FERRAZ, 1939, p. 175-179)

Ao afirmar que a afamada mãe-de-santo da Bahia não só utilizava como também negociava os produtos africanos, Aydano C. Ferraz traz à tona os meandros pelos quais se processava o estímulo ao consumo dos produtos de origem africana. Além disso, ele revela a estreita ligação dos fornecedores desses produtos com o culto aos orixás, e oferece o elo entre o

que M. J. Herskovits chamou de relações econômicas internas e externas do candomblé (HERSKOVITS, 1958, p. 256).

Quem também percebeu essa imbricação ente o comércio e as religiões de matriz africana foram Arno Vogel, Marcos Mello e José Barros ao analisar a atuação dos praticantes do candomblé no comércio de objetos de uso litúrgico:

> (...) quando se trata de comprar as coisas necessárias para os rituais. O mercado é um meio diverso e complexo onde há não só um comércio especializado, mas onde as trocas são comandadas por uma série de variações, sazonalidades e ritmos que, em maior ou menor grau, condicionam a oferta e a demanda. Para comprar bem e certo é preciso levar em conta essas determinações, que obedecem ao calendário litúrgico dos terreiros. O mesmo vale para vender certo e bem (...) no que tange ao comércio especializado, exige-se um algo mais, que é a participação na vida cerimonial das casas-de-santo, seja como iniciado, como benemérito ou como um simples membro do grupo de culto. (VOGEL, MELLO & BARROS, 2001, p. 8).

Em 1937, Melville Herskovits (1958) coletou uma lista com itens que se utilizava em um ritual de iniciação ao candomblé e nela pode-se notar as coincidências com as relações de produtos arrolados nos Despacho e Manifestos de Importação da Costa d'África:

a. *Sacrifícios e Acompanhamentos alimentícios*

1 cabra	feijões (preto, marrom e fradinho)
1 tartaruga	milho branco
1 par de galinhas d'Angola	milho amarelo
2 pares de pombos	camarões
5 galos	azeite de dendê
6 galinhas	cebola
9 frangos (4 machos, 5 fêmeas)	vinho
2 caracóis	cachaça
limo da Costa	mel
5 noz de cola (obi)	carne seca
5 orobo (noz da África negra)	peixe seco salgado
2 atare (pimento da Guiné)	banha de ori
	farinha

b. *Utensílios*

1 moringa de água grande
2 quartinhas
1 moringa média de água
3 pratos pequenos de porcelana
1 prato grande de porcelana
1 sopeiro de porcelana com tampa
6 travessas (gamelas)
1 par de tesouras
1 navalha
1 faca

1 tamborete
2 panela de barro
2 panela esmaltada
2 frigideira
4 abanadores
2 vassouras
1 bule de café
1fogareiro
4 colheres de madeira
1 ralador

1 bacia grande
2 cumbucas pequenas
1 penico
Sabão da Costa
1 lamparina

1 pedra de moer
3 bolas de giz branco
2 bolas de giz amarelo
3 bolas de giz multicolorido
2 bolas de giz azul

1 baú para a roupa da deidade[208]

(HERSKOVITS, 1958, p. 256)

Assim, os itens, que aparentemente só possuíam valor de uso, que estão descritas nos Despachos de Importação em pequenas quantidades e que podem ser confundidos como bagagem pessoal, eram os produtos que alimentavam um pulsante comércio que se desenvolvia nos bairros ao redor do Porto de Salvador, criando um circuito comercial de difícil percepção. Eram produtos com uma larga utilização ritualística no candomblé, que se pode verificar na lista discriminada por Herskovits, e que em certa

208 HERSKOVITS, op. cit., p. 256 (Livre tradução).

medida garantia um mercado consumidor regular e uma taxa de retorno ao investimento na importação bastante atrativo.

III. Das mulheres no comércio internacional

Na documentação levantada entre 1852 e 1897, foi identificado o nome de 41 mulheres que importaram mercadorias diversas pelo Porto de Salvador[209]. Eva Maria, por exemplo, apresentada na TABELA 1, deu entrada na Alfândega de Salvador em outubro de 1863 trazendo panos e pimentas da Costa. Além dela, uma década antes, em 05 de julho de 1853, em nome de D. Thereza Amado, entrou por Salvador 188 med a 225 de Azeite de Palma, no valor de 47$940 réis; e em 12 de julho do mesmo ano, outra mulher, Maria Baeta, trazia no navio Sardo Izide, 130 med a 225 de Azeite de Palma a 7$650 reis, 54 unidades de panos azuis para rebuço a 29$160 reis, e 1 pano a imitação de alacar a 1$200 reis.[210]

Essas mercadorias e valores não destoavam daqueles importados por Eva Maria dez anos mais tarde. Entretanto o que torna a presença dessa mulher nos documentos alfandegários mais sugestivo é que para ela bastava como marcador de identidade os nomes próprios, assim como para outras mulheres que aparecem na documentação, como Maria Vicência, Maria Augusta, Joana Luiza, Josefa Antonia e Antonia. Esses nomes não estão antecedidos por um Dona, como no caso de D. Tereza Alvares Moreira ou D. Thereza Amado, nem sucedidos por um sobrenome de família, como por algum de destaque na Costa do Golfo do Benin, por exemplo, como os sobrenomes Martins ou Baeta.

Em uma sociedade tão estratificada e hierarquizada, como a sociedade

209 Ver relação completa em anexo.

210 Ver documento em anexo.

baiana do século XIX, essa ausência de sobrenome ou pronomes de tratamento é indicativa do pouco prestígio social que essas mulheres – Eva, Marias e Antonias – possuíam, o que sugere que eram mulheres pobres, possivelmente negras, talvez africanas e carregando ainda as marcas da escravidão em seus corpos.

É preciso ponderar que a participação de mulheres nos portos brasileiros envolvidas com o comércio de bens importados da África durante o século XIX pode ser ainda maior do que as fontes permitem dimensionar. O Despachante Luciano Crispino Silva, por exemplo, foi identificado em fontes publicadas por Cunha (1985) como representante comercial de Sra. Felicidade Ma. Sant'Anna, residente em Lagos (Nigéria) e por Santos (2013) como representante de Guilhermina de Jesus. Este fato, a presença desse despachante, permite inferir a existência do expediente de mulheres comerciantes atuarem a partir de representantes comerciais do sexo masculino, que zelavam por seus interesses na praça comercial de Salvador. Essa inferência se torna mais forte especialmente se consideramos que a dedicação das mulheres às atividades comerciais na Região do Golfo do Benin é também um marcador identitário importante (VERGER & BASTIDE, 1992).

Não é difícil supor que mulheres africanas e afro-brasileiras buscaram reafirmar, nas duas pontas do Atlântico, a forma tradicional de divisão social/ sexual do trabalho que lhes garantia agência e autonomia, ainda que para isso atuassem com subterfúgio, intermediadas por um representante comercial do sexo masculino. Afinal, o momento era de uma tentativa de imposição, na Costa d´África e no Brasil, de um modelo europeu de divisão social/sexual do trabalho, no qual o comércio aparecia como uma tarefa eminentemente dos homens.

Os exemplos de mulheres na praça comercial de Salvador, como Eva Maria ou D. Thereza Amado, são importantes principalmente quando se parte de uma premissa de que a atividade comercial no Brasil e na Europa

foi considerada como essencialmente masculina ao longo do tempo. Torna-se relevante chamar a atenção, portanto, para a existência dessas mulheres que deixaram vestígios de sua presença em uma arena marcadamente masculina, quando falamos de sociedades ocidentais no século XIX, precisamente porque ela permite questionar aquela premissa (HAVICK, 2006).

A ideia de que o comércio é uma atividade masculina não é universal. Quando tratamos de homens e mulheres, seja no presente ou em um tempo histórico qualquer, é necessário definir também o lugar do qual se fala. O espaço ocupado pelas mulheres nas sociedades europeias e na brasileira durante o período colonial, como ao longo do século XIX e parte do XX, talvez não fosse primordialmente o do comércio internacional. Dessa forma, encontramos mais mulheres no Brasil desempenhando atividades em espaços da vida privada, ou no pequeno comércio interno, do que nos setores econômicos que lidavam com relações internacionais.

Contudo, fazendo uma análise cruzando uma perspectiva de gênero com a de classe, notamos que se as mulheres de uma certa elite brasileira, de origem e influência cultural europeias, estavam majoritariamente confinadas ao espaço doméstico, no gerenciamento da família e do lar (ALGRANTI, 1997), o mesmo não se aplica à todas as mulheres. Considerando um estereótipo largamente difundido, essas mulheres da elite brasileira tendiam a ocupar espaços com menos visibilidade social, o que as limitavam a uma vida privada maior, em detrimento dos espaços públicos, como são as atividades da política e do comércio (HABNER, 2013).

Entretanto, a história não pode ser contada somente a partir de um setor da sociedade, e ao se observar as classes mais populares mesmo no Brasil colonial, encontramos mulheres presentes nos espaços públicos, nas ruas, como produtoras de renda e movimentando a economia (DIAS, 1984). Essas mulheres desempenhavam uma série de atividades produtivas: eram vendedoras, cozinheiras, agricultoras, prostitutas, lavadeiras, costureiras,

amas de leite, educadoras etc. Em Salvador de fins do século XIX e início do XX, por exemplo, as mulheres pobres eram responsáveis pela manutenção da maior parte dos lares da cidade, que nem sempre contavam com a presença de um homem (FERREIRA FILHO, 2003).

Mesmo com uma historiografia que vem demonstrando a presença de mulheres em diversos espaços da economia brasileira nos séculos passados, as fontes disponíveis para o estudo do comércio internacional durante o XIX tem revelado uma pequena presença delas nesse setor. Contudo, isso não significa sua ausência, ao contrário, revela que elas estavam presentes e provoca nova reflexão sobre a história das mulheres no Brasil e, sobretudo, uma reavaliação da história da sociedade contemporânea em sua dimensão econômica e cultural. Afinal, além de contar a quantidade de mulheres nesse comércio, que em uma primeira leitura das fontes não nos parece muito grande, é preciso analisar quem eram, o que comercializavam e qual a dimensão desse comércio.

Um ponto a ser trazido para o debate é a atuação das mulheres na cena comercial no continente africano, de onde descendia uma significativa parcela da sociedade brasileira e de onde estava sendo originado o comércio aqui investigado. Em muitas regiões da África, as atividades relacionadas ao comércio eram desempenhadas primordialmente por mulheres (HAVICK, 2006), enquanto na mesma época na Europa os homens pareciam dominar este setor produtivo. Já no Brasil sob uma crescente influência ocidental, construía-se uma narrativa que responsabilizava quase exclusivamente os homens por essa tarefa, como se às mulheres não fosse permitida essa atividade, ainda que houvesse uma extensa documentação iconográfica de viajantes europeus retratando mulheres em atividades comerciais nas ruas das cidades brasileiras. Sobre essa narrativa, alguns estudos recentes vêm demonstrando que no Brasil, o comércio interno em muitas cidades, durante o século XIX e início do XX, era praticado por mulheres e eminentemente por mulheres negras, fossem escravizadas, forras ou livres,

ou seja, mulheres de origem africana, como as trabalhadoras minas no Rio de Janeiro abordadas por Juliana Barreto Farias (FARIAS, 2015).

Vale notar que para o caso especificamente da Costa Ocidental da África, até pelo menos o início do colonialismo do século XX, as mulheres não somente desenvolveram atividades comerciais entre as zonas litorâneas – onde estavam concentradas as casas de comércio internacional – com o interior do continente – que forneciam os produtos comercializados no litoral – como também exerciam atividades comercial com o mundo Atlântico. A importância dessas mulheres foi tamanha na determinação de certas balizas comerciais no mundo atlântico, que ficaram conhecidas como *donas*, *ñaras* ou *big women*. Sobre a presença de mulheres no comércio interno e no comércio internacional no Golfo da Bahia do Benin, durante o século XIX, Philip Havick escreveu:

> O facto de haverem sido precisamente mulheres prasas que se destacaram na transição do comércio de escravos para as culturas de renda merece nossa atenção, pois reflete a importância delas nas comunidades a beira mar e o seu papel (ainda pouco conhecido) nas redes de intercâmbio entre o interior, a costa e o Atlântico. (2006, p. 66)

O comércio de produtos diversos dentro do continente africano e junto ao mundo exterior foi intensamente desenvolvido por mulheres na Guiné, nos informa Havik, ainda que haja poucos estudos sobre esse tema. As mulheres foram participantes fundamentais no estabelecimento e manutenção do próprio comércio atlântico, e se há poucas referências a elas por conta de um quase silêncio provocado pelas fontes coloniais, que marcaram muito mais a presença masculina nesse setor, ainda que subserviente às mulheres, é

necessário sanar essa falha. A documentação oficial dos impérios coloniais pouco tratou dessas mulheres, porque privilegiou os registros dos homens europeus, maridos das mulheres africanas. Contudo, há indícios nas fontes que nos levam a perceber a presença das mulheres, como em Moçambique e investigado por José Capela (1995), de forma que se faz mister reanalisar esses espaços e as sociedades contemporâneas.

No caso da história brasileira, e especialmente da Bahia, nota-se na documentação consultada uma presença de mulheres no comércio entre o Brasil e a África durante todo o século XIX e parte do XX, ainda que a historiografia pouco tenha tratado do tema até o momento.

IV. À guisa de conclusão

Ao observarmos a história do Brasil, nos deparamos com uma sociedade herdeira tanto de tradições europeias como de tradições africanas, e isso se torna evidente quando analisamos o comércio de objetos vindo da África no contexto do fim do comércio de escravo, no qual há a presença de mulheres realizando a importação desses produtos, a despeito de uma historiografia que tendeu a identificá-las no espaço da vida privada e, quando muito, no comércio de rua, quando se tratava da classe trabalhadora. As mulheres que desempenhavam atividades no comércio de importação na Bahia, entretanto, não passam despercebidas a um investigador atento, pois aparecem nas fontes com uma certa regularidade, ainda que numericamente fossem poucas e que houvesse uma tendência de serem autoras de uma única ação importadora.

Esse dado, de aparecerem na documentação como autoras de poucas ações de importação, já é motivo para uma análise do porquê dessa prática: seria uma importação de produtos para uso pessoal? Teriam essas mulheres recebido algum impedimento das casas comerciais já estabelecidas no

ramo para realizarem novas importações? O capital levantado com uma única importação teria movimentado novos negócios para essas mulheres, negócios talvez mais lucrativos ou dentro de uma zona de conforto na sociedade brasileira? Essas são perguntas que uma análise mais cuidadosa e entrecruzada de fontes talvez possa responder em pesquisas futuras.

Um ponto, contudo, já é possível discorrer: as mulheres que aparecem nesse ramo do comércio de importação na Bahia não se configuravam em uma exceção, pois não se tratava de uma ou duas ao longo da segunda metade do XIX, mas de um padrão. Nos parece, portanto, que o comércio de importação de mercadorias vindas da África realizado por essas mulheres foi uma prática regular e que se não movimentou na importação um valor econômico muito alto, por outro lado apresenta uma relevância significativa no campo da construção identitária e na formação cultural do Brasil.

Esse comércio praticado por mulheres nos indica que a narrativa historicamente construída sobre os espaços ocupados pelas mulheres e homens em nossa sociedade – imitativa dos modelos discursivos europeus – talvez não seja tal como se afirmava. Nossa investigação revela não somente a presença de mulheres no campo da produção econômica, mas sobretudo que estavam presentes em atividades de circulação de mercadorias que se desenvolviam nos espaços portuários.

Bibliografia

ALGRANTI. L. "Famílias e família doméstica" In: NOVAIS, F. (org.) História da Vida Privada no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

DIAS, M. O. Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1984.

CAPELA, José. Donas, Senhores e Escravos. Porto: Ed. Afrontamento, 1995.

CUNHA, M. C. Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1985.

FARIAS, Juliana Barreto. Mercados Minas: africanos ocidentais na praça do mercado do Rio de Janeiro (1850-1890). Rio de janeiro, Prefeitura do RJ/Arquivo Geral da Cidade, 2015.

FERRAZ, Aydano do Couto, "Volta à África". Revista do Arquivo Municipal, Dept. Cultural-SP, 54 (1939), p. 175-179.

FERREIRA FILHO, H. Quem pariu e bateu que balance! Salvador 1890-1940. Salvador: EDUFBA, 2003.

HABNER, June. "Honra e distinção das famílias" In: PINSKY, C. e PEDRO, J.M. (org.) Nova História das Mulheres no Brasil. São Paulo, contexto, 2013.

HAVIK, P. "Dinâmicas e assimetrias afro-atlânticas: a agência feminina e representações em mudança na Guiné (séculos XIX e XX)" in PANTOJA, S. (org.) Identidades, Memórias e Histórias em terras africanas. Brasília/ Luanda: LGE/Nzila, 2006.

HERSKOVITS, Melville J. Some economic aspects of the Afrobahian Candomble. In: Miscelânea Palu Rivet Octogenariio Didacta. México, Universidad Autonoma de Mexico, 1958.

LARA, *Silvia* Hunold. "*Blowing in the wind*: E. P. Thompson e a

experiência negra no Brasil". Projeto História, São Paulo, n. 12, p. 43-56, 1995.

MAIER, D. "Precolonial palm oil production and gender division of labor in nineteenth-century Gold Coast an Tog". In: African Economy History, vol. 37, p. 1-32, 2009.

MATORY, J. L. "Yorubá: as rotas e as raízes da nação transatlântica, 1830-1950" In: Horizontes Antropológicos. vol.4, n. 9, p. 263-292, Porto Alegre, out. 1998. Disponível em http://dx.doi.org/10.1590/S0104-71831998000200013 . Visitado em 19/06/2018.

M'BOKOLO, Elikia. Afrique noire. Historie et Civilisations. Tome II XIXe – XXe siècles. — Paris, Hatier-Aupelf, 1992.

OLIVEIRA. M.I.C. "Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX." In: Revista USP, Sâo Paulo, n. 28, pp. 174-193, dez/fev 1995/1996.

REIS, João José e SILVA, Eduardo. Negociações e Conflito: a resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

RODRIGUES, J. H. Brasil e África, outro horizonte. Rio de Janeiro, 1964.

RODRIGUES, J. O infame comércio: proposta e experiências no final do tráfico. São Paulo: FAPESP, 2000.

SANTOS, Flávio Gonçalves. Economia e cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros, 1850-1937. Ilhéus, Editus, 2013.

SARAIVA. J.F.S. Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

THOMPSON, E. P. Senhores e caçadores. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

VERGER, P. e BASTIDES, R. “Contribuição ao estudo dos mercados nagôs do baixo Benin” In: VERGER, P. Artigos. São Paulo: Corrupio, 1992 (artigo originalmente publicado em 1959).

VOGEL Arno, MELLO, Marcos A. da Silva e BARROS, José Flávio P. de. Galinha d’Angola: iniciação e identidade na cultura Afro-brasileira. Rio de Janeiro, Pallas, 2001.

O porto como metáfora migratória: reflexões sobre trânsitos, representações e sensibilidades

Lená Medeiros de Menezes[211]

Os paquetes que entram de manhã na barra
Trazem aos meus olhos consigo
O mistério alegre e triste de quem chega e parte.
Trazem memórias de cais afastados e doutros momentos
Doutro modo da mesma humanidade noutros portos.
Todo o atracar, todo o largar de navio,
É – sinto-o em mim como o meu sangue-
Inconscientemente simbólico, terrivelmente
Ameaçador de significações metafísicas
Que perturbam em mim quem eu fui...

Álvaro de Campos[212]

---

211 Professora Emérita da UERJ.

212 Campos, Álvaro de (heterônimo de Fernando Pessoa). *Ode marítima*.

Alegria e esperança, tristeza e melancolia compõem a cenografia dos deslocamentos, especialmente os de longa distância. Considerando-se a via marítima, que marcou as migrações de século XIX e inícios do XX, o mesmo mar, que era vencido na euforia da partida, tornava-se um espaço de angústias a distanciar as origens e o mundo conhecido. No movimento das partidas e das chegadas, os atos de subir e descer de um navio, mais do que simples atos mecânicos de embarque e desembarque, eram episódios revestidos de dramaticidade.

A visão imediata sobre um porto moderno, entretanto, não se dirige ao cais, no qual embarcam ou desembarcam pessoas, mas aos altos guindastes e containers que tornam possíveis o envio ou a chegada de mercadorias, atestando, de forma inquestionável, a interconexão do comércio mundial, em um mundo tornado menor a partir de finais do século XIX. Desde a Antiguidade, por outro lado, para além da visibilidade dos portos como lugares especializados de intercâmbio de bens materiais, por eles também transitavam pessoas (incluindo vítimas de migrações forçadas), ensejando contatos múltiplos e intensas trocas culturais. O diferente e/ou exógeno chegava, assim, a bordo dos navios que atracavam, trazendo "memórias de cais afastados e doutros momentos; doutro modo da mesma humanidade noutros portos".

A partir da segunda metade dos Novecentos, com aviões rasgando os céus, outras formas de chegada e de partida se firmaram, nunca, porém, adequadas às demandas colocadas por deslocamentos massivos, realidade do ontem e do hoje. Mesmo em tempos de globalização, quando as demandas por bens de consumo foram uniformizadas, portos abertos ou portos fechados continuam a definir políticas, possibilitando atitudes diferenciadas sobre o outro: reflexos das tensões inerentes à oposição entre direitos de exclusividade sobre um determinado território (nacional) e direitos humanos (universais).

Breve incursão em uma história de longa duração

A história dos portos e das atividades portuárias é instigante e fascinante. Através dela podemos construir uma história socioeconômica do comércio mundial, analisando conjunturas de facilitação às trocas, processos de transculturação e natureza dos deslocamentos. A história de portos como Pireus, Alexandria e Constantinopla e tantos outros, inscritos na longa duração, comprova que o comércio sempre foi motor do processo de entrada em comunicação.

Apesar dos imobilismos e do peso de uma economia de base agrária, portos como Veneza e Gênova, em plena Idade Média, estabeleciam a ligação entre ocidente e oriente: entre Cristandade e Islã, oferecendo aos europeus as tão desejadas especiarias, além de tecidos, tapetes e porcelanas orientais.

Com as Grandes Navegações dos séculos XV e XVI, Lisboa e Palos protagonizaram contatos entre "universos encravados" e os dias que antecediam as partidas transferiam, para o entorno desses portos, intensa e febril comercialização dos produtos necessárias ao abastecimento das naus que partiam.

No caso específico de Lisboa, é importante recordar que por ele saíram desbravadores que, ao contornar a África, reescreveram a história das relações ocidente-oriente, impondo perplexidade momentânea a Veneza, que pareceu "congelada de frio" nos idos de 1599, quando Vasco da Gama descarregou as especiarias trazidas do oriente, só voltando à sua vitalidade a partir do reconhecimento de que rapidez no transporte era sinônimo de maior qualidade para especiarias como o cravo da Índia. De qualquer forma, até 1530, a alfândega de Lisboa foi a expressão da riqueza de Portugal.

Gravura 2: Porto de Lisboa no século XVI

(Fonte: Biblioteca Nacional Digital, Lisboa. By Google search.[213])

Com a Revolução Industrial na Inglaterra de início dos Oitocentos, quando o vapor tornou-se a energia a movimentar as máquinas, o porto de Liverpool ganhou destaque no cenário mundial. Por ele os têxteis produzidos em Manchester passaram a ser escoados.[214] Tornou-se, também, porto exportador da porcelana produzida na região central da Inglaterra, graças à engenhosidade de homens como Wedwood, responsável pela construção do *Trent and Mersey Canal,* com o objetivo de preservar a encomenda a ele feito por Catarina da Rússia das estradas lamacentas do interior do país.[215]

213 Disponível em http//historia-do-brasil-e-do-mundo.hi7.co/lisboa--antigo-viveiro-de-ambicoes-56c6549e85205.html. Acesso em 04/09/2018.

214 É importante lembrar que a indústria nasceu no campo e as primeiras grandes máquinas, movidas à energia hidráulica, necessitavam estar próximas à água dos poucos rios que cortavam a ilha, com destaque para o Trend e o Severn. Apenas quando o vapor foi utilizado como fora motriz, a indústria libertou-se dessa dependência e pode ser instalada na cidade.

215 A Inglaterra foi cortada por canais, como forma de oferecer alternativa aos transportes terrestres, em um país que tinha seu solo encharcado, devido as constantes chuvas. Nesse sentido, é importante destacar que a região central, onde

Deixando o cenário europeu para focar os olhos no Brasil, é importante lembrar o fim do pacto colonial, a partir da transferência da família real portuguesa para o Brasil. A abertura dos portos às "nações amigas", em 1808, e, principalmente, os tratados de comércio assinados com a Inglaterra, em 1810, e, posteriormente, com estados alemães e com a França, em 1816, colocou a antiga colônia – transformada em sede da monarquia – em contato direto com os centros produtores europeus, ensejando a chegada de comerciantes ingleses, franceses e originários dos estados alemães,[216]com pontes marítimas e imaginárias ligando o porto do Rio de Janeiro – que aqui terá destaque – aos portos de Le Havre, Southampton, Hamburgo e outros.

Avisos sobre chegada de navios e de produtos da indústria e manufaturas europeias ao Rio de Janeiro cobrem o século XIX e a leitura dos jornais cariocas permite observar como esse movimento impactava a vida da capital imperial. No caso francês,[217]a chegada dos navios, na primeira metade do século, ensejava leilões concorridíssimos, como o descrito abaixo, publicado pela *Gazeta do Rio de Janeiro*:

> [Ambrozio Bourdon, negociante francês estabelecido à rua Direita, através de leilão realizado em 25 de

---

se localizavam as potteries (indústria de porcelana) é a região de maior índice pluviométrico. Nesse ramo industrial, Wedwood foi pioneiro e a construção do canal tem uma história interessante, tendo em vista que sua criação visou solucionar o transporte dos serviços em porcelana a ele encomendados por Catarina da Rússia.

216 Optamos pelo uso das aspas, considerando-se que, antes de 1871, não existiam os alemães, mas estados alemães, com várias identidades "nacionais".

217 Sobre imigração francesa no Rio de Janeiro, ver trabalhos da autora, em especial os que têm por temática a moda e as modistas. Ver, entre outros: MENEZES, p. 55-68. In: MATOS, 2015; MENEZES, p. 325-351. In: VENDRAME.

> maio de 1916, oferece ao público]: "aparelhos de chá e porcelana, vidros, papel pintado e outros gêneros, móveis de carga chegados da França pelo Brigère Edais".[218]

Com relação à segunda metade do século, o *frisson* da chegada das últimas novidades de Paris pode ser comprovado por avisos publicados por modistas de sucesso, como M^me^Schmidt, estabelecida à rua do Ouvidor, que, através do *Diário do Rio de Janeiro*, nos idos de 1861, comunicava aos clientes que acabara de receber, pelo "último paquete francês":

> (...) um rico sortimento de enfeites de renda, fitas e flores (fantasia), pulseiras à luinione e ditas douradas que imitam, com lindos camafeus; cestinhas de costura com todos os pertences para meninas de colégio; leques de sândalo e madrepérola para meninas e outros lindos artigos de fantasia, escolhidos nas melhores casas de Paris.[219]

> Recebe-se pelo último paquete francês um rico sortimento de dominós[220] para senhoras como para homens para vender – dominós a Luís XIII, ditos a Luiz XV, ditos a Pompadour, ditos a Richelieu, ditos a Napoleão III, ditos à Imperatriz – Todos esses figurinos foram feitos em Paris no figurino dos bailes da Ópera para o carnaval de 1861 – A pessoa habilitada para esta

218 BR. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 22/05/1816. Grafia atualizada.

219 BR. *Diário do Rio de Janeiro*, 15/01/1861. Grafia atualizada.

220 Dominó era uma túnica talar com capuz, utilizada como fantasia carnavalesca.

> encomenda tinha comprado os dominós da cor peta como cetim, chamalote, etc. etc., pôde vender mais em conta como em qualquer outra patê. Ricos sortimentos de luvas.[221]

Nos idos de 1902, o ritmo das chegadas continuava a compassar a vida comercial da cidade, conforme indica o aviso que se segue, postado no *Jornal do Commercio* por uma modista francesa, estabelecida à rua da Quitanda, nº 43.

> Moda
>
> M^lle^Fauré participa às Exmas freguesas que retirou da alfândega um variado sortimento de chapéus, modelos enfeitados para senhoras, assim como flores, plumas, penas, pássaros, filós para véus, etc.
> Especialidade de chapéus para luto.[222]

Desde 1850, os paquetes franceses constituam uma linha regular que ligava os portos do Rio de Janeiro e do Havre, saindo do Rio a cada dia 25. Essa precisão permitia um melhor planejamento quanto à compra das novidades que chegavam de Paris, por parte de comerciantes e clientes, bem como de possíveis viagens à França.

O deslumbramento por Paris fazia-se presente na moda, nas artes e, no anverso, na prostituição, que ganhou visibilidade na cidade à medida que esta se expandia. A partir de 1860, com o surgimento de um novo

221 BR, *Diário do Rio de Janeiro*, 10/02/1861. Aviso mandado publicar por M^me^Fournel, proprietária de casa de coletes e moda. Grafia atualizada.

222 BR. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 02/07/1902.

tipo de escravidão: a de mulheres brancas europeias, jovens passaram a desembarcar nos portos, traficadas, principalmente, da Europa Oriental. Enganadas, elas passaram a pisar um solo que seria palco de muita exploração e sofrimento, não sendo, de forma alguma, prostitutas por opção ou circunstâncias, mas mulheres seduzidas e/ou engabeladas por lindas promessas, que se tornavam vítimas das máfias internacionais que abasteciam bordéis de cidades litorâneas, como o Rio de Janeiro, ainda que fosse Buenos Aires o destino privilegiado.[223] Na Europa, Odessa e Marselha destacavam-se dentre os portos de partida dessa nova leva de escravas. Em seu entorno, a infraestrutura do que Fiaux denomina "máfia da tolerância"[224] seria montada. Nos embarques e desembarques dessas jovens, ocorreriam muitos episódios de corrupção com relação a autoridades policiais e portuárias, bem como à tripulação dos navios, quando não a funcionários consulares.[225]

Ainda que seja fascinante escrever a história das trocas materiais e simbólicas, dos intercâmbios comerciais, das concorrências e disputas por hegemonia, da luta por poder e riqueza, que outros já vêm escrevendo, certamente com muito maior conhecimento e competência do que a minha, apresento outra proposta, que, embora não fuja à reflexão das trocas comerciais, dispõe-se a olhar para além dessa perspectiva, com o objetivo de contemplar os deslocamentos humanos, a partir da ideia de que era no porto – em uma época que o Atlântico só podia cruzado por mar – que aquele que chegava ou partia estabelecia os primeiros ou os últimos contatos com a terra de chegada ou partida. No caso dos que imigravam, era no porto que ocorriam as primeiras interações entre o *eu* (nacional) e o *outro* (estrangeiro); interações nas quais as autoridades portuárias – e de

223 Sobre o tráfico em Buenos Aires, ver: LONDRES, 1927.

224 Termo apropriado de Fiaux, 1896.

225 Sobre o tema, ver: MENEZES, 1992.

fronteira – tinham importante papel, figurando como representantes do Estado, responsáveis, portanto, por impor leis e administrar os primeiros contatos, como, também, nos bastidores, por facilitar ilegalidades.

É importante dizer, em acréscimo, que não me dedicarei aos deslocamentos temporários, mas aos protagonizados por aqueles que, por opção ou contingência, partiam para outras terras (especificamente o Brasil), em busca da realização do sonho de construção de uma nova vida em terra estrangeira, tendendo a ver no ato de seu desembarque o capítulo primeiro de uma nova vida. Suas impressões iniciais tinham por cenário o porto e seu entorno, não sendo demasiado lembrar que os portos de saída e de chegada colocavam-se como metáforas dos deslocamentos, ocupando lugar de destaque na memória de quem chegava ou de quem partia.

Os censos de 1872 e de 1890 permitem comprovar a força desses deslocamentos, ao registrar a presença de uma grande variedade de nacionalidades no país, demonstrando, por exemplo, que o Rio de Janeiro, ainda que até 1888 vivenciasse o triste espetáculo da escravidão, já tinha ares de cidade cosmopolita, abrigando falas, usos e costumes diferenciados.

Segundo o Censo de 1872, o Rio de Janeiro contava com um total de 73.310 estrangeiros, em uma população livre de 226.033 indivíduos. O total de imigrantes, portanto, suplantava o de escravos: 48.939 *almas*. Nesse conjunto, contavam-se argentinos, austríacos, belgas, alemães, bolivianos, chineses ("chins"), dinamarqueses, espanhóis, franceses, gregos, holandeses, húngaros, ingleses, italianos, japoneses, mexicanos, norte-americanos, orientais, paraguaios, persas, peruanos, portugueses, russos, suíços, suecos e turcos. As nacionalidades de maior presença, considerados os totais indicados, eram, em ordem decrescente, os portugueses (76,29%), os franceses, os italianos, os alemães, os espanhóis e os ingleses.[226]

226 BR. Recenseamento do Brazil em 1872. Atualmente disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/

Essas mesmas nacionalidades aparecem contempladas no Censo de 1890 (o primeiro censo republicano), que registra o total de 155.202 estrangeiros, entre permanentes e flutuantes. Só no Distrito Federal estavam fixadas 25 nacionalidades: alemães, árabes, austríacos, belgas, bolivianos, chilenos, norte-americanos, franceses, gregos, espanhóis, ingleses, italianos, paraguaios, peruanos, portugueses, argentinos, russos, suíços, turcos, uruguaios, norte-americanos, além de indivíduos categorizados como africanos, asiáticos, australianos e europeus.[227]

Computando indivíduos chegados ao país ao tempo da chamada "Grande Imigração", o Censo de 1920 registra 30 nacionalidades devidamente especificadas, com a inclusão, para além das já mencionadas, de sérvios, canadenses, cubanos, e venezuelanos, havendo, ainda, indivíduos provenientes de "outros países da Ásia, África, Oceania" e de nacionais de "países ignorados" (estes, no total de 84).[228]

Enfrentando o oceano, na condição de passageiros de 3ª classe, os emigrantes carregavam consigo sonhos e esperanças, bem como medos e angústias. Igualmente, no caso dos retornos aos países de origem, sentimentos díspares afetavam aqueles que embarcavam, em navios nos quais *eletricidades* contrárias afetavam *lugares* hierárquicos, impostos por distanciamentos econômicos. Por um lado, estavam os empresários enriquecidos, muitos deles comendadores, dispostos a eternizar seu sucesso na "mãe pátria", através, principalmente, de construções monumentais. No

Recenseamento_do_Brazil_1872/Imperio%20do%20Brazil%201872.pdf

227 BR. Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento de 1890. Sinopse atualmente disponível em http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/ 227299

228 BR. Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento realizado em 1º de Seebro de 1920. Rio de Janeiro: Yyp. Da Estatística, 1927. Atuamente disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6478.pdf

polo oposto, reuniam-se os desesperançados, fracassados ou miseráveis, que retornavam por decisão própria ou por decisão das autoridades encarregadas de extirpar a sociedade de imigrantes indesejáveis, com a expulsão tornando-se um mecanismo de "limpeza urbana".[229]

O porto face aos deslocamentos e sensibilidades

Através da documentação específica relativa aos registros dos portos, é possível mapear as *pontes atlânticas* através das quais os emigrantes deslocavam-se. No caso da América do século XIX e inícios do XX, oriundos dos países europeus, a partir de fatores de exclusão como o avanço do capitalismo no campo, bem como, nos países de chegada, da facilitação propiciada pela ideia de que constituíam uma mão-de-obra superior, capaz de colocar antigas colônias europeias nas trilhas do progresso e da civilização.[230]

Um exemplo pode ser dado pelos Relatórios do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. Com relação ao ano de 1897, *boom* da imigração italiana, quando 27.454 imigrantes entraram no Brasil, principalmente pelo porto do Rio de Janeiro, estas *pontes* ligavam este porto aos de Antuerpia, Barcelona, Bremen, Bordeaux, Carril, Cherboug, Coruña, Dakar, Funchal (registrado como Madeira), Gagliari, Gênova, Gibraltar, Havre, Hamburgo, Lisboa, Leixões, Las Palmas, La Pallice, Liverpool, Marselha, Málaga, Marim, Nápoles, Nova York, Poulliac, Rio da Prata, S. Vicente, Southampton, São Miguel, Tenerife, Valparaíso, Vigo, Villa Garcia. Com o registro de mais de 1.000 entradas de imigrantes, contavam-se os portos de Gênova (23.369), Lisboa (5.550), Rio da Prata (2.458), Nápoles (2.408),

229 Sobre esses indivíduos, no espaço-tempo do Rio de Janeiro da Primeira República, ver: Menezes, 1996.

230 Sobre o tema, ver: Menezes, p. 396-414. In: Cancino, 2007.

Leixões (2.064), Málaga (1967) e Vigo (1.800).

Neste ano de 1897, considerando-se o fluxo majoritário de italianos, o porto de Gênova teve destaque, o que não ocorreu, porém, em anos anteriores ou posteriores. Por outro lado, em uma perspectiva também histórica, é importante fazer alguns outros registros. A supremacia de Lisboa sobre Leixões, no caso dos portugueses, pode ser explicada, para esta época, pelo fato do porto de Leixões, que substituiu um antigo e precário local de embarque, ter começado a operar apenas em 1895. Com relação à saída dos emigrantes espanhóis, cabe a lembrança de que, por Málaga, partiam os andaluzes, que tinham, como destino principal, a cidade e o estado de São Paulo, enquanto os galegos, que partiam dos portos de Vigo e de La Coruña, dirigiam-se, prioritariamente, para o Rio de Janeiro, onde partilhavam locais de trabalho com portugueses, tendendo a acompanha-los no processo de expansão urbana.[231]

Ainda que o ano de 1897 possa ser considerado atípico, por estar marcado pela entrada massiva de italianos (7.423 contra 7.253 portugueses), a variedade de lugares de partida, mencionados no relatório citado dá a dimensão objetiva das muitas nacionalidades que buscavam o Brasil como terra de reinvenção da vida.[232]

A grande variedade de portos de origem[233] aparece confirmado em outros relatórios, sendo lamentável que nem sempre os ministros tenham feito este registro. O relatório de 1899, por exemplo, não só confirma os locais de

231 Ao ponto dos portugueses serem chamados de galegos.

232 BR. Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro Joaquim Murtinho, no ano de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897, p. 60.

233 Observe-se que, muitas vezes, o porto de origem acabava por substituir o local do nascimento nos registros de entrada, o que ocasionou grandes distorções, tendo em vista, por exemplo, que muitos portugueses do norte saíam pelo porto de Vigo.

partida, como indica, com maior precisão, a identidade dos portos, citando, por exemplo, Funchal ao invés de Madeira. Observe-se, por outro lado, que a presença majoritária dos portugueses nos fluxos deslocados volta a estar presente, com o registro de entrada de 8.973 indivíduos, embarcados nos portos de Lisboa e de Leixões, número muito superior aos embarcados em Gênova (1.081) ou em Vigo e La Coruña (1.278).

O relatório indica, ainda, o destino final daqueles que chegavam no porto do Rio de Janeiro, não necessariamente o lugar de chegada. Segundo os registros transcritos pelo ministro, 16.653 escolheram a Capital Federal para se fixar, enquanto 4.081 dirigiram-se para outras partes do estado: 3.454 para São Paulo e 2.825 para Minas Gerais.[234]

Emigrantes ao partir, os que desembarcavam, antes de se tornarem imigrantes, assumiam uma identidade marcada pela exterioridade: a de estrangeiro. Sobre estes conceitos cabem algumas observações necessárias.

O caminho inicial para a análise dos conceitos de emigração e imigração é uma reflexão sobre a origem etimológica das referidas palavras. Se a raiz migrar denota qualquer deslocamento no espaço, quando ela é acrescida dos sufixos "in" ou "em", assume sentidos mais específicos, indicando a orientação do deslocamento, implicando, como resultado, processos culturais relativos à questão dos pertencimentos. Nesse sentido, defendemos a tese de que o uso dos dois conceitos pressupõe a existência de fronteiras nacionais, não cabendo, portanto, sua utilização antes da formação dos Estados Nacionais, principalmente, dos Estados-nações no século XIX.[235] Da mesma forma, consideramos inadequado seu uso no caso das migrações forçadas, caso, por exemplo, para o século XIX, dos desenraizamentos

234 BR. Relatório do Ministro de Indústria, Viação e Obras Públicas, apresetado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo ministro Lauro Severiano Müller, no anod e 1899. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899, p. 69-70.

235 Observe-se que o ato, porém, não se limita ao deslocamento em si, mas a um processo que com ele se inicia.

impostos pelo tráfico de escravos.

Para os que e/imigravam – por opção ou por necessidade – por via marítima, o porto, antes de qualquer outra coisa, definia-se como fronteira física, na partida ou na chegada. Esta, porém, pode ser considerada uma definição empobrecida, pois ultrapassar barreiras nacionais implicava, também, defrontar-se com fronteiras inscritas nos planos afetivo e representacional.

A dor da partida, sempre tão contundente em relatos de emigrados, foi descrita por poetas como Fernando Pessoa, que, como ninguém, narrou as feridas de um Portugal que, segundo Miriam Halpern Pereira, (PEREIRA, 2002) espalhava seus pobres pelo mundo. A dor da saudade, por ele impressa no cais, assim aparece descrita no poema *Ode marítima*, assinado por seu heterônimo Álvaro de Campos:.

> [...]
> Ah, todo o cais é uma saudade de pedra!
> E quando o navio larga do cais
> E se repara de repente que se abriu um espaço
> Entre o cais e o navio,
> Vem-me, não sei porque, uma angústia recente,
> Uma névoa de sentimentos de tristeza
> Que brilha ao sol das minhas angústias relvadas
> Como a primeira janela onde a madrugada bate,
> E me envolve com uma recordação duma outra pessoa
> Que fosse misteriosamente minha.
> [...]
> Ah! As praias longínquas, os cais vistos de longe,
> E depois as praias próximas, vistas de perto,
> O mistério de cada ida e de cada chegada,
> A dolorosa instabilidade e incompreensibilidade
> Deste impossível universo
> A cada hora marítima mais na própria pele sentido!

O soluço absurdo que as nossas almas derramam
Sobre as extensões de mares diferentes com ilhas ao longe,
Sobre as ilhas longínquas das costas deixadas passar,
Sobre o crescer nítido dos portos, com as suas casas e a sua gente,
Para o navio que se aproxima.
[...]
Os navios que entram a barra,
Os navios que saem dos portos,
Os navios que passam ao longe
(Suponho-me vendo-os duma praia deserta) –
Todos estes navios abstratos quase na sua ida,
Todos estes navios assim comovem-me como se fossem outra coisa
E não apenas navios, navios indo e vindo.
[...]

Navios que chegavam e partiam, envoltos no "mistério de cada ida e de cada chegada", compunham a cenografia dos processos migratórios massivos de século XIX e inícios do XX, com o porto transformando-se em metáfora de movimento. Nesse processo, saudade/tristeza e esperança/alegria tornavam-se companheiras constantes: saudades de um mundo conhecido deixado para traz; esperança frente aonovo mundo que se apresentava. Entre os dois *lugares*: físicos, emocionais e representacionais, estendia-se o mar misterioso, quase sempre atemorizante, que levava, inevitavelmente, ao anseio por pisar, novamente, terra firme. Utilizando-me, mais uma vez, da poética de Fernando Pessoa, reforço a lembrança da necessidade de ser considerada sempre a dialética travada entre dor e esperança nos processos e/imigratórios:

> Quem quer passar além do Bojador,
> Tem que passar além da dor.
> Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
> Mas nele é que se espelhou o céu. (PESSOA, 2012)

O jogo sentimental presente na dialética entre o partir e o chegar expressava-se – e continua a se expressar – no diálogo entre dor/saudade e sonho/esperança. Esse caldeirão fervilhante de emoções pode, entretanto, ser canalizado para formas positivas ou negativas frente à terra de chegada e às primeiras experiências vividas no espaço do porto. Desejos, sonhos, ansiedade, esperanças, saudades, tristezas e angústias formavam – e permanecem formando – uma mescla emocional que se enuncia no momento da chegada, tornando esse momento, não raras vezes, decepcionante ou penoso, decorrência, em muitos casos, das dificuldades trazidas pela língua, quando não de costumes considerados estranhos e inassimiláveis.

Esse caldeirão emotivo também se faz presente nas cartas trocadas entre os que partiam e os que ficavam na terra de nascimento, transportadas igualmente pelos navios e distribuídas aos destinatários a partir da ansiada chegada da mala postal ao porto. Segundo Matos e Menezes:

> Os vapores cruzavam os mares, transportando pessoas, mercadorias, ideias e, também, a mala postal, repleta de mensagens. As missivas traziam boas e más notícias, comunicavam alegremente nascimentos e casamentos, como, também, doenças e mortes; enviavam declarações de amor e fidelidade; levavam fotos de família; encaminhavam conselhos de velhos; pedidos de ajuda e de dinheiro; expediam cartas bancárias e de chamada. Pelo correio, múltiplas histórias escritas atravessavam o oceano, buscando por

> notícias de filhos e pais, irmãos, maridos e esposas, noivos e noivas, estando estas correspondências plenamente marcadas por sentimentos: saudades e esperanças, amor e rancor, sonhos e medos, ilusões e desilusões. (MENEZES, 2017, p. 153)

As missivas estabeleciam pontes afetivas entre os dois lados do Atlântico. Quando se tratava de recomendações para a viagem de mulheres que partiam ao encontro de seus maridos, os pedidos que atravessavam o oceano podiam ser minuciosos, como demonstra o fragmento de uma dessas missivas, recolhida por Maria Izilda Matos:

> (...) trás também um pouco de bacalhau, ia sim como também meia dúzia de chouriços para vosses comer em viajem ia sim como também comora um pouco de queijo que a sim te é preciso e o que mais te a petesser [sic].
>
> (...) compta um bahu não precisa muito grande para trazeres á tua beira com frutas e aquilo que queseres [sic].[236]

O processo pelo qual o marido, geralmente, migrava primeiro e, tempos depois, mandava buscar a família, muito comum no caso da imigração portuguesa, compôs, sem dúvida alguma, a conjuntura da Grande Imigração. Se os processos do passado eram outros, podendo-se mesmo

236 BR. Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). Fundo da Hospedaria dos Imigrantes de São Paulo. Carta n. 255, de 01 de agosto de 1912. Citado em: Menezes e Matos, p. 160. A grafia foi mantida, considerando a importância do grau de letramento do remetente.

dizer que o transporte marítimo perdeu a supremacia antes mantida, a importância dos portos, no tocante aos deslocamentos massivos, ganhou novos sentidos no tempo presente. O exemplo de barcos superlotados, que atravessam o Mediterrâneo em busca de refúgio para seus passageiros, sujeitos ao poder de máfias que se enriquecem com o transporte de pessoas desesperadas, bem como de navios que, no cumprimento de funções humanitárias, resgatam pessoas deixadas à deriva, e acabam por ter sua aportagem negada,[237] é um exemplo contundente das formas pelas quais o porto permanece sendo lugar privilegiado de acolhimento ou de rechaço ao *outro*.

Navios apinhados de indivíduos e famílias deslocados da África subsaariana, que buscam por um porto seguro para desembarcar, representam não só a face mais cruel da crise migratória que se vem impondo em tempos de globalização, como, também, da tensão permanente entre o direito de exclusividade ao solo (cuja preservação, não raras vezes, leva a atitudes extremadas) e os direitos humanos (mesmo os mais elementares, como o direito à vida), além de revelar o aspecto paradoxal da própria globalização: intensa movimentação de produtos e obstáculos à circulação dos indivíduos.

Portos fechados a indivíduos considerados "indesejáveis" não são, porém, criação do tempo presente. Basta lembrar os atos de 1921 e 1924 nos Estados Unidos, que visavam coibir a imigração oriental, replicados, de várias formas, pelo mundo de crise do Entre guerra – os "vinte anos de crise" a que se refere Carr (CARR, 1981). Registre-se, ainda, casos como o de Everardo Dias, espanhol naturalizado de Pontevedra, que chegou ao Brasil com dois anos de idade, expulso do país, como anarquista,nos idos

237 Observe-se que, em todo esse processo, há nítidas e importantes clivagens ideológicas, basta lembrar a virada, em termos de política migratória, dada pelo governo socialista da Espanha.

de 1920, que vagou em busca de um porto onde pudesse desembarcar.

No tempo presente, a dimensão massiva dos processos migratórios coloca-se para além de questões puramente político-ideológicas, pois afeta indivíduos miseráveis que se enquadram nas condições que definem a possibilidade do refúgio.[238] Dentre eles, incluem-se mulheres e crianças que fogem de guerras ou do terrorismo, em especial no mundo árabe e na África subsaariana, partindo desesperados em busca de uma terra que os acolha e que lhes garanta a própria vida.

Imigrantes ou refugiados, os motivos da partida são múltiplos, mas a esperança de encontrar um lugar melhor – ou um porto seguro que viabilize a construção de uma nova vida – projeta-se sempre como fator imutável. No processo de busca, idealizar a terra de chegada torna-se quase uma regra, idealização que se transforma ou não em realidade no momento do desembarque ou do não desembarque. Quando a terra firme é muito diferente do mundo conhecido, caso de europeus nos trópicos, a oposição entre natureza e civilização tende a embevecer os olhos, fazendo o cansaço desaparecer para dar lugar à sensação de que tudo valeu a pena.

No sentido oposto, estranhamentos podem despertar a angústia e

238 Segundo a ACNUR, refugiados e imigrantes são palavras que diferenciam as condições de deslocamento, por isso não podem ser utilizados como sinônimos. Segundo a agência, refugiados são "pessoas que escaparam de conflitos armados ou perseguições" e que "com frequência, sua situação é tão perigosa e intolerável que devem cruzar fronteiras internacionais para buscar segurança nos países mais próximos, e então se tornarem um 'refugiado' reconhecido internacionalmente, com o acesso à assistência dos Estados, do ACNUR e de outras organizações". Os imigrantes, por outro lado, são indivíduos que "escolhem se deslocar não por causa de uma ameaça direta de perseguição ou morte, mas principalmente para melhorar sua vida em busca de trabalho ou educação, por reunião familiar ou por outras razões". De forma diferente dos refugiados (que não podem voltar ao país de origem) eles, mesmo fixados em outros países, continuam a receber a proteção do seu governo.

o medo, com previsões aterrorizantes sobre o futuro, o que tende a ser potencializado quando a língua falada pelo *outro* é um completo mistério e um obstáculo que parece, inicialmente, intransponível. De qualquer modo, o porto mostra-se sempre um cenário de emoções de primeira ou de última horas. Nessa perspectiva, deve ser lembrado o papel exercido, na recepção, pelas autoridades portuárias, até porque eles são os representantes da sociedade de acolhida, aquelas com os quais os que migram travam os contatos iniciais. Nesse processo, as formas de recepção no porto assumem importante papel.

Representações sobre a terra de acolhimento nas narrativas de duas refugiadas

Nada mais enriquecedor para os estudiosos das migrações, do que dar voz aos protagonistas dos deslocamentos, caminho possível para revestir de "substância humana"[239] as narrativas. A partir dessa premissa, passo a dar voz a duas mulheres, que chegaram ao Brasil, na condição de refugiadas, no imediato pós 1945, ambas nascidas na Europa de leste.[240] Uma delas, ao chegar à Hospedaria de Imigrantes da Ilha das Flores[241], sentiu-se como se tivesse encontrado o paraíso de suas fabulações; a outra vivenciou o mais profundo estranhamento, simbolizado na presença de mascarados que brincavam o carnaval, sentimento que a levou ao desepero e ao desejo imediato de voltar, acreditando, possivelmente, ter

239 O termo foi tomado a Febvre. Cf. Febvre, 1967.

240 Os depoimentos foram colhidos por pesquisadores do Centro de Memória da Ilha das Flores, em especial: Henrique Mendonça e Juliana Oliveira, em projeto coordenado por Luiz Reznik.

241 A hospedaria, a primeira construída pelo governo federal, começou a funcionar em 1883.

chegado à fronteira do inferno.[242]

(Fonte: Desembarcadouro da Hospedaria da Ilha das Flores. Fonte: Acervo do Centro de Memória da Imigração da Ilha das flores)

A primeira fala pertence à ucraniana *Irina Popow*, que chegou ao Brasil – com mãe, pai e a irmã – em julho de 1949, procedente de um campo de refugiados situado no setor ocidental da Alemanha. Este, na Alemanha nazista, fora campo de trabalhos forçados,[243] transformado em campo de refugiados após a vitória dos aliados. A família havia sido transferida para o referido campo, após a invasão da Ucrânia pela Alemanha e lá todos

242 Após chegar ao porto, a condução para a hospedaria de imigrantes, que ficava ao fundo da Baía de Guanabara, era através de traineiras. Nesta eram cumpridos os requisitos formais para a entrada no país. Todos os refugiados, por não terem redes de acolhimento, passavam necessariamente pela hospedaria, onde ficavam aguardando por trabalho.

243 No campo, Irina, Ludmilla e sua família eram obrigadas a usar braçadeira, "com insígnia branca colocada sobre fundo azul, com a inscrição *osten* (leste)", palavra esta que, segundo Irina, era um verdadeiro palavrão, que expressava inferioridade, rejeição, discriminação e violência.

sofreram as agruras de terem sido deslocados de territórios pertencentes à União Soviética.

Sobre o Brasil, a família quase nada sobre ele sabia, não tendo sido este país sua opção inicial, mas a Argentina.[244] Seu não-saber implicou inevitáveis fantasias. A principal delasfoi a dos jacarés e crocodilos que passaram a povoar os pesadelos da sra Popow, ao saber que se transfeririam para o Brasil, a partir de uma "geografia imaginativa" (SAID, 1990, p. 60) que opunha civilização (Europa) e natureza (os trópicos). Segundo Irina:

> Antes de vir para o Brasil, quando minha mãe soube que nós íamos pro Brasil, houve um desespero imenso. Ela chorou três dias sem parar. 'Para onde você está levando as minhas meninas?', ela dizia p'ro papai, porque diziam (...) que os jacarés e crocodilos comiam as pessoas nas ruas, as cobras e os escorpiões entravam dentro dos quartos, das camas e por aí vai.[245]

Tudo mudou, porém, quando chegaram ao Rio de Janeiro e a beleza dos contornos das montanhas que se debruçavam no mar compensou a dureza da viagem e, principalmente, quando a família pisou em terra firme, na Ilha chamada das Flores:

> Quando nós chegamos aqui, o navio ficou atracado em frente ao Santos Dumont [fala por ela atualizada], aí vieram lanchas e nos trouxeram pra cá [Ilha das Flores].

244 Depoimento prestado a Henrique Mendonça e Juliana Oliveira, pesquisadores do Centro de memória da Ilha das Flores, gentilmente cedidos à autora.

> Já à aproximação ao Rio, a minha mãe (...) esqueceu os jacarés e crocodilos e só dizia: 'Que exótica! Que exótica! Aí, quando as lanchas nos trouxeram até aqui, ela saiu da lancha, pisou no ancoradouro, baixou, olhou, baixou, beijou a terra e disse assim: – 'Paraíso, daqui eu não saio. Aqui eu vou morrer![246]

O segundo depoimento pertence a Ana Toncic, que chegou ao Brasil na companhia de um marido que já tivera pedidos de refúgio negados, acusado de ser comunista. O casal chegou ao Rio de Janeiro em 1951, em pleno carnaval, quando Ana tinha 27 anos. O choque no encontro com uma cultura completamente diferente foi imediato e o momento da chegada foi acompanhado por verdadeiro desespero, devido à presença de mascarados na rua, o que levou a jovem senhora a exclamar: "– Isso é loucura, – Que é isso? – Onde estou?". Seu desejo imediato era fugir de lá, porém acabou se acalmando, quando recebeu as explicações devidas de que era carnaval e aqueles homens estavam apenas se divertindo.

Após essa experiência traumática, ela se deixou conduzir à traineira que a levaria para o outro lado da baía da Guanabara, em direção à Ilha das Flores e à hospedaria que lhe serviria de abrigo. Ao chegar e pisar em terra firme, a exuberância da natureza levou-a a ter a mesma visão do paraíso da mãe de Irina Popow: "– E quando descemos na Ilha das Flores, quando no porto descemos e eu olhei lá para cima, tudo de *bouganville* florido. Como era bonita a Ilha das Flores!".

O paraíso representado pelas flores, que embelezavam e coloriam a ilha, trazia-lhe paz e segurança, depois de anos de sofrimento e desesperança na busca por um porto seguro para desembarcar, e de dias e dias no mar, nem sempre calmo ou belo.

246 Grafia corrigida. Depoimento já publicado em outros trabalhos. Ver: MENEZES, 2018, p. 109-125.

Os depoimentos acima transcritos demonstram o caldeirão de emoções que tende a acompanhar os processos de deslocamento (por opção ou forçados). Chegar a uma terra de acolhida, como demonstram falas de imigrantes, é sempre um momento inesquecível, que se torna memória continuamente ressignificada.

Em toda essa cenografia, o porto, para além de lugar de entrada e de início de uma nova vida, tornava-se lugar de encontros e de desencontros; de proximidades e de distanciamentos: amálgama de emoções, de re/definições de identidades e térreo fértil de representações sobre si e sobre o outro. Nessas relações, segundo Robert Frank, interpõe-se inevitavelmente um espelho, a partir do qual cada um tende a reafirmar sua identidade (FRANK, 2008).[247] Nessas redefinições, aquele que chega assume uma rubrica imediata: a de *estrangeiro*, carregada de preconceitos e estereótipos, mais ou menos duradoura, conforme as condições existentes na sociedade de acolhida ou no âmago de cada indivíduo, que pode se sentir estrangeiro por toda uma vida.

O porto como lugar de revelação do estrangeiro

Segundo Duroselle, os historiadores têm dedicado pouca atenção à palavra e ao conceito de estrangeiro. Em livro intitulado *Todo império perecerá,* no qual se dedica à enunciação de uma teoria das Relações Internacionais, o autor argumenta que este conceito é o único que "permite colocar no mesmo conceito de 'relações internacionais' as relações entre Estados, unidades políticas (*State as actor approach, de Wolfers*) e indivíduos ou grupos de tipos não relacionados com o Estado (*Individual as actor approach*)." (DUROSELLE, 2000, p. 49)

247 Tradução livre do francês pela autora.

Diferentemente de imigrante (palavra composta com o prefixo in, que indica movimento para dentro), o vocábulo estrangeiro implica inevitavelmente exterioridade, representando a diferença.[248] Segundo Duroselle, nem sempre "toda a diferença e nem sempre as mesmas diferenças", tendo em vista a existência de balizamentos por raça, língua, religião, etc, incluindo mesmo "acasos da história: sucessões, guerras, movimentos de populações e de trocas, que fixaram fronteiras [e criaram] também a diferença". Citando Gottmann, ele conceitua estas diferenças como iconografias ou sistema de imagens (DUROSELLE, op. cit., p. 50).

Considerando as diferenças existentes com relação à maior ou menor proximidade cultural, Durosellle propõe uma tipologia, que divide os estrangeiros em "conhecidos" e "desconhecidos". Os primeiros caracterizam-se pelo sentido de maior proximidade cultural, racial ou linguística e tendem a ser mais facilmente assimilados. Os segundos, porém, segundo o autor, representam "o anormal, o misterioso, o longínquo; muitas vezes 'aquele que vem do mar e aparece bruscamente'". Em última instância, "o bárbaro" que se desloca e, nesse deslocamento, tende a se transformar em ameaça, revisitando imagens que remetem a mitos antigos. Segundo Delumeau, o medo ao estrangeiro destaca-se como um dos mais poderosos e duradouros no tempo, que finca raízes em mitos seculares (DELUMEAU, 1889, p. 11-12). Para Girardet, por outro lado, o que vem de fora tende a assumir o papel de agente de conspirações, enraizando-se em uma mitologia de "significados maléficos". Em última instância, "surgidos de outra parte ou de parte alguma, os fanáticos da conspiração encarnam o Estrangeiro no sentido pleno do termo" (GIRARDET, 1987, p. 43).

Quanto maior a distância estabelecida entre o *eu* (nacional) e o *outro*

248 Sobre os conceitos aqui abordados, ver: Menezes, Lená M. de. Sobre tempo, conceitos e representações: imigrantes, estrangeiros e refugiados. No prelo para publicação.

(estrangeiro), mais este tende a se tornar perigoso, passível de se tornar *bode expiatório* das mazelas que afetam a sociedade de acolhimento, principalmente em épocas de crise. A História, incluindo a de tempo presente, está repleta de exemplos da atribuição dessa culpabilidade.

Nas tipologias propostas por Duroselle, existiriam estrangeiros "em função de uma situação jurídica" e "por razões psicológicas". No primeiro dos casos, incluem-se os "cidadãos de outro Estado, imigrantes não naturalizados, populações insubmissas, populações protegidas ou sob mandato". No segundo, os "cidadãos que se sentem vítimas de segregação", caso de inúmeras minorias; "cidadãos que gostariam de assumir soberania diferente" (caso do regionalismo espanhol, em especial da Catalunha); "cidadãos que reivindicam soberania sobre partes do território" (caso dos armênios); "cidadãos que, embora tenham adquirido a nacionalidade do país de chegada, sentem-se perseguidos, rejeitados ou excluídos" (DUROSELLE, op. cit., p. 54-55).

Ser ou sentir-se estrangeiro representa, assim, ser ou assumir-se como indivíduo diferente e exógeno. Nesse sentido, discordamos dos autores que atrelam o *status* de estrangeiro à transitoriedade, considerando que o sentimento de exterioridade e de não pertencimento tende a durar, de acordo com as condições oferecidas àqueles que vêm de fora, podendo atingir futuras gerações. Quanto mais diferente o indivíduo for, mais difícil se torna sua integração à sociedade receptora, com a imposição de uma carga representacional que remete, inevitavelmente, ao perigo potencial representado pelo "outro", que passa a vivenciar inúmeras formas de discriminação e/ou repressão.

Nesse complexo processo de reinvenção ou atribuição de identidades, regra geral, múltiplas, cabe, então, perguntar: Qual o *lugar* assumido pelo porto nesse processo? Em primeiro lugar, é possível dizer que o indivíduo que parte carrega uma identidade a ele atribuída pelo pertencimento a uma nação, o que nunca significou, para ele, nenhum embaraço. Ao descer em

um porto estrangeiro, novas identidades são a ele atribuídas, dentre elas, a de estrangeiro, a mais imediata e mais repleta de significados de ameaça, podendo a ele serem atribuídas, também, as designações de imigrante (a mais recorrente, a de imigrante econômico), refugiado ou exilado. Nenhuma dessas identidades é assumida sem uma dose de desconforto, pois implicam sempre admissão em terra de outrem, que tende a se atribuir direitos exclusivos sobre a terra, definindo aquele que chega como o *outro*.

É como estrangeiro, em primeira e última instâncias, que ele é recebido pelas autoridades portuárias e a elas deve muitas respostas, em um ritual geralmente tenso. Como estrangeiro, em uma terra que não é a sua, ele conhece, inicialmente no porto, a carga negativa de uma palavra que encaminha inevitavelmente à desconfiança e necessidade de vigilância. Admitido, ele passa a vivenciar o que Todorov chama de dupla exterioridade (TODOROV, 1991); Canclini, de identidade fragmentada (CANCLINI, 2007, p. 72); e Bhabha (BHABHA, 1894), de hibridismo, transnacional e tradutório.[249] Qualquer que seja a definição desse *outro*, ele se coloca, pelo menos, frente a duas "comunidades imaginadas",[250] e transita por elas de acordo com suas vivências, sentimentos e possibilidades.

Deve ser destacado que os atos burocráticos cumpridos na entrada resultam na aceitação ou não de sua admissibilidade no país de chegada, tornando-se imigrante, exilado ou refugiado. Em qualquer condição, entretanto, ele não deixa de ser estrangeiro, quer no horizonte legal quer no plano representacional. Dessa forma, sua expulsão é sempre uma possibilidade, sempre que ele puder ser considerado nocivo à sociedade

249 Sobre essa discussão, ver, também, https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br, plataforma a partir da qual caminhamos ao encontro de determinados autores.

250 Imaginada, segundo Anderson "quando os membros das mais minúsculas das nações conhecerão ou sequer ouvirão falar da maioria de seus companheiros, embora todos tenham em mente a imagem viva da comunhão entre eles". Cf. Anderson, 2008, p. 32.

ou perigoso aos interesses nacionais. Não podemos esquecer, nesse contexto, que as leis (incluída as constituições), regra geral, referem-se aos estrangeiros, quando estabelecem condições para entrada e permanência no país.[251] Nesse sentido, tem um amplo significado a opção pelo uso do conceito de imigrante pela nova lei brasileira de 2017. A mudança nominativa, porém, embora importantíssima, não garante a alteração da visão sobre o *outro* (estrangeiro), no nível das representações, como marca de distinção e de exterioridade. Aliás, deve ser considerado que a Constituição de 1988, embora tenha avançado – e muito – na garantia dos direitos dos imigrantes, não superou a opção pela palavra estrangeiro, para designar o não nacional:

> Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (...).[252]

O mesmo vocábulo aparece novamente mencionado no tocante à competência da União para legislar, sendo explicitado seu direito de legislar sobre "emigração, imigração, extradição e expulsão de estrangeiros".[253]

Uma rápida análise do texto constitucional permite duas reflexões principais. A primeira, a constatação de que imigrante e estrangeiro têm

251 Sobre o tema, ver: Menezes, 1996.

252 BR. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*, Título II (Dos Direitos e Garantias Fundamentais), Capítulo I (Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos), Art. 5º. Grifo nosso.

253 BR. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Título III, Capítulo II, Inciso XV. Grifo nosso.

sentidos diferentes; a segunda a de que o indivíduo, mesmo considerado imigrante, recupera a qualificação de estrangeiro ao ser expulso. Ou seja, estrangeiro ao transpor os portos brasileiros, ele volta a ser estrangeiro ao ser expulso, independentemente do tempo que tenha passado no Brasil.

À guisa de conclusão

Os processos migratórios podem ser estudados a partir de perspectivas variadas, que ensejam abordagens que se abrem em muitas direções. A partir dessa constatação, no ensaio aqui proposto, o porto foi colocado como elemento central de análise, sendo considerado síntese e metáfora dos processos de deslocamento. A partir desse olhar diferenciado, os processos vivenciados na segunda metade do século XIX e inícios do XX, que contemplaram as migrações massivas que impactaram os Estados-nações, foram analisados.

Dar centralidade ao porto, nos estudos migratórios, significa muito mais do que analisar a burocracia que se impunha ou se impõe nos atos de partir ou de chegar; implica dirigir um olhar para os/as protagonistas dos processos, mergulhando na dimensão das emoções e sensibilidades. Daí o recurso à poesia de Fernando Pessoa, marcada pela saudade dos que deixavam os portos portugueses, quando Portugal espalhava seus filhos pelo mundo, em particular, no Brasil.

Nas análises efetuadas, busquei contemplar mudanças e resistências, razão de ter optado por tecer considerações sobre o *lugar* dos portos no processo de entrada em comunicação e de trocas econômicas e culturais. Mais do que tudo, refleti acerca da identidade imposta a todo aquele que transpunha fronteiras de terras outras: a de estrangeiro, lançando mão das análises de Duroselle sobre essa importante rubrica, marcada pelo sentido do aleatório e da externalidade.

Em síntese, propus que o porto passasse a ser visto como componente central nos deslocamentos internacionais, passível de compor a memória da imigração.

Documentos

BR, Diário do Rio de Janeiro, 10/02/1861.

BR. Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). Fundo da Hospedaria dos Imigrantes de São Paulo. Carta n. 255, de 01 de agosto de 1912.

BR. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, Título II (Dos Direitos e Garantias Fundamentais), Capítulo I (Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos), Art. 5º.

BR. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Título I

BR. Diário do Rio de Janeiro, 15/01/1861. Grafia atualizada

BR. Gazeta do Rio de Janeiro, 22/05/1816.Grafia atualizada

BR. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 02/07/1902.

BR. Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. Directoriaeral de Estaística. Recenseamento realizado em 1º de Seebro de 1920. Rio de Janeiro: Yyp. Da Estatística, 1927. Atuamente disponível em https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6478.pdf. Instituto Brasileiro de Estatística (IBGE).

BR. Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento de 1890. Sinopse atualemente disponível em http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/ 227299

BR. Recenseamento do Brazil em 1872. Atualmente disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/ visualizacao/monografias/GEBIS%2020RJ/Recenseamento_do_Brazil_1872/Imperio%20do%20Brazil%201872.pdf

BR. Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro Joaquim Murtinho, no ano de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 60, 1897.

BR. Relatório do Ministro de Indústria, Viação e Obras Públicas, apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo ministro Lauro Severiano Müller, no anod e 1899. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 69-70, 1899.

Bibliografia

BARRACLOUGH, Geoffrey. Introdução à história contemporânea [Trad.]. Rio de Janeiro: Zahar, 1883.

Benedict, ANDERSON. Comunidades Imaginadas:Reflexões sobre a origem e a expansão do nacionalismo.[Trad.]. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

BHABHA, Homi K. O local da cultura. [Trad.]. Belo Horizonte: Ed UFMG, 1894. Disponível em https://teoliteraria. wordpress.com /2013/02/15/o-local-da-cultura-de-homi-bhabha-download. Último acesso em 5 de junho de 2018.

CANCLINI, Nestor. A Globalização imaginada. [Trad.]. São Paulo: Iluminuras, p. 72, 2007.

CARR, Edward Hallet. Vinte anos de crise, 1919-1939. [Trad.]. Brasília: UNB, 1981.

GIRARDET, Raoul. Mitos e mitologias políticas. [Trad.]. São Paulo: Companhia das Letras, p. 43, 1987.

CHAUNU, Pierre. Expansão européia do século XIII ao XV. [Trad. José Carlos Souza Araújo]. São Paulo: Pioneira, 1978. (Nova Clio, 26).

DELUMEAU, Jean. História do medo no ocidente:1300-1800. [Trad.]. São Paulo: Companhia das Letras, p. 11-12, 1889.

DUROSELLE, Jean-Baptiste. Todo Império perecerá. Teoria das

Relações Internacionais [Trad.]. Brasília/São Paulo: UNB/Imprensa Oficial do Estado, 2000.

FEBVRE, Lucien. Combates pela História, 1. [Trad.]. Lisboa: Presença, 1967.

FIAUX, Louis. Les maisons de tolérance. Leurfermeture. Paris: Masson et Cie Éditeurs, 1896.

FRANK, Robert. Histoire des Relations Internationales et images. In: BENZONI, M. M.; FRANK, R.; PIZETTI, S. M. (orgs.). Images des peuples et histoire des relations internationales du XVIe siècle à nosjours. Paris: Publications de la Sorbonne, p. XVI, 2008.

LONDRES, Albert. Le Chemin de Buenos Aires (La Traite des Blanches). Pais: Albin Michel, 1927.

MENEZES, L. M. de. Das modistas francesas ao demi-monde tropical. Reflexões sobre práticas e representações na Capital Brasileira. In: MATOS, M. I.; CASTELO BRANCO, P. V. Cultura, corpo e educação. Diálogos de gênero. São Paulo/ Teresina: Intermeios/EdUFPI, 2015.

MENEZES, L. M. Luzes, sombras e (in)visibilidades: francesas e portuguesas no Rio oitocentista. In: VENDRAME, Maíra I.; PEREIRA, Syrléa M. (org.). Mulheres em movimento. Experiências, conexões e trajetórias transnacionais. São Leopoldo: Oikos/ UNISINOS, 2017.

MENEZES, Lená M. de. Sobre tempo, conceitos e representações: imigrantes, estrangeiros e refugiados. No prelo para publicação.

MENEZES, Lená Medeiros de. "Refúgio no Brasil do pós Segunda Guerra: a Ilha das Flores como representação do Paraíso. Revista Brasileira de Pesquisa (auto)biográfica (Biograph), v. 03/n.7, jan./abr. 2018, p. 109-125.

MENEZES, Lená Medeiros de. A imigração europeia como passaporte para o progresso e a civilização no Brasil do século XIX. In: CANCINO, Hugo Troncoso y MORA, Rogelio de la (coord.). Ideas, intelectuales y

paradigmas en América Latina (1850-2000). Veracruz/México: Universidad Veracruzana Lomas del Estadio, p. 396-414, 2007.

MENEZES, Lená Medeiros de. Os estrangeiros e o comércio do prazer nas ruas do Rio. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992 (Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, 2).

MENEZES, Lená Medeiros de. Os Indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930). Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

MENEZES, Lená Medeiros de; MATOS, Maria Isiilda de. Elos de papel e tinta: presença feminina na correspondência imigrante. In: Lená M. de Menezes; Maria Izilda S. de Matos. Gênero e imigração: mulheres portuguesas em foco (rio de Janeiro e São Paulo – XIX e XX). São Paulo: E-manuscrito, 2017.

PEREIRA, M. Halpern. A política portuguesa de emigração (1850-1930). Bauru: EDUSC/Portugal: Instituto Camões, 2002.

PESSOA, Fernando. Mensagem. Organização, notas e introdução de Jane Tutikian. Porto Alegre: L&PM, 2012.

SAID, Edward W.Orientalismo: o Oriente como invenção do ocidente. [Trad.]. São Paulo: Companhia das letras, p. 60, 1990.

TODOROV, Tzevtan. Nosotros y los otros. Reflexões sobre a diversidade humana. [Trad.]. México/Madrid: Siglo veintiuno, 1991.

SOBRE OS AUTORES

ALCIDÉSIO DE OLIVEIRA JÚNIOR é Professor Adjunto da Universidade Estadual do Rio de Janeiro e Doutor em História Cultural (UFSC/2012).

alcidesio.oliveira.junior@uerj.br

http://lattes.cnpq.br/8448869763475553

ANDRÉ LIMA DE ALVARENGA é Pesquisador PNPD/CAPES PUC-Rio. Membro do grupo de pesquisa GETERJ. Doutor em Geografia (UFRJ).

andrelimalva@gmail.com

http://lattes.cnpq.br/2939037382131326

ANDRÉ NUNES DE AZEVEDO é Professor Adjunto de História Moderna e Contemporânea da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Pesquisador do Laboratório de Estudos de imigração (LABIMI/UERJ).

andazi@bol.com.br

http://lattes.cnpq.br/6516816345956630

CEZAR HONORATO é Professor Titular em História Econômica e Social do Instituto de História da Universidade Federal Fluminense e Doutor em História Econômica (USP/1994).

cezarhonorato@id.uff.br

http://lattes.cnpq.br/1850505747754574

EDILSON NUNES DOS SANTOS JÚNIOR é Pesquisador do Núcleo de Estudos de Migrações, Identidades e Cidadania – NEMIC e do Centro de Estudos do Oitocentos (UFF). Prêmio Professor Afonso Carlos Marques dos Santos (AGCRJ-201). Doutor em História (UFF).

diljunior5@gmail.com

http://lattes.cnpq.br/7567517972035972

EDUARDO SILVA é Pesquisador Titular da Fundação Casa de Rui Barbosa (FCRB), membro Titular do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Autor, entre outros, de Prince of the People (Londres, Verso, 1993), e As Camélias do Leblon e a abolição da escravatura (São Paulo, Companhia das Letras, 2003).

g.salgado@uol.com.br

http://lattes.cnpq.br/4134250494877150

ÉRICA SARMIENTO é Professora Adjunta de História da América na Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Coordenadora do Laboratório de Estudos de imigração (LABIMI/UERJ), bolsista de Produtividade em Pesquisa 2 CNPQ e Pesquisadora Jovem Cientista do Nosso Estado FAPERJ.

erisarmiento@gmail.com

http://lattes.cnpq.br/4609263183087012

FERNANDA SÁNCHEZ é Professora Titular do Departamento de Urbanismo e do PPGAU UFF, pesquisadora do CNPq e do CAPES PrInt, co-editora da Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais RBEUR.

sanchezf2010@gmail.com

http://lattes.cnpq.br/9718361326899910

FLÁVIO GONÇALVES DOS SANTOS é Professor Titular em História na Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC. Coordenador do PPGH-UESC. Doutor em História (UFF/2007); Pós-Doutorado (ULPGC-Espanha/2017-2018).

fgsantos@uesc.br

http://lattes.cnpq.br/2742558750792193

JOSÉ RICARDO MORENO PINHO é Professor Adjunto do Departamento de Educação do Campus de Alagoinhas e Professor Permanente no Programa de Pós Graduação em História Regional e Local (PPGHIS), no

Campus de Santo Antônio de Jesus (UNEB). Doutor em História (UFF).
josericardomoreno@hotmail.com
http://lattes.cnpq.br/1353220846069795

LAILA BRICHTA é Professora Adjunta de História da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Doutora em História (UNICAMP). Pós-Doutorado (ULPGC-Espanha/2017-2018).
lbrichta@uesc.br
http://lattes.cnpq.br/3232151916338195

LENÁ MEDEIROS DE MENEZES é Professora Emérita e Titular de História Contemporânea da UERJ. Pesquisadora do CNPq e Docente nos Programas de Pós-Graduação em História e em Relações Internacionais da UERJ. Doutora em História (USP).
lenamenezes@hotmail.com
http://lattes.cnpq.br/4091922948223498

MARIA LETÍCIA CORRÊA é Professora Associada do Departamento de Ciências Humanas da Faculdade de Formação de Professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Doutora em História (UFF).
marialeticia.correa@gmail.com
http://lattes.cnpq.br/5347460829345370

MILTON GURAN é Fotógrafo, mestre em Comunicação Social (UnB/1991) e Doutor em Antropologia (EHESS, França/1996), com Pós-Doutorado (USP/2004). Pesquisador associado do LABHOI-UFF.
miltonguran@gmail.com
http://lattes.cnpq.br/3370174549693577

MÔNICA MARTINS é Professora do Departamento de História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, pesquisadora associada ao

INCT Proprietas/CNPq e membro do Núcleo de Estudos em propriedade e suas múltiplas dimensões (NUPEP).

monicamartins@ufrrj.br

http://lattes.cnpq.br/7436821208759848

PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS é Professor do Departamento de História (DHist) da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Doutor em História (UFF/2012).

phpcampos@yahoo.com.br

http://lattes.cnpq.br/9808514796479539

RAQUEL VARELA é Professora da Universidade Nova de Lisboa/IHC e Fellow do International Institute for Social History (Amsterdam). Coordenadora do Projeto Internacional de História Global do Trabalho In The Same Boat? Shipbuilding industry, a global labour history no ISSH Amsterdam/Holanda.

raquel_cardeira_varela@yahoo.co.uk

http://lattes.cnpq.br/5927384527164982

RENATA VEREZA é Professora de História Medieval do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da UFF, coordenadora do TranslatioStudii- grupo de pesquisa Dimensões do Medievo.

rvereza@id.uff.br

http://lattes.cnpq.br/1642988193944431

ROMYR CONDE GARCIA é Professor do Curso de Direito da UNEMAT, Doutor em História Econômica (USP).

romyrconde@gmail.com

http://lattes.cnpq.br/7337534443710610

Este e-book foi composto em

Minion Pro, Coolvetica, Poppins & THE BOLD FONT