

# PORTOS

NOVAS QUESTÕES E

MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES



**ULPGC**  
Universidad de  
Las Palmas de  
Gran Canaria

**PORTMAR**  
CÁTEDRA MARÍTIMO-PORTUARIA DE LA ULPGC

**PPGH**  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



**POLIS**  
LABORATÓRIO DE HISTÓRIA ECONÓMICO-SOCIAL **uff**

CEZAR HONORATO | DANIEL CASTILLO HIDALGO  
ALCIDESIO DE OLIVEIRA JÚNIOR (ORGS.)

# PORTOS

NOVAS QUESTÕES E  
MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES

CEZAR HONORATO | DANIEL CASTILLO HIDALGO  
ALCIDESIO DE OLIVEIRA JÚNIOR (ORGS.)

**ORGANIZAÇÃO**

Cezar Honorato & Daniel Castillo Hidalgo &  
Alcidesio de Oliveira Júnior

**FOTOS**

Todas as fotos presentes neste livro foram tiradas por  
Emygdio Ribeiro entre 1904-1910 (MIVOP: Fotografias  
sob guarda do APERJ)

**CAPA & PROJETO GRÁFICO**

DaMa Design



**Livro produzido com apoio do PROEX/CAPES**

*As revisões finais dos artigos foram de responsabilidade dos autores*

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

Portos: novas questões e múltiplas temporalidades / Vários autores,  
Niterói: UFF, 2022.

ISBN 978-65-87875-09-5

E-book.

Inclui Bibliografia.

1. História. 2. Portos. 3. Navegações. I. Título.

CDD 900

# Sumário

## **Nota dos organizadores**

Cezar Honorato (UFF) & Daniel Castillo Hidalgo (ULPGC-Espanha) & Alcidesio de Oliveira Júnior (UERJ).....6

## **Prefácio | Portos: narrativas pré e pós-modernas**

José Jobson de Andrade Arruda (USP).....8

## **Apresentação | Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción**

Miguel Suárez Bosa (ULPGC).....18

## **Portos: novas questões e múltiplas temporalidades**

### **Capítulo 1 | Um velho porto para uma nova época: o porto de Santos na capitania de São Paulo (1765-1821)**

Marco Volpini Micheli (USP) & Gilvan Leite de Oliveira.....28

### **Capítulo 2 | O sonho veneziano: a presença da doçaria em Esaú e Jacó de Machado de Assis**

Carmoly Carteador Monteiro Lopes Filho (UESC).....53

### **Capítulo 3 | Trinity House e a Associação Comercial do Rio de Janeiro: monopólio e escravagismo na reforma portuária do séc. XIX**

Antonio Carlos Higino da Silva (UFRJ).....79

### **Capítulo 4 | André Rebouças e o melhoramento do porto do Rio de Janeiro: engenharia, higiene e reformismo**

Maria Letícia Corrêa (UERJ).....105

### **Capítulo 5 | Centro internacional de comércio: o projeto da ACRJ para a reestruturação da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro**

André Lima de Alvarenga (PUC-Rio).....124

### **Capítulo 6 | Formação e modernização do sistema portuário catarinense**

Alcides Goularti Filho (UNESC).....156

**Capítulo 7 | A “Missão Central” no porto do Rio de Janeiro: missionários, operários e o processo de hegemonia (1906-1920)**

*Eduardo Cesar Valuche Oliveira Brito (UFF)*.....182

**Capítulo 8 | Política e economia na história portuária do sul da Bahia: conflitos em torno do porto da Baía do Pontal em Ilhéus (1920-1942)**

*Laila Brichta (UESC) & André Dantas*.....216

**Capítulo 9 | Um plano-processo? O PUB-Rio, a fusão e o campo do planejamento urbano nos anos 1970**

*Luiza de Cavalcanti A. Ferreira (IIS)*.....235

**Capítulo 10 | A cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura civil-militar: empresariado, poder autoritário e aumento da segregação sócio-espacial**

*Pedro Henrique Pedreira Campos (UFRRJ)*.....265

**Capítulo 11 | Cia. Docas de Santos: responsabilidade empresarial nos crimes de lesa humanidade**

*Antonio Fernandes Neto & Adriana Gomes Santos (UFRR)*.....290

**Capítulo 12 | Megaprojetos do capital e o “novo desenvolvimentismo brasileiro”: o caso do complexo siderúrgico-portuário da Thyssenkrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (2005-2017)**

*Rafael Vaz da Motta Brandão (UERJ)*.....330

**Quem escreve**.....352

An aerial photograph of an industrial complex, possibly a refinery or chemical plant, situated along a river. The facility features numerous large storage tanks, processing units, and a tall chimney stack. A long pier or walkway runs along the riverbank. In the foreground, a large white boat with a dark roof is docked at the river. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

# NOTA DOS ORGANIZADORES

Este livro é fruto de amplo projeto de estímulo e difusão de estudos sobre portos e cidades portuárias junto a jovens pesquisadores que o POLIS — Laboratório de História Econômica e Social — vem se empenhando. Embora seja um tema que tem despertado cada vez mais interesse entre os pesquisadores em todo o mundo, especialmente na Europa, aqui entre nós ainda é muito tímido o interesse por parte da comunidade acadêmica.

Neste contexto, em 2018, foi realizado o Colóquio Internacional Portos e Cidades Portuárias, que gerou um livro em formato e-book, disponibilizado gratuitamente na nossa página ([www.polisuff.com.br](http://www.polisuff.com.br)), dando continuidade ao ocorrido na Universidade de Santa Cruz (Bahia), em 2010, que também gerou publicação de um livro, em 2011<sup>1</sup>.

Desde então, vários outros eventos foram realizados sobre o mesmo tema. Paralelamente, a parceria internacional com a rede Internacional de Pesquisa “La Gobernanza de los Puertos Atlánticos (siglos XIV-XXI)” e com a PORMAR — Cátedra Marítimo-Portuária de ULPGC/Espanha, não só tem permitido uma maior inserção internacional dos pesquisadores brasileiros como tem atraído o interesse para a temática dos portos e cidades brasileiras.

Desta forma, o interesse dos Organizadores foi no sentido de convidar alguns dos estudiosos sobre Portos e Cidades Portuárias e temáticas conexas, para publicarem alguns dos resultados de suas pesquisas. Partimos do pressuposto que a variedade de períodos cronológicos, temáticas, perspectivas teórico-metodológicas e a mescla de pesquisadores, uns já bastante reconhecidos no mundo acadêmico com outros que estão iniciando seus percursos, seria benéfico em todos os sentidos, especialmente por demonstrar as múltiplas possibilidades que se abrem ao leitor e a importância dessa grande temática para reflexão nos tempos de hoje.

**Cezar Honorato (UFF)**

**Daniel Castillo Hidalgo (ULPGC-Espanha)**

**Alcidesio de Oliveira Júnior (UERJ)**

---

<sup>1</sup> SANTOS, Flávio Gonçalves dos (organizador). Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana. Ilhéus : Editus, 2011.

A blue-tinted photograph of a coastal town, likely in Brazil, featuring several large, white, multi-story buildings with gabled roofs. The buildings are situated along a waterfront with a dock and several boats. The text 'DOCAS DO LLOYD BRAZILEIRO' is visible on the facades of the central buildings. The foreground shows the water and a small boat. The overall scene is a historical or industrial waterfront.

# PREFÁCIO

# Portos: narrativas pré e pós-modernas

José Jobson de Andrade Arruda  
(professor Emérito da USP)

É com enorme regozijo que constatamos o retorno entre nós da história dos portos e, por extensão, dos aglomerados urbanos a eles conectados, na sua melhor fatura. Se, José Roberto do Amaral Lapa fez deste tema um ramo privilegiado de suas competentes incursões no campo da história econômica colonial do Brasil português — na esteira da festejada história dos portos, rotas e tráfegos produzida no circuito intelectual dos *Annales* sob a batuta de Fernand Braudel e, mais particularmente, dos prolíferos historiadores Pierre e Huguette Chaunu, com seus alentados estudos sobre o comércio entre Sevilha e o Atlântico —, esta obra coletiva que nos honra prefaciá-la, *Portos e Cidades Portuárias: Novas Questões e Múltiplas Temporalidades*, liderada pelo historiador Cézar Honorato um dos mais distinguidos especialistas na produção histórica sobre os portos brasileiros, sinaliza um retorno promissor, representa uma efetiva contribuição ao estado da arte neste campo do conhecimento entre nós.

Os artigos que o compõe abrangem majoritariamente os séculos XIX e XX. Portanto, ao período classicamente entendido como pertencente à história contemporânea, com algumas poucas exceções que desbordam estes limites, seja em direção à Idade Média ou à extrema contemporaneidade, por adentrar ao século XXI. Neste escopo temático e temporal, realiza-se uma espécie de continuação bem-vinda ao texto publicado em 2020 pela Editora Alameda intitulada *Portos Coloniais* brasileiros, organizado por Marco Volpini Micheli e Thiago Dias, obra que efetivamente recobre o período que vai do século XVI ao XVIII, com uma leve incursão no XIX. Livros que, destarte, acabam por se completar, não apenas pelas respectivas temporalidades abrangidas, mas também por suas escolhas temáticas e procedimentos metodológicos.

*Portos e Cidades Portuárias* é uma obra coletiva. Diversificada nos temas

eleitos e nas abordagens, que tem por fulcro os portos e as cidades portuárias, objetos prioritários de 16 das 23 contribuições que compõem o volume, com os quais os demais artigos que formam o ementário guardam apropriada relação de sentido. A resultante é um todo equilibrado que dá conta dos seus propósitos e espelham o perfil de seus autores: especialistas oriundos de diferentes instituições acadêmicas que imprimem no conjunto da obra as suas especificidades regionais, mas que preservam o sentimento maior de que portos e cidades portuárias são totalidades históricas que devem ser apreendidas na longa duração histórica ancorada na ampla espacialidade. Apesar da diversidade de autores, os artigos trazem nitidamente impressas as digitais de Cézár Honorato, a necessária correlação entre parte e todo, entre singular e plural, a busca de um sentido para os eventos alicerçados numa ampla variedade de artefatos históricos, qualitativos ou quantitativos, procedimento do qual seu livro, *O Polvo e o Porto*, obra sobre a Companhia Docas de Santos na transição do século XIX para o XX recentemente reeditado, é um sólido referencial.

A palavra porto é polissêmica. Etimologicamente, origina-se do latim *portus*, que significa porta, abertura, entrada e, naturalmente, seu oposto, saída. Ou seja, lugares de trânsito, afluentes, onde ocorre intensa circulação de pessoas e bens. Razões pelas quais comportam acepções várias, que recobrem um leque amplo de significados, desde abrigo e guarida, sentidos de evidentes conotações subjetivas, até esconderijo e refúgio, indicativos de que os portos adentram o imaginário como símile de proteção, até mesmo para as transgressões sociais. Amostragem singela, à qual se poderia incluir *cais*, de fato a plataforma de atracagem nos portos, equipamento que, desativado, torna-se um *pier*, ou *molhe*, paredão destinado à proteção, com funções de quebra mar que, equipados com berços para atração poderiam converter-se em cais, sinônimos de portos no linguajar comum. Concretamente, porto é um local específico sobre uma costa de mar, na foz ou mesmo no curso de um rio, que permita fundear, ancorar, atracar embarcações. Ou ainda, numa acepção mais atualizada, um sítio de atracagem natural ou artificial que possua instalações e equipamentos indispensáveis aos processos de embarque e desembarque.

De qualquer forma, quando pensamos num porto e, por extensão, na cidade que o acolhe, a qual deu origem ou da qual se originou — exemplo

clássico da cidade do Porto, a leal cidade onde teve origem o nome eterno de Portugal (Camões, *Os Lusíadas*, VI, 52) —, assina à nossa mente aquela que seria a razão primacial de sua existência: a função transitória, de deslocamento, de transporte, de circulação de bens, utilidades, mercadorias, seres humanos e ideias. Mas o porto pode ser muito mais. Pode expressar uma condição identitária. Pode representar uma grande cidade como Buenos Aires que, por séculos, reuniu a maior parte da população argentina e acabou por conferir a seus habitantes o cognome *portenho*. Ou seja, em muitas situações mundo a fora, o porto pode se confundir com a própria nação e, por desdobramento, a simbolizá-la.

Nestes termos, o porto não pode ser reduzido tão somente à condição de entreposto comercial, um lugar em que navios abrigados das tormentas ficam expostos à fúria fiscal das alfândegas. Ele pode expressar a nação, as localidades regionais onde se encontra e pontifica. Sobretudo em nações de vastas costas como o Brasil, onde os portos, nos tempos coloniais, foram essenciais no processo de formação econômica, social, política, religiosa, territorial, pois esses lugares exerceram papéis centrais na conformação do território. Foram cabeças de ponte na conquista do interior e na defesa do território. Sobretudo os portos únicos, exclusivos para o comércio com o exterior, porque estavam atrelados aos monopólios exercidos pelas metrópoles europeias. Caso da colônia brasileira, cujos portos estavam interditados para o comércio com nações concorrentes, e mesmo com as demais partes do Império luso nos termos do pacto colonial. Podemos imaginar a força e o poder que neles se concentrava, de onde partia a energia sinérgica que animava a colônia em sua totalidade e a rede mercantil de alcance mundial, mesmo que monopolizada por Portugal. É possível pensar nas cidades marítimas coloniais brasileiras sem seus portos? O que os caracterizou não foi uma perfeita simbiose?

Os portos não se reduzem, porém, à condição de veículos do trânsito mercantil, como já nos referimos. São muito mais. São microcosmos complexos, densos, cheios de energia vital, plenos de significação. Na verdade, são fábricas de significados. O porto recende à cultura. É um lugar extrovertido, aberto ao acolhimento do novo, por isso de criação civilizacional. Cadinho de hibridação. Porta de saída e entrada dos viajantes, dos que se evadem ao cotidiano, seja

por necessidade, seja por espírito de aventura; dos turistas atraídos pelo paraíso tropical; dos exilados políticos que fogem à repressão. Mas é para o fluxo migratório, algo perene e constante em nossa civilização que os portos têm um significado todo especial. Os retratos coletivos ou individuais retidos nos arquivos das hospedarias de imigrantes em Santos, São Paulo ou Rio de Janeiro, são provas indeléveis de uma transfiguração identitária. Tais fotos expressão a esperança de um novo renascer, após o trauma da partida e os tormentos da viagem. A maioria terá suas vidas radicalmente transformadas. Assumirão novas profissões, novos papéis na sociedade. Trabalhadores rurais convertem-se em operários, comerciários, comerciantes, agricultores, fazendeiros, profissionais liberais, tudo isto no curso de poucas gerações, uma veloz aquisição de novos valores, um processo irrefreável de deslizamento rumo à novas aquisições identitárias.

O conceito de identidade, em sua origem, tinha uma forte correlação com a nacionalidade, com a formação étnica, com o território de nascimento ou vivência. Um dom quase natural; um referencial de fixidez, indicativo de uma certa imutabilidade na identidade adquirida ao nascer. Concepção esta que as pesquisas mais recentes têm relativizado em favor de uma percepção mais plástica do conceito de identidade. Em seminário realizado recentemente pela Cátedra Jaime Cortesão, Chiara Vangelista, pesquisadora da Universidade de Gênova, expos a condição identitária cediça do jovem emigrante Hercule Florence, que viveu no Principado de Mônaco e em territórios que viriam a conformar a Itália moderna no período que medeia entre o fim do século XVIII e o fim do Segundo Império, especialmente na era pós-napoleônica, quando as contingências políticas impuseram uma impactante convulsão à carta política da Europa, impondo-lhe uma verdadeira anomia identitária, transe que teve prosseguimento quando decidiu emigrar para o Brasil e passou a viver numa colônia alemã, caracterizando-se então uma situação literalmente descentrada, definida pelas múltiplas identidades que as mutações históricas o forçaram a assumir.

Este tipo de experiência multidentitária, não tão rara como de ordinário se crê, intensificou-se exponencialmente no embalo dos deslocamentos populacionais da Europa para a América nos séculos XIX e XX. Século XX

este que viu nascer o fluxo reverso, ou seja, as migrações da América Ibérica para a Europa, que deram aos pesquisadores a oportunidade de reconceituar a complexidade da construção identitária, descolando-a de suas bases étnicas e territoriais, de outrora. Experiências que reconformaram contextos tidos como imanes às identidades gestadas pelas migrações clássicas, vazados na fixidez dos significados, em favor da reapropriação dialógica dos mesmos, que acabaram por dar solidez à concepção de *identidades deslizantes*, mudanças profundas que acabaram por viabilizar o surgimento de um novo aparato teórico-metodológico que propiciava a reconceituação do fenômeno identitário a partir de questionamentos lançados pela vivência do tempo à experiência do passado.

Nesse sentido, migrações espontâneas e seus equipamentos indiscartáveis, os portos, passaram a constituir-se em referenciais estratégicos no esforço de reconceituação das trajetórias identitárias. No lugar de um modo de vida colonial enquadrado num sistema, geralmente entendido como permanente ao longo de três séculos, com uma estrutura social igualmente rígida, típica de sociedades escravistas e identidades congeladas, cria-se a possibilidade de uma nova perspectiva que ponha em xeque esta equação em favor de uma abordagem mais plástica, que admita maior permeabilidade no âmbito da estratificação social, certamente mais consentânea com o movimento incoercível da história. Exatamente a percepção que emerge do conceito de identidades deslizantes, como propõe Stuart Hall em vários de seus livros, especialmente nos textos *Identidades e Mediações Culturais* (Belo Horizonte: Editora UFMJ, 2003, p. 15); *Cultural Identity and Diásporas* (In: Patrick Williams and Laura Christman eds. *Colonial Discourse and Post-colonial Theory*, New York: Columbia University Press; A identidade cultural na pós-modernidade. Rio de Janeiro: D&P Editora, 2006, p. 9), que permitem caracterizar essas identificações híbridas, fragmentadas e em contínuo vir a ser, em reflexões por mim antecipadas no artigo “Imigração e Identidade na América Ibérica” In: Arruda, José Jobson *et al.* (org.) *Diásporas Globais e Migrações Contemporâneas*. São Paulo: Alameda, p. 15-38).

Senão, vejamos: identidades fluídas é um conceito gestado na contemporaneidade. No bojo das problemáticas diaspóricas cingidas pelo

espartilho da globalização. Ritmadas pela magia imperativa do espaço-tempo, um conceito que, *mutatis mutandis*, pode ser apropriável para o enquadramento das subjetividades em temporalidades pregressas, até mesmo para os tempos coloniais, como já aludimos acima. Concepção que abala a visão estratificada de identidade e complexifica o caráter e o próprio sentido do conceito, pois todos os significados que nos pareciam definitivos precarizam-se e ressurgem dialogicamente reapropriados. Não por acaso, Claude Dubar, em *A crise das identidades, a interpretação de uma mutação*, chamou a atenção para a perda de legitimidade das formas de identidade precedentes, expressões de crise das formas de identificação anteriores. Nesse registro, a desestabilização das identidades assentadas aponta para o futuro. Por essa razão, há que se dar à dimensão cultural da história dos portos e das cidades conectadas maior visibilidade, que em nada desmerecerá a abordagem preponderantemente econômica, que na obra em tela pontifica. Trata-se de ampliar e verticalizar o campo da pesquisa neste segmento histórico crucial para a história dos povos na escala mundo, a partir da propositura de novos objetos, novas abordagens, novos problemas, que passarão a exigir, necessariamente, o suporte de renovados pressupostos teórico-metodológicos. Uma vertente promissora, neste viés, é a dimensão cultural da história portuária e das cidades conexas e, no seu cerne, o tema universal das migrações, dos deslocamentos populacionais, um campo fértil para os estudos sobre as identidades, de resto essenciais à compreensão das transformações cada vez mais céleres das sociedades contemporâneas.

A categoria chave, nesse sentido, proposta por Hall, é a noção de *diferença*. Ou seja, o pressuposto que assume a condição híbrida de toda identidade, dado que ela é, intrinsecamente, uma costura de posições e contextos, e não uma essência ou uma substância. Ferramenta teórica que emergiu de suas pesquisas sobre os deslocamentos de descendentes dos escravos africanos caribenhos para as metrópoles colonizadoras europeias, especialmente a britânica. Para ele, é a noção de diferença que permite tratar os materiais definidores das identidades contemporâneas manifestos na fragmentação dos sujeitos e, por via de consequência, no desenvolvimento de identificações resultantes de origens culturais, étnicas, raciais, linguísticas, religiosas, de gênero, diversas dos locais onde vivem, conformadoras de personalidades deslocadas, descentradas, muitas

vezes típicas dos *outsiders*. Equivale dizer, as categorias classe e nacionalidade, que ancoravam nossos reconhecimentos objetivos e subjetivos perderam substância, perderam significado, ou, no mínimo, foram ressignificados. Transformações substanciais que mudaram o modo de ser das identidades individuais e coletivas, abalando a convicção que fazemos de nós mesmos como sujeitos integrados. Tal descentração dos sujeitos nos autoriza a falar de crise das identidades, do colapso da visão essencialista ou substantivadas formas pelas quais nos reconhecemos.

É a *débâcle* da concepção segundo a qual a identidade sutura o sujeito à estrutura. Estabiliza tanto os mundos culturais quanto os sujeitos que neles habitam, tornando-os predizíveis. Assiste-se, neste contexto, a emergência do sujeito pós-moderno, múltiplo, fragmentado, dotado de identidades diversas, por vezes contraditórias, que fazem de nossa autopercepção algo problemático, variável e, destarte, provisória, continuamente transformada em relação aos sistemas culturais que os envolvem, que os definem historicamente e não biologicamente. Neste sentido, o indivíduo passa a assumir identidades diversas em diferentes momentos de sua existência. Identidades estas que não são unificadas em torno de um 'eu' coerente, pleno e seguro; fantasia que os sujeitos constroem de si mesmos. Razão pela qual, à medida que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam, somos confrontados por uma multiplicidade mutacional desconcertante de identidades possíveis com as quais podemos nos identificar, ao menos temporariamente, que acabaram por promover uma profunda desconstrução em várias áreas do conhecimento dedicados a essa problemática. Todas elas, cada uma delas, a seu modo, críticas em relação ao conceito de identidade pensada como essencialidade, como referencial imutável. A identidade é virtualidade, na acepção que lhe conferiu Claude Lévi-Strauss em *L'identité*, chamando a atenção para o fato que em nenhuma sociedade existem identidades substantivas, uma vez que elas se fragmentam em múltiplos elementos.

O conceito de identidade em sua leitura crítica pode ser efetuado, diz Hall, somente em última instância, e desde que em sua forma desconstruída ou destotalizada, deprivada de sua condição paradigmática original de referencial político. Isto porque, o que está em jogo, é mais do que uma teoria

do conhecimento do sujeito: é uma teoria da prática discursiva, exatamente porque identidades são construídas dentro e não fora do discurso, vez que são produzidas em condições históricas específicas através das diferenças, e não fora delas. Em suma, finaliza o autor: “identidades são, como foram, a posição que o sujeito é obrigado a tomar enquanto sempre sabedor de que são representações, e que representações são sempre construídas através de uma ausência”, o lugar do Outro neste processo, dado que identidade é intersecção, é sutura.

É o travejamento, a costura entre os traços particulares de uma pessoa, ou de um conjunto de pessoas formando um coletivo, graças aos quais é possível identificá-los num amplo repertório de configurações de mesma natureza, qualidade inata das expressões contrastadas, síntese do diverso, lugar virtual que não tem existência fática. Tudo isto porque a identidade inscreve-se no universo do simbólico, expressa alteridade, remete ao conjunto de valores, símbolos, crenças e costumes de uma dada cultura que se diferencia de muitas outras. Elementos coesionadores de um determinado grupo social por fundamentarem o sentimento de pertencer a um todo maior, para além de si mesmos, que provem a cada um dos seus membros a capacidade de formar em suas mentes, a um só tempo, a imagem da comunidade a qual se sentem pertencer, nos termos alinhados por Benedict Anderson.

O traço moderno, visceral, do novo conceito de identidade, segundo Ana Bella Castro, está em sua dinâmica intrínseca, porque ela se torna indissociável da cultura moderna em sua essencialidade policêntrica e relacional. Porque ela é a autopercepção de um sujeito em relação a outros sujeitos que emergem e se afirmam somente em confrontação com seus pares. Trata-se de um jogo dialético permanente entre autoafirmação e diferenciação, que resulta do modo dessemelhante através do qual o indivíduo interioriza a cultura, e faz do outro o referente ontológico primacial para defini-lo em relação a si mesmo.

Nestes termos, assume-se que a identidade deve ser entendida como ponto de convergência entre os discursos e as práticas culturais que constroem os indivíduos como sujeitos sociais. Conjunto de reflexões que brotaram dos estudos realizados por Hall e de outros autores sobre as diásporas contemporâneas, fruto tardio das massivas transferências demográficas transcontinentais que tiveram nos portos transoceânicos um complemento fundamental e que, portanto, muito

tem a nos dizer sobre a temática das identidades em permanente reconstrução, sobretudo em tempos interconectados como soe acontecer com os tempos da globalização que hora vivemos, nos quais os portos são nós de trânsito cada vez mais integrados, cada vez mais enredados numa trama econômico/cultural.

Mas os portos, neste sentido identitário, podem ser também os não-lugares. Para muitos, representam a suspensão transitória dos seus papéis sociais, locais de evasão e de liberação. A condição de não-lugares, para alinhar-se a conhecida formulação de Marc Augé (Não-Lugares. São Paulo: Papirus, 1994) garante o anonimato, a ausência de símbolos, sendo, por isso, espaços não-identitários. São entre lugares, um não lugar, absolutamente incomum, um espaço de anonimato, não relacional, identitário ou histórico, definido pela ausência de símbolos. Um espaço de solidão, de evasão. Um contrassenso, porque os portos guardam uma certa homologia com as identidades flutuantes por serem locais que se distinguem pelo trânsito permanente, pela multiplicidade de frequentadores, em suma pela algaravia dos sotaques, que facultam a construção de percepções diante do novo, espantoso espetáculo que satura o olhar do estrangeiro, como ocorreu com Claude Lévi-Strauss, quando pela primeira vez se aproximou do Rio de Janeiro adentrando seu porto, e vislumbrou um território “mordido pela sua baía, até ao coração [...] como se a outra metade tivesse já sido devorada pelas águas” (*Tristes Trópicos*, p.75). Seu estranhamento, diante da visão que maravilha a maior parte das pessoas, foi incomum, não foi seduzido pela beleza natural, foi engolfado pela diversidade social: “O Pão de Açúcar, o Corcovado, todos esses locais tão gabados assemelham-se, para o viajante que entra na baía, as raízes de dentes perdidas nos quatro cantos duma boca desdentada” (p. 74). O impacto face ao excêntrico redundou em sedução frente às sociedades diversas da sua, em fervor para conhecê-las, o desejo de elaborar novos parâmetros interpretativos para as pesquisas etnológicas, a busca de um arcabouço analítico original para elucidar a complexidade dos fenômenos humanos com os quais se deparava, tudo isto na simples visada de uma cidade exótica que circundava o porto que o acolheria, nos tristes trópicos.

# APRESENTAÇÃO



# Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción

Miguel Suárez Bosa  
(*Professor Catedrático da ULPGC*)

El conjunto de contribuciones de esta publicación que se presenta versan sobre puertos y ciudades atlánticas, cabe pues una reflexión sobre el significado este binomio, que frecuentemente se conoce con el concepto de ciudad-puerto; el mismo, tiene su raíz en la estrecha asociación existente entre ciudades y puertos, puesta de manifiesto por numerosos autores, lo cual constituye un tema recurrente en la historia y permite acuñar el concepto mencionado. Ciertamente, la ciudad portuaria es uno de los elementos esenciales del moderno espacio económico mundial. Simboliza la interdependencia del medio ambiente y la sociedad, y envuelve la fusión de la diversidad cultural y la experiencia histórica. Es verdad que la asociación entre puertos y ciudad es un tema recurrente a través de la historia, desde las antiguas culturas del Mediterráneo, del Océano Índico o de la China hasta la actualidad las ciudades, es una constante en todas las civilizaciones pues los puertos sirven como nodos facilitadores del crecimiento económico a muy diferentes escalas.

El conjunto de textos analizan ciudades y puertos atlánticos, pero, si bien el Atlántico es una realidad física, se trata de un concepto construido a lo largo de la historia, a cuya conformación han contribuido de forma decisiva los puertos. Al respecto, nos puede ser útil el concepto de globalización, siendo el Atlántico un espacio privilegiado para valorar el proceso de su desarrollo, tanto en su primera etapa, conocida como mundialización, como en la globalización propiamente dicha, es decir desde mediados del siglo XIX y su culminación en los años de la década de 1990.

En cuanto a la relación puerto-ciudad, la metodología que se ha mostrado más fructífera es la de tradición anglosajona, con raíz en la geografía histórica, que parte de una visión diacrónica, expuesta por B. Hoyle; también,

son útiles las aportaciones de disciplinas como la nueva geografía económica liderada por el nobel Paul Krugman, en tanto que componente fundamental del análisis económico; asimismo, en este campo, se resaltan los aportes de Milton Santos, especialmente, con su trabajo seminal *La naturaleza del espacio* (2000), de tal manera que los puertos deben ser vistos no sólo como una unidad microeconómica o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales que pugna por el excedente económico; conviene añadir el enfoque del espacio de flujos (y las redes) de M. Castells, que nos lleva a estudiar los espacios que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras y de carga que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Para Mollan de Jourdan (1993) o P. Butel (1999) el sistema de ciudades portuarias atlánticas, junto con la red de transporte mundial y la dependencia entre ambos, ha jugado un importante papel en la evolución del mundo moderno. Si comparamos la relación entre puertos y ciudades de Europa, África y América, debemos tener en cuentas las importantes diferencias físico-geográficas entre los continentes. Europa es la parte del mundo más diversificada entre penínsulas e islas y en muchas partes de este continente la influencia del mar viene desde lejos (Báltico, Mediterráneo, Mar Negro), y facilita la interpenetración entre tierra y mar y el florecimiento de muchas civilizaciones marítimas. La situación es algo diferente en otros continentes. Generalmente, las costas africanas no están bien dotadas de bahías naturales y presentan problemas para el fácil acceso de la moderna navegación y la creación de puertos artificiales. No obstante, la ciudad portuaria africana tiene una larga historia y es el producto de contactos con pueblos pescadores del exterior, culturas marítimas y el poder metropolitano. América, al contrario, dispone de importantes estuarios (Río de la Plata, Amazonas, Río San Lorenzo), que son rutas propicias para que los barcos penetren desde el océano al continente y lugar de localización de las ciudades.

\*\*\*

Podemos considerar la ciudad portuaria como una variante de las

ciudades marítimas, aunque habría que tener en cuenta las ciudades fluviales. Resulta sencillo demostrar el carácter urbano de muchos núcleos de población situados a orilla del mar, las cuales desempeñan funciones estrechamente vinculados con su localización geográfica. Estos núcleos cumplen todos los requisitos teóricamente exigidos para ser consideradas ciudades: constituirse en sedes de considerables aglomeraciones humanas; realizar actividades específicamente no ligadas directamente con la economía agraria; mantener un cierto grado de coordinación y relaciones con otra serie de ciudades, contribuyendo así a la constitución de redes urbanas dentro de un territorio más o menos amplio. Señalamos algunas de las características propias de las ciudades marítimas, asumibles, por extensión, como atributos de las portuarias: contribuyen más que ninguna otra a constituir sistemas urbanos de gran amplitud; son extraordinariamente móviles y flexibles; desempeñan funciones propias y distintas de otro tipo de ciudades. Encarnan, de manera inequívoca, alguna de las características ciudadanas tales como la autonomía administrativa, la movilidad demográfica y social o la heterogeneidad cultural. Presentan una fisonomía distintiva: funciones económicas, estructura social, aparato institucional, singularidad de sus objetivos culturales, etc. Conviene, por tanto, precisar algo más en cuanto a la definición de la ciudad propiamente portuaria, por ejemplo, F. Broeze señala que tiene que ser analizada a la luz de la función del puerto, sobre todo las fuerzas del *hinterland* y del *foreland* a través de la función física y la mediación del puerto que explicar en qué medida, el ritmo y la forma de desarrollo específicas de cada ciudad portuaria.

\*\*\*

En términos históricos algunos factores rodean el desarrollo de la ciudad portuaria, de tal manera que la asociación está muy enraizada en la historia, uniendo el origen y el desarrollo de una ciudad con la actividad marítima a través de muchas centurias; la asociación puede ser relativamente nueva, derivada de la moderna innovación tecnológica. Asimismo, la unión puerto-ciudad es muy variada y compleja, la interdependencia puede ser de muy diferente grado y puede tener diversas dimensiones: en el contexto especial y

emporal, la influencia social y económica o, en fin, en dimensión tecnológica y política.

Las ciudades portuarias (y los sistemas portuarios en los que se insertan) han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio, como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha convertido en centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo económico que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos. De tal manera que la relación puerto ciudad ha variado a lo largo del tiempo, como establecieron Hoyle y Pinder. La secuencia va de la estrecha relación entre el puerto y la ciudad, refiriéndose al espacio, la arquitectura y la economía, en la Antigüedad Clásica hasta la Revolución Industrial; le siguió otra etapa que se inicia a finales del siglo XIX y principios del XX con la industrialización y la introducción del barco a vapor, en la cual se constata una división de funciones: en los puertos se concentraron los servicios de carga y descarga, mientras que los comerciantes, las bolsas, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguros, los banco, etc., se retiraron del sector portuario asentándose en los centros urbanos; a continuación, hasta la década de 1960 y la adopción de los contenedores en el transporte marítimo, se produce un crecimiento industrial asociado al movimiento portuario y el establecimiento de empresas industriales en torno al puerto tales como astilleros, silos, frigoríficos, depósitos de combustible, etc.; dese la década de 1960-1970, después de la introducción de los contenedores se originan grandes cambios en el área portuaria con pérdida de puestos de trabajo, y se abandonan áreas portuarias céntricas, produciéndose terrenos baldíos combinado con un proceso de des-industrialización de las antiguas zonas portuarias; finalmente, desde finales de la década de 1970 se asiste a una reorientación urbanística hacia aquellas áreas céntricas abandonadas e inmuebles deshabitados con la introducción de toda una gama de nuevos servicios, oficinas, viviendas, actividades culturales y turísticas.

\*\*\*

El comercio transatlántico jugó un papel esencial en la actividad marítima y portuaria. Por los puertos, obviamente, entraban en Europa los

productos coloniales como tabaco, té, café, chocolate y azúcar y productos textiles (algodón). Por los puertos de África salía los esclavos y por donde arriba el oro, después de recorrer las rutas continentales africanas; se valora también el papel de los puertos africanos como lugar donde se desarrolla una animada actividad, protagonizada por empresarios en muchos casos lavos libertos. Y los puertos americanos conectaban con las rutas conformando un sistema de caminos que ponían en contacto a los puertos con los centros económicos. A fines del período colonial, la economía transatlántica integrada alcanzó su máxima articulación en torno a la demanda de productos coloniales que eran transformados en Europa occidental por las industrias europeas. Las principales ciudades portuarias se convirtieron en grandes metrópolis que atraían a comerciantes y mano de obra para trabajar en los diversos oficios marítimos.

Siendo cierta esta valoración para los países centrales del capitalismo, hay que contemplar el ángulo inverso, es decir qué papel juegan en las colonias: en la mayoría de los casos, los puertos son una mera infraestructura por donde salen las materias primas o desembarcan tropas, y en torno a ellos se desarrollan macro ciudades sin las mínimas calidad de vida.

Diversos estudios han demostrado la interrelación entre la función económica y el crecimiento de las ciudades portuarias a partir de la Edad Moderna desde Estados Unidos a Latinoamérica, de tal manera que su evolución dependió los intercambios comerciales; también conviene señalar la estructura social dependiente del puerto, donde se mezclaban desde empresarios y esclavos a otras categorías sociales. Este proceso coincide con la introducción de barcos de vapor en el siglo XIX, pues se sabe que su progresiva generalización causó cambios sustanciales en los puertos con respecto a la construcción de muelles, dársenas y almacenes y la mecanización de trabajos de carga. Las exigencias de la navegación a vapor y el aumento del tamaño de los barcos, demandó estructuras más complejas. Pero no siempre se disponía de lugares adecuados para su construcción, especialmente en las costas del continente africano, la cual no se prodiga en bahías que ofrezcan buenas condiciones para construir puertos, ni los ríos son apropiados para el transporte fluvial. Desde este momento, el aumento del tamaño de las unidades ha exigido infraestructuras de mayor tamaño.

La historia demuestra que las economías regionales coloniales se orientaron de forma progresiva hacia los mercados internacionales de materias primas, alterando las estructuras socioeconómicas e institucionales preexistentes. No es extraño, pues, que los puertos africanos o los latinoamericanos y los asiáticos se especializaran en el tráfico de graneles minerales y agropecuarios, marcando una trayectoria de dependencia en el largo plazo. Este aspecto es especialmente interesante, puesto que las infraestructuras portuarias pueden generar fuertes procesos de *path-creation* en las regiones donde se insertan, dando lugar a efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía.

\*\*\*

Así, pues, los puertos generalmente están vinculados a una ciudad, y cuando así sucede influyen en su nacimiento y configuración. La interacción social y cultural de los puertos con su entorno ha sido una constante a lo largo de la historia, particularmente con las ciudades desde la Baja Edad Media, afectando a las funciones urbanas, tanto económicas como sociales y culturales. Los puertos son esenciales para el desarrollo de las economías ribereñas, ya que a través de ellos se realiza el tránsito de mercancías y las operaciones de servicio de determinadas industrias. Frecuentemente, las zonas urbanas ligadas a puertos reciben mayores inversiones, beneficiando a las actividades que desarrollan y generando empleo tanto en el puerto como en las industrias dependientes y auxiliares que se han ido concentrando en el entorno de los puertos. Asimismo, un puerto facilita el acceso a una mayor oferta de bienes importados a menores precios y favorece la expansión del mercado a través de las exportaciones; también pueden propiciar las economías de aglomeración, a las que han contribuido como focos de atracción, selección y desarrollo de la actividad industrial, economías de localización y aglomeración que se refuerzan mutuamente convirtiendo a los puertos en potentes polos de desarrollo.

Pero también propician las actividades vinculadas con la trata de esclavos, el intercambio de productos relacionados con la cultura y las religiones africana, en proceso de ida y vuelta de África a Brasil o el Caribe. En efecto, Los puertos pueden ejercer una poderosa atracción en su área de influencia o territorios

dependientes (la ciudad, la región o el país entero). Las regiones portuarias y los sistemas portuarios en los que se insertan, han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio, como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha llevado a actuar como centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos de las regiones y ciudades que sostienen. Como ámbito complejo e inestable, el puerto se erige así en agente de desarrollo cuyos efectos multiplicadores transforman el espacio de incidencia, entendiendo por esto último no sólo el territorio en el que se asientan, sino también las áreas de influencia a las que sirven y de las que se benefician. El punto de partida es considerar las infraestructuras portuarias, más concretamente los servicios que prestan, como elementos esenciales para el bienestar económico de las sociedades modernas.

En el ámbito propiamente cultural, los puertos han contribuido a la difusión de inventos, ideas, libros, el arte, los alimentos, las vacunas, medicinas o plantas, ya desde su origen bajo medieval. Las ciudades que lo acogen son estaciones de tiendas y talleres, mercados de compraventa de esclavos, productos y mercancías, de barcos o almacenes de depósitos, han sido paso de expediciones migratorias, comerciales, científicas.

Pero, no conviene olvidar los efectos negativos que presentan los puertos, provenientes principalmente de costes medioambientales y sociales tales como la generación de tráfico nocivos, la contaminación, la presencia de mercancías peligrosas, el efecto barrera o su incompatibilidad, total o parcial, con la localización de ciertas industrias como la turística, o el coste de oportunidad de proyectos de inversiones regionales alternativos a nivel regional. Los expertos han insistido en que no se debe ignorar la influencia negativa que los puertos pueden ocasionar. En efecto, los territorios y las ciudades marítimas pueden sufrir la influencia negativa de actividades que generaron deseconomías o frenos al desarrollo, como la actividad pirática o la contaminación. También encontraríamos aquí el efecto negativo en enfermedades o actividades marginales como la prostitución. O, también se debe valorar si existe una ciudad portuaria donde la actividad de la trata sea su marca característica, pues, en algunos casos, especialmente en la Edad Moderna, fue la actividad fundamental: del lado de

la oferta estaban las ciudades africanas, próximas al Continente Africano, de donde proceden los esclavos. Podemos citar a Ribeira Grande, (Cabo Verde), Gorée (situada en la isla del mismo nombre próxima a Dakar, Senegal), Calécuta (Ghinea), y muchas más. Son ciudades con una estructura urbana marcada por el tráfico, el mercado de esclavos, la residencia de los tratantes... Del lado de las economías receptoras, se trata de ciudades propiamente esclavistas: San Salvador de Bahía, La Habana y tantas otras, donde asimismo encontramos un mercado de compra de esclavos, un barrio específico donde habitan una vez asentados como el Pelurinho *bahiano*.

De lo dicho se deduce que un programa de investigación sobre las ciudades portuarias debe incluir las particularidades de su naturaleza marítima, además de las propias de toda ciudad. Sin pretender ser exhaustivo, se ha señalado como elementos de estudio característico del espacio urbano y el cambio de modelo demográfico; la economía propia de la ciudad; el discurso de las élites; los espacios de sociabilidad, las redes sociales o la vida cotidiana; o, en fin, la naturaleza y localización de los conflictos socio económico. Ha de procurarse, pues, integrar elementos materiales y sociales, las relaciones entre los espacios, los individuos entre sí, así como el paso del tiempo en una interrelación compleja y no determinista.



# PORTOS

NOVAS QUESTÕES E  
MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES

# Um velho porto para uma nova época: o porto de Santos na capitania de São Paulo (1765-1821)

Marco Volpini Micheli & Gilvan Leite de Oliveira

**Resumo:** Em meados do século XVIII, a intensificação de conflitos com os espanhóis e a decorrente necessidade de defender as conquistas portuguesas na região sul da colônia levaram a Coroa a incentivar a ocupação das capitanias meridionais. Nesse contexto, a partir da restauração política-administrativa de São Paulo, em 1765, os rumos da capitania mudaram sensivelmente. Estabeleceram-se uma série de políticas econômicas visando à atração de contingentes populacionais e ao incremento da produção. Além disso, nos quadros do novo padrão de colonização, São Paulo passou a exportar diversos bens à metrópole portuguesa. Essa conjuntura marcou o início de um novo momento da história do porto de Santos, que passaria, gradualmente, a adquirir importância no cenário brasileiro. Apesar de deter posição inferior em relação a outras zonas portuária já tradicionais, sua importância não deve ser preterida no início do século XIX. O sistema de escoamento estabelecido, no qual Santos se ligava a São Paulo e às terras do interior, paulistas ou não, colocava a essas duas localidades o desafio de serem os polos principais de um grande complexo de redistribuição, que abrangia milhões de quilômetros quadrados e paragens tão distantes quanto as capitanias de Goiás e Mato Grosso e as cidades de Montevidéu e Buenos Aires.

**Palavras-chave:** História Econômica. História do Brasil Colônia. Capitania de São Paulo. Porto de Santos. Diversificação agrícola.

O cenário político-econômico de São Paulo passou por consideráveis mudanças a partir de meados do século XVIII. Em meio às inovações estratégicas nas políticas portuguesas, notadamente a partir do reinado de D. José I, foi publicado o Alvará de 9 de maio de 1748, o qual, na prática, destituía São Paulo de governo autônomo, subordinando-o ao do Rio de Janeiro. Os assuntos militares seriam de competência, a partir de então, do governador da praça de Santos, à época Luis de Sá e Queiroga, mas, que, em última instância, eram regidos pelas ordens do conde de Bobadela, governador do Rio Janeiro.<sup>1</sup>

Dezessete anos mais tarde, a Coroa reavaliou tal medida, julgando que, naquele momento, o mais efetivo seria restaurar a sua autonomia. Os motivos que a conduziram a tal decisão se relacionam à conjuntura bélica em que se encontrava imersa Portugal, já que os conflitos militares com os espanhóis, existentes desde o século XVI, tornavam-se cada vez mais latentes. Não se pode ignorar, contudo, o fato de que as diretrizes econômicas que vinham tomando forma desde a ascensão do novo reinado influenciaram no modo pelo qual se efetivou a intensificação da ocupação da capitania. A restauração de São Paulo, em suma, deve ser pensada a partir de problemas de ordem geopolítica e econômica.

Nesse contexto, a revogação do tratado de Madrid em 1761, por ocasião do acordo de El Pardo, e o avanço da Guerra dos Sete Anos deram novo fôlego às disputas territoriais na região sul da América Portuguesa, especialmente em torno da Colônia do Sacramento e das terras do Rio Grande de São Pedro. Estava em jogo, por um lado, o velho sonho português de alcançar a região do Prata e, por outro, os caros interesses, às duas Coroas, sobre a legitimação dos territórios conquistados (BELLOTTO, 2007, p. 35-36).

À luz desses impasses, dotar São Paulo de governo autônomo pareceu, a D. José e a Pombal, a melhor maneira de lidar com as contendas luso-espanholas. Nos dizeres de Heloísa Belloto, “o que havia sido razão para a extinção de São Paulo, ou seja, os espanhóis no Sul e a segurança das fronteiras do Oeste, o era agora para seu restabelecimento”. Assim sendo, se Alexandre de Gusmão, em 1748, julgara mais conveniente o Sul estar sob comando único, e o Oeste,

---

<sup>1</sup> “Cópia de uma Provisão de S. Magestade a respeito da divisão das Capitánias de S. Paulo e Minas”. Ordem Real”. 9 de maio de 1748. In: Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 73, 1952, p. 123-125.

pelas razões do *uti possidetis*, ser dotado de governo separado, a Pombal lhe pareceu mais prudente a instalação de um governador autônomo em São Paulo, encarregando-o da militarização da capitania (BELLOTTO, 2007, p. 44).

Com efeito, as Instruções e as diversas cartas ao Morgado de Mateus, primeiro capitão-general da São Paulo Restaurada, tinham como escopo o estabelecimento da defesa do Sul por meio de uma ofensiva aos castelhanos:

com que Sua Majestade desde o princípio do Seu feliz Reinado tem procurado consolidar o Domínio das Capitánias do Brasil pelos meios mais próprios, e eficazes; não só enquanto ao estabelecimento da economia interior do mesmo Estado; mas ainda enquanto à conservação, e defesa dele contra os seus confinantes, e orgulhosos inimigos.<sup>2</sup>

Durante seus anos à frente do governo de São Paulo, o Morgado de Mateus manteve a constante preocupação com a reorganização do exército e o armamento das Tropas, além da defesa das regiões limítrofes. O alistamento militar, que preferencialmente deveria decorrer de livre e espontânea vontade dos habitantes da capitania, foi outro constante objetivo da política governamental. Intolerante com possíveis faltas, reiterou diversas vezes que seriam “responsáveis a todo o castigo, que me parecer mandar proceder contra eles, assim como também o hei de fazer asperamente contra os que desertarem”.<sup>3</sup>

Se, a partir desse momento, São Paulo passou de “fronteira a território” (cf. FERLINI, 2009, p. 50), deve-se analisar, então, como se manifestaram as diretrizes econômicas de governo na capitania. Nesse diapasão, o povoamento de São Paulo, visando à defesa territorial, era empreitada que demandava o incremento da produção local para que se atraíssem contingentes populacionais e se suprissem as necessidades das tropas militares, cujo número aumentava constantemente. Morgado de Mateus, em Ordem às Câmaras de 1767, destacou essa necessidade:

2 *Arquivo do Estado de São Paulo, Avisos-Cartas Régias (1765-1777), Lata 62, Coo420, livro 169.*

3 “Para o Capitão Mor Dutra Faria”. 14 de janeiro de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1943, p. 43.*

A grande falta de mantimentos que deixam de produzir-se nesta capitania (...) reduzidos a uma total pobreza, com repugnância a todo o trabalho, sem cuidarem de seu aumento, e me ser muito recomendado nas Reais ordens de S. Majestade que dentre os seus vassallos faça desterrar tão perniciosos vícios (...) Ordeno aos Juizes Ordinários e Oficiais da Câmara das Vilas desta capitania que logo em recebendo esta sem a menor perda de tempo, por serviço de S. Majestade e benefício público, façam produzir no Distrito das mesmas Vilas, Freguesias e Fazendas adjacentes aos mesmos Distritos dobrada lavoura de milho, feijão e arroz, lançando, e repartindo formalmente por cada um dos moradores (...) bem entendido que por toda a falta que houver nesta importante diligência por parte do Povo ficará responsável a mesma câmara, a quem encarrego, da parte de S. Majestade, a devida e pronta execução de tudo.<sup>4</sup>

Outrossim, as políticas de exploração colonial, redimensionadas a partir de 1750, também explicam as transformações vivenciadas pela capitania na segunda metade do século XVIII. Em diversos trabalhos, ao longos dos últimos vinte anos, José Jobson Arruda propôs que o sistema colonial foi sendo modificado e ressignificado desde sua constituição inicial no século XVII. Segundo ele, “o sistema colonial, na forma que nascera nos meados do século XVI, apresenta-se deformado. Em sua fase inicial, entre o terço final do século XVI e a primeira metade do século XVII, os portugueses monopolizavam a produção do açúcar: vigia o monopólio, a monocultura e a escravidão” (ARRUDA, 2015, p. 214).

Nessa esteira, durante a segunda metade do *Setecentos* português, conformou-se “novo enlace que une a metrópole à colônia, um novo arranjo do antigo sistema colonial, no qual, sem abrir mão do princípio do monopólio, a metrópole estabelece um novo padrão de relacionamento bilateral”. Nesse novo momento, as colônias tornaram-se mercados consumidores de produtos industrializados pela metrópole e, ao mesmo tempo, fornecedores de matérias-primas e alimentos. Estava-se muito distante, portanto, daquele clássico modelo colonizador que fora “arquitetado nos séculos XVI e XVII, nos quadros da política mercantilista e do capitalismo comercial, no qual as colônias eram

---

4 Para o ouvidor pela lei, João da Silva Pinheiro, da Comarca de Paranaguá”. 11 de junho de 1767. In: *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 67, 1942, p. 165-166.

centros fornecedores de produtos exóticos de grande aceitação internacional e consumidores de produtos reexportados pelos comerciantes do Reino” (ARRUDA, 2000, p. 77).

Esse “novo padrão de colonização” não rompia com o antigo sistema colonial, mas, ao contrário, fortaleceu os laços entre a metrópole e a colônia. Tratava-se de uma política de Estado, não uma criação espontânea, que estava inserida no quadro de recomposição do poder monárquico, via reestruturação do papel Estatal. (ARRUDA, 2015, p. 217). As iniciativas oficiais visando à promoção da diversificação agrícola brasileira foram numerosas, correspondendo esse período ao que teve início a cultura do café, cacau, algodão e arroz, para além do anil, cochoilha e cânhamo. Esse fenômeno incorreu num *boom* das exportações após 1780, fato verificável tanto em São Paulo quanto no resto da colônia.

Como decorrência direta das políticas econômicas empreendidas, os espaços agrários da capitania de São Paulo foram-se moldando, de forma a, já no início dos anos 1800, apresentar perfil agrário-produtivo bastante claro (Cf. MICHELI, 2018, cap. 3). A faixa litorânea apresentava duas regiões diversas: a parte sul, mais ligada à vila de Santos e ao abastecimento local, e a porção norte, que englobava vilas como Ubatuba, Vila Bela e São Sebastião, onde se produzia majoritariamente açúcar e aguardente, produtos recorrentemente negociados na praça do Rio de Janeiro. Já no Vale do Paraíba, que, no início do *Oitocentos*, compreendia vilas como Areias, Guaratinguetá, Lorena e Taubaté, conformou-se realidade regional bastante variada em termos de produção. Eram cultivados gêneros como o milho, o tabaco, o açúcar, a aguardente, o algodão e sua negociação também se dava, não raro, no porto fluminense.

Nos arredores da cidade de São Paulo e no “interior paulista”, área ainda menos extensa do que viria ser com o avanço da produção de café na segunda metade do século XIX, e que englobava Atibaia, Campinas, Cotia, Bragança, Itu, Jundiaí, Porto Feliz, Sorocaba, entre outras vilas, destacava-se o cultivo de variados gêneros agrícolas — destacadamente: arroz, açúcar, toucinho, tabaco, farinha, milho, couro, feijão, mamona, algodão — que abasteciam tanto a capital quanto o comércio de monções, além das trocas por via terrestre em direção aos campos do sul. Mas, sobretudo, essas produções foram fundamentais tanto

para o desenvolvimento do comércio direto entre São Paulo e Portugal quanto para as políticas de melhoramento dos caminhos entre a região do planalto e a portuária, facilitando o escoamento produtivo para se exportarem esses gêneros variados à metrópole.

Os capitais movimentados na venda desses produtos de lavouras, juntamente aos acumulados nas relações mercantis que se davam na famosa feira de gado em Sorocaba e no comércio com as outras capitanias, foram fundamentais para que se investisse na própria lavoura açucareira e, posteriormente, no cultivo do café. Transformava-se, nesse mesmo sentido, o território paulista em região agrícola produtiva e de economia dinamizada, fortalecendo-se as rotas de comércio e o papel do porto de Santos, que, apesar disso, ainda não adquirira, àquele momento, a proeminência que a exportação cafeeira lhe conferiria décadas adiante.

## **A ligação entre marinha e serra acima: o sistema São Paulo-Caminho do mar-Santos**

A melhor forma de entendermos e situarmos a posição do porto de Santos em relação ao mundo atlântico português sé verificar como se estruturavam em sistema suas relações com as demais partes da capitania de São Paulo. Utilizaremos a chave explicativa elaborada por Caio Prado Júnior em trabalhos publicados na década de 1930, sob a rubrica de estudos geográficos, um deles na revista da Associação dos Geógrafos Brasileiros — A. B. G.<sup>5</sup> Partimos do referencial teórico proposto pelo autor, intitulado *Sistema São Paulo-Caminho do Mar-Santos* (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 106-107).

O que Caio Prado Júnior denomina como sistema baseia-se na geografia peculiar da capitania de São Paulo. Esse sistema ligaria duas partes estanques: a que era chamada de *serra acima*, que incluía a cidade de São Paulo, centro natural do planalto, e as demais vilas interioranas da capitania, vinculadas àquela por meio de um sem-número de caminhos, entre os quais se destacavam cinco grandes artérias: de São Paulo, no sentido nordeste, estava o Vale do Paraíba;

---

5 Trata-se dos trabalhos *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo e Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo* publicados na seção *Outros estudos*, na edição de 1953 de *Evolução política do Brasil*.

para sudoeste, os caminhos levam aos campos de Sorocaba, Itapetininga e Guarapuava, esta na comarca do Paraná e, por consequência, às terras mais meridionais da colônia; para o norte, no sentido de Mogi, o caminho dos Guaiases, que buscava a capitania de Goiás, e, para o sul de Minas, o caminho que passava por Atibaia e Bragança; a oeste, o caminho para o Mato Grosso, que na verdade é a via fluvial do Tietê (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 130-131); Teodoro Sampaio (1901, p. 163), que publicara antes de Caio Prado Júnior e o inspirou, dizia serem esses caminhos “artérias históricas”, os “dedos de uma mão gigantesca espalmada sobre o território paulista”; por fim, a parte a que chamamos de *marinha* abriga as vilas litorâneas da capitania, especificamente, a vila do porto de Santos; o atracadouro, por sua vez, permitia o estabelecimento de vínculos com as restantes vilas marítimas e seus portos, as demais capitanias e o além-mar, representado por Lisboa e Porto.

A marinha, primeiro núcleo colonizador erigido da faina portuguesa nos domínios americanos, durou pouco como território de uma atividade produtiva estável. A lavoura açucareira, primeiro móvel daquela ocupação, não vingou, e entre o final do século XVI e início do XVII, a região do entorno das vilas de Santos e São Vicente, Ilha de Santo Amaro e partes adjacentes à Serra do Mar continuavam a se dedicar à agricultura, mas viram seus engenhos deixarem de ser moentes para açúcar e assim escassear o ouro branco.<sup>6</sup>

Em razão das poucas oportunidades de um rincão tão afastado de núcleos econômicos mais prósperos, fora das principais derrotas das embarcações que singravam os mares, o povoamento da população que crescia tendeu a procurar o planalto e a estabelecê-lo como centro (HOLANDA, 1966, p. 55)

Contudo, apesar do malogro da lavoura canavieira, o porto da vila de Santos manteve relativa importância, decerto, muito pelos seus atributos naturais. Em lugar do primeiro porto histórico, próximo à atual Ponta da Praia, a região conhecida como Enguaguassú, no Largo do Canéu, escolhida, a princípio, para as primeiras sesmarias distribuídas e seu consequente labor agrícola, acabou se tornando o ancoradouro preferido para quem navegava para

---

6 PITA, Sebastião da Rocha. *História da América portuguesa*. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013, p. 109.

aqueles paragens,<sup>7</sup> contribuindo para o surgimento da futura vila de Santos. Seus atributos naturais eram evidentes. Apresentava localização privilegiada no norte da Ilha de São Vicente, frontal à Serra do Mar; três canais franqueavam acesso ao seu cais: o Canal do Estuário, o principal e único favorável à navegação de grande calado, com dez quilômetros de extensão, quatrocentos a seiscentos metros de largura e nove a 23 metros de profundidade; o Canal de Bertioga, “estreito e pouco profundo”, com trechos de um a três e cinco a onze metros de calado, de navegação dificultada pela existência de manguezais e gamboas; e a Baía de São Vicente, mais larga que os canais de Bertioga e do Estuário, mas com profundidade irregular quando se avança para o Mar Pequeno, com trechos entre dois a seis, cinco a 21 e três a cinco metros de profundidade (ARAÚJO FILHO, 1969, p. 38-39).

Possuía várias aguadas no interior de seus acessos, múltiplas barras para ancoradouro e relativa facilidade de comunicação através dos vários rios com as áreas do sopé da serra e de Bertioga (ARAÚJO FILHO, 1969, pp 41-42). Tendo sua barra abrigada dos ventos pelos morros e pela própria Ilha de Santo Amaro, ainda possuía o conveniente da comunicação mais fácil com o Planalto trecho favorável de serra, tornando-se para Caio Prado Júnior (2012, p. 150) “não só o melhor, senão o único porto natural deste setor da costa brasileira, como um dos melhores de todo o país”.

Desde os albores da colonização, as terras de serra acima eram destino. Muito antes, haviam sido habitação estável da população indígena que nos invernos descia a serra para obter alimento (VARGAS, 1999, p. 20). Enquanto os torrões do litoral estavam espremidos entre o mar e a serra, havia uma imensidão de terras e possibilidades no planalto. A dificuldade que se impunha para esta região estava no seu relativo isolamento em relação ao exterior, comunicação que se dava então por meio dos contatos marítimos. A mesma Serra do Mar que impunha limitações às terras litorâneas, restringia as áreas do planalto paulista, “porque o separava do mar uma barreira imensa e transponível apenas em uns raros pontos mais acessíveis, mas nem por isso mais fáceis” (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 133).

---

7 MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da. *Memórias para a Historia da Capitania de S. Vicente, hoje chamada de S. Paulo, do Estado do Brazil*. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1797, p. 99-101

A unir regiões que se desenvolviam em formas diferentes, mas a ritmos semelhantes, estava um caminho, formado por duas velhas trilhas indígenas. Podemos denominar um complexo de trilhas, pois em substituição a essas, veio a se impor novo trajeto, denominado de “do Padre José”, vereda que foi utilizada por mais de duzentos anos (PORCHAT, 1993, p. 82).

No final do século XVIII, a produção crescente de gêneros agrícolas, destacando-se o açúcar, impôs a necessidade de pôr termo às dificuldades de comunicação entre o litoral e o planalto. As administrações pós-restauração, obedecendo aos ditames da política colonial orientada da metrópole, almejou reparar a situação: o Morgado de Mateus conseguiu a aplicação do imposto para a reconstrução de Lisboa em melhoramentos (SANTOS, 1937, p. 255); Martim Lopes Lobo de Saldanha, seu sucessor, construiu um aterrado entre os rios Grande e Pequeno a fim de evitar inundações; José Raimundo Chichorro da Gama Lobo aterrou trecho entre a base da serra e os rios Cubatão e das Pedras de Cima (HOLANDA, 2004, p. 418).

Dois ações se destacam, confirmando a importância cada vez maior da agricultura paulista e da necessidade de escoar seus frutos.

Em maio de 1781, na governação de Lobo de Saldanha, iniciavam-se os trabalhos de reforma do Caminho do Mar no trecho de maior aspereza, a parte da serra: o “soberbo” caminho, nas palavras do capitão-general, seria o melhor de toda a América, quiçá da Europa, com “infinitas pontes das mais duráveis madeiras, confessando todo este povo que em um século, nem estas, nem o caminho poderão ser arruinados...” Contudo, menos de nove anos depois, tudo já estava arruinado;<sup>8</sup> as chuvas torrenciais na serra engrossavam “as enxurradas destruidoras dos cortes, aterros, pontes e do próprio leito da via”<sup>9</sup>

Em março de 1789, nove meses após assumir o cargo de capitão-general da capitania de São Paulo, Bernardo José Lorena determinara ao Sargento-mor da vila de Santos, Francisco Aranha Barreto que deveria escolher um inferior

8 WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos na serra de Santos. In: ANDRADE, Wilma The-rezinha Fernandes de. *Antologia Cubatense*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1975. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/ho102z12.htm>. Acesso em: 15, set. 2016.

9 LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. A estrada e o desenvolvimento econômico: a Estrada São Paulo Santos. Anais do IX Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História – Tema: O homem e a técnica, São Paulo, vol. II, ANPUH, 1979, p. 556.

e dois soldados daquela guarnição para acompanhar um velho índio destinado pelo governador a abrir uma picada para um novo caminho. No final do mês seguinte, Lorena reuniu a Junta da Real Fazenda e propôs a feitura do trajeto, haja visto que o anterior se encontrava “inteiramente impraticável”.<sup>10</sup> Feito com recursos do Cofre do juízo dos defuntos e ausentes da vila de Santos, o empreendimento se mostrou bem-sucedido, pois volteava a serra, em vez de cortá-la, evitando assim quedas d’água e enxurradas. Arestituição do valor emprestado seria feita com a taxação de quarenta Réis por besta e cento e vinte por cabeça de gado que por ali transitasse.<sup>11</sup>

Depois do calçamento do caminho no trecho de serra, sua relevância para o desenvolvimento da economia da capitania aumentou muito, pois uniu definitivamente as áreas que se iam desbravando mais ao interior, e que eram utilizadas para a agricultura de exportação. Se São Paulo, pela sua condição de núcleo primevo do planalto, mas também pelas qualidades naturais do próprio sítio, se beneficiou, não se pode negar que as regiões agricultáveis do interior granjearam vantagens, pois sua produção encontrou mais facilidade para ser exportada através da navegação de cabotagem a partir de Santos e pôde cavar espaço nos vários portos do litoral, principalmente do Rio de Janeiro, concorrendo com o açúcar produzido pelas vilas de São Sebastião e Ubatuba. No final do século XVIII, a lavoura canaveira, o comércio e a criação de gado, transformaram-se na principal riqueza da capitania. São Paulo e as terras do interior se beneficiaram. Santos, no litoral, gozava os “efeitos benéficos que para muitos dos seus comerciantes resultam da melhoria do sistema de comunicação com o planalto [...] a grande área produtora de bens de consumo” (HOLANDA, 2004, p. 422).

A formação do relevo paulista e o próprio contexto histórico impuseram a conjugação das duas localidades estanques<sup>12</sup> enquanto um *sistema*, repartindo

10 PROJETO RESGATE DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA BARÃO DO RIO BRANCO. Caixa 11; Doc. 566; AHU-C. U.: São Paulo, 15 de fevereiro de 1792; AHU\_CU\_011, Cx. 11, D. 566.

11 [Carta de 15 de fevereiro de 1792 a Martinho de Mello e Castro]. ARCHIVO DO ESTADO DE S. PAULO. *Publicação oficial de documentos interessantes para a história e costumes de S. Paulo*. São Paulo: Duprat & Comp., 1924, vol. XLV, São Paulo: Duprat & Comp., 1924, p. 70-71.

12 Caio Prado Júnior cita os exemplos de Cunha e Parati, a primeira em São Paulo e a segunda no Rio de Janeiro, São Luiz do Paraitinga e Ubatuba, Paraíbuna ou Salesópolis e São Sebastião; na região que veio dar origem ao Paraná, tem-se Curitiba e Paranaguá; em Santa

as “funções de porto, ponto de articulação das comunicações com o exterior, e centro de povoamento”(PRADO JÚNIOR, 2012, p. 148-149), ponto de articulação com o interior. A ideia de sistema tinha como base a separação de funções que normalmente seriam conjugadas em um único núcleo, como ocorria em outros pontos da costa brasileira.<sup>13</sup>

## **A posição do porto de Santos na capitania de São Paulo restaurada**

Fernando Novais, em entrevista para uma nova edição de *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Júnior, afirmou que esta obra pioneira da historiografia brasileira foi a primeira a evitar o anacronismo, “percado mortal do historiador”. O anacronismo para o historiador “consiste em não esquecer o que aconteceu depois do evento que ele está reconstituindo – ou seja, aquilo que os protagonistas não podiam saber que ele sabe.” Buscando Lucien Febvre, nos diz que é preciso que o pesquisador coloque entre parênteses o que sabe do “futuro passado” (PRADO JÚNIOR, 2011, p. 411-412).

O fato de Fernando Novais abordar essa questão mostra como ela é de suma importância para a historiografia, e um risco real para os historiadores, quando se debruçam sobre determinado objeto cuja estrutura de períodos mais recentes é assaz conhecida, mas do qual o passado mais remoto é apenas uma sombra. Podemos dizer que os historiadores se encontram no limite do anacronismo.

Nesse sentido, os casos de São Paulo, capitania e província, e de Santos, são paradigmáticos. De trajetórias históricas bastante semelhantes, onde durante trezentos anos prevaleceu uma vida de ramerrão, a partir dos anos 1850, com o fortalecimento da cultura cafeeirana Oeste paulista e seu ocaso no Vale do Paraíba do Rio de Janeiro, intensificaram-se transformações, latentes na sua dinâmica interna. O tempo se acelerou, a capital da província aumentou seu grau de importância econômica e política no Centro-Sul e o porto de Santos caminhou a passos largos para, entre finais do século XIX e inícios do XX, se

---

Catarina, São Bento e São Francisco.

13 Por exemplo, Recife, em Pernambuco, Salvador, na Bahia, e o Rio de Janeiro, na capitania homônima.

tornar a principal porta de comércio do país com o estrangeiro.

Dito isso, historiadores que se debruçam sobre períodos anteriores da história paulista encontram-se, como dissemos acima, no limite do anacronismo. Como pensar o evolover da capitania de São Paulo e a consolidação do porto de Santos sem ser afetado pelo seu “futuro passado”? A resposta está no estudo dimensionado do período anterior, a partir da restauração da capitania de São Paulo em 1765, momento que coincide com um processo que a historiografia convencionou chamar de renascimento agrícola, (PRADOJÚNIOR, s. d.) em oposição àquele que ficou conhecido como século do ouro, onde a extração mineral no centro/interior da colônia ganhou relevância, ao menos nos estudos históricos, ofuscando a agricultura sempre eficaz e segura.<sup>14</sup>

Em algumas fontes de caráter mais impressionista que abordam o final do século XVIII e o início do XIX, o retrato que se nos apresenta da capitania de São Paulo e suas atividades econômicas é o dos momentos anteriores como um compasso de espera e o período ao qual se refere esse trabalho como de mudanças ainda que graduais, visíveis aos olhos dos contemporâneos.

Naquele ponto de vista, de uma economia em compasso de espera, podemos destacar algumas descrições. Marcelino Pereira Cleto, juiz de fora da vila de Santos dizia, no ano de 1782,<sup>15</sup> que havia uma relação intensa entre o porto da vila com o Rio de Janeiro, do qual a capitania recebia a maior parte das manufaturas. Planalto e litoral se revezavam na produção agrícola, com superioridade para o primeiro, apesar da tomada de partido do juiz de fora em relação à marinha, para o qual sua agricultura poderia ser mais lucrativa.<sup>16</sup> Manoel Cardoso de Abreu, em 1783, pinta um quadro para capitania de diversificação das atividades econômicas, com rotas comerciais com o Sul, Minas Gerais e o Rio de Janeiro, esta primordialmente pelo mar e cujos produtos os negociantes

14 Não convém discutir neste espaço a validade do conceito de renascimento agrícola, mas é importante afirmar que nesse período a produção agrícola paulista dá um salto e encontra um produto com o qual consegue estabelecer vínculos até então não muito fortes: o açúcar.

15 CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a, escripta por Marcellino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. vol. XXI. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1900, p. 195.

16 Marcelino Pereira Cleto advogava a favor da vila de Santos tornar-se cabeça da capitania. Segundo Renato de Mattos (2009, p. 62-69), essa posição se daria em razão da defesa dos interesses dos comerciantes sediados na vila.

paulistas revendiam nas minas de Cuiabá e Mato Grosso. Os moradores de Santos eram mais abastados e se destacavam em relação às demais vilas do litoral.<sup>17</sup>

Já Francisco José de Lacerda e Almeida, chegado em 1789 a São Paulo depois de prestar serviços à Coroa demarcando a fronteira mato-grossense no que tange aos domínios de Portugal e Espanha, também percebeu modificações. Depois de dezoito anos de ausência, notaram o desenvolvimento do comércio, com a chegada de produtos vindos diretamente de Lisboa e cativos da costa da África para serem trocados pela produção da capitania, até então restrita ao consumo regional.<sup>18</sup>

Pelos relatos, é perceptível uma transformação ainda que silenciosa, notada pelos contemporâneos. Bruno Aidar (2012, p. 180) indica para o período entre 1773 e 1788 um total de vinte e cinco embarcações na linha Lisboa-Santos, sendo a maior parte delas (vinte) oriunda da metrópole.

Por outro lado, no que podemos considerar um período de mudanças, os relatos de viajantes e locais descrevem uma situação de movimento, de aceleração, visualizado no mover-se das mercadorias, da passagem das gentes e das bestas.

O mineralogista inglês John Mawe, em 1808,<sup>19</sup> dizia que a vila era o celeiro da capitania, base de muitos negociantes que traficavam com a região do Prata e os territórios do Sulcafé, açúcar, melão, anil, mandioca, arroz e outros, enquanto recebiam produtos de sua pecuária. Entre São Paulo e Santos, no Caminho do Mar, centenas de mulas desciam efeitos da terra, açúcar, na maior parte, enquanto subiam carregadas de ferro, cobre, sal, cerâmicas e manufaturas

---

17 ABREU, Manoel Cardoso de. Divertimento admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuiabá e Mato Grosso. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*, vol. VI, 1900-1901. São Paulo, 1902, p. 253-293.

18 LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. *Diário de viagem, que de Villa Bella de Matto-Grosso fez para a Cidade de São Paulo pelas ordinarias derrotas de terra, e Rios que delle constar no ano de 1788*. Biblioteca Nacional de Lisboa – BNL PBA 642. fl. 422. Disponível em: <http://phppp.ffch.usp.br/corpus>. Acesso em: 13, dez. 2015.

19 MAWE, John. *Travels in the interior of Brazil, particularly in the gold and diamond districts of that country by authority of the Prince Regent of Portugal*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row, 1812, p. 58-61.

europeias. Gustav Beyer,<sup>20</sup> cinco anos depois, confirma a impressão de Mawe no tocante ao comércio com o Rio da Prata. Segundo o viajante sueco, para o Rio de Janeiro e Europa eram exportadas grandes quantidades de açúcar e arroz de produção local.

Comercialização da produção da capitania no litoral, a qual consistia nas vilas do Norte em milho para criação de aves e porcos, algodão, fumo, café, arroz, café e algum açúcar; em Itu, Porto Feliz, São Carlos, Jundiá e Parnaíba muito açúcar e aguardente e, em menor escala, café, farinha de mandioca, arroz e fumo; nas vilas do sul, produção de trigo e comércio de gado: essa foi a impressão deixada em 1814 por Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro, secretário de governo do capitão-general Francisco de Assis Mascarenhas.<sup>21</sup> Percebe-se uma capitania envolvida no labor agrícola, no transporte dos efeitos e na sua embarcação para terras distantes.

Por fim, Johann Baptist Spix, Carl Friedrich Philipp von Martius diziam que o porto de Santos era o único da capitania que intercambiava com Lisboa.<sup>22</sup> Hércules Florence e o Barão de Langsdorff,<sup>23</sup> que haviam chegado à vila na primeira metade da década de 1820 num navio vindo do Rio de Janeiro com mais de sessenta escravos, diziam ser o mais importante da província, “entreposto exclusivo do comércio de importação e exportação. Para Langsdorff, eram boas as condições de comércio, sem trapaças, com grandes volumes para São Paulo, Mato Grosso e Goiás. Spix e Martius já haviam indicado ao Barão que

20 BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro á Capitania de São Paulo, no Brasil no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil e que foi pouco ocupada. Trad. Sueca. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*, vol. XII. São Paulo: Typographia do Diario Official, 1908, pág. 275-311, pp.279-284.

21 CHICHORRO, Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico, militar e politico da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma do Conselho de S. A. Real e do de sua Real Fazenda com notas historicas e additamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma capitania no governo do sobredito Exm. Sr. Conde por Manoel da Cunha Azeredo Coutinho Sousa Chichorro. Rio de Janeiro: *Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXXVI, 2º trimestre de 1873 pág. 197-268, p. 220-224.

22 VON SPIX, Johann Baptist; VON Martius, Carl Philip. *Travels in Brazil, in the years 1817-1820*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, Paternoster-Row, 1824, p. 16-17.

23 FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Trad. bras. Edições do Senado Federal, vol. 93. Brasília: Senado Federal, 2007, p. 1-2.

seria muito mais vantajoso comerciar ali no porto paulista do que no Rio de Janeiro; na visão do Barão faltavam honestidade, conhecimento e experiência aos negociantes do Rio de Janeiro.

Ao subir a serra, Langsdorff observou que diariamente poderia chegar até mil as mulas das tropas que traziam açúcar e mercadorias. Quinhentas mil arrobas de açúcar eram exportadas segundo informações obtidas.<sup>24</sup>

No tocante à população, em 1766, um ano após a restauração da capitania, estimava-se, baseada nos maços de população, a vila de Santos com 2.614 habitantes (CANABRAVA, 2005, p. 174). Em 1788, primeiro marco desse apontamento, informações extraídas do excelente trabalho de Ricardo Felipe di Carlo (2011, p. 264) indicam população da vila estabelecida em 2.955 pessoas, dividida em 1.637 livres e 1.318 cativos. Ao final do período, em 1822, um ano após o último marco, temos uma população de 2.694 livres e 2.085 cativos, o que formaliza um total de 4.779 almas. Apenas para balizar estes dados, apresentemos o mesmo tipo de informação para o último censo realizado naquilo que conhecemos como maços de população: em 1836, momento mais próximo, mas ainda relativamente distante das transformações que se operaram a partir da segunda metade do século XIX, a população da vila portuária encontrava-se em 5.863 pessoas, entre as quais havia 3.474 livres e 2.389 cativas.<sup>25</sup>

Para efeito comparativo, verifiquemos como ocorreu esse crescimento populacional da vila de Santos em comparação com as outras regiões da capitania. Os dados são de di Carlo (2011, p. 123).

---

24 SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). *Os diários de Langsdorff*. vol. 2. Trad. Bras. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, p. 9-13.

25 MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo: ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837*. São Paulo: Governo do Estado, 1978, p. 154, 167-168.

**Tabela 1: Dados de crescimento intercensitário de regiões de São Paulo e de Santos (1798-1836)**

Taxas de crescimento intercensitário	Vale do Paraíba	Capital & arredores	Litoral	Rota Sul	Oeste paulista	Santos
1798-1808	18,00%	19,00%	-2,00%	33,00%	43,00%	22,43%
1808-1818	26,00%	-5,00%	24,00%	9,00%	41,00%	25,18%
1818-1828	26,00%	25,00%	17,00%	21,00%	51,00%	1,03%
1828-1836	20,00%	5,00%	15,00%	16,00%	7,00%	12,25%

Fonte: DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: comércio e população em Santos, 1775-1836*. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 123.

É perceptível, pelos dados apresentados na tabela, um movimento de crescimento populacional para toda a capitania/província. Os números de Santos se encontram entre os mais altos, superiores às demais vilas do litoral e à capital e seu entorno. Podem indicar, também, desenvolvimento das atividades econômicas, São Paulo como terra de promessa para habitantes de outras regiões. Os dados para o Oeste paulista são muito significativos para essa linha de interpretação. Região de fronteira, onde se localizavam excelentes terras para as lides agrícolas, foi a que mais cresceu demograficamente, provavelmente, muito mais a partir da chegada de forasteiros e cativos do que de nascimentos locais. Oportunidades que se concretizavam.

Santos não destoava dessa linha geral. O comércio feito no seu porto era o segundo mais importante do Centro-Sul, atrás apenas do porto do Rio de Janeiro. Estava inserido nas principais linhas de comércio, à exceção da África, recebendo seus cativos como reexportação do Rio de Janeiro.<sup>26</sup>

Os mapas de embarcação apresentam o número de navios que entravam e saíam do porto de Santos.<sup>27</sup> Para o ano de 1799, as entradas e saídas estavam

<sup>26</sup> Nossos dados estão embasados em mapas de embarcações e de exportação e importação produzidos por funcionários da Alfândega de Santos, os quais eram remetidos para o governo da capitania de São Paulo. Abarcam um período que vai de 1793 a 1821. Como se trata de documentação irregular quanto a sua periodicidade, daremos prioridade a alguns dados para percebermos como o desenvolvimento da atividade mercantil de Santos, conseqüentemente, da capitania de São Paulo.

<sup>27</sup> Todos os dados aqui apresentados referente ao movimento de embarcações baseiam-se nas seguintes fontes: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, D. 831. Projeto

misturadas na documentação, o que perfaz um total de 113 embarcações, cujos destinos foram Lisboa no ultramar, Bahia no Norte e vários portos do Centro-Sul, com destaque para o Rio de Janeiro. A maior parte das naves vieram ou foram para portos de pequena dimensão, na sua maior parte ao sul da vila de Santos, totalizando, no montante, onze localidades.

Em 1808, o total de localidades com as quais Santos travou relações passou a vinte, englobando portos na Europa (Londres e Lisboa), África (Ilha da Madeira, Cabo Verde e Moçambique) e na América espanhola (Montevidéu e Buenos Aires), além de outros na costa brasileira. Essa movimentação provavelmente reflete o livre-comércio estabelecido para os portos brasileiros a partir de 1808. Lisboa, sob domínio dos franceses, apenas recebeu um navio saído do porto paulista. Em compensação, Rio de Janeiro e São Sebastião concentraram em seus portos o maior fluxo, 42 e 52 embarcações, respectivamente. Para ambos os portos, é muito provável que o móvel tenha sido o açúcar, com São Sebastião enviando, enquanto o Rio de Janeiro o recebia. Destaca-se o predomínio das importações do Rio de Janeiro sobre as exportações, mais que o dobro, 29 e treze, respectivamente. O total de embarcações que saíram e entraram neste ano foi de 207. Nota-se variedade e distância maior das localidades com as quais estabeleceu-se comércio.

Em menos de dez anos, quase dobrou o número de embarcações envolvidas no comércio do porto de Santos. Quando observamos essa evolução, não podemos desconsiderar os efeitos do livre-comércio estabelecido a partir da chegada da família real portuguesa ao Brasil. Olhando para o final do período, percebemos uma manutenção desses números, indicando uma consolidação da importância do porto de Santos no Brasil Meridional, secundando o porto do Rio de Janeiro. Em 1821, por exemplo, o total de embarcações chegou a 263. Nesse ano, 133 embarcações foram ou vieram do Rio de Janeiro. Bahia, Santa Catarina e Iguape ficaram bem distantes, numa média de vinte embarcações. Montevidéu e Buenos Aires tiveram onze embarcações nas relações com Santos. Chama-nos a atenção, mas não nos surpreende, o reduzido comércio de além-mar: seis embarcações. Definitivamente, a capitania de São Paulo se afastava do

---

Resgate Barão do Rio Branco; Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. São Paulo: Tipographia do Globo, 1942, p. 39; Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 78.

antigo centro metropolitano. Santos gravitava em torno do Rio de Janeiro, assim como os demais portos das vilas próximas, giravam em torno do comércio do porto de Santos.

O que nos dizem as mercadorias a respeito desses fluxos comerciais?<sup>28</sup> Como é impossível tratar com minudências cada porto na sua dinâmica comercial vinculada a Santos, agrupamo-nos em dois grupos: aqueles mais próximos, cujos trajetos eram feitos na maior parte das vezes em embarcações pequenas e que tinham como função precípua abastecer a vila de Santos com gêneros de produção local; entre eles destacam-se Iguape, Cananéia, São Sebastião, Ubatuba, Paranaguá e Santa Catarina; e aqueles mais distantes, que demandavam embarcações maiores e traficavam mercadorias de maior valor, entre os quais podemos elencar os portos de Pernambuco, Bahia, Rio Grande, Buenos Aires, Montevideú, Lisboa, Porto e Rio de Janeiro.

Santos, como segundo porto mais importante do Brasil Meridional, recebia embarcações dos vários portos geograficamente localizados ao Sul do Rio de Janeiro. Nesse sentido, por exemplo, uma sumaca que viesse de Santa Catarina, poderia ter derrota certa para o Rio de Janeiro, mas também poderia fazer uma escala no porto paulista. Como um porto onde a concorrência era menor, possivelmente fosse mais atrativo para negociantes de menor capital.<sup>29</sup>

Desenham-se, dessa forma, certos fluxos regulares entre Santos e esses portos menores. Eram importados de Iguape arroz de várias qualidades, café, madeira e produtos artesanais (louças e artefatos de madeira); de Paranaguá, destacavam-se as farinhas de trigo e de pau, os couros e as madeiras; sob a rubrica de alimentos, importavam-se de Santa Catarina arroz, café, farinhas e peixes; de São Sebastião, café, farinhas de trigo e de mandioca, mel de tanque,

28 Todos os dados aqui apresentados referente aos fluxos de mercadorias baseiam-se nas seguintes fontes: Castro e Mendonça, Antônio Manoel de Mello. *Memória econômico política da capitania de S. Paulo*, 1800. São Paulo: Anais do Museu Paulista, tomo XV, p. 244; ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02, Doc. N° 89 B; Lata C 0322, Maço 79 A, Pasta1, Doc. 160; Lata C 0248, Maço 18, Pasta 02; Lata C 0248, Maço 18, Pasta 03 MONT SERRA-TH, Pablo Oller. São Paulo Restaurada: Administração, Economia e Sociedade numa capitania colonial. (1765-1802). São Paulo, Alameda, 2017. SANTOS, Corcino Medeiros dos. Algumas notas sobre a economia de São Paulo no final do século XVIII. *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1974, vol. 186, ano 37, p. 145-174, p. 173-174.

29 O Barão de Langsdorff já indicava melhores negociações no porto de Santos, como mencionamos acima. SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. *Os diários de Langsdorff*. vol. 2. Campinas e Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, p. 9-10.

peixe salgado e aguardente.

Apesar de o açúcar ser o principal produto exportado para o Rio de Janeiro em diversas qualidades de açúcar (branco, fino, mascavo, redondo), não se pode descartar que muitos itens vindos desses portos menores podiam ter este destino como reexportação. Entre as variedades de alimentos enviadas destacavam-se arroz, banha, café, farinha, milho e toucinho.

Para os portos de Iguape, Cananéia, São Sebastião, Paranaguá e Santa Catarina eram enviados alimentos como açúcar, arroz, farinha, doce de marmelada, toucinho, feijão, sal; contudo, destacavam-se em suas pautas algodão e seus panos, molhados como aguardente, azeite de peixe, vinhos e vinagre, fumo e manufaturas, indistinguíveis sobre essa rubrica, mas que apresentavam como itens fazendas, fazenda seca, garrafas e vidros. Alguns desses alimentos eram redistribuição das áreas de *serra acima*, como açúcar, feijão, milho e toucinho. A aguardente podia ser do planalto, mas também dos arredores da vila de Santos. De Portugal e Montevidéu vinha o sal. O fumo podia ser proveniente do Vale do Paraíba e arrabaldes de Minas Gerais. A maior parte das manufaturas vinha do Rio de Janeiro e alguma coisa de Lisboa e Porto.

Santos se apresenta, por esse prisma, como um porto redistribuidor de mercadorias de diversos rincões, marítimos e terrestres. Era um ponto de convergência de rotas diversas, num raio que abrangia Santa Catarina, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Essa característica do principal atracadouro paulista fica mais evidente nas transações com portos maiores, entre os quais se incluem Pernambuco, Bahia, Lisboa, Porto, Montevidéu, Buenos Aires e Rio de Janeiro.

Muitos itens importados desses lugares se destinavam a portos menores e às terras do interior das capitânicas de São Paulo, Goiás e Mato Grosso. Dos dois principais portos do Nordeste, era obtida uma série de alimentos que podem ser considerados finos em relação aos gêneros da lavoura, como manteiga, bolachas e bacalhau, além de sal, farinha de trigo e de pau, molhados em geral com cervejas, genebra, vinhos, azeites e vinagres e escravos novos. O que chama a atenção são as manufaturas, que desses portos vêm discriminadas e indicam os produtos que as localidades portuárias menores recebiam, mas que não estavam detalhados: fazendas, chapéus, panos, linho e itens de ferro, alguns

destes indicando materiais que eram utilizados no engenho ou na lavoura.

Dos portos platinos vinham couros, sebos, farinha de trigo, nozes, bolachas e sal. De Portugal, outros tantos produtos finos, como amêndoas, azeitonas, bacalhau, figos de Algarve, macarrão, manteiga, nozes, queijos flamengos; manufaturas como barretinas, chapéus de palhinha para mulheres, chapéus finos, chitas de fábrica, meias de seda, metais e vidros, entre outros; os vinhos se destacavam na pauta de exportação para Santos: fino, do Alicante, branco e tinto.

Todavia, um mundo de manufaturas vinha do porto do Rio de Janeiro para Santos. O fluxo de mercadorias era muito superior ao que vinha de Portugal. Alimentos diversos, algodão, molhados, produtos diversos e escravos. Atrai a atenção o número de itens de manufatura, 65, em que se encontram as mercadorias mais comuns, como tecidos, ferragens, louças; itens mais raros como papel e seda; mas, principalmente, uma grande quantidade e variedade de equipamentos, como tachos de cobre, caldeiras, alambiques, ancoretas, fornos de ferreiro, frasqueiras e chapas de metais diversos, devorados avidamente pelos engenhos em expansão da capitania. O tamanho desse comércio indica a posição auxiliar de Santos em relação ao Rio de Janeiro, como redistribuidor de muitas mercadorias que vinham da Europa e atingiam paragens mais distantes. Santos no litoral, e São Paulo, no planalto, tornavam-se pontos estratégicos no redespacho de produtos em grandes extensões de terra.

O inverso também ocorria em relação ao Rio de Janeiro, e mesmo à Lisboa e Porto. O açúcar, que nos primeiros anos do século XIX já vinha na sua maior parte das vilas do planalto, reinava absoluto na pauta de exportações para esses portos de maior porte. Em 1801, por exemplo, foram exportadas 31.201 e 32.182 arrobas para Lisboa e Rio de Janeiro, respectivamente. Em 1816, uma vez que não temos dados detalhados para o ano de 1808, foram exportadas 12.791 e 10.610 arrobas de açúcar para Porto e Lisboa, enquanto o número do Rio de Janeiro atingiu 121.823. Já em 1819, ano excepcional, mas que logrou equilíbrio no balanço das importações e exportações, foram remetidas 24.210 e 16.316 arrobas para as duas cidades do Ultramar, enquanto o Rio de Janeiro recebeu o considerável número de 318.612, demonstrando a sua capacidade de atração em

relação ao porto de Santos.<sup>30</sup>

Por meio desses números, é possível afirmar que a posição do porto de Santos, apesar de inferior à de portos como Rio de Janeiro, Salvador e Recife, não deve ser menosprezada na passagem do século XVIII para o XIX. O livre-comércio e a mudança do centro político de Lisboa para o Rio de Janeiro, em 1808, são eventos a considerar; mas desde os últimos anos do século XVIII, o principal porto paulista diferenciava-se de seus congêneres (Paranaguá, São Sebastião, Iguape e Cananéia). O sistema estabelecido, no qual Santos se ligava a São Paulo e, conseqüentemente, às terras do interior, paulistas ou não, colocava para essas duas localidades o desafio de serem os polos principais de um grande complexo de redistribuição, que abrangia milhões de quilômetros quadrados e paragens tão distantes quanto as capitânicas de Goiás e Mato Grosso e as cidades de Montevidéu e Buenos Aires.

---

30 Todos os dados aqui apresentados referente às quantidades de mercadoria baseiam-se nas seguintes fontes: AHU-São Paulo, cx 15, doc. 8; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, D. 831. Projeto Resgate Barão do Rio Branco; Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. II. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 71-77; Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Vol. IV. São Paulo: Tipographia do Globo, 1943, p. 69-75.

## Referências

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. Col. Ensaios, nº 67. São Paulo: Editora Ática, 1980.

ARRUDA, José Jobson de. “À época dos vice-reis fluminenses: o novo padrão de colonização, diversificação e integração econômica”. In: Aline Montenegro Magalhães; Rafael Zamorano Bezerra (org.). *Os vice-reis no Rio de Janeiro*. 250 anos. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “Decadência ou Crise do Império Luso Brasileiro: O Novo Padrão de Colonização do Século XVIII” In: *Revista Usp*, no 46. São Paulo, 2000, p. 66-78.

BELLOTTO, Heloisa Liberalli. *Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: O governo do Morgado de Mateus em São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas, 2002.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. 2007. 352 f. Tese (Doutorado em História Social) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

CANABRAVA, Alice Piffer. *Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765-1767*. In: \_\_\_\_\_. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec/UNESP/ABPHE, 2005.

COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. 2012. 530 fl. Tese (Doutorado em História Econômica) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

DI CARLO, Ricardo Felipe. *Exportar e abastecer: comércio e população em Santos, 1775-1836*. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. História. Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 55-111, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45622>. Acesso em: 06 aug. 2016.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo. In: \_\_\_\_\_ (org.) *História geral da civilização brasileira*. 8ª ed. Tomo II, Vol. 2º. São Paulo Difel, 2004.

LUNA, Francisco Vidal *et al.* *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP, 2009.

LUNA, Francisco Vidal; COSTA, Iraci Del Nero da. A estrada e o desenvolvimento econômico: a Estrada São Paulo Santos. *Anais do IX Simpósio Nacional da Associação dos Professores Universitários de História* — Tema: O homem e a técnica, São Paulo, vol. II, ANPUH, 1979.

MATTOS, Renato de. *Política, Administração e Negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788-1808)*. 2009. 220 fl. Dissertação (Mestrado em História Social) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

MATTOS, Renato de. Problematizando a “decadência” paulista: a complexa inserção de São Paulo nas redes mercantis do Império português (1765-1808). *Historelo.rev.hist.reg.local*, Medellín, v. 6, n. 11, p. 126-151, Jan. 2014. p. 136. Disponível em: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2145-132X2014000100004&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2014000100004&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 20 Jan. 2017. <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v6n11.42040>.

MICHELI, Marco Volpini. *São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)* [doi:10.11606/D.8.2018.tde-12112018-113557]. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências

- Humanas, Universidade de São Paulo, 2018. Dissertação de Mestrado em História Econômica.
- MONT SERRATH, Pablo Oller. *São Paulo Restaurada: Administração, Economia e Sociedade numa capitania colonial. (1765-1802)*. São Paulo, Alameda, 2017.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.
- PORCHAT, Edith. *Informações históricas sobre São Paulo no século de sua fundação*. São Paulo: Iluminuras, 1993.
- PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-258-4.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Círculo do Livro, s. d.
- PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da Cidade de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. E-book Kindle. ISBN 978-85-8086-403-8.
- SAMPAIO, Teodoro. S. Paulo de Piratininga no fim do século XVI. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. São Paulo: Typographia Andrade, Mello & Companhia, vol. IV, 1898-99, p. 1-614
- SAMPAIO, Theodoro. São Paulo no século XIX. *Revista do Instituto Histórico Geográfico de São Paulo*. São Paulo, vol. VI, p. 159-209, 1900-1901.

SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos*. São Paulo: Empresa Graphica da “Revista dos Tribunaes”, vol. I, 1937.

TOLEDO, Benedito Lima de. Arquitetura. O Caminho do Mar. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 1, p. 37-54, dec. 1966. ISSN 2316-901X. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45621/49220>. Acesso em: 02 out. 2016.

VARGAS, Milton. A Baixada Santista. Suas bases físicas. *Revista USP*, São Paulo, nº 41, p. 18-27, março/maio 1999. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28434/30292>. Acesso em 26, out. 2015.

WENDELL, Guilherme. Caminhos antigos na serra de Santos. In: ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. *Antologia Cubatense*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1975. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z12.htm>. Acesso em: 15, set. 2016.

# O sonho veneziano: a presença da doçaria em Esaú e Jacó de Machado de Assis

Carmoly Carteado Monteiro Lopes Filho

**Resumo:** O velho bruxo do Cosme Velho não se notabilizou por ser um escritor de trato fácil. As alegorias, frases curtas, irônicas e sugestividade são traços presente em seus romances. Sobre essa faceta de Machado diria Sidney Chalhoub “ao contar suas histórias, Machado de Assis escreveu e reescreveu a história do Brasil no século XIX”. É a partir obra Esaú e Jacó que narra a trajetória de conflito entre os irmãos gêmeos Pedro e Paulo e das pistas deixadas por Machados de Assis ao longo da obra que este estudo busca apresentar a enigmática Casa Cavé e a presença da doçaria na literatura no final do século XIX e início do século XX.

**Palavras-chave:** Literatura. Doces. Sorvetes.

## Introdução

O velho bruxo do Cosme Velho, Machado de Assis, aludiu ao baile como sendo uma festa veneziana, ou simplesmente, o sonho veneziano, em referência aos balões venezianos que ornamentavam uns dos salões de festa. Outros atribuíram-lhe o nome de festim de Baltazar, em lembrança ao também nababesco banquete promovido pelo rei babilônico, Belsazar<sup>1</sup>, um dos três reis magos (dentro da tradição cristã, os reis magos, Baltasar, Gaspar e Melchior são conhecidos por terem visitado Jesus Cristo logo após o seu nascimento).

O jornal *Novidades* em sua seção Côrte e Praça: revista semanal de 11 de novembro de 1889, descreve o baile como uma segunda edição dos Festins de Gargântua<sup>2</sup> ou das Bodas de Camacho<sup>3</sup>, referências diretas as obras de François Rabelais, Gargântua de 1534 e Dom Quixote de la Mancha de Miguel de Cervantes de 1605.

Já o literato, jornalista, professor, teatrólogo e escritor brasileiro, ocupante a época da cadeira 29 da acadêmica brasileira de letras, sucessor do não menos importante escritor, dramaturgo e orador brasileiro, Cláudio Justiniano de Souza, o maranhense Josué Montello, dá o nome a tão pomposa festa de baile da despedida. Enfim muito nomes foram dados ou atribuídos ao famoso baile da Ilha Fiscal ocorrido em 09 de novembro de 1889, a exatos 131 anos.

Usar a literatura como integrante do rol de fontes histórica hoje em dia

---

1 A Festa de Belsazar ou Baltazar, relatada no capítulo 5 no Livro de Daniel, é a narrativa de como o rei Belsazar da Babilônia realiza um nababesco banquete a mil dos seus príncipes, senhores, mulheres e concubinas, com utensílios egressos da destruição do Templo de Salomão em Jerusalém. Uma mão misteriosa aparece e escreve em um muro palavras incompreensíveis em um primeiro momento. Belsazar conclama seus sábios, na ânsia que estes as decifrassem, no que são incapazes de fazê-lo, sua rainha adverte que talvez o renomado ancião Daniel possa lê e interpretar o que fora escrito. Daniel teria sido amigo do falecido rei Nabucodonosor. Convocado e diante de todos, Daniel traduz e interpreta a mensagem. “Deus tem abreviado os dias de Belsazar e serás vencido, o império babilônico será dado aos medos e persas”. Ver também a obra barroca em óleo sobre tela *A Festa de Baltasar* de 1635 do pintor holandês Rembrandt ou mesmo a pintura *Belshazzar's Feast* do pintor romântico John Martin de 1820.

2 Le festin de Gargantua obra atribuída ao pintor Flamengo Marten van Cleve the Elder. <http://www.artnet.com/artists/marten-van-cleve-the-elder/le-festin-de-gargantua-00P41fNn2uprtmJcNv21qA2>

3 Luxuoso banquete descrito no Capítulo XX de Dom Quixote, onde se contam as bodas de Camacho, o rico, e o sucesso de Basílio, o pobre.

não causa nenhum espanto ou mesmo polêmica, no entanto nem sempre foi assim. A partir dos estudos desencadeado pela escola dos Annales e a busca por uma história-problema, contrapondo-se assim, a historiografia factual da escola metódica, novos campos para a pesquisa histórica puderem ser explorados.

Sobre isso, o historiador Antônio Celso Ferreira no seu texto a fonte fecunda e diz:

A pesquisa histórica tem contribuído justamente para a compreensão dos modos como a literatura foi concebida, particularizada em relação a outras expressões orais ou escritas, transmitida, lida, compartilhada ou apropriada pelos diferentes grupos sociais das diversas épocas e sociedades. E, sobretudo, para o entendimento dos distintos papéis que ao longo tempo ela desempenhou na existência dos seres humanos em suas várias dimensões sociais ou subjetivas (FERREIRA, 2009, p. 68).

Em um trecho mais adiante escreve “o historiador deve também estar atento à diversidade das formas literárias no tempo e às circunstâncias em que se constituíram, perpetuaram ou mudaram suas convenções”(FERREIRA, 2009, p. 72).

Sobre a relação história e a ficção Roger Chartier diz, “que na perspectiva analítica do *New Historicism*, pode ajudar a compreender como algumas obras literárias moldaram, mas poderosamente que os escritos dos historiadores, as representações coletivas do passado”

Em relação a necessária preocupação sobre a narrativa histórica e a narrativa literária, Antonio Celso, lembra que “O papel do historiador é confrontá-las com outras fontes, ou seja, outros registros que permitem a contextualização da obra para assim se aproximar dos múltiplos significados da realidade histórica”(FERREIRA, 2009, p. 77).

A popularização do romance moderno a partir do século XIX no ocidente e as suas intrínsecas conexões com outras formas de linguagens escritas, visuais e sonoras, algo que os teóricos chamam de intertextualidade, ajudam sobremaneira a futura utilização de tais escritos como fontes para história. Portanto é dentro dessas perspectivas dos estudos da história cultural que o presente trabalho se coloca.

Este artigo, é parte de uma dissertação de mestreado em desenvolvimento que busca analisar a presença da doçaria na literatura lusófona do final do século XIX e início do século XX. O excerto atual é parte do terceiro capítulo, onde a doçaria será trabalhada tendo o tão famoso baile da ilha fiscal como mote, ela será apresentada a partir da sua representação na obra literária ficcional *Esaú e Jacó* do escritor Machado de Assis, obra escrita em 1904.

## **Esaú e Jacó**

Há eventos históricos que têm a capacidade de persistirem na memória coletiva da sociedade, e um desses foi o banquete organizado em novembro de 1889, por ocasião da chegada dos militares chilenos à cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império do Brasil, a bordo da fragata blindada Almirante Cochrane. (SUAUDEAU; DATADI, 2014)<sup>4</sup>

Muito já se escreveu sobre o famoso baile da ilha fiscal, em recepção aos oficiais chilenos que visitavam o Rio de Janeiro, a época capital do então império brasileiro, a bordo da fragata encouraçada Almirante Cochrane. A festa fora realizada e organizada pelo gabinete do então presidente do conselho de ministros do império, Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto, liberal que ascenderá ao poder com um programa de governo que tinha o intuito de neutralizar a avançada trama republicana que sombreava a regência de D. Pedro II.

O romance ficcional *Esaú e Jacó*, penúltimo a ser escrito pelo escritor Joaquim José Maria Machado de Assis, em 1904, título que fora extraído da Bíblia em referência a passagem que trata da história de Rebeca (Gênesis, capítulos 27 a 33), mãe de dois meninos e que privilegia o filho Jacó em detrimento ao seu outro filho, Esaú.

A obra narra a trajetória de conflito entre os irmãos gêmeos Pedro e Paulo. Trata-se de uma sutil alegoria machadiana sobre o momento histórico vivido no Brasil em finais do século XIX. Foi a maneira utilizada por Machado para descrever a transição entre o declinante império brasileiro e nascedoura

---

4 SUAUDEAU, DATADI o império à mesa, p 157.

república. O mesmo tipo de conflito também pode ser observado sobre o modelo/padrão culinário/gastronômico que se busca construir no país, um modelo culinário inspirado na *haute cuisine française*<sup>5</sup> ou em um modelo da já presente gastronômica brasileira com reflexos diretos na doçaria adotada no Brasil.

A construção narrativa criada pelo escritor não é nada fácil (as famosas e complexas alegorias machadianas). Aparentemente o escritor dá voz ao Conselheiro Aires, já que na primeira página, em forma de advertência, alerta que o texto foi achado na secretaria do conselheiro em sete cadernos manuscritos, rigidamente encapados, ordenados com algarismos romanos e de tinta encarnada. No entanto, a voz utilizada pelo próprio Machado em primeira pessoa para dialogar com o leitor sobrepõem a do narrador Aires.

Pedro, monarquista, forma-se em medicina, tradicionalmente tida a época como uma carreira mais conservadora. Já Paulo, republicano, faz direito, carreira admitida como mais liberal. São enfim essencialmente opostos, no ponto de vista do país que pretendiam construir, todavia univitelinos, idênticos, fisicamente tão iguais que gerava dúvidas até nos parentes mais próximos que não conseguia distingui-los. A crítica machadiana em *Esau e Jacó* é que apesar da diferença no discurso entre monarquia e república no Brasil, as práticas políticas em ambas as formas de governo eram muito semelhantes.

Sobre essa faceta de Machado diria Sidney Chalhoub “ao contar suas histórias, Machado de Assis escreveu e reescreveu a história do Brasil no século XIX” (CHALHOUB, 2003, p. 12). Nada em Machado é diretamente explícito, é preciso montar as peças e pistas dadas pelo autor para construir o que ele gostaria de dizer. Aqui vale a ressalva “o historiador não deve se deixar seduzir facilmente por tais rótulos. Cabe àqueles que trabalham com fonte literárias, em vez de enquadrá-la em algum gênero pressuposto, interrogar a que público ela se destina e que papel cumpre nas condições sociais e culturais de uma época” (FERREIRA, 2009, p. 74).

De tal modo, afirma Sandra Pesavento:

O mundo da ficção literária — este mundo verdadeiro das coisas de mentira —

---

5 Haute cuisine, ou haute cuisine, é um termo comumente utilizado para ser referir à culinária dos grandes estabelecimentos, restaurantes sofisticados e hotéis de luxo na França.

dá acesso para nós, historiadores, às sensibilidades e às formas de ver a realidade de um outro tempo, fornecendo pistas e traços daquilo que poderia ter sido ou acontecido no passado e que os historiadores buscam. Isto implicaria não mais buscar o fato em si, o documento entendido na sua dimensão tradicional, na sua concretude de “real acontecido”, mas de resgatar possibilidades verossímeis que expressam como as pessoas agiam, pensavam, o que temiam, o que desejavam. A verdade da ficção literária não está, pois, em revelar a existência real de personagens fatos narrados, mas em possibilitar a leitura das questões em jogo numa temporalidade dada. Ou seja, houve uma troca substantiva, pois para o historiador que se volta para a literatura o que conta na leitura do texto não é o seu valor de documento, testemunho de verdade ou autenticidade do fato, mas o seu valor de problema. O texto literário revela e insinua as verdades da representação ou do simbólico através de fatos criados pela ficção. (PESAVENTO, 2006, p. 22)

Terpsícore é o título do quadragésimo oitavo capítulo do livro (e que trata diretamente do Baile). O nome do capítulo faz referência a uma das nove musas (entre elas, Clio, a musa da História) do olimpo clássico grego, neste caso a rodopiante musa da dança. A referência a dança não se dá apenas nas quadrilhas, polcas, valsas, hinos, valsas arrastadas e puladas, dar-se também na dança do jogo político, fosse ele monarquista, fosse ele republicano, liberais ou mesmo conservadores.



Pintura ilustrativa da obra *Terpsichore* (deusa da dança), de Jean-Marc Nattier (1739).

Não há citação por parte do autor de nenhum doce em específico no capítulo, assim como no livro inteiro, a palavra doce e aqui tratamos o que o dicionário Aurélio define como substantivo masculino, “confeção culinária em que entra açúcar ou outro adoçante”. O uso do Aurélio é meramente por ser um clássico dicionário brasileiro, no entanto, dicionário em outros idiomas e até mesmo em língua portuguesa partem do mesmo conceito de definição do que vem a ser doce.

O foco machadiano no capítulo são as querelas políticas representada na pessoa D. Cláudia, “ela pensava no baile da Ilha Fiscal, sem a menor ideia de dançar, nem a razão estética da outra. Para ela, o baile da ilha era um fato político, era o baile do ministério, uma festa liberal, que podia abrir ao marido as portas de alguma presidência” (MACHADO, 1904, p. 50).

Já Flora é cortejada pelos irmãos Pedro e Paulo, joga frequentemente com o amor de ambos, mas sem se decidir por nenhum dos dois. Não se aborrecera no baile, toda novidade da festa a encantará, os navios, a vizinhança marítima da ilha fiscal de frente a baía da Guanabara, a cidade e seus lampiões a gás. De tudo que virá, é sua opinião política que vale destaque:

invejava a princesa imperial, que viria a ser imperatriz um dia, com o absoluto poder de despedir ministros e damas, visitas e requerentes, e ficar só, no mais recôndito do paço, fartando-se de contemplação ou de música. Era assim que Flora definia o ofício de governar. Tais ideias passavam e tornavam. De uma vez alguém lhe disse, como para lhe dar força: “Toda alma livre é imperatriz!” (MACHADO, 1904, p. 52)

Ao repetir a frase “*Toda alma livre é imperatriz!*”, atribuída à postura de Flora, Machado, dialogando com o leitor, diz: “Valia por uma página de Plutarco”. Em *Comida como cultura*, o historiador italiano Massimo Montanari, relembando Plutarco em Debates conviviais, aponta que “Não convidamos uns aos outros para comer e beber simplesmente, mas comer e beber juntos” (MONTANARI, 2013, p. 157).

O convite feito ao longo do texto não é tão direto, mas sim em doses homeopáticas, convite a pescar nas pequenas dicas indiretas, ao que possa vir a ser a mais antiga confeitaria em funcionamento da cidade do Rio de Janeiro, a enigmática Casa Cavé.

No trigésimo segundo capítulo de Esaú e Jacó, o aposentado, o diálogo travado entre o Conselheiro Aires e sua irmã Rita leva a primeira pista da antiga confeitaria:

— Pois se eu sou isso, por que é que você prefere viver com estranhos?  
Que estranhos? Não vou viver com ninguém. Viverei com o Catete, o Largo

do Machado, a Praia de Botafogo e a do Flamengo, não falo das pessoas que lá moram, mas das ruas, das casas, dos chafarizes e das lojas. Há lá coisas esquisitas, mas sei eu se venho achar em Andaraí uma casa de pernas para o ar, por exemplo? Contentemo-nos do quesabemos. Lá os meus pés andam por si. Há ali coisas petrificadas e pessoas imortais, como aquele Custódio da confeitaria, lembra-se? — Lembra-me, a Confeitaria do Império — Há quarenta anos que a estabeleceu; era ainda no tempo em que os carros pagavam imposto de passagem. Pois o diabo está velho, mas não acaba; ainda me há de enterrar. (MACHADO, 1904, p. 34-35)

O custódio de Machado é, supostamente, uma alusão ao longo dono da Casa Cavé, que ficou à frente do seu negócio por 62 anos. A confeitaria ficava em um prédio de arquitetura marcante e de influência diversa. Lustres, vitrais e vidros na sua grande parte franceses, o mobiliário foi projetado pelo espanhol Cólón e com luminárias feitas por artistas brasileiros.

No capítulo sessenta e três — tabuleta nova, o velho e aposentado conselheiro e já então ex-ministro conversa com o próprio Custódio da Confeitaria Império

— Olhe, dou-lhe uma ideia que pode ser aproveitada, e, se não a achar boa, tenho outra à mão; e será a última. Mas eu creio que qualquer delas serve. Deixe a tabuleta pintada como está, e à direita, na ponta, por baixo do título, mande escrever estas palavras que explicam o título: “Fundada em 1860”. Não foi em 1860 que abriu a casa?

— Foi, respondeu Custódio

— Pois (MACHADO, 1904, p. 70)

Outra pista deixada de maneira discreta pelo autor em referência ao ano de fundação da confeitaria Cavé. Vinte três capítulos adiante, no octogésimo nono capítulo da obra machadiana em conversa com os irmãos Pedro e Paulo, o saudoso conselheiro Aires nos dá o endereço da confeitaria:

“Foram dali a um restaurant. Aires disse-lhes que, antigamente, em rapaz, acabava a noite com amigos da mesma idade. Era o tempo de Offenbach e da opereta. Contou anedotas, disse as peças, descreveu as damas e os partidos, quase

deu por si repetindo um trecho, música e palavras. Pedro e Paulo ouviam com atenção, mas não sentiam nada do que despertava os ecos da alma do diplomata. Ao contrário, tinham vontade de rir. Que lhes importava a notícia de um velho café da Rua Uruguaiana, trocado depois em teatro, agora em nada, uma gente que viveu e brilhou, passou e acabou antes que eles viessem ao mundo? O mundo começou vinte anos antes daquela noite, e não acabaria mais, como um viveiro de moços eternos que era. (MACHADO, 1904, p. 94)

O ensaísta e crítico literário inglês John Gledson, um dos grandes especialistas do universo machadiano a respeito da sua obra nos fala que foi na “decifração de alusões e alegorias, que o romancista comentou intensamente as transformações sociais e políticas de seu tempo” (*apud* CHALHOUB, 2003, p. 12). Não nos é dito, claramente, por Machado que ele fala da Casa Cavé, mas os indícios são muitos, diria Ginzburg “se a realidade é opaca, existem zonas privilegiadas — sinais, indícios — que permitem decifrá-la” (GINZBURG, 1989, p. 177).

É juntando os sinais e indícios deixados pelo escritor de Esaú e Jacó que é possível entender que a Confeitaria do Império que o autor trata na obra é possivelmente uma alusão relativa à Casa Cavé.

## Confeitaria do Império: A enigmática Casa Cavé

Da primeiro de março  
 Falta um passo  
 Pra Ouvidor  
 E no samba faltava  
 Esse traço de amor  
 Eu vou  
 Vou daqui pra lá  
 E de lá pra cá, oi  
 Vou sorrindo  
 Essa Rua do Ouvidor  
 Virou caso de amor do meu Rio  
 A moda do francês

Ganhou freguês na fidalguia  
(QUINHO, 1991)

Diferentemente do samba-enredo “*Me masso se não passo pela Rua do Ouvidor*” do sambista Melquisede que Marins Marques, mais conhecido como Quinho para os acadêmicos do Salgueiro de 1991 que lhe renderia o vice-campeonato do carnaval carioca daquele ano, da rua Primeiro de Março não falta um passo para esquina da rua Sete de Setembro com rua Uruguaiana, onde fora inaugurada em 5 de março de 1860, no número 133, a Casa Cavé, a mais antiga em funcionamento confeitaria da cidade do Rio de Janeiro. Foi fundada pelo francês Charles Auguste Cavé, que ficou na direção do negócio até 1922, passando assim do então Império Brasileiro à República.

Essa informação sobre a sua fundação e o seu fundador é dita no site oficial da Casa Cavé, em blogs e matérias de jornais que tratam das antigas confeitarias em funcionamento na cidade do Rio de Janeiro, contudo, não constam em jornais ou periódicos da época. Confeitarias como a Carceller, Globo e Paschoal (dentre outras) são facilmente mapeadas nos arquivos digitais da hemeroteca da Biblioteca Nacional, em cardápios e em propagandas de jornais da época. Não foi possível comprovar categoricamente que a data definida como “oficial” é a data em que a confeitaria fora realmente criada. O que é possível depreender dessa enigmática (adjetivação minha) confeitaria, ou a ela não se valia da promoção em jornais, utilizando-se de outras formas de divulgação e propaganda, ou a data é um histórico caso de storytelling falso.<sup>6</sup>

A esquina onde fica a Casa Cavé não era a rua culturalmente mais pulsante da capital imperial, meros 450 metros a separava da rua do Ouvidor. Sobre a importância cultural da rua do Ouvidor para a capital do império brasileiro, Needell em *Belle Époque Tropical* nos diz:

“Em termos simbólicos a rua do Ouvidor (assim como Petrópolis e parte do lares da elite) era a Europa. Esta rua, com oitocentos metros de extensão, não era igual a nenhuma outra daquela pequena cidade. A partir da década de 1820, era ali que o coração da cultura e da sociedade de elite batia” (NEEDELL, 1993, p. 193).

---

6 Storytelling é o termo em inglês que empresas usam para contar a sua história ou origem. Um clássico exemplo de storytelling falso brasileiro é da marca de sorvetes Diletto.

Em que pese o fato de ter sido criada supostamente por um francês e tenha a inspiração em cafés parisienses, em um momento de grande valorização por parte da elite política e social brasileira do consumo de produtos de luxo e das modas culinárias vinda da França, não é a doçaria francesa o carro chefe da confeitaria. Em relação ao fetiche das elites cariocas as modas vindas da Europa, principalmente da França e da Inglaterra, Needell fala que “o fetiche que os cariocas reverenciavam nos importados de luxo tinha a ver com querer ser um aristocrata europeu” (NEEDELL, 1993, p. 193).

Era um fetichismo diferente do consumismo de mercadoria francês ou inglês, eles já eram europeus, esse consumo não era parte de uma pretensão de ascensão social (ao menos até os anos de 1870 com a ascensão dos setores médios da sociedade), a elite carioca já consumia em grande parte esses produtos. Era o desejo de ser um aristocrata civilizado europeu, algo que essa elite não era.

A despeito de ter o seu público frequentante majoritariamente dos setores de elites da sociedade carioca, os destaques do menu da *Cavénão* era a *pâtisserie* francesa, mas sima doçaria de origem portuguesa (se valorizava não só a culinária francesa, como se propagandeava a existência na cozinha de confeitores e cozinheiros de origem europeia, principalmente franceses e italianos).

Um dos grandes destaques entre os doces servidos no baile da Ilha Fiscal, o sorvete fazia parte dos cardápios das grandes confeitarias da capital do Império desde a década de 30 do século XIX. Comentava-se à época que algumas dessas confeitarias criavam taças de sorvetes tão ricamente ornamentadas que eram verdadeiras obras de arte. Eram criações tão mágicas e admiráveis, que exacerbavam o apetite até de quem não gostava muito de sorvete.

Naquele que pode ser considerado o primeiro dicionário moderno da língua portuguesa, o *Dicionário da língua portuguesa* de 1783 do franciscano Bernardo de Lima e Melo Bacelar o termo sorvete ou mesmo gelado (outro nome utilizado para sorvete em Portugal) não aparece. Já o dicionário de mesmo nome de 1789, porém escrito pelo brasileiro António de Moraes Silva, natural da cidade do Rio de Janeiro, com acompanhamento da língua em Portugal e no Brasil nos é trazida a conceituação para o sorvete como sendo “confeição de

sumo de frutas com calda de açúcar em ponto muito alto, a qual figurada para se desfazer em água, e beber, como a limonada de calda para guardar-se” (SILVA, Tomo Segundo, p. 421)

Já o nosso tão estimado Aurélio (não tão estimado assim para alguns lexicógrafos)<sup>7</sup> define sorvete como sendo:

Sorvete (ê) [Do turco xorbet, pelo fr. Sorbet e pelo it. Sorbetto, com infl. de server, poss.] *Substantivo masculino*: Designação comum a várias iguarias doces, feitas de suco de frutas ou de leite (com ovos, chocolate, etc) e congeladas até adquirirem consistência semelhante à da neve). [Os sorvetes podem ser preparados industrialmente ou congelados nos refrigeradores domésticos. Sin., p. us.: gelado.] (AURÉLIO DIGITAL, 2021)

Não se saber ao certo qual a verdadeira origem da iguaria que chamamos de sorvete. Uma parte significativa dos historiadores apontam seu desenvolvimento para antiga região da pérsia, ainda que existam relatos de invenções análogas no antigo império romano e no império chinês. Conceitualmente, a grande maioria dos sorvetes podem ser considerados como um sendo um doce (já que utilizamos o conceito que doce é toda e qualquer preparação culinária que leva açúcar ou algum tipo de adoçante sintético ou natural).

Em artigo assinado por L.F.T no Jornal do Comércio de 09 de setembro de 1834 intitulado “Pede-se-nos a inserção das seguintes reflexões sobre o uso do gelo”, o autor conduz uma análise sobre o uso medicinal e gastronômico da “então novidade”, o sorvete. “A introdução do gelo como ramo industrial oferece iguais vantagens para os amantes da guloseima, como também para os professores da arte de curar que desejam fazer em medicina uso de um tão poderoso agente” (L.F.T, 1834, p. 4).

Em um trecho mais adiante fala que “Torna-se indispensável avisar o público que o uso do gelo, no que diz respeito à higiene, convém internamente nas moléstias de langor dos órgãos digestivos” e como forma de curar tais “moléstias digestivas” recomenda:

---

7 Sobre os dicionários Aurélio e Houaiss, o dicionarista Celso Pedro Luft entendia que nem Aurélio Buarque de Holanda Ferreira nem Antônio Houaiss dispunham de formação linguística para fazer um dicionário ideal. Eram em última instância grandes intelectuais, não lexicógrafos.

o uso dos deliciosos sorvetes feitos pelo Sr. Fallá do Café Neuville. Eles são preparados com arte, e levam o aroma dos melhores frutos da terra como da Europa, seja do ananás, limão, araçás, laranjas, ou baunilha, seja dos pêssegos, maçã, pera ou morangos. Convidamos as pessoas que fizeram já um habitual uso do gelo nas mesas de jantar e depois de comer como se pratica nos vários países da Europa e da América do Nortede ser as primeiras a desfazer as prevenções que podem embaraçar o desenvolvimento de um ramo industrial tão útil. (L.F.T, 1834, p. 4).

O Café Neuville citado pelo autor, ficava no largo do Paço, não muito distante da Ilha Fiscal. Era de propriedade de um Francês. Não foi possível datar precisamente o ano de fundação do café ou quando o mesmo começou a comercializar sorvete no estabelecimento, no entanto foi possível encontrar na seção obras publicadas uma nota de venda ao preço de 80 réis no Diário Mercantil ou novo Jornal do Comercio, datada de 3 de outubro de 1830 da obra A Parisiana, que segundo o anúncio seria um cântico guerreiro à imitação do hino francês a Marseillaise e em honra dos parisienses pela heroica conduta. O livro estaria a venda para os interessados no Café Neuville.

O jornal do Comércio de 03 de julho de 1834 reporta a futura chegada no porto da cidade do Rio de Janeiro da Galera americana Madagascar, vindo de Boston com a carga de 160 toneladas de gelo no ano de 1834. Que segundo Charles Dulup em o Rio Antigo não fora, no primeiro momento, muito bem recebido pelos fluminenses “lhe queimava a boca”.

No mesmo Jornal de Comércio, em 17 de outubro de 1834, é possível encontrar uma propaganda dos sorvetes vendidos pelo Café

“no largo do paço, Café Neuville, acha-se para vender, as pessoas que costumão preparar sorvetes em suas, as seguintes frutas vindas da Europa, a saber: groselhas(ou ribes), framboesa (ou Moura da Silva), pêssegos, morangos e maçãs; assim como baunilha de muito boa qualidade”.

Em 11 de maio de 1832, o italiano Antonio Franzioni, na seção notícias particulares na terceira página do Jornal do Comércio anuncia que “tem a honrar de participar a seus amigos e ao público geral” a abertura de um armazém de

comestíveis e confeitaria na rua Direta nº15. Rua que mudaria de nome para 1º de março em 1875 em homenagem ao triunfo obtido pelas forças aliadas (Brasil, Argentina e Uruguai) na batalha de Cerro Corá/Aquidabã, que na mesma data 5 anos antes pôs fim à Guerra do Paraguai.

É na confeitaria Francioni, que o imperador D. Pedro II acompanhado da Imperatriz Teresa Cristina, ia saboreava a especialidade da casa, os sorvetes de frutas. Carambola, caju, manga, laranja, abacaxi e pitangas, eram alguns dos sabores presentes no cardápio da casa. Em função das presenças imperiais em sua confeitaria, o proprietário do estabelecimento colocará uma tabuleta que dizia “Antonio Franzione — sorveteiro de SS. MM imperiais” (BELLUZZO, 2010, p. 75).

### **O doce ao final: quem vem de lá lê: quem vem de cá vê**

Existe um adágio italiano que diz que “o doce vem no fim” — algo como final feliz — ou mesmo a tradição oral holandesa que diz “aquilo que se traz de mais longe é que tem o sabor mais doce”. De certo modo, nascemos com o paladar originalmente predisposto ao sabor doce. O leite materno, normalmente a nossa primeira alimentação tem um sabor levemente adocicado. É exatamente na primeira infância que começamos a desenvolver o nosso paladar. Dentre os quatro sabores básicos tradicionais (doce, salgado, azedo e amargo), mas o umami descoberto pelo químico japonês Kikunae Ikeda em 1908 e que só agora os pesquisadores passam a reconhecer como gosto, o doce é tranquilamente o de mais fácil aceitação.

Roland Barthes em *O prazer do Texto*, estabelece uma relação dos conceitos de saber e do sabor, o que de certa forma pode-se dizer que um texto lido com prazer significa que foi escrito com prazer. A leitura do semiólogo francês nos leva a impressão que a alimentação é um fenômeno ancestral, ou seja, assim como Montanari a atividade gastronômica está ligada as raízes históricas, geográficas, ambientais e patrimoniais, e que vem se moldando ao longo do percurso humano.

Desde dos mais tenros tempos os seres humanos buscam encontrar o sabor doce nos seus alimentos, primeiros nas frutas, depois no mel de abelha e talvez por fim no doce artificialmente criado, o açúcar cristalizado, que não existe

originalmente na natureza. Alimentar-se é mais que o simples ato fisiológico para manutenção da vida, é uma ação de dimensão cultural: alimentos carregam acepções, são mensageiros de imagens simbólicas, comportamentos coletivos, atos de resistência ou mesmo formas de liberação e êxtase, que compreende o ato de se alimentar como uma verdadeira linguagem.

É com as raízes históricas, geográficas e patrimoniais da alimentação em mente que atravessamos o atlântico em busca da origem de um dos doces mais tradicionais da doçaria conventual portuguesa e que é servido na Cavé.

No início do século XIX as ordens religiosas portuguesas vivem uma crise financeira em função da Revolução Liberal do Porto ocorrido em 1820, movimento que reivindicava a promulgação de uma Constituição e que culmina com a volta da família real portuguesa que se encontrava no Brasil 1821. Um dos efeitos direto da revolução foi que grande parte dos conventos e mosteiros portugueses foram fechados e os seus trabalhadores e membros do clero foram expulsos. Em 1837 o Mosteiro de Santa Maria de Belém, também conhecido como Mosteiro dos Jerônimos, com forma de subsidiar a ordem começam a vender pastéis em uma pequena pastelaria próxima ao mosteiro. Inicia-se a ali a feitura de um dos mais tradicionais doces da doçaria conventual portuguesa, o pastel de Belém.



Mosteiro dos Jerônimos. Esta Foto de Autor Desconhecido está licenciada em CC BY-SA.



Casa Pastel de Belém. Esta Foto de Autor Desconhecido está licenciada em CC BY-NC-ND.

A época Lisboa e Belém eram duas cidades diferentes unidas por barcos a vapor. O Mosteiro e a Torre de Belém atraíam muitos visitantes para a cidade que se admiravam com a beleza estética e bom sabor da iguaria. A receita do pastel original em função do sucesso alcançado é colocada em segredo. Os chefes pasteleiros passam a serem os únicos a conhecer a receita e prestam juramento de silêncio para salvaguardar a famosa receita original. Assim os pastéis vendidos por Charles Auguste Cavé não eram pastéis de Belém, mas sim pastéis de nata. O termo pastel de Belém só pode ser atribuído aos pastéis feitos com a receita original e outrora cidade e agora freguesia da zona ocidental da cidade de Lisboa. São semelhantes, mas não são a mesma coisa.



Cavé - Pastel de nata | Banco Divulgaçãor

### Pastel de nata

#### Ingredientes

4 xícaras de nata de leite  
10 gemas de ovos  
1 colher de açúcar  
Casquinhas de limão

#### Modo de preparo

Batem-se 4 xícaras de nata de leite com 10 gemas de ovos, uma colher de açúcar e casquinhas de limão; dá-se uma fervura, mexe-se, e enchem-se as capas com esta massa; levam-se ao forno e, estando assados, servem-se cobertos de açúcar e canela em pó.

Um antigo trocadilho corrente no ruas cariocas dizia “*quem vem de lá lê, quem vem de cá vê*”, era um jogo de palavras com os nomes e quiçá próxima localização entre as Casa Cavé e a confeitaria Lalet. Não foi possível encontrar muitas informações sobre a casa Lalet, salvo que se aproximava em estilo da Cavé e que fechará com o falecimento de sua proprietária também francesa.

O pastel de nata da Casa Cavé ainda hoje é um dos mais tradicionais da cidade do Rio de Janeiro e divide com o *Toucinho do céu* de amêndoas e os *Fios de ovos e canela* o posto de mais antigos e representativos da confeitaria.

### **A doçaria no baile: sorvetes e a herança portuguesa**

Dentre as muitas críticas ocorridas na imprensa, para além do custo, sobre o baile da ilha fiscal ocorrido a 09 de novembro de 1889 foi presença marginal de uma gastronomia brasileira no faustoso menu do baile que ganhou maior destaque na imprensa. No cardápio feito pela Casa Paschoal e distribuído para os convidados da festa constava a seguinte relação de doces e sobremesas:

<b>Sobremesas / Doces</b>	
14.000	Sorvetes
800	Pratos de pastelaria
600	Gelatinas
400	Doces de ovos
400	Fios de ovos
300	Pudins diferentes
<b>Detalhamento</b>	
Grand pudding à la Diplomate	
Crème au chocolate et aux violettes	
Mangerdu	
Paradis	
Gelée Macédoine aux fruits	
Charlotte Russe	
Fruits	
Marrons glacés	
Bonbons riche et Marquis	
Fruits fondants	
Pièces montées	
Cosaques Surprises, etc... etc	

No rol dos muitos sorvetes servidos aos convivas presentes no banquete, existiu uma grande variedade de sorvetes de frutas nacionais, algo que não ocorreu em grande diversidade com os pratos. Lembremos que o baile ocorre já perto do final do século e o as primeiras notícias da introdução do sorvete como iguaria culinária, ao menos para elite carioca, datava do início da década de 1830.

Destarte mais de 60 anos antes sorvetes com o de Pitanga e abacaxi já são presentes no doce universo de pitéus gelados servidos em mesas e taças do império brasileiro. A pitanga, fruto genuíno da mata atlântica brasileira e

o abacaxi originário da América tropical e subtropical (região centro-sul do Brasil, nordeste da Argentina e Paraguai) são assim sabores que compõem um paladar mais brasileiro. Belluzzo nos lembra que dentre os sorvetes que o imperador tomava na confeitaria Franzioni, o de Pitanga era o seu favorito.

### **Sorvete de Pitangas**

#### **Ingredientes**

2 libras de pitangas

2 libras de xarope de açúcar

#### **Modo de Preparo**

Tiram-se os caroços de duas libras de pitangas, pisa-se a carne, e espreme-se, misturando-se o sumo com igual peso de xarope em ponto de espelho; deixa-se esfriar, e gela-se, podendo-se, antes disso tingir a calda.

Fonte: Doceiro Nacional, 1895, p. 293.

Não foi possível precisar o ano que o imperador começou a frequentar a confeitaria, no entanto o modo de preparação do sorvete a época demandava um certo trabalho. Primeiro se fazia o xarope de açúcar. No tópico 7, página 13 do primeiro capítulo do Doceiro Nacional destinado ao açúcar é explicado como se obter o ponto de espelho ou de espadana:

Ferve-se a calda em ponto de xarope, até que, tirando-se a escumadeira e deixando-se escorrer a calda aderente até sobrar um resto, este cai numa espécie de véu; e se se soprar este véu com força e ele ondular sem se romper, ter-se-á alcançado o ponto desejado. Também se deixam cair uns pingos da calda num pires com água; se estes se conservarem algum tempo nela, tem-se o ponto desejado (NACIONAL, 1895, p. 13).

Vale ressaltar que a primeira máquina refrigeradora foi construída na década de 1850 (princípio da compressão de vapor) por James Harrison. O gelo usado era obtido então de forma química e a feitura do sorvete em uma sorveteira manual:

Dá-se, nesta ocasião, um movimento de rotação á sorveteira, por meio da aza que lhe é adaptada, e passados cinco minutos, abre-se a sorveteira sem se tirar do meio do gelo, e por meio de uma grande faca, que se passa pelas paredes interiores, põe se no meio da massa as partículas geladas quo tiverem adherido ás paredes da sorveteira ; fecha-se a sorveteira, e dá-se de novo o movimento de rotação, abrindo-se de cinco em cinco minutos para pôr as partes geladas para o centro, como já está explicado. Estando já quase toda a massa gelada, não se tapa mais, e mexe-se somente com a faca (NACIONAL, 1895, p. 295).

O que fica patente — mesmo com todo o afrancesamento —, no cardápio feito pela confeitaria Paschoal para o banquete servido aos convivas presentes na festa promovida pelo gabinete do Visconde de Ouro Preto à oficialidade chilena, é que a doçaria de origem portuguesa ainda se fazia presente na tradição alimentar da côrte brasileira a época. Nos muitos doces de ovos e fios de ovos, tão caros à doçaria conventual de origem lusitana.



### **Fios de ovos**

#### **Ingredientes**

12 gemas de ovos  
3 claras de ovos  
500 gramas de açúcar  
Água fria

#### **Modo de Preparo**

Cada dúzia de gemas de ovos leva 3 clara finas, que se passam por um guardanapo ou peneira fina, mexendo de roda com uma colher. Para cada dúzia de ovos são necessárias 500 gramas de açúcar. Tenha-se uma bacia com a calda a ferver em um fogareiro com bastante fogo, de sorte que ferva em roda de toda a bacia, vá se deitando o ovo na calda com um funil, cuiazinha ou casca de ovo, que devem ter um furo fino no meio para que o fio também seja fino, e pondo sempre à roda, e para o mesmo lado, mas com sentido para não deitar o ovo por cima do que estiver feito. Lançado na bacia todo o ovo contido na cuiá, examine-se depois se está cozido, o que se faz por meio de um garfo, com que se virão os fios de uma banda para outra, e quando se quiser tirar os fios, borrafa-se na bacia com um pouco de água fria para abrandar-lhes à fervura. Se os

fios forem para pratos ou enfeite de outra cousa, façam-se meadas grandes, e quando se tirarem ponham-se em peneira para escorrer a calda; se forem para papos de anjos, assim que estiverem feitos, mande-se logo limpar o açúcar, e quando se for fazendo o papo de anjo, vá se tirando com um pauzinho e pondo espetados em um cesto, afim de escorrer a calda, e depois passem-se pela calda batida, à qual se tomará o ponto n'agua, e logo que ajuntar, se deverão tirar e bater, e quando for criando codea, vão se passando os papos, e logo que o açúcar for coalhando, deite-se um pouco de calda, e leve-se outra vez ao fogo a tomar ponto, que fique de cair duro.

Se o açúcar for forte, tome-se o ponto mais brando, e se for fraco, mais alto; deve-se cobrir de açúcar no mesmo dia, do contrário não presta. Advirta-se que para ficarem os fios bons, devem os ovos levar as claras precisas, porque se levarem de mais ficam languidos, e se levarem de menos ficarão em pedaços e em caroços. À calda que sobrar na bacia, em que se fizerem os fios de ovos, toma-se ponto conveniente, e se lança por cima deles.

## Considerações finais

Manuel Raimundo Querino, em seu livro « A arte Culinária na Bahia, originalmente impresso em 1928 pela Papelaria Brasileira e posteriormente reeditada pela livraria Progresso em 1957, no trecho sobre a sobremesa Baiana, diz “inteiramente nula foi, entretanto, a influência africana no preparo de doces e guloseimas de sobremesa, ao contrário do regime alimentar” (QUERINO, 1928, p. 28). A questão levantada por Querino diz respeito em grande parte a tradição doceira baiana, mas que vale de certa forma para a cidade do Rio de Janeiro.

A capital do império, maior porto de entrada e saída de bens, sejam eles comerciais, humanos e de circulação cultural, só ampliar em relação a afirmação de Querino sobre o processo de formação da doçaria brasileira, que é na diversidade cultural ampliada com a presença francesa, africana, indígena, italiana, inglesa e portuguesa que se forma o amalgamado culinário que viria a se tornaria a doçaria brasileira.

## Referências

- ALGRANTI, Marcia. *Pequeno Dicionário da Gula*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- ASSIS, Machado De. *Esau e Jacó*. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura. Fundação Biblioteca Nacional, 2009.
- BARTHES, Roland. *O prazer do texto*. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.
- BELLUZZO, Rosa. *Machado de Assis: relíquias culinárias*. São Paulo: Unesp, 2010.
- BERRINI, Beatriz; MODESTO, M. D. L. *Comer e Beber em Eça de Queirós*. Lisboa: Alêtheia Editores, 1995.
- BRAGA, C. D. C. *O Último Baile do Império: o baile da ilha fiscal*. 2. ed. Rio de Janeiro, 2007.
- BRAGA, I. M. R. M. D. *Sabores do Brasil em Portugal: Descobrir e transformar novos alimentos (séculos XVI-XXI)*. São Paulo: Senac, 2010.
- BRANDÃO, Darwin. *A cozinha baiana*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1948.
- CASCUDO, L. D. C. *História da alimentação no Brasil*. 4. ed. São Paulo: Global, 2014
- CERTEAU, Michel De. *A Invenção do Cotidiano: Morar, cozinhar*. 7.ed. Petrópolis: Vozes, 2013.
- CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis, Historiador*. São Paulo: Companhia da Letras, 2003.
- COSTA; AMADO, Paloma Jorge. *A comida baiana de Jorge Amado ou livro de cozinha de Pedro Archanjo com as merendas de D. Flor*. São Paulo: Maltese, 1994.
- FERREIRA, A. B. D. H. *Minidicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

FERREIRA, A. C. *A fonte fecunda. In: O historiador e suas fontes.* São Paulo: Editora Contexto, 2009.

FREGONEZE, Josmara; COSTA, Marlene Da; SOUZA, Nancy De. *Cozinhando história: Receitas, histórias e mitos de pratos afro-brasileiros.* Salvador: Fundação Pierre Verger, 2015.

FREYRE, Gilberto. *Açúcar: uma sociologia do doce, com receitas de bolos e doces do Nordeste do Brasil.* 5. ed. São Paulo: Global, 2007.

GINZBURGO, Carlo. *Mitos, emblemas, sinas: morfologia e história.* 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

HAMILTON; YVONNE, Cherie. *Os sabores da lusofonia: Encontros de culturas.* São Paulo: Senac, 2005.

KELLY, Ian. *Carême: Cozinheiro dos Reis.* Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

LELLIS, Francisco; BOCCATO, André. *Os Banquetes do Imperador.* São Paulo: Senac, 2013.

LIMA, Vivaldo Costa. *A anatomia do Acarajé e outros escritos.* Salvador: Corrupio, 2010.

LODY, Raul. *Vocabulário do açúcar: História, cultura e gastronomia da cana sacarina no Brasil.* São Paulo: Senac, 2011.

MONTANARI, Massimo. *Fome e a abundância: história da alimentação na Europa.* Bauru: EDUSC, 2003.

MONTANARI, Massimo. *O mundo na cozinha: história, identidade, trocas.* São Paulo: Senac, 2009.

MONTANARI, Massino. *Comida como cultura.* 2. ed. São Paulo: Senac, 2013.

MONTANARI, Massino. *História da alimentação.* 6. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

- NEEDELL, Jeffrey D. *Belle Époque Tropical*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História e literatura: uma velha-nova história in História e Literatura: identidades e fronteiras*. Uberlândia: Edufu, 2006.
- QUERINO, Manuel. *A Arte Culinária na Bahia*. Salvador: Papelaria Brasileira, 1928.
- RADEL, Guilherme. *A cozinha Africana da Bahia*. Salvador: Guilherme Radel, 2006.
- RADEL, Guilherme. *A cozinha Praiana da Bahia*. 2. ed. Salvador: Guilherme Radel, 2011.
- RADEL, Guilherme. *A cozinha Sertaneja da Bahia*. 2. ed. Salvador: Guilherme Radel, 2009.
- RADEL, Guilherme. *A doçaria da Bahia*. Salvador: Guilherme Radel, 2013.
- REGO, Antonio Souza; LODY, Raul. *Dicionário do Doceiro Brasileiro*. 1. ed. São Paulo: Senac, 2010.
- SAVARIN, Brillat. *A fisiologia do gosto*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- SILVA, A. D. M. *Dicionário Língua Portuguesa* composto pelo padre Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva: Tomo Segundo. Lisboa: Oficina Simão Thaddeo Ferreira, 1783.
- STRONG, Roy. *Banquete: uma história ilustrada da culinária, dos costumes e da fartura à mesa*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- SUAUDEAU, L.; DATADI, C. A. S. *O império à mesa. In: Festas Chilenas: sociabilidade e política no Rio de Janeiro no ocaso do império*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014.

TAVARES, Odorico. *Bahia: imagens da terra e do povo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1951.

VIANNA, Hildegardes. *A cozinha baiana: Seu folclore, suas receitas*. 2. ed. São Paulo: GRD, 1987.

WILLIAN, Sitwell. *A história da culinária em 100 receitas: Uma incrível viagem pelos hábitos alimentares ao longo do tempo*. São Paulo: Publifolha, 2013.

# Trinity House e a associação comercial do Rio de Janeiro: monopólio e escravagismo na reforma portuária do séc. XIX

Antonio Carlos Higino da Silva

**Resumo:** Neste trabalho analiso, através de uma abordagem comparada, como discorreu, em Londres e no Rio de Janeiro, a implementação e gestão de novas docas com o objetivo de integrar ferrovias a navegação à vapor a partir do final do século XVIII e ao longo do XIX. Para tal, tomo como referência o modelo interpretativo de Miguel Suárez Bosa. O referido autor apresenta a ideia de um processo hegemônico de sistematização industrial e capitalista como uma primeira fase da Globalização. Segundo Bosa, ferrovias, portos, navios à vapor e telégrafos serviram como instrumentos tecnológicos essenciais nessa expansão, entretanto, a forma de distribuição dos ganhos adquiridos através de tais instrumentos mudou de lugar para lugar. Pois, a noção de uso público ou privado sobre a posses dessas inovações eram concorridas. Sendo assim, procuro identificar como se deu essa disputa pelo domínio dos recursos e do espaço na implementação da nova atividade portuária.

**Palavras-chave:** Londres. Marselha. Rio de Janeiro. Portos. Rebouças.

## Introdução

A disputa pela gestão de um novo modelo portuário e de suas potentes tecnologias não se deu desconectada de outros processos políticos, sociais e econômicos que se disseminaram pelo mundo a partir do século XVIII e ao longo do XIX. Logo, empreender o estudo dessa reforma não se restringe a investigar os ganhos provenientes dos materiais tecnológicos. Sendo assim, outros aspectos subentendidos enquanto hegemônicos e homogeneizantes serão investigados a fim de não comprometer esta análise com um sentido estabelecido *a priori*.

Dessa forma, os portos do Rio de Janeiro e de Londres serão comparados, no contexto do século XIX, devido ao fato de possuírem significativa semelhança em seus princípios de reformulação técnica e administrativa (BORRUEY, 1994; PIÑEIRO, 2011; SARGENT, 1991, p. 119-21). Dentre os portos cotejados, Londres foi pioneiro e encontrava-se muito adiantado em sua reformulação. O Rio de Janeiro, retardatário nessa situação, tomou aspectos do porto londrino como fonte de inspiração (SILVA, 2020). Sob esta conjuntura, debruço-me sobre as relações estabelecidas no ambiente da administração pública e/ou privada, com o objetivo de identificar a dinâmica que se configurou durante a disputa pelo uso e/ou domínio dos recursos e do espaço urbano em cada localidade. A partir desse viés, analiso os eventos supracitados, por meio do conceito de Globalização proposto por Miguel Suárez Bosa.

On the one hand, according to a public conception, ports must be socioeconomically relevant and must serve the good of the local community; that is, they constitute a factor in economic development. This trend was important in countries such as France or Spain, as well as in their colonies, and examples can be found in Casablanca and Dakar and was also seen in Lagos. [...] On the other hand, the private sector conception dictates that ports should function in the same way as any other enterprise of any other sector. An acceptable balance must be struck to offset the risks run by investors and businesses. Rio de Janeiro and La Guairaports follow this trend. (BOSA, 2014, p. 10)

Enfim, dessa maneira, estabeleço meios para confrontar a mudança dos modelos portuários que vigiam em Londres, por meio da corporação Trinity House, e na capital monárquica do império brasileiro, através da Associação

Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ). Tal embate visa evidenciar os critérios de escolha e interdição de cada recurso e localidade, à medida que as reformas foram implementadas.

## **Londres: Wapping Bill ou City Bill? Eis a questão?**

Os comerciantes londrinos desde o final do século XVIII começaram a ansiar por um novo sistema de docas comerciais. A partir dos anos de 1790, os comerciantes da Índia Ocidental ficaram preocupados com as condições da Pool of London, pois seu valioso comércio sofria com congestionamentos e atrasos que proporcionavam perdas e furtos. Durante aquela década, tais prejuízos foram estimados entre £ 250.000 e £ 500.000 por ano. Um dos agravantes dessa situação foi a guerra entre ingleses e franceses, em 1793, pelo comércio de navegação atlântica. Esse conflito aumentou o risco de captura por corsários ao longo do Canal da Mancha e do Mar do Norte, fazendo dos portos Atlânticos lugares mais seguros. A guerra também agravou o congestionamento no rio, pois os navios passaram a chegar em comboios, em vez de isoladamente, a fim de reduzir os riscos. (THE WEST, 1994).

Nesse contexto, a administração geral no rio Tâmsa cabia a uma corporação chamada Trinity House. Em 1514, ela foi criada e orientada por uma carta-régia de Henrique VIII. Esse documento estabelecia que a corporação tinha por tarefa as operações de pilotagem, alfandegagem, gestão de trapiches, armazéns, barqueiros e faroleiros. Todavia, diante da evidente necessidade de melhorias no serviço portuário, suas funções começaram a ser questionadas. Consequentemente, ela precisou se reconciliar com os interesses dos comerciantes locais ou a cidade de Londres perderia suas negociações para outros portos britânicos (THE WEST, 1994). Isto é, a concessão régia se tornara tão defasada quanto sua capacidade de adequar-se às novas demandas proveniente do surto produtivo.

Em setembro de 1793, os comerciantes formaram um comitê para pressionar solicitando uma maneira mais adequada de descarga dos navios e armazenagem de produtos. No ano seguinte, esse mesmo comitê contratou o engenheiro John Powsey para apresentar um novo projeto portuário, mas ele acabou apresentando dois: uma para a Isle of Dogs e outro para docas

em Wapping. Os mercadores, evidentemente, preferiram o último local pela proximidade com o centro da cidade de Londres. Por conseguinte, eles promoveram um projeto de lei no parlamento londrino para docas nessa localidade.

O ímpeto que os planos para novas docas em Wapping tinham reunido colocou a Corporação em ação defensiva, pois se as propostas fossem implementadas, seu controle sobre o porto seria enfraquecido. Assim sendo, Trinity House designou uma comissão para averiguar se as melhorias eram necessárias e adequadas para o porto de Londres. Nesse ínterim, solicitou o apoio de William Pitt, o primeiro-ministro e chanceler das Finanças, a fim de resistir às propostas de Wapping feitas pelos comerciantes (COURT, 1993). Em paralelo, preparava uma alternativa ao projeto concorrente.

A Corporação foi obrigada a oferecer, apressadamente, planos para concorrer com aqueles já existentes. Um grupo de engenheiros contratados concluiu dois projetos. O primeiro possuía uma bacia para manter quinhentos navios e foi estimado em £ 280.000. O segundo apresentava três bacias. O referido trio destinava-se a navios carregados, navios vazios e navios carvoeiros, com custos de £ 305.000. Esses projetos se estabeleceriam em Wapping e teriam suas bacias ligadas a Blackwall, a partir de Limehouse, por meio de um canal que seria construído para facilitar o acesso as docas.

A oposição entre os comerciantes e a Corporação levou à nomeação de um Comitê da Câmara dos Comuns para avaliar os planos rivais, bem como, outras propostas de cais que não se instalariam em Wapping. O relatório do Comitê, apresentado em maio de 1796, aceitou, sem discordância, que melhorias seriam necessárias e que isso significava construir docas fechadas. Porém não expressou preferência por nenhum dos oito planos apresentados.

Os mercadores mantiveram sua preferência pela construção de docas em Wapping. Entretanto, o projeto para construir docas e bacias na Isle of Dogs fortaleceu-se, incluindo um canal para travessia de navios através da ilha. Dessa maneira, dois projetos de leis rivais foram introduzidos novamente no Parlamento. O projeto que se estabeleceria em Wapping, intitulou-se Wapping Bill, contudo, ele não possuía um canal para Blackwall. Já o projeto que se instalaria na Isle of Dogs, incluindo um canal através da ilha, se chamou City

Bill. No parlamento, houve pouca oposição a ambos os projetos e, desta maneira, em julho de 1797, ambas as leis foram deferidas (CLRO, 1993, p. 312–13, 567–8, 571).

Neste cenário de disputas pelo uso do espaço urbano, duas figuras ganharam destaque ao dissuadir os comerciantes de seu interesse em construir docas em Wapping: Robert Milligan e George Hibbert. Milligan convenceu vários de seus colegas comerciantes da perspicácia de suas ideias e Hibbert já procurava realizar melhorias no porto desde 1793. Contudo, convencido por Milligan, Hibbert passou a ser uma peça-chave no estabelecimento do projeto de docas em Isle of Dogs. Sua associação ao novo projeto foi fundamental na defesa dos interesses dos comerciantes da Índia Ocidental,

Para além do poder de convencimento e da liderança dos dois protagonistas acima descritos, deve-se precisar que outros aspectos tiveram enorme peso no papel desenvolvido por Milligan e Hibbert. O primeiro deles foi o fato de o porto inglês ter adotado um modelo privado de gestão. Esse modelo se apoiou na vigência do tráfico de escravizados que perdurou na Inglaterra até 1807 e em suas colônias até 1833. Dessa forma, enquanto comerciantes monocultores de açúcar das Índias Ocidentais e grandes proprietários de escravos, Milligan e Hibbert, através da chefia (primeiros presidente e vice-presidente da Companhia das Índias Ocidentais) e da autonomia adquirida na gestão privada, conduziram um modelo administrativo totalmente dependente do monopólio da atividade comercial e da escravidão.

Hibbert usou de sua riqueza e influência para tornar-se um político de carreira. Por conseguinte, a partir de sua eleição como membro do parlamento, atuou, vigorosamente, como um lobista da Companhia das Índias Ocidentais a favor da preservação da escravidão, colocando-se contra o líder abolicionista William Wilberforce. Ele defendeu a escravidão como parte necessária da economia britânica. Em 1807, quando o tráfico de escravos no Império Britânico foi extinto, Hibbert atuou mais intensamente no parlamento para impedir o fim do tráfico e da escravidão nas colônias. (DUMAS, 2012).

Sendo assim, desde a fundação da Sociedade Anti-escravista, em 1823, até a abolição, em 1833, as Índias Ocidentais britânica se colocaram em campanha, defendendo a escravidão colonial. Segundo Michael Taylor (TAYLOR, 2018, p.

1478–1511), a análise dos debates e discussões pautados no interesse das Índias Ocidentais durante esta década demonstra que os comerciantes das Índias Ocidentais criaram um amplo lobby a favor da escravidão. Primeiro, apoiando numerosos periódicos conservadores importantes, como: a *Edinburgh Magazine*, a *Revista Blackwood*, a *Quarterly Review* e a *Fraser's Magazine*. Em segundo lugar, obtendo o apoio político de vários conservadores da época, entre eles Canning, Huskisson, Peel e Wellington. Taylor nos mostra em seu artigo que as simpatias pró-escravidão eram predominantes e influentes na cultura política e impressa daquele período e assim conclui:

...for many Britons and especially British conservatives, colonial slavery – as much as the monarchy, the aristocracy and the Established Church – was essential element of national life. (TAYLOR, 2018)

Nessa conjuntura, a reformulação tecnológica e gestora do porto de Londres prosseguiu com suas lideranças adotando, prioritariamente, o critério corporativo como foco de seus objetivos. Essa perspectiva se harmoniza com o modelo de Bosa que diz “In this case, profitable infrastructure is the most important factor, and they were managed following business criteria.” (BOSA, 2014, p. 10).

Somam-se a esses aspectos as preocupações e argumentos de Milligan, os quais voltavam-se para as impossibilidades técnicas em Wapping, como por exemplo, a dificuldade de travessia dos navios da Índia Ocidental, até aquela região, devido as grandes dimensões de tais embarcações. Esse fato tornava a navegação pelo rio impraticável e fazia com que a maioria dos roubos de carga ocorresse naquela parte do curso superior do Tâmis. Com esse raciocínio, a distância de Londres tornou-se uma vantagem. Pois a construção de uma doca totalmente fechada e isolada, em um local relativamente remoto, tornaria isso mais fácil.

Destarte, Hibbert veio à tona com parte de um grupo de comerciantes da Índia Ocidental e, em junho de 1797, apresentou ao Comitê Portuário da Cidade um documento propondo duas docas fechada na Isle of Dogs. Essas docas se destinariam ao uso exclusivo do comércio da Índia Ocidental, mas contariam com um canal adjacente para todos os outros navios. O primeiro cais

seria cercado por armazéns para receber importações tributáveis e o segundo manteria navios vazios. Os agricultores e os comerciantes da Índias Ocidentais levantariam o capital para as docas, cobrando 5% de juros nas tarifas de frete aos usuários docas. Um serviço de tonelagem em todo o transporte financiaria o canal. Esse planejamento deveria ser levado adiante por um comitê conjunto do comércio da Índia Ocidental, pela municipalidade e pelo Tesouro.

Uma reunião geral de comerciantes da Índia Ocidental, em dezembro de 1797, considerou o novo plano. Os pontos de vista de Milligan foram enfatizados, assim como, as dificuldades do plano de Wapping e as economias de tempo e dinheiro que poderiam ser obtidas com a construção na Isle of Dogs. Então, foi sugerido um aumento de capital por assinatura, com uma proporção reservada aos adeptos de Wapping, embora o projeto fosse, exclusivamente, da Companhia da Índia Ocidental. Contudo o esquema foi tão sedutor que, com pouca dificuldade, ganhou a aprovação de muitos que já haviam comprometido apoio e dinheiro para o projeto Wapping. Sendo assim, o Conselho Comum da Cidade aprovou o projeto e a Corporação (Trinity House), juntamente com os comerciantes da Índia Ocidental, apresentaram um projeto de lei ao Parlamento, a Isle of Dogs/City Bill. (SARGENT, 1991, p. 119-21; CLRO, 1994, p. 248-268).

Todavia, City Bill ainda encontraria resistência por parte de alguns rivais, que tentaram se reunir com os propositores do projeto para chegar a um acordo, mas a possibilidade de amalgamar seus planos falharam. Logo, a construção de docas na Isle of Dogs começou a encontrar uma onda de oposição de comerciantes e donos de navios, que apontaram uma série de restrições arquitetônica ao projeto. Como exemplo deste tipo de oposição, temos a contestação a previsão da construção do canal sul, apontada como inútil. Seus opositores acreditavam que ele fazia parte do projeto apenas para atrair a aprovação dos comerciantes resistentes às docas.

Porém, dentre as objeções reclamadas, a cláusula compulsória (MID, 1994, p. 248-268), que proibia o descarregamento de importações da Índia Ocidental em qualquer lugar que não fosse nas novas docas, era o maior temor dos rivais. Em contrapartida, seus promotores fizeram campanha para manter a cláusula, defendendo-a como a pedra angular de todo o empreendimento. Pois entendiam

que não se tratava de um esquema especulativo, mas um trabalho público vital para impedir que o comércio deixasse Londres. Destarte, argumentaram que a cláusula garantiria o sucesso do projeto e, portanto, traria uma grande receita tributária por meio da prevenção de roubos, além de um alívio considerável para o congestionamento no resto do porto. Também, é óbvio, tornou a estratégia livre de concorrência e de risco enquanto um investimento. (SURVEY, 1994, p. 248-268). Posto isso, uma petição em favor da City Bill foi assinada por 43 comerciantes e 39 agricultores, que detinham dois terços de todos os navios da Índia Ocidental.

Em 1 de maio de 1799, ambos projetos foram novamente encaminhados para uma decisão em uma comissão restrita da Câmara dos Comuns. O Comitê emitiu parecer um mês depois recomendando que Wapping Bill e City Bill continuassem. Esta última obteve precedência, pois era muito mais barata e rapidamente realizável, fazendo da companhia das Índias Ocidentais o primeiro estabelecimento londrino no novo padrão de docas (1802).

A cláusula compulsória foi aceita com o apoio de funcionários da alfândega, que acreditavam que isso simplificaria sua tarefa. A taxa de embarque, proposta pela prefeitura para financiar a construção do canal, foi considerada alta. Por isso a cobrança foi reduzida pela metade e um Fundo Consolidado foi instituído para fornecer um empréstimo que cobriria o custo de construção e o manteria sem reajustes por três anos. (SURVEY, 1994, p. 248-268).

A primazia da Isle of Dogs na construção de docas também deve ser atribuída aos seguintes motivos técnicos: o baixo valor da terra, a localidade era livre de prédios, o solo poderia ser utilizado para a fabricação de tijolos e havia uma boa cama de cascalho adequada para a perfuração. Além dessas vantagens, a doca da Companhia da Índia Ocidental contou com armazéns que seriam construídos com vista à eventual adoção de um sistema de armazenagem pelo qual o imposto não seria pago sobre mercadorias, a menos que fossem retiradas do entreposto e colocado em circulação. Este foi um ponto de discussão durante grande parte do século XVIII.

Em 12 de julho de 1799, com o Royal Assent (GIFFORD, 1994, p. 248-268), a legislação do porto de Londres foi regulamentada e estabeleceu a estrutura para o processo de construção das docas. A terra necessária tinha que ser

comprada dentro dos limites estritamente definidos nos lados norte, leste e oeste, protegendo as propriedades existentes em Limehouse, Poplar e Blackwall. Mas no sul nenhum limite foi especificado. O valor das propriedades seria resolvido pelo júri onde necessário. A terra para as docas, mas não para o canal, seria então vendida para a Companhia da Doca da Índia Ocidental por meio de administradores governamentais. Qualquer terreno excedente seria arrendado, desde que aplicado a um uso consistente com a melhoria do porto.

A companhia de docas estava obrigada a ser uma sociedade anônima, com um capital inicial de £ 500.000, podendo ser aumentada para £ 600.000, se necessário. Os juros foram fixados em 5% até a conclusão dos trabalhos. O dividendo máximo foi fixado em 10 por cento com a intenção de limitar os lucros da empresa que já tinha a seu favor a cláusula compulsória. Esta última estipulou que todos os navios que chegassem das Índias Ocidentais descarregassem suas cargas (exceto tabaco) nas novas docas por 21 anos. Lucros extras deveriam ser evitados em favor de taxas reduzidas. Quanto aos seus diretores, ela deveria ser dirigida por 13 acionistas, que haviam subscrito pelo menos 2 mil libras, juntamente com quatro vereadores e quatro conselheiros comuns, dando à cidade uma voz em suas deliberações. A empresa não deveria estar de modo algum preocupada em construir ou consertar navios e, portanto, não podia construir docas secas.

Um uso sem precedentes de dinheiro público, por meio do Fundo Consolidado, deveria fornecer compensação àqueles cujos interesses foram danificados, assim como, ofertar empréstimo de £ 72.000 para fazer o canal. A taxa de tonelagem, pagável ao governo por 14 anos, seria compensada com o custo do canal, que permaneceria livre de taxas de trânsito até três anos após sua conclusão. As fragatas foram isentas de pagar a taxa de navio nas docas. Essa isenção foi chamada de *cláusula de água livre*, que foi inserida por insistência de faroleiros e trapicheiros privados, cujos negócios seriam perdidos para as docas e que nos anos seguintes trouxeram muitos problemas para os dirigentes da companhia. A combinação de investimento privado e governamental e a alocação forçada de um determinado comércio às docas tornaram a empresa um empreendimento de novo tipo.

The detailed provisions of the Act concerning the physical, financial,

administrative and operational particulars created a regulative model for the redistribution of control over the Port of London. Launching the West India Dock Company was an enormous undertaking at a time of wartime austerity. It was one of the most ambitious public works projects hitherto attempted in England, with an authorized capital on a par with that approved for the Grand Junction Canal in 1793. In terms of dock-building, nothing of a comparable scale had been undertaken, although the Wapping project had shown that there was a willingness to invest in docks in London. Canal companies and the Hull Dock Company provided models of privately financed public utility companies, the examples of which may have helped to frame the terms of the 1799 Act. The West India Dock Company, like most canal companies, obtained much of its finance from those who had direct or related interests. The 'compulsory clause' removed much of the speculative risk, and there was little difficulty in raising the initial capital of £500,000. (THE WEST, 1994), p. 248-268).

A construção das Docas da Índia Ocidental foi um desafio organizacional do ponto de vista tecnológico. O projeto tinha poucos modelos como referência, pois as docas de Liverpool haviam crescido aos poucos e não havia precedentes nacionais ou estrangeiros para a construção de um sistema tão grande de docas fechadas. No entanto, a velocidade com que o trabalho foi realizado contrastava com a lentidão das deliberações anteriores. As terras foram adquiridas e em grande parte seus campos consistiam em pátios e casas de madeira. A maioria das transações foi acordada em março de 1800, embora algumas das reivindicações dos proprietários não tivessem sido liquidadas até 1802. Um transporte geral da cidade para a companhia de docas foi feito em outubro de 1800 e, no meio de 1801, a empresa pagou £ 71.615 pela terra. O sistema funcionou suficientemente sem problemas a ponto de permitir que os trabalhos da doca continuassem sem demora significativa. Naquele momento, o emprego dos recursos tecnológicos, somados a um padrão de gestão privada monopolista e de base escravista definiram um dos modelos de gestão desenvolvidos durante o século XIX.

## **Rio de Janeiro: *as docas de D. Pedro II ou Monopólio de Trapiches***

No caso brasileiro, o entendimento acerca do direito de usar os recursos

e os terrenos portuários também se desdobraram em disputas entre grupos antagônicos, no entanto, cabe evidenciar suas especificidades. Nesse contexto, proponho-me a apresentar aquelas controvérsias que atingiram diretamente os planos de implementação da Doca da Alfândega (DA) e, principalmente, da Doca Dom Pedro II (DDPII). Esta última, foi muito mais afetada por estes embates como poderemos observar.

Nivea Silva Vieira, em sua tese de doutorado (VIEIRA, 2014), discorreu sobre as relações desenvolvidas no âmbito da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), no período entre 1869 e 1934, voltando-se para o processo de abertura da zona portuária à concessão privada. Ela apresentou a Associação (ACRJ) como um partido ampliado na defesa do interesse dos comerciantes, entretanto, sua leitura apontou a presença de diversos setores do comércio na composição desta organização. Todavia, havia um setor hegemônico no comando que, por vezes, se colocava em disputa com outros setores.

Em seu levantamento de dados a autora nos presenteou, indicando que tipo de ação foi desenvolvida pelas lideranças da ACRJ no processo de privatização da zona portuária, a partir da promulgação da lei de 1869.

Posto isso, volto-me, primeiramente, a DA como primeiro estabelecimento portuário que foi inserido na nova legislação. A construção dessa doca iniciou-se em 1853, apresentando muita lentidão na execução dos trabalhos e aumentando as dificuldades na realização da atividade portuária. Naquela oportunidade, às vésperas do novo decreto, um evento marcou a realização da obra dessa doca: o episódio de desapropriação da sede da ACRJ para criação da Rua dos Mineiros. É relevante destacar que apesar do revés sofrido pela Associação, devido a perda do terreno, ela não se colocou no caminho das obras da doca da Alfândega (VIEIRA, 2014, p. 70).

Mas, ainda segundo Vieira, essa doação nada mais foi que uma estratégia de intervenção no novo regime de administração portuária que se implementou. Pois a liberação do terreno deu-se dois meses antes da constituição da primeira companhia de docas do Brasil: a Companhia da Doca da Alfândega. Esta última, iniciou um gerenciamento privado da referida doca, atendendo as demandas da ACRJ, que já se queixava há meses do funcionamento da alfândega sob gestão do governo monárquico. Por conseguinte, em 5 de agosto de 1869, nas

dependências da ACRJ, foi fundada a Companhia das Docas da Alfândega.

Aproveitando-se desta brecha, o grupo dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* lançou mão de sua primeira estratégia para intervenção no porto do Rio de Janeiro: associou-se ao Engenheiro André Rebouças para a organização da *Companhia Docas d'Alfandega do Rio de Janeiro* e das *Docas Pedro II*. (VIEIRA, 2013, p. 4)

Um outro aspecto que demonstra, segunda a autora, que não houve gratuidade nessas ações, foi o fato de que a ACRJ requereu uma indenização pelas melhorias realizadas no terreno doado pelo próprio governo imperial à Associação.

Contudo, apesar da ACRJ ter apostado, de forma hegemônica, no novo modelo privatista de concessão, que deu a Companhia da Alfândega o gerenciamento das atividades portuárias, as restrições técnicas, que geravam muitas queixas de importadores e comerciantes minoritários da ACRJ, permaneceram. E foi devido a essas limitações que essa fração minoritária da ACRJ se organizou para queixar-se do serviço prestado pela companhia recém-criada.

Durante uma de suas assembleias, o grupo de importadores e comerciantes, que se sentia prejudicado, solicitou que se autorizasse a livre escolha dos trapiches que serviriam de depósito de suas mercadorias. Mas o grupo hegemônico, que incluía a diretoria da ACRJ, estava envolvido na exploração desse tipo de serviço por meio da nova companhia e, conseqüentemente, não desejou perder seus ganhos. Sendo assim, a decisão foi remetida ao Tribunal do Comércio. Este último, transferiu sua deliberação para o governo Imperial.

Em meio a esses litígios, a admissão de um projeto de doca em outra localidade, gerenciado por uma nova companhia, tornou-se muito pertinente. E mais uma vez, a diretoria da ACRJ adotou a estratégia de fazer-se presente entre os acionistas da Companhia de Docas Dom Pedro II (CDDPII) que foi criada em 1870.

Mas o surgimento de uma segunda companhia de docas não impediu que se aguçassem, novamente, os antagonismos entre os grupos que compunham

a ACRJ. Essas novas contendidas colocaram em campos opostos os elementos que faziam parte do grupo hegemônico da Associação, constituindo-os como adversários.

A organização de uma nova companhia, antes mesmo de assentar-se o primeiro tijolo da nova doca, revelou-se como um ingrediente implosivo na implementação do projeto. A escolha da região do Valongo, para construção de outra doca, foi um outro elemento inquietante, pois, embora fosse distante do coração da cidade, o local já desenvolvia atividades portuárias. Desde o século XVIII, a chegada dos navios que traficavam escravizados havia sido transferida para aquela localidade. Essa mudança tinha o objetivo de retirar das vistas da sociedade o desembarque de africanos e africanas que chegavam seminus, desnutridos, desidratados, doentes e mortos. E antes de o Brasil livrar-se da condição colonial, D. João, príncipe Regente de Portugal, ao organizar diversos serviços, entre eles o porto, decretou em 21 de janeiro de 1809, por meio do Conselho da Fazenda, que os terrenos nas praias da Gamboa e do Saco do Alferes fossem destinados à construção de trapiches, “a quem mais oferecer e possa em breve tempo edificar” (PIÑERO, 2011. p. 4).

Aos adversários da CDDPII, sua existência prestava-se a desapropriação de terrenos e a constituição de um monopólio de trapiches arrendados. A concorrência por estes equipamentos portuários e por cada espaço no Valongo, entre a Companhia e os comerciantes lá estabelecidos, possui abundante registro. (SILVA, 2020. p. 55-102).

Um dos comerciantes do Valongo, afetado pelos planos desenvolvidos por Rebouças, foi o engenheiro Antonio Gomes de Mattos Júnior. Depois de ter chefiado as oficinas de máquinas do Arsenal de Guerra, encerrou sua carreira militar e assumiu a condição de engenheiro da Companhia Brasileira de Paquetes à Vapor. Mas ele foi, aos poucos, ampliando seus projetos naquela localidade. Em 1867, mesmo ano que Rebouças projetou a DDPII, Antonio Gomes de Mattos lançou-se em uma sociedade com as oficinas de John Maylor que se situavam, inicialmente, no nº 136 da Rua da Saúde. Porém, em pouco tempo, a oficina expandiu-se para outro ponto. Em 1873, ele assumiu a função de secretário da Companhia de Navegação Transatlântica. Essas duas últimas atividades intensificaram os confrontos, entre Rebouças e Mattos Júnior, nas

páginas do Jornal do Commercio.

Em 16 de setembro de 1871, dia seguinte a inauguração das obras da DDPII, Mattos Junior deu início a uma série de publicações, acusando o projeto de monopolista e apelando a Regente imperial para que intervisse em defesa dos proprietários dos estabelecimentos onde ocorreriam as desapropriações:

V. A. Imperial, futura imperatriz do Brazil, e por justos motivos esperança da nação, appareceu pela primeira vez em publico, na sua qualidade de Regente, para solenisar este acto oriundo de flagrante violação da constituição do Imperio. [sic] (Jornal do Commercio 16 de setembro de 1871.)

Através desse trecho pode-se constatar que a presença da princesa Isabel em sua primeira aparição pública, durante sua primeira gestão regencial, conferia um elevado grau de importância ao projeto da DDPII. Mas em contrapartida, também é possível reconhecer os limites e a resistência a esse poder imperial. Pois, naquela ocasião, o comparecimento da princesa não inibiu o meirinho da Câmara Municipal de realizar a entrega do embargo à obra da doca no transcorrer da cerimônia.

No Jornal do Commercio, os artigos de Mattos Junior continuaram a ser publicados entre 16 de setembro e 19 de novembro de 1871. Depois eles foram reunidos em um pequeno volume, sob o título: *As docas de D. Pedro II ou Monopólio de Trapiches*. (SANTOS, 1985, p. 178). Seus artigos apresentavam, entre outras coisas, contestações ao discurso inaugural da obra, duras críticas a detalhes técnicos e suspeitas acerca das movimentações de ações da companhia. Pois, enquanto engenheiro e empresário, Mattos Junior deu-se o direito de analisar tudo que representasse uma ameaça aos seus interesses e que expusesse qualquer fragilidade da DDPII. Por conseguinte, colocou-se como representante dos proprietários dos estabelecimentos que seriam desapropriados, deu apoio ao embargo da Câmara Municipal as obras, se tornou um crítico ferrenho às alterações propostas à construção de molhes perpendiculares em madeira ou ferro e realizou uma petição solicitando outro embargo a obra para submetê-la a uma comissão de engenheiros que avaliariam a alteração no projeto.

No outro extremo, Rebouças considerava-se “o cocheiro do carro do progresso que não deve olhar para quem pisa em seu caminho” (SANTOS,

1985, p. 178) e com esse sentimento defendeu a pauta modernizadora dos portos brasileiros.

Indenização?! Nem um cetil!

Não preocupe o seu espírito com isso, um só instante!

Hei de desapropriar o prédio e mandá-lo mudar com suas máquinas!

Victor Hugo assim ensina, que o cocheiro do carro do progresso não deve olhar para quem pisa em seu caminho

Quero fazer a sua fortuna.

Obrigando a mudar-se dali, onde se acha acanhado, você montará um estabelecimento em maior escala!” (SANTOS, 1985, p. 178)

A citação acima foi feita por Rebouças durante seus embates com Antonio Gomes de Mattos Junior. Em seu entendimento, as desapropriações feitas pela companhia eram um malefício apenas aparente, pois os ganhos provenientes de seus planejamentos, ainda que não compreendidos pelos demais engenheiros, seriam inevitáveis.

Essa convicção acompanhou André Rebouças em seus projetos e trabalhos, tanto no exercício da gerência das primeiras docas brasileiras quanto fora dessa função.

Nessa direção, um dos primeiros problemas enfrentado por Rebouças e, conseqüentemente, pelas companhias que gerenciou ocorreu ainda em 11 de outubro de 1866. A Marquesa de Olinda escreveu a seu pai, o conselheiro Antônio Rebouças, pedindo que se conservasse seis escravos seus nas obras da Alfândega. E uma senhora parenta do Conselheiro Beaurepaire Rohan pediu que “um preto seu passasse de servente a pedreiro”(FLORA e VERISSIMO, 1938, p. 138). E assim, ele precisou tratar de suas diferenças com os proprietários de escravizados que frequentavam seu círculo social

Principiam a embaraçar-me com empenhos; a Marqueza de Olinda, escreveu hoje a meu Pai, pedindo-lhe que conservasse nas obras da Alfandega seis escravos seus. (...) Uma senhora, que se disse ser parenta do Conselheiro Beaurepaire Rohan, teve a simplicidade de mandar-me chamar com a maior instancia para pedir-me que um preto seu passasse de servente a pedreiro. Pódeesta fazer companhia a tal Marqueza de Olinda. *[sic]*(FLORA e VERISSIMO, 1938, pg 138)

Ainda em vida, o Marquês de Olinda colocou-se contra a abolição por considerar que o fim da escravidão abalaria a nação (VERISSIMO, 1939, p. 194).

Em 1870, ainda no âmbito desse círculo social e no contexto da reforma portuária, a resolução da severa seca que assolou o Rio de Janeiro revelou-se como um outro exemplo dos enfrentamentos pautados em ideais opostos de propriedade e progresso. Pois para acabar com a seca que assolou a cidade, uma Comissão Especial foi formada e adotou como medida para solução do problema a tomada temporária de propriedades particulares para cavar poços e fazer uso da água. Naquela circunstância, a direção técnica da Comissão foi realizada pelos irmãos Rebouças, André e Antonio. O Conde de Bomfim, que era um dos homens mais ricos da capital, teve sérios problemas com a referida Comissão.

O Conde de Bomfim era um dos “proprietários de certos terrenos e certas águas” (VERISSIMO, 1839, p. 101-102) e resistiu as medidas adotadas. Em sua luta, ele obteve o apoio do Ministro da Agricultura, Diogo Velho, que lhe deu razão e ordenou alterar o plano de trabalho. Consequentemente, a Comissão recorreu ao chefe do Conselho de Ministros, o Visconde de Itaboraí, que ordenou que se realizasse a obra mesmo que fosse “preciso empregar força” (VERISSIMO, 1839, p. 102). Apesar de não encontrar qualquer registro acerca da necessidade do uso da violência, o tom ameaçador do ministro pareceu surtir efeito e a Comissão seguiu com seu trabalho.

Outros exemplos podem ser citados (SILVA, 2020. p.103-149) com o objetivo de indicar que a postura de André Rebouças, atuando dentro ou fora das companhias, estendiam as fronteiras do privatismo. Entretanto, por uma questão atinente a própria estrutura deste trabalho, volto-me apenas para mais uma circunstância, que atravessou a pauta da reforma portuária, da urbanização e da modernização do Estado monárquico brasileiro.

A contar de 16 de julho de 1871, o Conde de Bomfim, que no ano anterior se envolvera na contenda referente a seca, saiu em defesa dos *Negociantes do comércio e da lavoura* (PIÑERO, 2015) e passou a comandar mais uma ação contra a agenda de reformas que estava em pauta no país. Ele liderou o *Club da Lavoura e do Commercio*, pouco mais de dois meses antes da promulgação da Lei do Ventre Livre, com o objetivo de unir agricultores e comerciantes contra a

tramitação do projeto da lei nº 2040 de 28 de setembro de 1871.

Circulares passaram a ser publicadas no *Jornal do Commercio* fazendo duras acusações ao governo imperial. Aqueles que subscreveram tais publicações, consideravam-se lesados financeiramente, pois entendiam-se como os responsáveis pela produção da fortuna pública. Para eles a comissão especial responsável pelo projeto de lei adotara uma “celeridade despótica”, uma “exaltação frenética”, expusera “theorias perigosas”, atropelava “regras parlamentares” contra aqueles “cujos ombros possantes repousa a fortuna pública” a fim de ludibriar a opinião coletiva “sobre a questão mais grave que pode agitar este Império: a proposta relativa ao estado servil.” Assim defendiam seus interesses sob a presidência do Conde de Bomfim (*Jornal do Commercio*, 4 de agosto de 1871).

Contudo, bem antes das ações empreendidas pelo *Club da Lavoura e do Commercio*, a partir de abril de 1870, Rebouças já havia iniciado conversas com o Visconde de Lage, com Visconde de Itaboraí e com o Visconde de São Vicente (Pimenta Bueno) sobre assuntos relativos à produção de uma Lei Geral que promovesse: a educação das crianças filhas de escravizados, a liberdade do ventre, a criação da Associação Central Emancipadora e de asilos mantidos por associações filantrópicas. Ao fim daquele ano, ele conseguiu que o deputado Teixeira Junior aceitasse seu artigo que concebia a Sociedade Protetora do Emancipados. (VERÍSSIMO, 1939. p. 195-199).

Em maio de 1871, atuando de forma intensa nos bastidores, Rebouças procurou contribuir na relatoria do projeto da Lei do Ventre Livre.

Em 14 de Maio ele faz “um estudo comparativo entre o projeto da Comissão Especial da Camara dos Deputados e a proposta do Governo” e organiza um quadro sinótico de maneira a terminar a emancipação lentamente e um projeto de lei redigido, na parte jurídica, pelo pai. Procura, então, a Rio Branco; deixa-lhe três cópias desses quadros e a 20 de Junho volta outra vez ao Ministerio a chamado do Visconde “para dar explicações sobre os quadros que havia organizado”. (VERISSIMO, 1839, p. 198)

Quando setembro de 1871 chegou, pairavam sobre alguns eventos grande expectativa e tensão. Naquele momento, a Princesa Isabel assumiu a Regência

Imperial pela primeira vez, fazendo, no dia 15, sua primeira aparição pública durante a inauguração da obra da DDPII e treze dias após, dia 28 de setembro, uma quinta-feira, a Lei do Ventre Livre foi assinada pela regente.

Todavia, como citado acima, a presença da princesa Isabel na inauguração da DDPII foi apontada, nas páginas dos jornais, como um “acto oriundo de flagrante violação da constituição do Imperio”. No mesmo dia a obra foi embargada e permaneceu nessa condição até novembro daquele ano. A situação da Companhia tornou-se mais complicada no dia 04 de outubro de 1871, uma semana depois da assinatura da Lei do Ventre Livre, pois o Conde de Bomfim e seu filho, o Barão de Mesquita, ambos integrantes do *Club da Lavoura e do Commercio*, participaram de uma venda em massa de ações da CDDPII. Essa iniciativa incentivou outros acionistas a fazerem o mesmo, mantendo suas sociedades apenas com a Companhia de Docas da Alfândega. (VERÍSSIMO, 1939. p. 84).

O uso desses expedientes não estava, fundamentalmente, voltado a uma agenda de reformas. Tornar-se acionista das duas companhias de docas, Alfândega e DDPII, revelou-se como um meio de ampliar a posse sobre serviços que, em princípio, deveriam ser remodelados por meio das novas concessões. Contudo, os diferentes interesses políticos, que compõem o cenário dessa atividade econômica, dotaram essas sociedades de aspectos imprevisíveis. Sendo assim, a venda e a entrada de ações da DDPII foram muito conturbadas, conforme encontra-se registrado na compilação do diário (VERISSIMO, 1939, p. 84) e no *Jornal do Commercio*. Para Rebouças, a despeito das disputas empresariais por sócios, terrenos e estabelecimentos, havia um pano de fundo que perpassava toda essa situação a fim de afetá-lo da forma mais vil e covarde.

A 19 de setembro de 1871, apenas 4 dias após a inauguração das obras, já dois acionistas de certo peso, querem dissolver a Companhia. O Conde d’Estrêla, presidente dela, recebe cartas anônimas, lastimando que ele português e branco se misture com um mulato; a legalidade do premio de 200 contos que André recebeu pela cessão do privilegio e pelos estudos técnicos, é posta em dúvida e o bahiano tem que resistir só, convencer os tímidos, animar os desesperançados, fazer face aos que o destroem e aos que o deixam destruir [*sic*] (VERISSIMO, 1939, p. 83).

A carta anônima enviada ao Conde d'Estrêla soma-se a uma série de publicações, intitulada *Moyses dos Trapicheiros*, que o atacava nos jornais com o objetivo de afetar sua honra pessoal. (JORNAL DO COMMERCIO, 1871).

Quando o embargo a obra foi suspenso, em novembro de 1871, o Largo da Imperatriz, local onde havia ocorrido a cerimônia de inauguração das obras da DDPII, havia sido interditado ao uso, descaracterizando o projeto apresentado em 1869 ao Ministério da Agricultura. André Rebouças foi demitido da Companhia da Doca da Alfândega e, definitivamente, uma grande rivalidade estabeleceu-se entre as duas companhias. Em 1872, o ministro Rio Branco, chefe do Gabinete, propôs uma fusão entre as duas companhias com o propósito de acabar com os embates, mas ela não se realizou. Nos anos seguintes, as obras da DDPII implementaram-se com rígidas alterações no projeto original, reduzindo suas dimensões colossais. Suas atividades continuaram por meio de trapiches arrendados até a inauguração de seu principal armazém em 1876. Entretanto, após seguidas proibições de armazenamento de café, sua atividade foi arrendada pelo governo monárquico dois anos depois.

## Conclusão

Seja em Londres ou no Rio de Janeiro, a transformação da atividade portuária é marcada pela transição na forma de fazer política institucional. A Trinity House e os primeiros ocupantes da região do Valongo tiveram suas atividades legitimadas por atos monocráticos, a Carta Régia de Henrique VIII e o Decreto de D. João, respectivamente. Em contrapartida, as novas atividades precisaram ser aprovadas pelas instâncias governamentais de cada país. No caso londrino, a decisão ficou por conta do Parlamento. No Rio de Janeiro, a aprovação ficou a cargo da burocracia do governo monárquico. A diluição dos poderes monocráticos gerou estratégias diferentes, em cada região, por aqueles que desejavam defender seus interesses.

Em Londres, a mobilização dos comerciantes de Wapping, que estavam insatisfeitos, gerou uma reação da Trinity House que, conseqüentemente, colocou esses grupos em lados opostos de dois projetos antagônicos: Wapping Bill e City Bill. A disputa entorno desses projetos dividiu, inicialmente, os comerciantes das Índias Ocidentais e a Trinity House. Mas, embora City Bill

fosse um planejamento exclusivo da Companhia da Índia Ocidental, a disputa não durou muito tempo e a Corporação juntou-se ao projeto da Companhia. As vantagens técnicas da região de Isle of Dogs, o lobby monopolista e escravagista de Robert Milligan e George Hibbert e a abertura de capital reservada aos que antes haviam aderido a Wapping levaram ao realinhamento da corporação. Quando o Royal Assent, em janeiro de 1799, foi promulgado, aos resistentes fareleiros e trapicheiros de Wapping restou contentarem-se com a cláusula de água livre, enquanto o monopólio da Companhia das Índias Ocidentais foi assegurado pela cláusula compulsória.

No Rio de Janeiro, a gestão privada, como uma medida reformista da atividade portuária, fomentou momentos distintos nos embates entre os grupos que desenvolviam esses serviços. Primeiramente, a criação da Companhia da Doca da Alfândega gerou oposições no interior da ACRJ, que fez com que um minoritário grupo resistente desejasse ter a liberdade de usar qualquer trapiche para embarque e desembarque mercadorias. Tal anseio teve por objetivo livrar tais comerciantes da ineficiência do serviço prestado pela nova companhia. O resultado mais incisivo a essa demanda foi a criação da Companhia de Docas Dom Pedro II. No entanto, embora o projeto apresentado por André Rebouças se instalasse fora do centro da cidade, a nova região escolhida, o Valongo, já desenvolvia atividades portuárias que foram legitimadas na época de Dom João.

Sendo assim, em um segundo momento, outras rivalidades surgiram na ACRJ, entretanto, no interior do grupo hegemônico da associação. Dessa forma, a CDDPII, que ainda não possuía uma doca, foi acusada de ser um *Monopólio de Trapiches* arrendados. Para além da disputa por terrenos e estabelecimentos compreendidos na região do Valongo, as atividades emancipacionistas do gerente da CDDPII, seu anseio em interditar o uso de mão de obra escravizada no novo modelo de doca e sua postura progressista no que se refere a divisão pública dos recursos urbanos colocaram-se em direta oposição ao ideal de propriedade de seu círculo social. Enfim, paradoxalmente, ele acreditou que reuniria, por meio de cotas acionárias, os mais ricos homens da capital monárquica escravagista para construir, sobre o Cais do Valongo, uma nova doca onde não seria permitido o emprego da mão de obra escravizada.

Diferentemente do caso londrino, em que o monopólio e a exploração do

regime escravagista conduziram ao ajuste dos grupos antagonistas majoritários. No Rio de Janeiro, os confrontos entre os grupos antagônicos levaram a redução do projeto da DDPII, por meio da fragmentação de suas partes (armazéns, diques e molhes), da redução da área de implementação, da venda de ações em massa e da intermitente proibição de armazenamento de mercadorias.

Entendo que, a partir do modelo interpretativo de Bosa, essas reformulações pautaram-se na “infraestrutura lucrativa” como “o fator mais importante” e que “elas foram gerenciadas seguindo os critérios de negócios” que não objetivaram, fundamentalmente, beneficiar a todos os elementos das sociedades londrina e da capital monárquica.

Por isso, o afastamento da atividade portuária do centro da cidade não se configurou como um obstáculo quando considerado apenas o aspecto geofísico. Ao contrário, como visto no caso brasileiro, as dificuldades encontradas na implementação da nova doca na região do Valongo deram-se, justamente, por causa da atividade já estabelecida no local que, até pouco antes da reforma, servia para o ocultamento do tráfico de escravizados. Seguindo essa mesma lógica, os ganhos atinentes aos avanços tecnológicos não viabilizaram o fim da exploração do tráfico e da escravidão. Ao invés disso, os detentores de tais meios mantiveram-se em seus posicionamentos escravagistas.

## Referências

DUMAS, Paula Elizabeth Sophia. *Defending the Slave Trade and Slavery in Britain in the Era of Abolition, 1783-1833*. University of Edinburgh. 2012.

FLORA, Ana e VERÍSSIMO, Ignácio José. *Diário e Notas Autobiográficas*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1938.

GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes*. London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

GRINBERG, Keila. *O Fiador dos brasileiros. Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002

HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções*. Paz e Terra. 1977.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto*. São Paulo: Hucitec, 1996.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto. Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Divisão de Editoração, 2006.

LONGLANDS, Henry. *A Review of the Warehousing System, 1824*. Disponível em [https://books.google.com.br/books?id=L0RVAAAACAAJ&pg=PR7&lpq=PR7&dq=H.Longlands,+A+Review+of+the+Warehousing+System,+1824.&source=bl&ots=4cTbSEEOw0&sig=1xzd9kKLTA4CO0wsITKbwLxEQzo&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKewjep6vpq4PeAhUIDZAKHZcPCCoQ6AEwAHoEC AkQAQ#v=onepage&q=west%20india&f=false](https://books.google.com.br/books?id=L0RVAAAACAAJ&pg=PR7&lpq=P R7&dq=H.Longlands,+A+Review+of+the+Warehousing+System,+1824.&source=bl&ots=4cTbSEEOw0&sig=1xzd9kKLTA4CO0wsITKbwLxEQzo&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKewjep6vpq4PeAhUIDZAKHZcPCCoQ6AEwAHoEC AkQAQ#v=onepage&q=west%20india&f=false). Acesso em 13/10/2018.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, Instituto Nacional do Livro, 1987.

PESSANHA, Andréa Santos. *Da Abolição da Escravatura à Abolição da Miséria: a vida e as idéias de André Rebouças*. Rio de Janeiro: Quartet, 2005.

PIÑEIRO, Théo Laborinhas. *A Política dos Negociantes e o Porto do Rio*

de Janeiro no século XIX. Disponível em [http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300890045\\_ARQUIVO\\_NegociantesePortodoRJ.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300890045_ARQUIVO_NegociantesePortodoRJ.pdf). Acesso em 02/05/2015.

\_\_\_\_\_. *Negociantes, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios*. Rio de Janeiro: Tempo, nº 15, p. 71-91. 2003.

SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e o seu tempo*. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 1985

SARGENT, Edward. 'The Planning and Early Buildings of the West India Docks', *Mariner's Mirror*, vol. 77, 1991, p. 119–21. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), p. 248-268.

SILVA, Antonio Carlos Higino. *Portos de Commercio. Tecnologia, Associacionismo e Redes de Sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890)*. Tese, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020.

SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada*. Rio de Janeiro: Revista de História Comparada — PPGHC — UFRJ, v. 12, n. 2, p. 35-64, 2018. Revista de História Comparada — Programa de Pós-Graduação em História Comparada-UFRJ. <https://revistas.ufrj.br/index.php/RevistaHistoriaComparada> — ISSN: 1981-383X

TAYLOR, Michael. *The British West India Interest and Its Allies, 1823–1833*, *The English Historical Review*, Volume 133, Issue 565, December 2018, Pages 1478–1511, <https://doi.org/10.1093/ehr/cey336>

THOMAS, Hugh. *The slave: the story of the Atlantic slave trade, 1440-1870*. New York: Touchstone, 1999. In: Ver SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada*. Rio de Janeiro: Revista de História Comparada — PPGHC — UFRJ, v. 12, n. 2, p. 39.

VASCONCELOS, Barão e VASCONCELOS, Barão Smith de. *Arquivo Nobiliarquico Brasileiro*. Laussane: Imprimeriela Concorde, 1918.

VELASCO e CRUZ, Maria Cecília. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*, 1999. Disponível em [http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf). Acesso em 03/05/2015.

VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939.

VIEIRA, Nivea Silva. *A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro (1869-1934)*. Niterói, 2014.

\_\_\_\_\_. *André Rebouças: o intelectual orgânico dos Negociantes*. XXVII Simpósio Nacional de História — Anpuh. 2013.

\_\_\_\_\_. *O Público e privado no Porto do Rio de Janeiro*. XXVI Simpósio Nacional de História — Anpuh. 2011.

WILLIAM, Farrer e BROWNBILL, Jonh. Liverpool: The docks', *In: A History of the County of Lancaster: Volume 4*, ed. (London, 1911), p. 41-43. *British History Online*. <http://www.british-history.ac.uk/vch/lancs/vol4/pp41-43> [accessed 15 August 2019].

## Fontes primárias digitais

### Obras raras

REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro. Organização da Companhia das Docas de D. Pedro II*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869. Disponível em [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or1451407/or1451407.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1451407/or1451407.html). Acesso em 12 03 2015 10:37

\_\_\_\_\_. *Estudos de Portos de Mar*. Rio de Janeiro: Correio Mercantil, 1862. Ed 226 a 280. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.asp?bib=217280&pasta=ano%20186&pesq=%22rebou%C3%A7as%22>.

Acesso em 12/03/2015.

\_\_\_\_\_. *Portos de Commercio. Synopse da obra de Mr. Louis Barret.* Disponível em [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or1451407/or1451407.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1451407/or1451407.html). Acesso em 12/03/2015.

\_\_\_\_\_. *Companhia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Typ. Imp. E Const de J. Villeneuve E Comp, 1870. Disponível em <http://catalog.hathitrust.org/Record/008894471>. Acesso em 06/06/2015

CASTRO, *Agostinho Victor de Borja.* Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca D'Alfandega. Rio de Janeiro: Instituto Imperial, 1877. Disponível em [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm)

## **Coleção de leis do Império do Brasil**

Decreto nº 1664 de 27 de outubro de 1855.

Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869.

Decreto nº 4774 de 23 de agosto de 1871

Decreto nº 4492 de 23 de março de 1870

Decreto nº 4783 de 06 de setembro de 1871

Decreto nº 5438 de 15 de outubro de 1873

Lei nº 2240 de 28 de setembro de 1871 disponível em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/185618>

GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

Act 43 Geo III c. 132.

Act 44 Geo III c. 7.

Act 47 Geo III, c. 31.

Act 10 Geo IV, c. 67.

Court of Common Council Journal, vol.74, f.46; vol.76, ff.103b-4, 112b-14: PRO, 30/8/255-6 *In: 'The West India Docks: Introduction', In: Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), p. 247-248. *British*

CLRO, Court of Common Council Journal, vol.77, ff.329-43: *Journal of the House of Commons*, vol. 53, p. 312-13, 567-8, 571. *In: Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), p. 248-268.

MiD, 2933; 2936/38, 43, 44: *Journal of the House of Commons*, vol.54, p. 260. *In: Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), p. 248-268

### **Jornais, revistas e almanaque**

Jornal do Commercio. 1871 e 1872.

Revista do Instituto Polytechnico 1876.

# André Rebouças e o melhoramento do porto do Rio de Janeiro: engenharia, higiene e reformismo

Maria Letícia Corrêa

**Resumo:** O trabalho examina uma seleção de colaborações do engenheiro André Rebouças sobre melhoramentos urbanos e obras portuárias, editadas na *Revista de Engenharia*, do Rio de Janeiro, na segunda metade dos anos 1880. A análise tem em conta a trajetória de Rebouças, que teve atuação destacada em empreendimentos viários e na constituição de companhias destinadas a atuar nos setores de portos e ferrovias, e o contexto político e intelectual que levou à apropriação, pelos engenheiros brasileiros, de perspectivas reformistas e embasadas em estudos econômicos de corte liberal, as quais informaram seus principais projetos de intervenção nos melhoramentos urbanos.

**Palavras-chave:** Melhoramentos portuários. Reformismo. André Rebouças.

O protagonismo dos engenheiros nas intervenções ordenadoras da cidade do Rio de Janeiro a partir do último quartel do século XIX, ao lado dos empresários dos setores de portos e ferrovias, serviços urbanos e industriais, têm sido objeto de diversas pesquisas (BENCHIMOL, 1992; CARVALHO, 1998; HONORATO, 1996; CURY, 2000; MARINHO, 2008; 2018). As proposições elaboradas por esses profissionais, tendo em vista os diversos melhoramentos, foram veiculadas em periódicos especializados como a *Revista do Instituto Politécnico Brasileiro*, a *Revista de Engenharia* e a *Revista do Clube de Engenharia*, convergindo com os estudos conduzidos por médicos e higienistas relativos à salubridade urbana e conformando o processo de articulação dos saberes técnicos e científicos referidos a ambas as categorias “na configuração do esboço do saber sobre a cidade, ou na formulação da ciência das cidades, o urbanismo” (BRESCIANI, 2002, p. 26).

Um tema ainda pouco visitado nas pesquisas que tomam por objeto a atuação dos engenheiros brasileiros, no âmbito da história da ciência e na história dos intelectuais, refere-se à associação de seu campo profissional à corrente reformista que se desenvolveu na Europa e nos Estados Unidos ao longo do século XIX tendo entre seus expoentes os precursores do socialismo<sup>1</sup>, como Saint-Simon e demais reformadores sociais, os quais se mantiveram em permanente diálogo com os debates no campo da economia política (GALLICE, 1994; CORRÊA, 2010; ARTHMAR e CINELLI, 2011). Esses pensadores imaginaram sociedades livres de injustiças e governadas por uma elite de “sábios” e homens esclarecidos ou, como no caso do Conde de Saint-Simon, lideradas, a partir do consenso, pelos “produtores” — isto é, por operários, sábios, artistas e banqueiros. Já os reformistas ligados à ideia de cooperativismo, como Charles Fourier, acreditavam ser possível erigir uma sociedade justa e igualitária com base na harmonia e na complacência de capitalistas que aderissem a seus projetos (BARROS, 2011, p. 240-245).

Desde o início da década de 1830 engenheiros filiados à corrente *saint-simoniana*<sup>2</sup>, em sua maioria egressos da Escola Politécnica e da Escola de

1 Consideram-se em geral como precursores do socialismo ou “socialistas utópicos” o conde de Saint-Simon (1760-1837), Charles Fourier (1772-1837) e Robert Owen (1771-1858).

2 Os *saint-simonianos* se dedicaram à defesa da indústria moderna e pregavam a instalação do “reino dos produtores”, baseado na organização científica do trabalho como fonte de harmonia e progresso (GALLICE, 1994).

Minas de Paris, se destacaram pela elaboração e pela propaganda de grandes projetos de organização industrial e de construção de ferrovias e outras estruturas viárias, renunciando a instalação de um “sistema mediterrâneo”, conforme enunciado pelo engenheiro de minas e economista Michel Chevalier (1806-1879). Seu propósito era estabelecer uma vasta rede de comunicações unindo as grandes cidades europeias, consideradas por eles como os grandes “centros de produção” (GALLICE, 1994).

No Brasil, tem-se notícia da chegada das ideias do “socialismo utópico” nos anos de 1840, as quais podem ter cumprido uma função importante como “meio de preparar o terreno para a ampla penetração que teria mais tarde o positivismo, sobretudo aquele que manteve certa preocupação com o social, entre aqueles que defenderiam mais tarde, depois dos anos [18]70, a ideia de ‘organização do trabalho’” (LEONÍDIO, 2007, p. 930). Em seu estudo sobre o engenheiro paraense Aarão Reis (1853-1936), Heliana Angotti Salgueiro assinalou a aproximação entre a engenharia brasileira e o reformismo em finais do século XIX, identificando na trajetória desses profissionais semelhanças com os franceses *saint-simonianos*, que poderiam ser notadas em elementos como a formação politécnica, a divulgação de obras científicas e o engajamento nos projetos de grandes obras públicas (SALGUEIRO, 1997, p. 28).

Entre os estudantes da Escola Central e da Escola Politécnica, centros formadores da engenharia na capital do império, as apropriações das doutrinas científicas e reformistas e do positivismo concorreram para o fortalecimento da ideia de que a modernização do país dependia de homens “cientificamente preparados” (FERREIRA, 1998; MARINHO, 2008). Desse modo, conforme assinalado por Luiz Otávio Ferreira, a construção de uma tradição positivista no país esteve “intimamente relacionada com o ensino de engenharia durante o império”, sendo essas escolas o “ambiente em que o positivismo científico foi institucionalizado” (FERREIRA, 1998, p. 114). Ganhavam relevância, também, as apropriações do liberalismo e das ciências econômicas, difundidas por meio do ensino e das redes de relações profissionais constituídas a partir das escolas superiores (CORRÊA, 2010) e, sobretudo, e pela elaboração e pela divulgação de estudos e projetos na forma de memórias e artigos editados em periódicos especializados e na imprensa diária (MARINHO, 2008, AZEVEDO, 2003).

Tendo em conta tais proposições, examinam-se neste trabalho alguns aspectos da atuação dos engenheiros brasileiros relacionados ao tema dos melhoramentos urbanos, em sua relação com as obras portuárias no Rio de Janeiro, face à difusão da corrente reformista e ao fortalecimento de um campo de debates sobre os estudos econômicos (GALLICE, 1994; SALGUEIRO, 1997; CORRÊA, 2010 e 2012). Para esse objetivo, conferimos especificidade à intervenção desses profissionais, sobretudo no modo como recorreram a um repertório de ideias, compartilhado por políticos e por outras categorias de intelectuais, como médicos e juristas. Nossa análise privilegia a percepção, nos textos dos engenheiros, da “adoção seletiva de recursos culturais em repertórios” — isto é, o conjunto de noções, argumentos, conceitos, teorias, esquemas estilísticos, figuras de linguagem e metáforas —, considerando relevantes suas estratégias de ação e o uso que faziam desses elementos, e não necessariamente preocupando-se com uma suposta “consistência teórica” dos mesmos (ALONSO, 2009, p. 87).

Partimos, assim, de uma seleção de intervenções do engenheiro negro de formação militar, André Pinto Rebouças, profissional cuja trajetória esteve fortemente ligada à participação nas atividades de empreendimentos viários — na construção de ferrovias e na direção dos trabalhos de construção das Docas da Alfândega e das Docas de D. Pedro II, no Rio de Janeiro — e por uma militância radical em órgãos de imprensa e por meio da criação e da participação em clubes e associações, entre outras ações, na luta pela abolição da escravidão e na defesa do que denominava “democracia rural”<sup>3</sup>. Enfocamos, em especial, artigos de Rebouças sobre higiene e obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro editados na *Revista de Engenharia*, datados da segunda metade dos anos de 1880, entre outros textos saídos na imprensa diária e compilados em livros e folhetos.

Definido o contexto político e cultural que assistiu ao surgimento dos

---

3 André Pinto Rebouças (Cachoeira, Bahia, 1838 — Funchal, Madeira, 1898) obteve o grau de engenheiro militar na Escola Militar, no Rio de Janeiro, em 1860. Juntamente com seu irmão, Antônio, realizou trabalhos de vistoria e aperfeiçoamento de portos e fortificações e preparou projetos de companhias para empreendimentos viários e melhoramentos urbanos. Foi uma das principais lideranças do movimento abolicionista. Para o contexto trabalhado nesse texto veja-se o importante estudo de Maria Alice Rezende de Carvalho (1998) e o de Angela Alonso (2015).

periódicos pioneiros no campo da engenharia no Brasil, adotamos, em sua análise, uma perspectiva metodológica constituída no diálogo entre história e sociologia, desenvolvida por pesquisadores que tiveram por tema de estudo os intelectuais (CHARLE, 1990; BOURDIEU, 1996). Nesse enquadramento, intelectuais-engenheiros (MARINHO, 2008), como André Rebouças, são considerados como profissionais da produção dos bens simbólicos (CHARLE, 1990; BOUDIN, 1971), os quais se expressaram na imprensa especializada em nome da competência auferida por sua atuação no mercado formado pelas escolas superiores e em empresas e órgãos oficiais, espaços institucionais cuja complexificação acompanhava a crescente especialização das atividades técnicas e científicas que marcou a modernização brasileira.

As atividades dos engenheiros assumiam, desse modo, um aspecto “técnico-cultural”, extrapolando aquilo que era intrínseco a sua formação, relativo ao envolvimento na formulação de políticas públicas nos setores de portos e ferrovias, saneamento e melhoramentos urbanos. Entendemos, portanto, que suas ações foram orientadas por concepções de ciência e progresso e, também, por interesses econômicos.

## **Engenharia, higiene e reformismo: o problema do porto do Rio de Janeiro**

Na primeira metade do século XIX, as transformações associadas à modernização<sup>4</sup> tinham exercido impacto importante sobre as principais cidades do mundo industrial, afetando também, de forma diferenciada, os novos Estados constituídos no processo das independências no continente americano. Nesse período, numerosos estudos médicos esquadrihavam os diversos aspectos da vida nas cidades, enunciando proposições relativas a aspectos como o clima, o ar e o solo, as “emanações” e a circulação das águas e ressaltando os riscos associados às aglomerações urbanas. Tais trabalhos distinguiam fatores como características naturais, densidade da população,

---

4 Por modernização entendemos os processos sociais que marcaram a experiência de transformação permanente da modernidade — as ciências físicas, a industrialização, a aceleração do ritmo de vida, as novas formas de luta de classes, a explosão urbana e os sistemas de comunicação de massa, entre outros (BERMANN, 2007, p. 24-25).

atividades econômicas e hábitos e comportamentos dos habitantes das cidades, fundamentando-se em dados estatísticos, recenseamentos e enquetes sobre mortalidade e doenças (BOURRILON, 1999).

De modo convergente com o que ocorria no campo da medicina, reformadores sociais, ao examinarem as condições de vida dos pobres, terminaram por refletir sobre a própria cidade, que passava a ser tomada como objeto privilegiado de estudo e análise, sendo representativo desse esforço o texto de Friedrich Engels sobre *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, editado em 1845. Pensadores próximos do socialismo e do reformismo – muitos deles engenheiros e arquitetos por formação — procuraram estabelecer critérios para o estudo do funcionamento das cidades e para a proposição de ações diversas voltadas ao seu ordenamento, com o objetivo de garantir a saúde física e “moral” de seus habitantes (BOURILLON, 1999, p. 11-14). Conforme assinalado por Margareth Pereira, às primeiras virtudes projetadas para as cidades — a higiene, a disciplina e o embelezamento – logo se acrescentaria a ideia de “justiça social”, como consequência dos debates sobre os direitos civis e incorporada pelos reformadores sociais e pelos precursores do socialismo (PEREIRA, 2010, p. 136).

Emergindo da própria observação sobre as cidades e sobre a renovação urbana, segundo Sánchez de Juan, elaborava-se uma nova concepção da própria história, ancorada no emprego de conceitos como “harmonia” e “progresso”, presentes nos textos de Charles Fourier, Saint-Simon e Augusto Comte, para os quais o estado de “desordem” vigente viria a ser substituído por uma nova era de confluência de interesses, regida pela elite intelectual e afinada à realidade industrial (SÁNCHEZ DE JUAN, 2001, p. 1-5). Os engenheiros filiados às correntes reformistas, *saint-simonianas* e *fourieristas*, não tinham, então, “as mesmas preocupações que os médicos ou os higienistas, mas retemos que eles inventam ao mesmo tempo novos conceitos de análise do fenômeno urbano e proposições fundadas sobre ‘modelos’ reprodutíveis nas cidades futuras” (BOURILLON, 1999, p. 14. Tradução livre), nos quais ganhavam destaque as questões da mobilidade (circulação) e da eficiência (GALLICE, 1994, p. 17; ANDREATTA, 2007, p. 161-162; SANCHEZ DE JUAN, 2001, p. 4).

Também no Brasil, à medida que se dava a integração do país aos processos que caracterizavam a modernização, as propostas de renovação urbana

mobilizaram elementos presentes nos textos de pensadores filiados às correntes reformistas. Pode-se notá-los, por exemplo, no plano de *Remodelamento do Rio de Janeiro* apresentado pelo engenheiro militar brasileiro Henrique de Beaurepaire Rohan, no ano de 1843, à Câmara Municipal. Beaurepaire Rohan retomava um antigo plano de abertura de um canal de navegação no mangue da Cidade Nova e de arrasamento do morro do Castelo, sugerindo o prolongamento de diversas ruas, a regularização e a retificação da malha viária e a adoção de grandes eixos de comunicação ligando a Cidade Velha e a Cidade Nova e o interior do município (BEAUREPAIRE ROHAN, 1967 [1843]).

Incorporando a preocupação com o melhoramento das condições da orla e das instalações que sediavam as diversas atividades de alfândega e portuárias na capital imperial, Beaurepaire Rohan recomendava a construção de um único cais, abrangendo todas as praias da cidade — “à exceção dos lugares destinados para estaleiros” —, obra a ser encetada “em um de seus pontos mais notáveis”, prosseguindo-se quando houvesse fundos disponíveis, até que se completasse a formação de um “um magnífico cais geral, em substituição aos que existem”.

O [cais] da praia dos Mineiros é construído com regularidade e solidez bastante. O de S. Cristóvão é suficiente para o serviço que ali tem de prestar. O do Saco do Alferes está completamente arruinado. O mesmo acontece ao do Largo do Paço, na falta do qual serve o de Pharoux. Em toda a frente compreendida entre o Arsenal de Guerra e o da Marinha, dever-se-ia estabelecer um cais; mas como esta obra absorveria somas imensas, sou de parecer que por ora só se construam, como partes de um sistema geral, pequenos cais nas praias de Moura, D. Manuel, Largo do Paço, e Peixe, em frente do mercado, onde reina a mais completa falta de asseio. O cais da Imperatriz, cuja construção foi confiada ao Senhor administrador das obras. Joaquim José de Melo, debaixo da inspeção do Ilmo. Vereador Ferreira, se acha terminado; e quando outras obras se não tivessem feito, durante a atual administração municipal, esta bastaria para atestar o quanto se interessam V.V.S.S. no bem público. (...) No Valongo, convém permitir-se o aterro da praia até o alinhamento e ao nível do novo cais, obrigando-se porém cada proprietário a não edificar, senão na distância de 60 palmos, aquém do limite exterior do cais, ficando todo este espaço destinado para trânsito público (BEAUREPAIRE ROHAN, 1967 [1843], p. 230).

Dada a ênfase no tema da circulação, a preocupação com a geografia e a cartografia e o interesse pela estatística – isto é, com “a descrição completa do país, em suas relações físicas e morais” (BEAUREPAIRE ROHAN, 1967 [1843], p. 202) —, Verena Andreatta (2007) assinalou que o plano do engenheiro militar refletia um conjunto de preocupações ligadas ao *saint-simonismo*. Essa aproximação foi feita também por Margareth Pereira, para quem a proposta de Beaurepaire-Rohan constituía “uma resposta ao apelo *saint-simoniano* de reconfiguração da natureza como um organismo ideal e útil graças às redes artificiais” (PEREIRA, 2010, p. 141). A mesma autora nota, ademais, no texto do relatório, o emprego de expressões como “planos de melhoramentos” e “grandes obras públicas” que, em sua origem — *grands travaux* –, associavam-se àquela corrente doutrinária.

Pode-se considerar que o plano da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, integrada pelos engenheiros Jerônimo de Moraes Jardim, Francisco Pereira Passos e Marcelino Ramos em 1875 e 1876, se achava igualmente amparado na apropriação de postulados reformistas e positivistas, dada a atribuição de um papel proeminente, a ser assumido pela elite técnica — os engenheiros —, nas intervenções reguladoras do espaço urbano e ao reforço do intervencionismo (PEREIRA, 2010, p. 148). Os planos indicavam uma série de obras de alargamento e retificação de ruas, a abertura de novas praças e o melhoramento geral das condições higiênicas da cidade, além do arrasamento dos morros de Santo Antônio, do Castelo e do Senado, justificado pelo objetivo de favorecer as condições de circulação e a ventilação nessas áreas.

No que se refere à preocupação com a orla e com a atividade portuária, destacava-se a sugestão de construção de um novo cais, ligando a ponta da Chichorra — entre as praias do Valongo e a da Gamboa — com a praia dos Lázarus, em São Cristóvão, e a construção de um ramal e da estação marítima da Estrada de Ferro D. Pedro II, destinada à atracação de navios de grande calado (SOUTO, 1876). Na linha de litoral desde o Arsenal de Guerra até o morro da Saúde, mencionavam-se os trabalhos da Companhia das Docas de D. Pedro II, iniciados por André Rebouças, sendo recomendados melhorias nos pontos para os quais ainda não houvesse um plano autorizado pelo governo imperial, como um pequeno cais para o serviço de escaleres e embarcações pequenas no final

da Rua da Prainha (atual Praça Mauá), entre outras obras, a serem feitas fora da zona concedida àquela Companhia (SOUTO, 1876).

Caso tivessem sido implementados, os planos da Comissão de Melhoramentos, bem como a iniciativa pioneira de Beaurepaire Rohan, teriam representado uma significativa ampliação da ação do Estado no enfrentamento dos problemas urbanos, mesmo que fosse prevista a transferência de sua execução a particulares ou a empresas constituídas com a finalidade de executar as diversas obras — as quais, como proposto, gozariam de isenções e direitos de desapropriação. Segundo Pereira, “certo autoritarismo político passa, assim, a coincidir com a normalização da vida urbana e se traduz na multiplicação de iniciativas que tratam sistematicamente da ação do homem agora na ‘domesticação’ da natureza, começando pelos projetos ‘corretivos’ para a cidade” (2010, p. 148). Essa marca presidiu a condução das grandes reformas a cargo dos engenheiros brasileiros, executadas nas primeiras décadas do século XX.

## **Higiene e trabalhos portuários na obra de André Rebouças: um “Rio de Janeiro ideal”**

Conforme assinalado no estudo de Sergio Lamarão (2006), a partir da década de 1850 as instalações portuárias do Rio de Janeiro passariam por diversos melhoramentos, voltados ao objetivo de atender às demandas decorrentes da expansão da lavoura cafeeira, bem como do crescimento do comércio de exportação e importação, tornando-se a capital do país ponto nodal de articulação das rotas de mercadorias vindas da Europa e dos Estados Unidos e do comércio de cabotagem. Para o benefício da atividade comercial, reclamava-se a incorporação de inovações como a introdução do transporte de carga por energia hidráulica ou a vapor e a reforma e aprimoramento das instalações existentes. Tais circunstâncias assistiram a acirradas disputas entre capitalistas nacionais, associados por vezes a empresas e investidores estrangeiros, que intentavam obter privilégios e concessões para atuação na região portuária, aproveitando-se das novas oportunidades de investimento na instalação de infraestrutura urbana e na construção de novas docas, armazéns, molhes, aterros e ramais ferroviários, entre outras benfeitorias (LAMARÃO, 2006, p. 53-55).

O engenheiro André Rebouças, como já referido, envolveu-se diretamente, a partir de 1866, em dois dos principais melhoramentos portuários efetuados por essa época no Rio de Janeiro, por meio da Companhia da Doca da Alfândega e da Companhia das Docas de D. Pedro II (CARVALHO, 1998; LAMARÃO, 2006). Naquele ano, fora nomeado engenheiro da Alfândega, no lugar do engenheiro hidráulico inglês Charles Neate, que vinha conduzindo as obras na mesma área. Em 1867, Rebouças desenvolveu os estudos que embasaram a elaboração de uma legislação de amparo às atividades portuárias, voltada ao objetivo de atrair capitais privados a esses empreendimentos, aprovada no mês de outubro. Preparou também os planos de novas docas a serem construídas nas enseadas da Gamboa e da Saúde, iniciativa que deu origem à Companhia das Docas de D. Pedro II, constituída em março de 1870 (CARVALHO, 1998, p. 112-113). Os planos do empreendimento incluíam a construção da estação marítima para a Estrada de Ferro D. Pedro II e de estaleiros e diques para reparo de embarcações, além do novo cais e da instalação de maquinário — tema a que voltaria na tese de concurso para catedrático da Escola Politécnica, em 1880 (REBOUÇAS, 1881).

A atividade da Companhia das Docas de D. Pedro II, bem como a direção do próprio Rebouças, foram objeto de contestações por parte de empresários adversários do engenheiro baiano, também interessados nos negócios de comércio e infraestrutura portuária, repercutindo em órgãos como o *Jornal do Commercio* (REBOUÇAS, 1869; 1871; CARVALHO, 1998; LAMARÃO, 2006). Na oposição à Docas de D. Pedro II, ganharam proeminência o empresário mineiro Mariano Procópio Ferreira Lage, proprietário da Companhia Metropolitana e responsável pelo plano de construção de um caminho de ferro elevado para ligação do porto com a Estrada de Ferro D. Pedro II, de que era então diretor, bem como o engenheiro Borja Castro, professor da Escola Central. A experiência da nova empresa logo terminaria por encerrar-se, em 1876 (CARVALHO, 1998, p. 114-115; REBOUÇAS, 1888).

Tendo em conta o forte impacto da experiência das obras de melhoramentos portuários na trajetória de Rebouças — segundo Carvalho, a partir da segunda metade da década de 1870 este passou a apresentar-se apenas como “professor” (1998, p. 120) —, interessa-nos examinar algumas de suas

manifestações posteriores sobre o tema dos melhoramentos dos portos e a higiene, em artigos editados nos anos 1880 na *Revista de Engenharia*. Nessa amostra da produção intelectual do engenheiro baiano evidencia-se, como também nos textos da campanha abolicionista, sua adesão ao compromisso com reformas mais amplas e com a projeção de um conjunto de mudanças por serem realizadas, além do embasamento em estudos econômicos, situado no campo da defesa de posições liberais.

A *Revista de Engenharia* foi um empreendimento editorial do engenheiro Francisco Barret Picanço da Costa, iniciado no Rio de Janeiro em 1879, tendo um perfil antes comercial do que acadêmico ou institucional. Apresentava-se como periódico científico que “estuda as teorias matemáticas aplicadas às artes, não esquecendo as ciências físicas e naturais que lhes forem acessórias”, promovendo, igualmente, a defesa dos “direitos dos engenheiros” (*apud* Botero e Oliveira, 2019, p. 329). Entre seus colaboradores figuravam os nomes de engenheiros como Luiz Rafael Vieira Souto, J. Ewbank e Antônio de Paula Freitas, além do próprio Picanço e de Rebouças, que havia participado também da edição da *Revista do Instituto Politécnico*. A partir de 1881, passou a ser dirigida por José Américo dos Santos, presidente da recém-criada Associação Industrial.

A *Revista de Engenharia* publicou numerosas matérias sobre portos e ferrovias, tendo destaque a série impressa sob a rubrica “Portos do Mar”, que contou com diversos colaboradores e incluiu artigos e memórias transcritas de outros periódicos, servindo como espaço dedicado à divulgação de notícias sobre equipamentos e máquinas modernas, projetos de construção, memórias técnicas e experiências de empreendimentos do setor realizadas no Brasil e no exterior. Da leitura das numerosas colaborações de Rebouças sobre melhoramentos urbanos e atividades portuárias — entre as quais destacamos, por exemplo, a transcrição de sua tese de concurso para catedrático da disciplina “Materiais de Construção, Resistência dos Materiais, Arquitetura e Tecnologia das Profissões” (REBOUÇAS, 1881), a crítica à concessão dada ao Visconde de Figueiredo, relativa ao projeto do engenheiro inglês James Brunlees para as obras do porto (REBOUÇAS, 1889) e a série de artigos de sua autoria sob a rubrica “Higiene” (1888) — emerge a dura condenação do modo como vinham sendo conduzidos os diversos projetos e obras, subordinados aos interesses do “monopólio do

café” e prejudicados pelo centralismo e pela “rotina burocrática”. Seus textos são informados, também, por concepções diversas relativas a higiene, economia política e moral e vida nas cidades.

Não é o momento oportuno para fazer a autópsia da centralização e do governamentalismo (sic); mas devemos proclamar bem alto que o estado nauseabundo, pestilento e hediondo, em que se acha a capital do Império, não é devido à falta de iniciativa, de estudos, de projetos, de planos e de esforços de toda a sorte, da Engenharia Brasileira; mas sim à rotina burocrática; à Inveja e à malevolência; ao espírito infernal de oposição a todas as ideias do progresso; os quais constituem o dogma fundamental do conservadorismo escravocrata (REBOUÇAS, 1888, p. 62).

O empreendimento da Companhia das Docas de D. Pedro II, que demandara tantos esforços de Rebouças, anos antes, no qual fora responsável desde a elaboração do projeto de engenharia ao projeto legislativo e pela reunião de capitalistas na mesma companhia, teria sido impedida de prosperar em razão das dificuldades oferecidas pelos interesses daquele mesmo monopólio, da “plutocracia” associada à comercialização do café, desinteressada nos melhoramentos por aferir vantagens da manutenção da rotina de transportes, e da burocracia orientada pelos mesmos interesses. O próprio país ficava privado do melhoramento que teria acompanhado a ampliação do movimento comercial, como decorrência da implementação de seu projeto.

O projeto das Docas de D. Pedro II, que só me foi dado realizar de 1871 a 1876 pela quinta parte, oferecia ao Rio de Janeiro um cais geral, com calado necessário para os navios e vapores transatlânticos, bordando toda a parte do litoral consagrada ao Comércio. (...)

Os molhes das docas de d. Pedro II permitiriam, como os de New York, embarcar ou desembarcar de carro dos maiores paquetes da Europa e dos Estados Unidos (REBOUÇAS, 1888, p. 62).

As benesses advindas dessas inovações e melhoramentos, no entender de Rebouças, poderiam ser ainda multiplicadas erguendo-se um “Rio de Janeiro ideal”. Uma intervenção desse porte implicaria uma radical e completa alteração

da paisagem da cidade, projetada para um futuro imaginado, segundo um plano, vale observar, bastante distinto daquele que seria afinal executado com as grandes reformas do início do século XX.

Estudando a planta do Rio de Janeiro acuradamente, reconhece-se que a área, ocupada pelos morros isolados e pela cordilheira de Santa Teresa, Paineiras e Tijuca, é superior ao triplo da ocupada pelos edifícios: logo poder-se-á construir sobre eles um Rio de Janeiro de grandes altitudes, livre de todos os inconvenientes do lençol d'água e principalmente dum solo obtido com aterros de lixo e de animais em putrefação durante séculos de preguiça e relaxação. (...)

Num projeto de aperfeiçoamento do Rio de Janeiro, ditado pelo altruísmo e pela Filantropia, sem atenção alguma às lamúrias plutocráticas, ficaria absolutamente proibida a construção e a reconstrução de edifícios de habitação em nível inferior a dez metros acima do nível da preamar de águas vivas do Equinócio.

Nesse Rio de Janeiro ideal, toda a parte baixa da cidade seria ocupada exclusivamente por edifícios para o comércio marítimo; docas, armazéns, entrepostos, largas avenidas e imensos parques; todos os prédios de habitação ficariam sobre as montanhas circunvizinhas, servidas por inúmeros elevadores, por planos inclinados e por vias férreas (REBOUÇAS, 1888, p. 64-65).

## Considerações finais

No debate sobre as reformas urbanas e as obras portuárias da segunda metade do século XIX, os engenheiros brasileiros se apossaram do discurso higienista, embasando seus argumentos na referência a autores e experiências realizadas em outros países, voltadas ao tratamento da questão urbana. Denotava-se, em textos como os de André Rebouças, aqui analisados, a apropriação de ideias reformistas que informavam o pensamento e a ação dos intelectuais-engenheiros, estando presentes também os estudos econômicos ligados à tradição liberal (BOSI, 1988). Essa elaboração expressou-se, no período, sobretudo nos artigos editados nas revistas especializadas, que funcionavam como fóruns privilegiados para a veiculação e a difusão de enunciados técnicos e científicos, em um contexto de circulação de ideias e impressos fortemente cosmopolita favorecido pela rápida expansão das comunicações e dos transportes.

Essa característica, ao lado dos enunciados morais e da menção à

filantropia, ainda que presentes os interesses claramente pragmáticos do mundo dos negócios, conferiu aos textos dos engenheiros brasileiros certa ambiguidade (CORRÊA, 2010), examinada no estudo de Maria Alice Carvalho sobre Rebouças por meio da percepção da sua vinculação ao modelo americano e, também, à monarquia (1998).

A oportunidade da discussão e da proposição dos melhoramentos portuários, aos quais se ligava o problema da salubridade urbana, abriu espaços para um esforço de projeção de uma cidade ideal, imaginada, cara às origens do urbanismo.

## Referências

ALONSO, A. *Flores, votos e balas*. O movimento abolicionista brasileiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

ALONSO, Angela. Apropriação de ideias no Segundo Reinado. In: Grinberg, Keila; Salles, Ricardo (org.). *O Brasil Império: 1808-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, v. 3, p. 83-118.

ANDREATTA, Verena. *Ciudades cuadradas, paraísos circulares: planes de ordenación y orígenes de la urbanística en Río de Janeiro*. Tese (Doutorado em Arquitetura, Urbanismo e Edificação), Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona, 2007.

ARTHMAR, Rogério e CINELLI, Carlos L. K. *The Classical Economics Between Laissez-Faire and Socialism*. Munique: Munich Personal RePEc Archive, 2011. MPRA Paper n. 34428. Disponível em: <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/35528>. Acesso em: 10 maio 2021.

AZEVEDO, André Nunes de. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro, 2003. Tese (Doutorado em História Social da Cultura), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2003.

BARROS, José d'Assunção. Os falanstérios e a crítica da sociedade industrial: revisitando Charles Fourier. *Mediações*. v. 16, n. 1, p. 239-255, jan.-jun. 2011. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/7752/0>. Acesso em: 10 maio 2021.

BEAUREPAIRE ROHAN, Henrique de. Relatório apresentado à Ilma. Câmara Municipal do Rio de Janeiro [1843]. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v. 275, p. 201-232, ab.-jun. 1967.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

BERMANN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOSI, Alfredo. A escravidão entre dois liberalismos. *Estudos Avançados*. v. 2, n. 3. p. 4-39, dez. 1988.

BOTARO, Luís Gustavo Martins e Oliveira, Eduardo Romero de Oliveira. Revistas de Engenharia: a opinião “científica da Engenharia Brasileira sobre nossas vias de comunicação” (Brasil, 1867-194?). *Revista Territórios e Fronteiras*. v. 12, n. 1, p. 314-337, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22228/rt-f.v12i1.882>. Acesso em: 20 maio 2021.

BOUDIN, Louis. *Os intelectuais*. Lisboa: Arcádia, 1971.

BOURDIEU, Pierre. *As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário*. Lisboa: Presença, 1996.

BOURILLON, Florence. Changer la ville: la question urbaine au milieu du 19<sup>ème</sup>. siècle. *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*. n. 64, p. 11-23, out.-dez.1999. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/3770387>. Acesso em: 15 abr. 2021.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002, p. 17-35.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: \_\_\_\_\_. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: 7Letras, 1994, p. 65-91.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século de André Rebouças*. Rio de Janeiro: Revan, 1998.

CHARLE, Christophe. *Naissance des intellectuels: 1880-1900*. Paris: Les Éditions de Minuit, 1990.

CORRÊA, Maria Letícia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso. *Revista Brasileira*

*de História da Ciência*. v. 3, n. 2, p. 157-169, jul-dez 2010. Disponível em: [https://www.sbh.org.br/arquivo/download?ID\\_ARQUIVO=31](https://www.sbh.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=31). Acesso em 20 maio 2021.

CORRÊA, Maria Letícia. Engenharia, ordem e disciplina sobre a cidade: Vieira Souto e os projetos de casas para operários no Rio de Janeiro da década de 1880. In: ENGEL, Magali Gouveia et. al. (org.). *Os intelectuais e a cidade*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012, p. 83-112.

CURY, Vania Maria. *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2000.

FERREIRA, Luiz Otávio. Ciencia pura *versus* ciencia aplicada: la fuerza de la tradición positivista en la ciencia brasileña a comienzos del siglo XX. *Secuencia*, nueva época. v.1, n. 41, p. 111-123, mai-ago. 1998.

GALLICE, François. Les Ingénieurs saint-simoniens: le mariage del' utopie et de la raison? *Recherches contemporaines*, n. 2, p. 5-24, 1994. Disponível em: [https://idhes.parisnanterre.fr/medias/fichier/gallice\\_\\_1177609746366.pdf](https://idhes.parisnanterre.fr/medias/fichier/gallice__1177609746366.pdf). Acesso em 20 maio 2021.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1996.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, 2006. (Biblioteca Carioca, 17).

LEONÍDIO, Adalmir. Utopias sociais e cientificistas no Brasil, no final do século XIX. *História, Ciência, Saúde — Manguinhos*. v. 15, p. 921-946, jul.-set. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702007000300013>. Acesso em 20 maio 2021.

MARINHO, Pedro Eduardo de Mesquita. *Ampliando o Estado imperial: os engenheiros e a organização da cultura (1874-1888)*. Tese (Doutorado em

História), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2008.

MARINHO, Pedro Eduardo de Mesquita. Linhagens da engenharia civil brasileira: associação, tecnologia e política. *Revista Brasileira de História da Ciência*. v. 11, n. 1, p. 21-36, jan.-jun. 2018. Disponível em: [https://www.sbhcc.org.br/arquivo/download?ID\\_ARQUIVO=2838](https://www.sbhcc.org.br/arquivo/download?ID_ARQUIVO=2838). Acesso em 20 maio 2021.

PEREIRA, Margareth da Silva. O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital. *In: Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas (org.). Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p. 128-161.

REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro: organização da Companhia das Docas de D. Pedro II (nas enseadas da Saúde e da Gamboa)*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1869.

REBOUÇAS, André. *Obras hidráulicas da Alfândega do Rio de Janeiro: coleção dos artigos publicados no Jornal do Commercio pelo engenheiro André Rebouças a propósito de um acidente, promovido pelo Dr. Borja Castro na grande ensecadeira para reconstrução dos pilares abatidos a 20 de Fevereiro de 1863*. Tip. J. C. Villeneuve & C., 1871.

REBOUÇAS, André. André Rebouças: Tese de Concurso. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro, n. 1, p. 2-4, 15 de janeiro de 1881.

REBOUÇAS, André. Higiene Pessoal — Higiene Pública— Higiene Internacional: Higiene Pública. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro, n. 182, p. 61-66, 28 de março de 1888.

REBOUÇAS, André. Portos do Rio de Janeiro — Refutação ao sistema de obras concedidas ao Visconde de Figueiredo pelo decreto n. 10.732, de 28 de setembro de 1889. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro, n. 219, p. 1-2, 14 de outubro de 1889.

SALGUEIRO, Heliana Angiotti. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

SÁNCHEZ DE JUAN, Joan-Anton. *Civitas et Urb: The Idea of the City and the Historical Imagination of Urban Governance in Spain, 19th-20th centuries*. Florença, 2001. Tese (Doutorado em História), European University Institute. Florença. 2001.

SOUTO, Luiz Rafael Vieira. *O melhoramento da cidade do Rio de Janeiro: refutação da resposta a crítica dos trabalhos da respectiva comissão: segunda série, contendo os artigos publicados no Jornal do Commercio de 9 de outubro de 1875 a 2 de Janeiro de 1876*. Rio de Janeiro: Lino C. Teixeira e Cia., 1876.

# Centro Internacional de Comércio: o projeto da ACRJ para a reestruturação da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro

*André Lima de Alvarenga*

**Resumo:** *A projeto de reurbanização da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro completa 40 anos em 2022. A proposta de transformação daquela área surgiu da classe empresarial carioca, através da Associação Comercial do Rio de Janeiro, e estava relacionada ao contexto político, econômico e tecnológico do período de sua concepção. O presente artigo busca apresentar os fatores que contribuíram para a ‘embriogênese’ e ‘gestação’ da proposta. Para tal, traz como recorte temporal o período limitado pelos anos de 1970 e 1992, tendo como marco de início a apresentação de um plano para o desenvolvimento da cidade pela ACRJ, em 1970, e, como marco de fim, o primeiro ato legal que confirmou a adesão à proposta pela prefeitura da cidade, em 1992. Não é intenção deste artigo fazer uma análise crítica do projeto, mas apresentar seu sentido original, conforme defendido por seus propositores primeiros.*

**Palavras-chave:** *Produção do espaço. Cidade-porto. Frente marítima.*

## Introdução

Nos últimos doze anos, grandes transformações foram conduzidas na região portuária da cidade do Rio de Janeiro. Desde 2009, quando foi aprovada a lei complementar municipal nº 101, que instituiu a Operação Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, teve início uma gigantesca operação de remodelação urbana que receberia a alcunha de Projeto Porto Maravilha.

A antiga área, conquistada ao mar por aterramento e formada por armazéns deteriorados, já há muito destituídos de suas funções portuárias, deu lugar a um novo bairro formado de edifícios corporativos, com escritórios, hotéis e prédios de órgãos públicos, além de museus, restaurantes e praças restauradas.

A derrubada do Elevado da Perimetral constituiu a ação simbólica representativa da transformação definitiva daquele espaço. Grande aparato cinematográfico foi disponibilizado pela Prefeitura para registrar e divulgar o acontecimento. No entanto, foram as aberturas da Praça Mauá e do Boulevard Olímpico que imprimiram a nova identidade da região: hoje, trafegam por ali milhares de visitantes diariamente. A Praça, restaurada e reformada, já consta como um dos lugares de identificação da cidade; tornou-se uma marca do Rio de Janeiro.

Todavia, apesar de toda a originalidade da operação e a rápida identificação do carioca com esse ‘novo’ espaço, a remodelação da zona portuária do Rio não se trata de um caso único, mas se assemelha a diversas outras operações de renovação/requalificação urbanas ocorridas em antigas áreas portuárias realizadas mundo afora. Nova Iorque, Boston, Baltimore, Seattle, Toronto, Londres, Barcelona, Bilbao, Hamburgo, Sidney, Porto Madero, são muitos casos que se juntam numa tendência urbanística global que vem sendo conhecida como ‘renascença das beiras d’água (MANN, 1988).

No caso carioca, a proposta de transformação da área portuária surgiu na década de 1980 com o empresário Paulo Manoel Protásio que, através da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), protagonizou uma longa campanha para a criação de um Centro Internacional de Comércio na cidade. Naquele momento, essa proposta foi apresentada a empresários nacionais e internacionais e a gestores públicos e encontrou mais apoios que oposições.

O grupo de Protásio mobilizou como pôde as forças políticas no sentido

de avançarem os entendimentos e se desfazerem as amarras político-jurídicas que impediam a execução do plano. Assim, a ACRJ, junto com outras instituições coligadas, que atuam na representação do empresariado carioca e fluminense, se empenharam em desenvolver o projeto e aprimorá-lo de forma a apresentá-lo como uma proposta de transformação necessária para a cidade e para o país em diversos aspectos, de modo a convencer a políticos, empresários e demais cidadãos a apoiá-lo.

Podemos dividir a história do desenvolvimento da proposta de remodelação/refuncionalização da região portuária em três partes: a primeira consistiria na elaboração conceitual da proposta por parte do empresariado, abrangendo da primeira manifestação pública da ideia ao primeiro aceno formal de apoio por parte da Prefeitura; a segunda, mais centrada na consolidação político-institucional da proposta, abarcaria a fase que principia na formalização da aceitação governamental, indo até sua aprovação global, com adesão de todos os poderes e instituições necessárias, e a terceira parte, a fase executiva, consistiria em sua implementação e, portanto, ainda está em andamento.

O presente trabalho apresenta uma análise da primeira etapa histórica, ou seja, aquela em que o projeto foi desenvolvido e aprimorado em sua concepção original. A análise que aqui fazemos é dedicada, principalmente, a destrinçar seus objetivos e justificativas e relacioná-los com seu contexto histórico. Como metodologia de trabalho foram pesquisadas as revistas de ACRJ de 1960 até os dias atuais em busca de reportagens e artigos que tratassem da reestruturação da área portuária, da criação do Centro Internacional de Comércio e também da leitura de cenário econômico, político e tecnológico acerca daquele período por parte daquela entidade representativa dos empresários. Complementamos a pesquisa documental com a realização de duas entrevistas com Paulo Protásio, Grande Benemérito da ACRJ.

## **Antecedentes: o Plano de Ação Integrado para a Guanabara em seu contexto histórico**

A ACRJ tem uma longa história e sua atuação na cidade do Rio de Janeiro é de grande importância. Fundada em 1834, é uma das mais antigas entidades de representação civil do país. Palco de grandes discussões nacionais, é agente

interessado no desenvolvimento econômico do estado do Rio de Janeiro e atua proativamente em defesa dos interesses da classe empresarial brasileira e da carioca, em especial.

Segundo Nívea da Silva Vieira (2011, p. 8), durante o Império esta organização se manteve “dentro do bloco de poder [...], enquanto agente a ser considerado, consultado e respeitado nas decisões políticas que seriam tomadas”. E a mesma autora explica que na República, durante a ditadura varguista, de caráter centralista e autoritário, a ACRJ teve fortalecida sua participação política passando a integrar o Conselho Administrativo do Departamento Nacional de Portos e Navegação e sendo nomeada Órgão Técnico e Consultivo do Governo Federal pelo Decreto nº 6.348, de 26/09/1940 — função pública que ocupa desde então.

A proposta de renovação da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro foi trazida à luz, pela primeira vez, pelo empresário Paulo Manoel Lenz César Protásio, no início dos anos 1980, por meio da ACRJ. Conforme enunciou um artigo da revista oficial dessa instituição, Protásio é “membro da Associação Comercial do Rio de Janeiro, por um tempo que se mistura à sua própria vida” (Revista da ACRJ, 1983c, p. 3). Encontramos menções ao seu nome nessa revista institucional a partir de 1967, apontado como diretor do Departamento de Estudos Econômicos e Tributários da entidade. Em 1971, tornou-se Secretário Executivo do Ministério da Indústria e Comércio, liderado por Pratiní de Moraes, presidindo simultaneamente a Embratur e o Conselho de Desenvolvimento Comercial (CDC), criado por ele próprio. Depois, voltou a assumir cargos na ACRJ a partir de 1978, atuando como Diretor da Confederação das Associações Comerciais do Brasil (CACB) e como vice-presidente do Conselho Nacional de Desenvolvimento da Pequena e Média Empresas. A partir de 1979, fez parte do Conselho Empresarial Brasil-Estados Unidos e do Conselho Empresarial Brasil-Argentina. Tornou-se vice-presidente da ACRJ em 1981 e manteve-se nessa posição até 1989, quando tornou-se presidente da ‘Casa de Mauá’ por duas gestões (1989-1991 e 1991-1993). Depois, foi nomeado Grande Benemérito da ACRJ e voltou a assumir a presidência da casa na gestão 2015-2017. Até hoje, Protásio é Grande Benemérito da instituição e participa nas suas atividades.

Antes de apresentarmos o projeto original de transformação e

refuncionalização da zona portuária do Rio de Janeiro, importa expormos o contexto econômico, político e tecnológico do período, no que concerne aos interesses da classe empresarial brasileira (e da carioca em especial), para compreendermos seu real significado histórico. E, também, destacar, como parte desse contexto, a proposição de um Plano de Ação Integrado para o Rio de Janeiro, em tempos de Estado da Guanabara, a cujas ideias se juntou mais tarde a proposta de reforma urbanística do porto.

Em termos tecnológicos, vale chamar atenção para a rápida transformação na indústria naval ocorrida após a Segunda Guerra Mundial. Navios cada vez maiores e mais velozes, consumindo óleo como combustível, estavam revolucionando o comércio internacional. Ao mesmo tempo em que se ampliava a capacidade de carga, relativizavam-se as distâncias espaciais, facilitando a entrada de produtos em mercados distantes e intercontinentais. Esse novo fator trazia mais competitividade para o comércio internacional em geral, mas também para o próprio setor portuário. A criação do navio contêiner no final da década de 1960, com a racionalização do empilhamento de carga, ampliou exponencialmente esse fenômeno e provocou uma verdadeira revolução no transporte naval. Isso levou a uma grande transformação nos espaços portuários: os portos passaram a buscar águas mais profundas e procuraram se desvencilhar das deseconomias das áreas adensadas, como a dos centros das cidades. Era preciso espaço para acoplar ao porto as estruturas de modais de transporte dedicadas a viabilizar o fluxo das diversas mercadorias e, também, as atividades de retroporto.

Dentro dessa perspectiva, a classe empresarial já vislumbrava que o Porto do Rio, no médio prazo, não seria capaz de dar conta desse desenvolvimento. Seria necessário ou expandi-lo e adaptá-lo ou substituí-lo por outro porto em área geograficamente mais apropriada para acomodar as novas demandas.

O desenvolvimento portuário, somado à evolução do transporte aéreo e à disseminação da malha rodoferroviária e da comunicação por satélite pelos territórios criavam, naquele momento histórico, as condições para a realização da terceira revolução industrial. Ou seja, do desmembramento geográfico da produção a partir da distribuição das diferentes etapas da fabricação dos produtos pelas regiões do planeta onde sua realização representasse o melhor

custo-benefício para a precificação final dos mesmos.

No que tange ao contexto econômico internacional, em 1971, os Estados Unidos da América romperam temporariamente com o Acordo de Bretton Woods, que tornava o Dólar americano a moeda de referência universal e o obrigava a manter equivalência monetária com o ouro. Em 1973, com os choques provocados pelo cartel dos países produtores de petróleo, todo o sistema de Bretton Woods colapsou, restando apenas as duas instituições financeiras internacionais dele resultantes: o FMI e o Banco Mundial. No entanto, ainda antes, no final da década de 1960, os EUA já davam algumas demonstrações de intervencionismo econômico que afetaram bastante a economia internacional e, de modo especial, os países em desenvolvimento. Por exemplo, foram tomadas medidas para impedir ou dificultar a saída de dólares do país através do levantamento de tarifas e do aumento da taxa de juros. Isso acabou por forçar uma elevação de juros também no Brasil, devido à necessidade de empréstimos em dólar, fazendo aumentar nosso endividamento.

No âmbito nacional, o Brasil crescia industrialmente e se urbanizava. Desde o final da Segunda Guerra Mundial, devido à rápida industrialização, todas as capitais brasileiras apresentavam crescimento sustentado. O Rio de Janeiro, que era, no início do século XX, a maior e mais industrializada cidade do país, passou a apresentar crescimento baixo em face das demais capitais, principalmente São Paulo, que crescia avassaladoramente. Em 1960, o Rio perdia para São Paulo a posição de maior produção econômica do país e, nesse mesmo ano, perdia também a função de capital da República, tornando-se uma cidade-estado – a Guanabara; condição *sui generis* que perdurou até 1974.

Visando devolver dinamismo à cidade, em 1970 a ACRJ elaborou um documento que trazia propostas para o desenvolvimento regional. O Plano de Ação Integrado para o Estado da Guanabara, entregue pelo então presidente da ACRJ, Rui Gomes de Almeida, ao governador recém-eleito, Chagas Freitas, se inspirava grandemente no exemplo de Cingapura, que despontava como caso de sucesso e rápido crescimento depois da adoção de políticas liberais ousadas. Propuseram, então, para a Guanabara, a criação de uma zona franca comercial, industrial e financeira e demonstraram preocupação em dotar a cidade das condições para tornar-se um polo universitário, tecnológico, cultural e turístico,

além de centro organizador do espaço metropolitano do Grande Rio (Revista da ACRJ, 1970).

No que concerne ao plano de criação de zonas francas, vale esclarecer que, ao menos desde 1964, já se falava na ideia da constituição de um ‘porto franco’ na Guanabara. O Plano de Ação absorveu esta proposta, complexificando-a e ampliando seu escopo. No Plano, a criação de zonas francas constava presente em duas propostas distintas e complementares: a Zona Industrial e Comercial de Exportação da Guanabara — ZICEG e o Centro Financeiro Internacional (Revista da ACRJ, 1970).

A ZICEG constituiria duas zonas francas integradas, uma industrial e uma comercial. Tanto uma quanto outra tinham relação com o contexto tecnológico de entrada em vigor do paradigma da terceira revolução industrial. A vinculação a este novo paradigma estava explícita na proposta:

A ZICEG teria assim as características de ZONA FRANCA COMERCIAL, com tudo o que particulariza os chamados “portos livres”, entrepostos de comércio onde se permite às empresas depositar, exhibir, experimentar, misturar, selecionar, reembalar e elaborar as diversas mercadorias para posterior reexportação por terra, mar ou ar, bem como de ZONA FRANCA INDUSTRIAL, cuja destinação é a atração de indústrias multinacionais interessadas no aproveitamento de mão de obra barata e de insumo do próprio país” (Revista da ACRJ, 1970, p. 4).

O texto do Plano, de 1970, já tratava o paradigma tecnológico/econômico/administrativo que despontava como uma tendência irreversível, levando à propagação de empresas multinacionais. O Plano centrava sua justificativa na oportunidade, que se abria ao ‘terceiro mundo’, de receber em seu solo essas empresas; também indicava uma tendência de “luta pela atração de indústrias estrangeiras para suas Zonas Industriais de Exportação” (Revista da ACRJ, 1970, p. 14). Essa situação já ocorria em Cingapura, em Taiwan e na Coreia do Sul e logo seria adotada pela China. Entre as vantagens apontadas estavam a importação de insumos do próprio país, a criação de empregos, a entrada de divisas e a oportunidade para formação de mão-de-obra especializada (que poderia ser aproveitada por outras indústrias, difundindo-se tecnologias e técnicas gerencias de grande valia em terras nacionais), além de contribuir para

a ativação regional de outras atividades econômicas.

Com base nessa leitura de cenário, a proposta vislumbrava a criação de uma zona franca industrial em Santa Cruz, superposta ao Distrito Industrial do mesmo bairro, dotada de uma ou mais indústrias siderúrgicas (exemplo da Companhia Siderúrgica da Guanabara — COSIGUA, que já estava em construção) e ligada diretamente a um porto franco. Esse porto poderia ser o Porto do Rio, reequipado e ligado à zona franca industrial por um corredor ferroviário ou rodoviário alfandegado (ou seja, uma área destacada do território, com caráter internacional, para a circulação de cargas internacionais, sem cobrança de tributos), ou, preferencialmente, “de um porto especial na Baía de Sepetiba, adequado a navios de maior calado e equipado para atender às suas necessidades específicas” (Revista da ACRJ, 1970, p. 15). A parte portuária constituiria a Zona Franca Comercial do projeto, funcionando como um ‘porto livre’, composto de armazéns alfandegados (primeiro passo para a instalação da ZICEG), permitindo que os produtos que por ali passassem pudessem ser manipulados sem pagamento de qualquer imposto. “Enquanto permanecer no armazém alfandegado, a mercadoria é considerada como não entrada no País” (p. 16), dizia o texto do Plano.

O Centro Financeiro Internacional, por sua vez, consistia em tornar o Rio num “centro de depósitos e empréstimos de moeda internacional” (p. 20). A proposta do Centro Financeiro previa a liberação aos bancos nele sediados de receberem pagamentos em dólar, num espaço *offshore*, livre de impostos, através de uma moeda própria, o LatinDolar (depois chamado de Rio-Dólar). Essa proposta tinha como paralelo o Euro Dólar e o Ásia-Dólar que formavam centros internacionais de concentração e distribuição de dólares, operando como *hubs* financeiros. Londres e Frankfurt, no caso do Euro-Dólar, e Cingapura, no caso do Ásia-Dólar.

Essa medida seria uma forma de facilitar a aquisição de dólares num momento em que os Estados Unidos dificultavam a exportação de sua moeda pátria, oferecendo um serviço bastante útil a todos os países da América Latina, naquele momento. Por outro lado, visava criar condições para que a Guanabara não perdesse a primazia financeira no país. Por conta do desenvolvimento industrial, o setor financeiro de São Paulo crescia rapidamente e ameaçava

tornar-se mais robusto do que o do Rio de Janeiro. O Plano de Ação Integrado lembrava que havia uma tendência de se concentrar o mercado da Bolsa de Valores brasileira em apenas uma praça. Dizia o Plano: “fazer com que seja a do Rio parece-nos dever de todos os cariocas” (Revista da ACRJ, 1970, p. 21). O texto assim explicava:

A criação do mercado do ‘latin-dollar’ no Rio contribuirá para a preservação da Guanabara como *centro financeiro brasileiro*, mas isto seria, em qualquer hipótese, ligado à expansão e a modernização da Bolsa de Valores da Guanabara que, se não for tratada com o necessário cuidado, perderá, em pouco tempo, o primeiro lugar no país (p. 21).

O Plano de Ação Integrado era bastante ousado e extenso, contudo, se tomado em partes, podemos notar que uma fração significativa dele foi executado ao longo dos anos. O polo industrial de Santa Cruz foi desenvolvido, o Porto de Sepetiba foi construído e expandido, o Porto do Rio foi modernizado e expandido em aterro na Ponta do Caju. Os centros universitários cresceram e, também, o turismo. Apenas não avançou aquilo que o projeto tinha de mais ousado, que eram as Zonas Francas. No entanto, por muito tempo a ACRJ se empenhou na defesa do Porto Franco, do Centro Financeiro Internacional e do Rio-Dólar.

## **O Centro Internacional de Comércio ou World Trade Center-Rio**

Durante a década de 1970, ocorreram os dois choques internacionais do petróleo. Como consequência, o endividamento público e a inflação aumentaram preocupantemente. Houve retração no comércio internacional e uma tendência ao levantamento de barreiras protecionistas por parte dos países desenvolvidos, dificultando as exportações de países industrialmente emergentes. A balança comercial brasileira tendeu a ficar muito mais importadora, comprometendo nossa capacidade de importar os bens de produção mais avançados. Tornou-se imperioso exportar para obter dólares e reverter essa tendência, alavancar o desenvolvimento econômico e equilibrar as contas nacionais. Diante desse cenário, em 1980, o prefeito do Rio de Janeiro, Israel Klabin, encomendou ao

economista Octavio Gouvêa de Bulhões um aprimoramento e detalhamento do projeto de criação de um centro financeiro internacional, além de uma zona especial de alta tecnologia (Revista da ACRJ, 1990).

Foi nesse contexto histórico que Paulo Protásio trouxe para o Brasil a ideia de transformar a área portuária do Rio de Janeiro. No entanto, a proposta de remodelação/refuncionalização dessa parte da cidade não teve origem autônoma, mas surgiu no bojo de um outro projeto, que acabou não se concretizando: a construção de um Centro Internacional de Comércio, no Rio de Janeiro.

Em entrevista para esta pesquisa, Protásio revelou que a inspiração para sua ideia teria surgido a partir de suas visitas a Nova Iorque, nas quais pôde acompanhar a transformação da área portuária daquela cidade com a construção do complexo imobiliário World Trade Center — WTC. Foi a partir do contato com Guy Tozzoli, antigo diretor da Port Authority de Nova Iorque e Nova Jérsei e presidente da World Trade Center Association (WTCA), que Protásio decidiu adquirir a franquia do complexo imobiliário voltado para o comércio internacional, intencionando trazê-la para o Rio de Janeiro.

A ideia de trazer uma franquia do WTC para o Rio se relacionava com a proposta de 1970 da ACRJ de tornar a cidade uma zona franca comercial e um centro financeiro internacional. O prédio, ou complexo imobiliário, associado à marca de Nova Iorque, coroaria a política das zonas francas com um novo centro de negócios dedicado a sediar escritórios de empresas relacionadas ao comércio exterior e a formar um novo marco na paisagem, simbolizando essa abertura ao comércio internacional.

Foi, portanto, em concordância com a leitura de cenário e com as proposições contidas no Plano de Ação Integrado para o Estado da Guanabara que a ideia de trazer um WTC para o Rio de Janeiro foi apresentada para as lideranças políticas da classe empresarial nacional, em especial aquelas com atuação na capital fluminense.

Visando conquistar a adesão do empresariado, em 1980, Protásio, à época diretor-secretário da Confederação das Associações Comerciais do Brasil (CACB), organizou uma missão de empresários brasileiros à Holanda; ocasião em que participaram da 11ª Assembleia Anual da WTCA e visitaram as

obras do WTC de Amsterdã (Revista da ACRJ, 1980). Argumentou-se, naquele momento, que aquele edifício corporativo Classe A, ligado à rede de WTCs, tinha a missão de apoiar o comércio exterior holandês e, para tal, era dotado de um avançado sistema computadorizado e global de informações, alimentado pela rede mundial. Presente na Assembleia, o Príncipe Bernhard, da Holanda, teria dito que os World Trade Centers representavam “o elemento de ligação que faltava ao comércio mundial” (Revista da ACRJ, 1980, p. 13).

Defendeu-se naquela ocasião que a instalação, no Rio de Janeiro, de um centro dedicado ao comércio exterior, dotado de serviços de telecomunicação de alto desempenho e reunindo num mesmo edifício, ou complexo de edifícios, “exportadores, importadores, transportadores, bancos, empresas de seguros, de despacho e todos os demais serviços ligados ao comércio exterior” (Revista da ACRJ, 1980, p. 13), constituiria em si um fator de dinamização do comércio internacional. O Centro, dotado de salas de exibição, centro de convenções, restaurantes e escolas de formação para recursos humanos especializados facilitaria os contatos entre compradores e fornecedores nos mais diversos ramos, bem como as trocas de informação e de *know-how*, aumentando e difundindo o conhecimento do setor e tornando o empresariado nacional mais competitivo. A proposta, portanto, complementava a das zonas francas. No entanto, também possuía valor em si mesma e poderia ser executada de forma independente.

O ano de 1982 marca a plena adesão das entidades representativas da classe empresarial à proposta. A revista da ACRJ de fevereiro daquele ano (1982a) é bastante elucidativa a esse respeito. Nessa publicação, três artigos em páginas subsequentes se complementam. O primeiro, escrito por Humberto da Costa Pinto Jr., então presidente da Associação Brasileira de Empresas Comerciais Exportadoras (ABECE), relata a situação do mercado exportador, em retração devido aos reflexos do segundo choque do petróleo, para o qual demandava novas estratégias, como a constituição de um “sistema adequado de comercialização” com representações do empresariado nacional no maior número possível de países (Revista da ACRJ, 1982a, p. 4). O segundo, um artigo transcrito da revista Conjuntura, da FGV, assinado pelo especialista em finanças internacionais, Carlos Thadeu de Freitas Gomes, defendia a adoção do Rio-

Dólar e trazia seu anteprojeto. E o terceiro, enfim, tratava da instalação de um grupo de trabalho dedicado ao Centro Internacional de Comércio do Rio (CIC-Rio), constituído por representantes da Federação das Associações Comerciais, Industriais e Agropastoris do Rio de Janeiro (FACIARJ), sob liderança de Paulo Protásio.

A instalação do GT ocorreu em evento realizado no auditório da ACRJ e contou com a presença de Ruy Barreto, presidente da CACB, e de membros da WTCA, incluindo Guy Tozzoli, seu presidente. Em sua fala, Ruy Barreto teceu relações entre o projeto do CIC-Rio e o Rio-Dólar. O artigo comentava que, segundo o projeto, o CIC-Rio seria instalado “em edifício vizinho ao prédio da Bolsa de Valores, concentrando escritórios de corretoras, bancos, bolsas de *commodities*, e um centro de computação, [ ] ligado às outras filiadas, através do Video Tape Terminal” (Revista da ACRJ, 1982a, p. 9). Na ocasião, foram enumerados os objetivos do grupo, donde se pode observar sua relação com aquilo que foi declarado nos dois artigos anteriores:

- 1) firmar uma política de atuação e influência junto às áreas decisórias nacionais e internacionais, com vistas ao aumento da participação da Cidade do Rio de Janeiro como centro financeiro e de comércio internacional;
- 2) ampliar os canais de acesso ao mercado externo, por meio de programas especiais, que considerem novas alternativas;
- 3) criar condições para o desenvolvimento das áreas de investimento, *trading*, tecnologia, *design*, associações e promoções;
- 4) atender ao interesse nacional empresarial pelos mercados externos, mediante a observância do espírito de concentração de iniciativas com os outros World Trade Centers;
- 5) conquistar para a classe empresarial carioca e fluminense nível de valorização compatível com o papel que desempenha o Estado do Rio e a sua capital, fortalecendo sua vocação internacional (p. 9).

No evento de lançamento do grupo de trabalho foi firmado um convênio entre a FACIARJ e a Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Turismo em que foi acordada a atuação conjunta das duas entidades com vistas aos interesses comuns e à criação de uma Semana de Comércio Internacional no Rio de Janeiro – um grande evento anual dedicado a essa temática (Revista da ACRJ, 1982a, p. 10).

## **Rio Internacional, Riopart e reurbanização da zona portuária do Rio de Janeiro**

Em março de 1982, Ruy Barreto, proferiu palestra em Nova Iorque, em evento organizado pelo Banco Mundial e pela WTCA, defendendo a instalação de WTCs nos países em desenvolvimento (Fig. 1). Paulo Protásio, por sua vez, foi nomeado diretor-executivo da WTCA, ficando responsável pela implantação de WTCs na América Latina (Revista da Associação Comercial, Ano XLII, 1982b). Na mesma ocasião, participaram, com a diretoria da WTCA, de uma reunião no Waterfront Center, instituição sediada em Nova Iorque e dedicada a reunir, pesquisar, divulgar experiências e prestar consultoria de aproveitamento urbanístico das beiras d'água. O Centro registrava oito cidades portuárias nos Estados Unidos com projetos de renovação urbana e, naquela ocasião, a cidade do Rio de Janeiro filiou-se com sua proposta (PROTÁSIO, 2011). Depois de tomar posse na WTCA, Protásio participou da 13ª Assembleia-Geral da WTCA, em Baltimore, onde pode apreciar a transformação desenvolvida desde os anos 1960 na área portuária daquela cidade (Fig. 2).

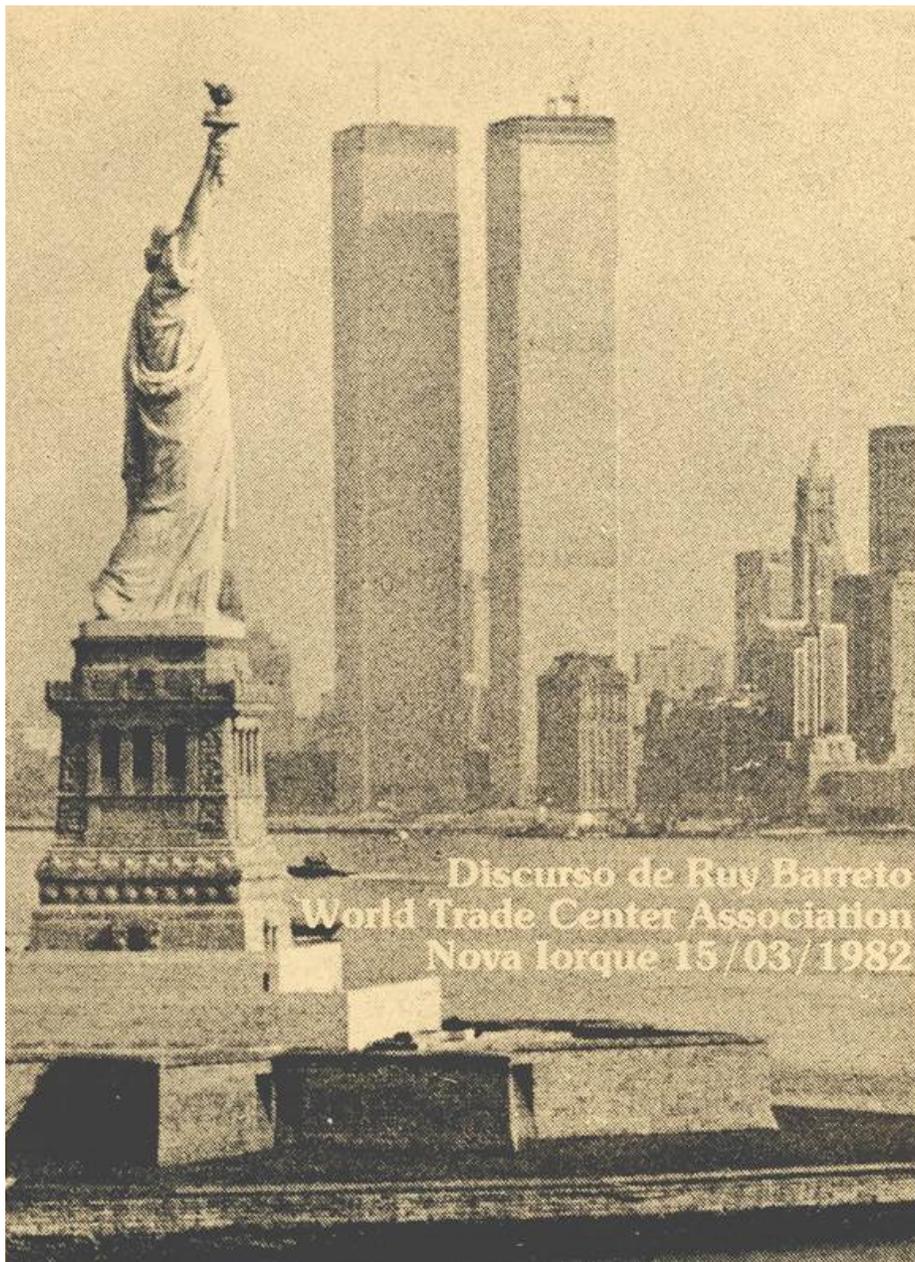


Figura 1 — Imagem do WTC de Nova Iorque destacada em capa do discurso de Ruy Barreto na WTCA (Revista da ACRJ, 1982b).



Figura 2 – Imagem do Inner Harbour, de Baltimore, destacando o WTC (EMMERLING, 2018).

A incorporação da ideia de renovação da área portuária ao projeto do CIC-Rio aproximava-o da transformação ocorrida na área portuária de Nova Iorque após a construção do WTC, inspiração original de Protásio. No entanto, a experiência de renovação de outras áreas portuárias, proporcionado pelo Waterfront Center, alargava o arcabouço de inspiração para a reforma que se pensava para o Rio de Janeiro, de modo que, contraditoriamente, a cidade de Nova Iorque deixava de ser o modelo mais importante. Baltimore, Boston e Toronto também ofereciam referências de transformação urbana já consolidadas.

Outra importante iniciativa de empresários cariocas foi a criação do Riopart, um banco de negócios, constituído em ação cooperativa, voltado para “atender exclusivamente ao setor privado e com atuação voltada para o desenvolvimento do Rio de Janeiro” (Revista da ACRJ, 1982b, p. 28), mas cujo objetivo primordial era o de atuar nesse projeto de produzir o Centro Internacional de Comércio e transformar a zona portuária da cidade. Entre seus sócios estavam Ruy Barreto, Arthur João Donato, Humberto Costa Pinto Jr., Jacob Steinberg, João Fortes, Paulo Protásio, José Carlos Ourivio, Climério Velloso, José Carlos de Oliveira Penna, Theophilo de Azeredo Santos, além de empresas como a Varig, Supergasbrás, Casas Sendas e a Construtora Conde Caldas (Revista da ACRJ, 1982b). Segundo Protásio (2011), o Riopart “destinou

seus recursos partilhados por grande número de empresas no estudo e nas ações que marcaram e delimitaram aquele espaço irrevogavelmente internacional da urbe” (PROTASIO, 2011, p. 7) — a zona portuária da cidade.



Figura 3 — Logomarca da Semana Rio Internacional. (Revista da ACRJ, 1983b).

O Riopart foi também patrocinador das Semanas Rio Internacional, que ocorreram anualmente entre 1982 e 1987, em conjunto com a FACIARJ e a Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Turismo e com apoio do Conselho Nacional de Pesquisas juntamente com a Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX) (Fig. 3). O evento era voltado para a promoção do comércio internacional brasileiro, mas seu principal objetivo era a construção do CIC-Rio e a reurbanização da área portuária. Os objetivos declarados do evento eram:

gerar condições para a implantação definitiva do Centro Internacional de Comércio do Rio de Janeiro, contribuir para a elevação da participação brasileira no comércio internacional, criar possibilidades para o desenvolvimento dos setores industriais e de serviços do município e Estado do Rio de Janeiro, estabelecer sistemas práticos para o desenvolvimento contínuo do turismo no Rio, e promover a reurbanização da Zona do Centro, com ênfase na área portuária (Revista da ACRJ, 1982, outubro Ano XLIII).

A I Semana Rio Internacional foi dividida em 34 sessões diferentes nas

quais trataram-se de assuntos diversos, em sua maioria ligados à promoção do comércio internacional. No Fórum Latino-Americano, por exemplo, se discutiu a criação do dólar latino-americano (Latin Dolar, ou Rio-Dólar). No simpósio dedicado ao turismo propôs-se tornar o Rio num centro de convenções e congressos, “porta de entrada permanente do Brasil” (Revista da ACRJ, 1982c, p. 9). Contudo, um dos simpósios mais importantes foi aquele dedicado a discutir a instalação do Centro Internacional de Comércio (CIC-Rio). Coordenado pela Riopart, este simpósio apresentou um estudo que predefinia a área consagrada a sediar o CIC-Rio. A área destacada constituir-se-ia “de um polígono que começa na Praça XV, vai pelo Cais do Porto, com 7 quilômetros, Av. Francisco Bicalho, Av. Presidente Vargas, incluindo a Gamboa, Saúde, Santo Cristo e Caju” (Revista da ACRJ, 1982c, p. 11), uma área com cerca de 250 hectares. O conceito de valorização das beiras d’água foi explicitado no evento: “Para equacionar essa área, torná-la mais humana, de maneira que a população que trabalha nesta região, pelo menos, tenha acesso visual ao mar, é necessário um projeto de urbanização” (p. 11). Para a execução deste projeto foi lançado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil/RJ, com patrocínio do Riopart, um concurso nacional urbanístico da região do cais. Os requisitos para tal foram destacados:

O projeto exige a criação de *showrooms*, hotéis projetados exclusivamente para executivos ligados ao comércio de exportação-importação, centro de comércio internacional, áreas de lazer, *shopping*, marina, aquário, museu e preservação de áreas habitacionais ligadas intimamente a este conjunto, nos moldes do que conseguiu realizar, recentemente, o Porto de Baltimore, nos EUA (Revista da ACRJ, 1982c, p. 11).

Ainda neste simpósio, Ernane Galvêas, Ministro da Fazenda do governo Figueiredo, explicou, por sua vez, que, na medida em fosse se expandindo o Porto de Sepetiba, a área do Porto do Rio ganharia capacidade ociosa para a instalação do CIC-Rio. “Se não me engano, temos hoje no Cais do Porto do Rio de Janeiro 22 armazéns vazios e é a partir daí, da utilização deste espaço, deste mostruário, desta vitrine na Praça Mauá, no Centro do Rio de Janeiro, que se imagina criar [o CIC-Rio]” (Revista da ACRJ, 1982, p. 11).

Em janeiro de 1983, em seminário promovido pela ACRJ e pelo IAB

destacaram-se novamente os requisitos dos projetos arquitetônicos aspirantes ao prêmio do concurso: “reciclagem urbanística do centro do Rio; criação do CIC-Rio; recomposição da ‘simbiose’ do Centro da Cidade com o mar; e reciclagem da I-Região Administrativa da Cidade do Rio de Janeiro (a zona portuária)” (Revista da ACRJ, 1983a, p. 37). Na ocasião, o Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) apontou obstáculos ao projeto. Explicou que o Porto não tinha áreas ociosas, mas apenas “pulmões de manobra”. A ociosidade aparente seria determinada pelo movimento de carga e descarga. A partir de então, a resistência da CDRJ constituiria em uma das principais barreiras à execução do projeto (Revista da ACRJ, 1983a).

Em agosto de 1983, através do Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa (CEAG), organismo ligado à ACRJ e que posteriormente seria incorporado ao Governo Federal como CEBRAE e, depois, SEBRAE, e com recursos do Riopart, foi concluído um levantamento detalhado do casario da região portuária. Este trabalho examinava a área em conjunto e detalhadamente, abrangendo informações como uso do solo e legislação pertinente, até condições de propriedade e uso dos imóveis, quadra a quadra. Com este trabalho ficava mapeado, entre outras coisas, a quem pertenciam os imóveis constantes na região que se desejava reurbanizar. Ali constatou-se que a maioria dos prédios e áreas da zona portuária pertenciam ao poder público. Assim, avançaram os contatos com os representantes públicos responsáveis com vistas a convencê-los a acolher o projeto. Em entrevista, Protásio explicou que esse inventário era atualizado anualmente, inclusive verificando usos e obras e se teriam sido feitas alterações nas fachadas.

Em texto escrito para a Revista da ACRJ (1983c), Protásio listou os requisitos atendidos pela região portuária do Rio, que a gabaritavam como a localização mais propícia para a instalação do CIC-Rio. Seriam eles: 1 — participação de empresas de exportação, transporte, bancos, seguros, outros setores e autoridades relacionadas com o comércio exterior; 2 — local adequado para exposições e reuniões; 3 — proximidade do porto; 4 — disponibilidade de serviços de apoio; 5 — inquilinos e visitantes servidos por shopping centers; 6 — hotéis próximos; 7 — variedade de restaurantes, de luxo a *fast food*; 8 — clube exclusivo para exportadores, clientes e autoridades; 9 — proximidade do

centro de negócios; 10 — imagem forte; 11 — flexibilidade e possibilidade de expansão; 12 — publicidade agressiva; 13 — áreas amplas e convidativas para atividades culturais diurnas e noturnas; 14 — aluguéis competitivos; 15 — locais próximos para convenções; 16 — proximidade de áreas residenciais; 17 — acesso conveniente para pedestres e transportes terrestres; 18 — proximidade do aeroporto internacional (meia hora de carro); 19 — incorporação de elementos de arquitetura e desenho; e 20 — estacionamento adequado. Protásio também comentou sobre o movimento SAGAS que reunia as associações de moradores da Gamboa, Santo Cristo e Saúde, no sentido da preservação do casario da região. Disse ele:

A área portuária do Rio é uma das zonas mais interessantes da cidade, marcada por um elenco de ruas e prédios antigos, onde é possível se restituir uma boa parte da nossa história. Ainda hoje, é possível se encontrar nos velhos sobrados descendentes de famílias tradicionais, no local, e que, há gerações, moram e trabalham em um dos três bairros que compõem a área: Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Associações de moradores e entidades culturais estão mobilizados no sentido de preservar a região de investidas que possam descaracterizá-la completamente, não apenas na defesa de interesses históricos, artísticos e culturais, mas, até mesmo, por uma questão de sobrevivência para muitos pequenos comerciantes, lá estabelecidos há tempos. Essa é também a filosofia do projeto Rio Internacional, como o têm atestado em diversas ocasiões os seus principais coordenadores (Revista da ACRJ, 1983c, p. 4).

A II Semana Rio Internacional, realizada em outubro de 1983, no Copacabana Palace Hotel, congregou cerca de 1200 instituições nacionais e internacionais e reuniu mais de 2000 pessoas, entre empresários, autoridades governamentais, técnicos em comércio exterior e jornalistas. Representantes internacionais defenderam o sistema mundial de WTCs. No entanto, mais uma vez, o presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Pedro Batouli apontou dificuldades ao projeto, devido à estrutura brasileira de organização portuária (Revisa da ACRJ, 1983d).

Na III Semana Rio Internacional, foi apresentado um inventário de empresas ligadas ao comércio exterior que já se localizavam nas proximidades

da Praça Mauá, o que apontava a vocação da região para sediar o centro de comércio internacional (Fig. 4). Entre elas destaca:

a Cacex, Companhia Docas do Rio de Janeiro, Aeroporto Santos Dumont, Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex), Instituto Brasileiro do Café, Instituto do Açúcar e do Alcool, Associação de Exportadores Brasileiros, Associação Brasileira das Empresas Comerciais Exportadoras, Confederação Nacional da Indústria, Federação das Câmaras de Comércio Exterior, Confederação das Associações Comerciais do Brasil, Confederação Nacional do Comércio, Confederação Nacional da Indústria, Centro Brasileiro de Apoio à Pequena e Média Empresa, Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Superintendência Nacional da Marinha Mercante, Petrobrás (maior exportador estatal), Intercontinental (maior exportador privado fluminense) Varig, Esabrás e Vale do Rio Doce (Revista da ACRJ, 1984, p. 4).



Fig. 4 – Cartograma das Zonas Central e Portuária da Cidade do Rio de Janeiro, destacando as empresas ligadas ao comércio exterior ali instaladas (Revista da ACRJ, 1984).

Realizada em outubro de 1984, a III Semana foi patrocinada pela Cacex e pelo Banerj, o que já demonstrava algum grau de interesse por parte dos governos Federal e Estadual no conteúdo do evento. Da parte das instituições privadas, foi organizada pela Associação Brasileira das Empresas Comerciais Exportadoras (ABECE), Associação dos Exportadores Brasileiros(AEB), Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro(FIRJAN), Funcex, Riopart, Federação das Associações Comerciais, Federação das Câmaras de Comércio Exterior e Sociedade dos Usuários de Computadores e Equipamentos Perifé-

ricos. Nesta terceira versão, o evento reuniu pouco mais de 500 participantes e representantes de cerca de 30 países.

No que tange à instalação do Centro Internacional de Comércio, desta vez, a CDRJ fez a primeira concessão, embora tímida: cedeu o antigo prédio do Touring para abrigar o CIC-Rio. No evento, o prefeito Marcelo Alencar anunciou a intenção do governador Brizola (líder do seu partido, o PDT) de não cobrar ICM na área do CIC-Rio. A criação de um Porto Franco, sem cobrança de impostos para exportação, também foi tema do evento. A partir de então foi constituída a Comissão Permanente para Estudos da Criação do Porto Franco do Rio de Janeiro

Em agosto de 1985 foi formada uma Comissão Especial para cuidar da implantação do Centro Internacional de Comércio na zona portuária do Rio. Compuseram a comissão o presidente da ACRJ, Amaury Temporal, o presidente da Embratur, Mac Dowell Leite de Castro, sendo presidida pelo presidente da Portobrás, Carlos Theóphilo de Souza Mello.

Na IV Semana Rio Internacional, realizada em outubro de 1985, foi organizada, em paralelo, a 16ª Assembleia do WTCA, com apoio da OEA. Também ocorreu o Encontro Empresarial da América do Sul, “para estimular a criação de Centros de Comércio na América do Sul” (Revista da ACRJ, 1985, p. 9).

Foi durante a quarta Semana que o projeto ganhou a concepção final e mais complexa de sua gestação no núcleo empresarial. Nos anos seguintes, 1986, 1987 e 1988, também realizaram-se outras Semanas, no entanto estas foram produzidas apenas pela Riopart, por fora da organização da ACRJ. No entanto, o conceito já estava definido, agora restaria apresenta-las à classe política e de servidores das instituições envolvidas na região portuária e convencê-los de viabilizá-lo.

## **O conceito final: a inclusão da proposta do Rio-Teleport**

Em relação ao projeto do Centro Internacional de Comércio, o diferencial da quarta Semana foi a complementação da ideia do WTC com a instalação de um teleporto. Vejamos, portanto, o que isso representava, voltando a observar o contexto tecnológico de então.

A revolução digital possibilitou a fusão das telecomunicações com os computadores, permitindo a conexão global de bancos de dados informatizados. Conforme explica Ward (1995, p. 363), “o formato digital sofre menos degradação no espaço e no tempo, é bastante mais compatível com as limitações binárias dos computadores e permite grande privacidade”. Tecnologias como a dos cabos de fibra ótica e a das micro-ondas de rádio permitiram a transmissão de dados digitalizados em base local a altíssima velocidade.

Complementando o contexto tecnológico de evolução nos transportes, os avanços das telecomunicações e da computação permitiram um novo grau de agilidade às trocas de dados através de distâncias globais. Surgia o conceito da comunicação em *tempo real*.

Essa revolução tecnológica foi responsável pelo crescimento avassalador das finanças e dos serviços e provocou uma alteração profunda nos mercados e nos fluxos de informações e de capitais, levando ao que Harvey (2000) chamou de contração espaço-tempo. Esse fator, junto com o avanço proporcionado pelos navios contêineres e pela aviação, foi responsável pela desintegração vertical da produção e constituiu fator fundamental da emergência do paradigma da terceira revolução industrial.

Bancos e seguradoras estão na fronteira da construção de extensas redes de telefonia, dando origem a sistemas de transferência de fundos eletrônicos que vieram a formar o centro nervoso da economia financeira internacional, permitindo bancos a mobilizarem capital em instantes, arbitrando diferenciais de taxas de juros, aproveitando as taxas de câmbio favoráveis e evitando agitações políticas (WARD, 1995, p. 365).

Nesse contexto, um papel central foi dado aos teleportos. “Devido ao fato de as telecomunicações apresentarem altos custos fixos e baixos custos marginais, os teleportos oferec[iam] economias significativas de escala para pequenos usuários incapazes de pagar por sistemas privados” (WARD, 1995, p. 366). O primeiro teleporto foi construído em 1981, em Staten Island, Nova Iorque, e era operado conjuntamente pela Merryl Lynch e pela Port Authority de Nova Iorque e Nova Jérsei, buscando viabilizar o projeto imobiliário do World Trade Center (Revista da ACRJ, 1990).

A partir desse primeiro teleporto, o Japão planejou um grande projeto intitulado ‘Teletopia’, visando desconcentrar a cidade de Tóquio com a instalação de uma rede de teleportos a partir de um principal, localizado em aterro junto ao porto daquela cidade. Na Europa, o teleporto de Londres, nas Docklands, garantiu àquela cidade manter-se como centro financeiro do mercado europeu. No final dos anos 1980 havia 54 teleportos no mundo, incluindo 36 nos EUA. Ward (1995) considera que, em grande parte, os teleportos foram responsáveis pela formação das Cidades Mundiais, dos Centros Financeiros Offshore e dos escritórios globais de apoio (que oferecem serviços informativos com mão-de-obra de baixa qualificação).

Em 1985 foi fundada a World Teleport Association (WTA), entidade com sede em Nova Iorque, que ficou responsável por estudar, promover e tornar realidade o conceito de teleporto, por meio de assembleias anuais, encontros regionais, publicações e assistência mútua entre os teleportos em desenvolvimento e os já em funcionamento (Revista da ACRJ, 1990).

Com a incorporação do novo conceito tecnológico, o CIC-Rio, se tornaria uma das peças de uma proposta maior de transformação regional: a criação do Teleporto do Rio de Janeiro. Este projeto propunha criar, na área portuária, um polo de telecomunicações e de serviços informacionais com capacidade de conectar as empresas, laboratórios e demais estabelecimentos localmente sediados, adequado a se conectar e trocar dados massivos com as principais praças do mundo em curtíssimo espaço de tempo. No longo prazo, através da expansão da rede de cabos de fibra ótica, outras áreas da capital fluminense se ligariam ao polo, conectando toda a cidade como os sistemas mundiais de troca de dados, facilitando seu crescimento econômico e tecnológico.

O fato de muitas empresas financeiras, de seguros, de exportação e importação, de logística etc. poderem operar no espaço de um prédio ou complexo de edifícios dotado com sistema de telecomunicação de altíssima velocidade não apenas garantiria mais eficiência na troca de dados internacionais, como criaria um ambiente de proximidade e troca de experiência e agregação de interesses que traria também um aumento de desempenho comercial, financeiro, logístico ou de prestação de outros serviços.

Dentro da proposta da ACRJ, o Teleporto do Rio ofereceria os seguintes

serviços: Centro Internacional de Comércio, sede do secretariado da World Teleport Association (WTA), Área Internacional de Intercâmbio, Centro de Convenções, Centro de Imprensa, Centro Internacional de Intercâmbio, além de hotéis para executivos internacionais de alta classe.

Devido a sua localização o Centro ainda oferecia as vantagens da proximidade dos aeroportos doméstico e internacional, e também de outros escritórios de firmas comerciais e de serviços e órgãos de governo, centros educacionais de treinamento e área verdes.

No campo das telecomunicações e energia, o projeto propunha a construção de uma estação terrestre de satélites, um Centro de Informática e uma Estação Energética ligada a uma Central de Refrigeração. Haveria também um Centro de Controle de Informações, base para controle e automação, fluxos de suprimento de energia, água e gás, controle de tráfego, segurança e informações portuárias. Todos os edifícios seriam interligados por rede local de fibras óticas e haveria ligações com outros edifícios, em outras localidades do Rio de Janeiro (Revista da ACRJ, 1985). Dentro dessa perspectiva, previu-se que 1500 escritórios poderiam ser instalados na área do teleporto (Figs. 5 e 6).



Figura 5 — Maquete do Teleporto do Rio de Janeiro (PROTÁSIO, 1985).



Figura 6 — Vista frontal da maquete do Teleporto do Rio de Janeiro (PROTÁSIO, 1985).

A área do teleporto também incorporaria o conceito de aproveitamento urbanístico das beiras d'água e, portanto, constituiria uma ampla área de lazer, com um parque à beira-mar, facilidades comerciais e culturais, teatros, restaurantes e calçadas rolantes. O projeto também previa que, na área, apenas trafegariam carros elétricos e um transporte de superfície de alta velocidade — High Speed Surface Transport (HSST), com base em tecnologia eletromagnética, ligando o teleporto aos aeroportos, além das conexões por metrô (Revista da ACRJ, 1985).

## **Os primeiros sinais de incorporação do projeto pelo Prefeitura do Rio de Janeiro**

Em 28 de janeiro de 1987, foi realizada uma inauguração simbólica do CIC-Rio, no antigo prédio do Touring, junto à Praça Mauá. Na ocasião foram assinados diversos “protocolos de intenções comprometendo-se a realizar uma série de obras, convênios e acordos de cooperação” (Revista da ACRJ, 1987, p. 20) voltados à construção do complexo de negócios, lazer e cultura “nos moldes dos 60 World Trade Centers espalhados por todo o mundo” (p. 20). Nesse evento, haviam representantes do Governo Federal, entre eles o Ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares, o presidente da CDRJ, Marcio Macedo; representantes do Estado do Rio de Janeiro, com destaque para o recém-eleito governador Wellington Moreira Franco, acompanhado dos Secretários Estaduais de Indústria e Comércio e de Cultura; e do governo municipal, tais como o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico e o Presidente da RioTur. Também participaram do evento deputados federais, estaduais, vereadores e líderes empresariais. Ficou previsto para aquele ano adaptar as instalações existentes do antigo edifício para realização de seminários e feiras internacionais, bem como a elaboração de um projeto de remodelação da Praça Mauá.

Em novembro de 1990, realizou-se, no Rio de Janeiro, a Assembleia Anual da WTA, ocasião em que se anunciou a previsão de construção do Teleporto do Rio até 1995. Robert Annunziata, presidente da instituição, explicou que “o projeto para um teleporto Rio [era] visto pela associação como um ponto de irradiação do conceito para a América Latina” (Revista da ACRJ, 1990, p. 16).

No ano de 1991, o prefeito Marcelo Alencar criou um grupo de trabalho para estudar alternativas de revitalização da região portuária. Esse grupo foi composto pelas: Companhia de Engenharia de Tráfego, Companhia Docas do Rio de Janeiro, Rede Ferroviária Federal, Associação Comercial do Rio de Janeiro e Sindicato dos Estivadores e Portuários. Em 23 de dezembro de 1992, Alencar assinou decreto criando a Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária do Rio de Janeiro, “que vai da Praça Mauá até a Rua Rivaldávnia Corrêa” (Revista da ACRJ, 1993, p. 18) (Fig. 7). O artigo da Revista da ACRJ (1993) explicou que o decreto privilegiava “as adjacências do cais do porto como alternativa para a área central de negócios do Rio, que se encontrava saturada” (p. 18). Na ocasião, a administradora da 1ª Região Administrativa relatou sobre a intenção de aproveitar os armazéns desativados do porto como novos espaços culturais, como casas de espetáculos e ateliês para pintores e escultores.



Figura 7 – Destaque nosso sobre cartograma da zona portuária apresentado na Revista da ACRJ (1993).

Em janeiro de 1993, Cesar Maia, recém empossado, deu sinal de que encamparia o projeto de revitalização da Zona Portuária e designou o vice-presidente da ACRJ, Rodrigo Paulo de Pádua Lopes, seu secretário de desenvolvimento econômico, científico e tecnológico, como responsável pela introdução dos seguintes planos: a revitalização da zona portuária, a implantação do Teleporto; a criação dos armazéns alfandegados – passo fundamental para implantação do porto franco, e a implantação do Centro Financeiro Internacional.

## Conclusão

Com o avanço do governo do prefeito Cesar Maia, foi decidido, a contragosto da ACRJ e da Riopart, que o Teleporto seria instalado na Cidade Nova, área próxima da região portuária, mas separada pelos morros da Providência, da Formiga e São Diogo e pela Avenida Presidente Vargas. Dessa forma, ficou dissociada do projeto original do Centro Internacional de Comércio com reforma da área portuária da cidade. Uma vez encampado pela prefeitura, o ACRJ perdia às rédeas do projeto, embora continuasse a buscar influir sobre o mesmo.

A partir dessa nova gestão municipal, muita coisa mudou. A estrutura da cidade foi bastante alterada: a Barra da Tijuca despontou como uma nova área residencial e nela projetou-se a construção de um novo sub-centro, canalizando a maior parte dos investimentos imobiliários da cidade e diluindo o interesse empresarial pelo Centro e pela zona portuária. Em termos tecnológicos, a privatização da telefonia, a difusão da internet e a disseminação de cabos de fibra ótica pela cidade, e para além dela, pelos territórios regional e nacional e por linhas submarinas transoceânicas, diminuíram relativamente a importância dos teleportos.

No que tange ao Centro de Comércio Internacional, a inclusão da proposta de reurbanização da área portuária, teve uma consequência, que talvez só viesse a ser percebida anos depois: a alteração de sua natureza geral. Ou seja, embora o foco da ACRJ, e das demais associações patronais relacionadas, tenha permanecido por longo tempo na implantação de um Centro Internacional de Comércio, ligado a um porto franco e servindo para a implantação de um Centro Financeiro Internacional, a transformação urbana a ele associada não apenas mudava sua escala como transformava sua natureza: de centro empresarial de alto padrão, tornou-se num grande projeto urbanístico/imobiliário. O desejo de constituir um centro empresarial classe A, dotado de um sistema de telecomunicações de alto desempenho não perdeu sua centralidade para a ACRJ e o Riopart, no entanto, dentro do conjunto da transformação urbana que se propunha, este centro aparecia como um entre outros elementos, como museus, marinas, aquários, *boulevards* e áreas residenciais e poderia, inclusive, ser dele removido.

A versão atual da reurbanização portuária, o Projeto Porto Maravilha, que

no atual momento se encontra em fase avançada de implementação, também conta com uma vasta área dedicada à instalação de edifícios corporativos classe A, interligados por robustos cabos de fibra ótica, no entanto, esse centro acabou dissociados do projeto de constituição da cidade em zona franca comercial e financeira, dotada de um Centro Internacional de Comércio ligado à rede mundial de World Trade Centers.

## Referências

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. Rio de Janeiro: Loyola, 2000.

PROTÁSIO, Paulo Manoel Lens Cesar: A ideia do Porto Maravilha. *Revista Inteligência Empresarial* (Rio de Janeiro), nº35, 2011, p. 7 e 8.

REVISTA DA ACRJ. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1038, dezembro, 1970. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1152, junho, 1980. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1172, fevereiro, 1982a. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1175, maio, 1982b. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1180, outubro, 1982c. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1183, janeiro, 1983a. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1190, agosto, 1983c. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1192, outubro, 1983d. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1201, julho de 1984. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1212, agosto, 1985a. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1215, novembro, 1985b. ISSN

2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1230, março 1987. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1265, março, 1990. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1278, outubro, 1993. ISSN 2446-7162.

VIEIRA, Nívea S. A ACRJ, o Porto e o Estado Imperial Brasileiro. Code 2011,IPEA, Anais 2011. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area6/area6-artigo5.pdf>. Acesso em 15/04/2021.

WARD, Barney. Telecommunications and the Changing Geographies of Knowledge Transmission in the Late 20<sup>th</sup> Century. *Urban Studies*, vol. 32, nº2, 1995, p. 361-378. *JSTOR*, [www.jstor.org/stable/43196272](http://www.jstor.org/stable/43196272). Acesso em 30/04/2021.

## Iconografia

EMMERLING, Bruce. A view of the Baltimore Inner Harbor during daytime. 2018. Disponível em: [commons.wikimedia.org/wiki/File:The\\_Baltimore\\_Inner\\_Harbor.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_Baltimore_Inner_Harbor.jpg). Acessado em 30/05/2020.

PROTÁSIO, Paulo Manoel Lenz Cesar. Acervo pessoal. 1985.

REVISTA DA ACRJ. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1175, maio, 1982. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1189, julho, 1983b. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1201, julho de 1984. ISSN 2446-7162.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: ACRJ, nº 1278, outubro, 1993. ISSN 2446-7162.

# Formação e modernização do sistema portuário catarinense

Alcides Goularti Filho

**Resumo:** O objetivo deste capítulo é discutir a formação do sistema portuário catarinense dando ênfase na construção dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí, Imbituba e Laguna durante o século XX. Além da introdução das considerações finais, o texto está dividido em quatro tópicos: Inicialmente será discutido a construção e modernização do porto de São Francisco do Sul que passou de porto ervateiro e madeiro para graneleiro. Em seguida será apresentada a trajetória do porto de Itajaí que passou de porto da colonização do Vale do Itajaí, para porto madeiro e atualmente de carga geral. No terceiro tópico será discutido os caminhos percorridos pelo porto de Imbituba, que se definiu como o único porto carvoeiro do país e que após a crise do carvão se reestruturou. Por fim, será apresentado um panorama do porto de Laguna que transitou de porto carvoeiro para terminal pesqueiro.

**Palavras-chave:** Porto. Santa Catarina. Especialização regional.

## I. Introdução

O surgimento dos portos em Santa Catarina tem a ver com a demarcação, a ocupação e o povoamento do território no sul da Colônia. A instalação dos trapiches para ancorar as embarcações era condição necessária para a manutenção dos principais núcleos populacionais que foram surgindo e se consolidando ao longo do litoral de Santa Catarina. Durante o século XIV e a primeira metade do século seguinte, há registros de embarcações que atracaram na costa catarinense, umas seguiam adiante, e outras desembarcavam expedições que seguiam para o interior. Foi com a fundação das vilas de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco em 1658, Nossa Senhora do Desterro em 1679 e de Santo Antônio dos Anjos da Laguna em 1682 que se iniciou um fluxo regular de embarcações, consolidando a importância dos três portos para demarcar o território no lado meridional da Colônia. Para a Coroa Portuguesa, Laguna ficava em uma posição estratégica, pois dali era que partiam as expedições que seguiam para o extremo sul com intuito de apreender gados e ocupar o território; São Francisco mantinha relação comercial com Antonina e Paranaguá; e Desterro era fortaleza que protegia das possíveis invasões externas.

Até meados do século XIX, os portos de Laguna, Desterro, Itajaí e São Francisco tinham pouca participação no volume total das exportações brasileiras, sua inserção era local. No final do século XIX, os portos catarinenses passaram a ter mais de expressão econômica, principalmente São Francisco, com a exportação da erva-mate. Nesse período surge o porto de Itajaí localizado próximo a foz do rio Itajaí-Açu, que atendia as demandas das colônias do vale do Itajaí. Durante a Primeira República, estava esboçada a divisão econômica dos portos catarinense: Laguna e Imbituba exportando carvão; Florianópolis exportando farinha; Itajaí exportando derivados de suínos; e São Francisco do Sul exportando erva-mate e madeira.

A disputa pela construção e pelo melhoramento de portos em Santa Catarina também era constante. No sul do Estado, Laguna e Imbituba disputaram por quase 50 anos o privilégio de ser o porto carvoeiro do País. Araranguá, mais ao sul, também reivindicava a construção de um porto, pois estava mais próximo das minas de carvão. Em Massiambu, próximo a Florianópolis, também se cogitou a construção de um porto carvoeiro, com o prolongamento da ferrovia.

Na ilha de Anhatomirim, nos anos de 1960, o governo do Estado elaborou um projeto para construção de um porto como alternativa para Florianópolis.

Nos anos de 1950 e 1960, o porto de Itajaí consagrou-se como o porto madeireiro, o porto de Imbituba, como o porto carvoeiro, e os portos de Laguna, Florianópolis e de São Francisco do Sul passavam por momentos de crise sem uma especialização definida. Com o fortalecimento da grande indústria catarinense consolidando a indústria eletro-metal-mecânica em Joinville e Jaraguá do Sul, a indústria têxtil-vestuário em Blumenau e Brusque, o complexo agroindustrial de carne no Oeste, a indústria de papel e celulose no Planalto e a indústria de revestimentos cerâmicos em Criciúma, os portos catarinenses ganharam um novo vigor. Itajaí e São Francisco do Sul exportando os produtos manufaturados e a safra catarinense, Imbituba continuando como porto carvoeiro, e Laguna definindo-se como um porto pesqueiro. Atualmente, este cenário mudou apenas para o porto de Imbituba, que, com o desmonte parcial do complexo carbonífero, deixou de exportar o carvão.

Santa Catarina tem quatro portos com sistemas administrativos diferentes. Os portos de São Francisco do Sul e Imbituba e o Terminal Pesqueiro de Laguna são administrados pelo governo do Estado de Santa Catarina, por meio da SC-Parcerias SA, e o de Itajaí é administrado pela Prefeitura Municipal de Itajaí. Além desse três porto públicos e do terminal pesqueiro, também se destacam a construção recente de dois terminais portuários privados: o porto de Itapoá (dois berços com 800 metros), inaugurado em junho de 2011, e o porto de Navegantes (1 berço linear de 900 metros), inaugurado em outubro de 2007.

## **2. Porto de São Francisco do Sul**

O primeiro estudo realizado no século XX para a construção do novo porto de São Francisco foi elaborado em 1908 pelos engenheiros da *Brazil Railway Company*, a companhia que construiu o ramal ferroviário São Francisco-Porto União da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (THIAGO, 1941). Em 1912, foi concedida à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande a autorização para construir e explorar uma estação marítima no porto de São Francisco.

O Decreto nº 15.203 de 1921 autorizou a celebração do contrato de

construção das obras de melhoramento da barra e do porto de São Francisco por um prazo de 70 anos. Em 1926, foi elaborado um novo projeto com um orçamento. Como havia em São Francisco um trapiche da firma Carl Hoepcke, a construção do porto despertou interesse de Carlos Hoepcke Júnior e Henrique Schloemam, que apresentaram ao governador Adolpho Konder em março de 1927 um estudo para iniciar as obras (A RAZÃO, 16/03/1927). As dificuldades financeiras eram o “principal estorvo” para o Estado começar a execução das obras (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1928, p. 99). O prazo para o início foi “várias vezes dilatado, a requerimento do concessionário”, e as obras iniciaram em junho de 1927 (BRASIL, 1928, P. 176). Entre 1927, quando foi assentada a pedra fundamental, até 1930, quando as obras pararam, o ritmo da construção foi muito lento (MASCARENHA *apud* ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, 2004, p. 128).

Dados os descumprimentos dos contratos feitos com o governo do Estado de Santa Catarina, que não entregou as obras na data prevista, a União rescindiu o contrato (Decreto nº 24.292/1934). Apesar da queda nas exportações da erva-mate, a madeira seguia uma trajetória de crescimento, portanto, as obras no novo porto eram imprescindíveis.

Quando Getúlio Vargas veio a Santa Catarina em março de 1940, visitou a cidade de São Francisco do Sul, onde “prometeu o reinício das obras do porto” (MASCARENHA *apud* ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, 2004, p. 128). Um ano após a sua visita, foi editado o Decreto 6.912 de 1º de março de 1941, que concedeu ao Estado de Santa Catarina a autorização para construção e exploração do porto de São Francisco do Sul pelo prazo de 70 anos. Em 1950, as obras paralisaram novamente, e foi aprovado um novo orçamento para a construção do terceiro e do quarto cais (Decreto nº 28.450/1950).

Oficialmente, o porto foi inaugurado no dia 1º de julho de 1955 pelo governador Irineu Bornhausen, quando foram entregues dois cais com 550 metros e dois armazéns de 4.000m<sup>2</sup>. Neste mesmo ano, o governo do Estado criou e organizou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFs), que tinha como objetivo realizar a exploração comercial, executar as obras e conservar as instalações e o canal de acesso, e a bacia de evolução (Lei Estadual nº 1.404/1955).

Do período que vai do final dos anos 1950 até a inauguração do Terminal Graneleiro em outubro de 1978, o porto de São Francisco do Sul passou por uma longa crise. O principal motivo da crise foi a queda nas exportações da madeira, que fez reduzir o movimento no porto. Apesar das exportações de granel, neste período, o porto ainda não tinha definido a sua especialização, algo que foi sendo definido nos anos 1970.

A instalação do Terminal Marítimo de São Francisco do Sul (Tefran), obra complementar da Petrobrás necessária para abastecer de petróleo a Refinaria Getúlio Vargas no Paraná, inaugurada em maio de 1977, trouxe uma certa folga financeira para o porto, pois o Terminal estava dentro da área portuária (PORTOBRAS, 1978). Portanto, o movimento financeiro no porto aumentou sem que houvesse esforço por parte do governo do Estado, reduzindo os constantes déficits.

Porém, o porto ainda continuava sofrendo com a queda nas exportações da madeira e sem um horizonte definido. Quando o governo federal criou o Programa de Corredores de Exportação e elegeu as áreas prioritárias para investimentos em infraestrutura, os portos catarinenses ficaram de fora. A soja, que estava em franca expansão, seria escoada pelos portos de Paranaguá e Rio Grande. O porto de Paranaguá, que fica a 36 km e que estava se definindo como um grande porto graneleiro, sempre foi um “espectro que rondava” o porto de São Francisco do Sul. Dentro das estratégias macronacionais de hierarquia portuária do Ministério dos Transportes, e anteriormente do Ministério da Viação e Obras Públicas, não eram necessários dois portos graneleiros próximos um do outro. No sul do País, Paranaguá, que também tinha na sua adjacência o porto de Antonina, atendia às demandas da fronteira agrícola.

No início dos anos de 1970, a situação estava precária, tanto que a Portobrás fez uma proposta para o governo estadual para que o porto fosse entregue à União. Seria criada uma sociedade de economia mista, a Companhia Docas de Santa Catarina, para que os problemas portuários fossem tratados com mais objetividade e “pelo ponto de vista portuário” (PORTOBRAS, 1987, p. 30).

Para atender à crescente demanda das exportações de soja, a opção para o porto de São Francisco do Sul não ficar em uma situação inferior ao de

Paranaguá seria criar uma infraestrutura voltada para a exportação de granel sólido com a construção de um terminal graneleiro com carregadores de navios. Para a construção do terminal, a Portobrás arrendou para a APSFS uma área de 20.000 m<sup>2</sup>, e o Estado de Santa Catarina ficou responsável pelas obras por meio da sociedade de economia mista Companhia Catarinense de Armazenamento (Cocar). O Terminal Graneleiro Irineu Bornhausen foi inaugurado em outubro de 1978 e tinha capacidade de 60.000 toneladas. Paralelo a construção do terminal, a Portobrás realizou obras de prolongamento do cais em 75 m (SANTA CATARINA, 1979, p. 118). No ano seguinte, o porto começava a se preparar para a movimentação de contêiner com a construção de dois pátios destinados aos contêineres (SANTA CATARINA, 1980, p. 94).

Em 1987, a Portobrás elaborou o Plano de Desenvolvimento Portuário envolvendo todos os portos brasileiros organizados. As conclusões a respeito do porto de São Francisco do Sul não foram nada animadoras. Após a construção do terminal graneleiro e do prolongamento do cais, o porto não recebeu investimentos estruturais nos anos 1980, foram feitos alguns reparos e a obra mais importante foi a construção dos pátios para contêineres (SANTA CATARINA, 1984; SANTA CATARINA, 1985). O Plano concluiu que o porto não tinha condições de reduzir o nível de saturação sem implantar imediatamente novos berços. Além disso, deveriam ser feitas alterações administrativas e institucionais, como a criação de uma companhia docas, para garantir a performance desejada.

Em 1998, com base na Lei 8.630/1993, foram retomadas as iniciativas para ampliar o cais e construir um terminal de carga para contêineres. A última ampliação de cais foi realizada em 1978, e em junho de 1999, foram inaugurados mais 75 m do berço 101 e mais 75 m de correia transportadora. As obras foram realizadas pela APSFS em parceria com um *pool* de empresas: Ceval Alimentos, Moinho Serra Morena, Anaconda, Santista e Fetimport. Este *pool* de empresas financiou as obras e em troca poderiam utilizar os serviços do porto e dos terminais graneleiros da Cidasc (INFORMATIVO DOS PORTOS, 1999).

Dentro do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, em São Francisco do Sul foi arrendada uma área para o Terminal Babitonga (antigo Terminal Portuário de São Francisco do Sul — TERFRAN),

de 48.000m<sup>2</sup>. Nesta área, foi construído um terminal para produtos florestais renováveis e contêineres com um berço de atracções de 225m e calado de 10m.

Tomando com referência o ano de 1908, quando foi feito o primeiro estudo para construção do novo porto, e observado o movimento da longa duração no porto de São Francisco do Sul, é possível pontuarmos cinco períodos destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração.

**a) 1908 a 1941 — Em compasso de espera** — Entre concessões e tentativas frustradas de construção, o porto ervateiro, ou melhor, os trapiches seguiam a trajetória de crescimento. Neste momento, na economia catarinense, o capital industrial estava se formando, e o padrão de crescimento eram a pequena produção e o capital mercantil (GOULARTI FILHO, 2016). O porto reforçava este padrão escoando a produção de erva-mate e madeira.

**b) 1941 a 1955 — Construção truncada** — A nova concessão feita ao governo do Estado de Santa Catarina desencadeou a lenta construção do porto. São Francisco do Sul passou a se especializar em transporte de madeira. Nesta fase, a economia catarinense diversificava e ampliava a sua base produtiva com o surgimento de novas indústrias, e o porto se preparava para atender às novas mudanças.

**c) 1955 a 1978 — Especialidade e crise** — A queda nas exportações da madeira fez o porto passar por uma longa crise. Por outro lado, a expansão da fronteira agrícola no Brasil, destacando a plantação de soja, e a integração e consolidação do capital industrial em Santa Catarina exigiam mudanças estruturais no porto.

**d) 1978 a 1996 — Porto graneleiro** — A construção do terminal graneleiro da Cidasc foi decisivo para que o porto ingressasse em uma nova trajetória de crescimento. Além dos granéis, o porto passou a movimentar a produção catarinense de manufaturados da região de Joinville, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Mafra, Lages e Blumenau.

**e) pós-1996 — Expansão e privatização** — A abertura comercial e a reprimarização da pauta de exportação brasileira exigiram novas mudanças nos portos do País. Amparada pela Lei 8.630/1993, a

privatização chegou a São Francisco do Sul com o Terminal Babitonga, que contribuiu para desestrangular temporariamente o porto. Estas mudanças no porto de São Francisco do Sul reforçou a reestruturação econômica e a desarticulação política que Santa Catarina que passou nas décadas de 1990 (GOULARTI FILHO, 2016).

São Francisco do Sul é um porto integrado com a cidade e com a mesorregião do norte catarinense, e movimenta carga da Região Sul do Brasil. O porto ervateiro transformou-se em madeireiro, entrou em crise, recuperou-se com os granéis e a diversificação.

### **3. Porto de Itajaí**

Em maio de 1895, a Comissão de Melhoramentos do Porto de Santa Catarina iniciou os estudos e as obras de melhoramentos no rio Itajaí (BRASIL, 1896). Em janeiro 1903, a Comissão baixou uma instrução para que fossem feitos melhoramentos no porto da capital e nas barras de Laguna, Palhoça e Itajaí. No rio Itajaí, foram feitos levantamentos desde a foz até 5 quilômetros rio acima para observar as modificações ocorridas desde 1896, data do último levantamento. Em 1905, foi elaborado um projeto para “restabelecer o franco acesso ao porto de Itajaí, para vapores de grande comprimento”. As obras previstas seriam a construção de três molhes para impedir a corrosão feita pelo rio na margem fronteira à cidade e outro molhe na margem oposta à extremidade do pontal de areia (BRASIL, 1907, p. 771-773).

Entre 1907 e 1916, as obras na barra e no porto executadas pela Comissão de Estudos e Obras do Porto de Santa Catarina, principalmente o molhe, o cais e a dragagem, seguiram um ritmo constante. Em 1917, as obras foram paralisadas ficando um prejuízo de equipamentos danificados como os guindastes, locomotivas e embarcações.

Com base nos estudos de Manuel da Silva Couto e Lothário Hehl, a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais elaborou um novo projeto para o porto de Itajaí que foi aprovado pelo Decreto 17.344 de 9 de junho de 1926 (INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, 1936). No ano seguinte, o Ministério da Viação e Obras celebrou o contrato com a Companhia

de Mineração e Metalurgia do Brasil (Cobrasil). A execução dos melhoramentos previstos teve um andamento satisfatório até outubro de 1930, quando as obras dos portos de Itajaí e Laguna foram paralisadas por motivos de irregularidades. Após a rescisão do contrato, em dezembro de 1934, foi assinado um Termo de Ajuste com a Cobrasil, que ficaria responsável pelas obras dos portos de Itajaí e de Laguna sob o regime de tarefas (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1937).

No período de 1941 a 1950, foram promulgados sete decretos aprovando novos orçamentos e obras complementares. Em 1956, foram concluídos mais 200 metros de cais acostáveis e o frigorífico destinado aos pescados e, em 1964, foi construída a central dos geradores do frigorífico. O porto de Itajaí foi declarado porto organizado em 1966, com o Decreto 58.780 de 28 de junho, que criou a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI).

No momento em que foi declarado porto organizado, o porto de Itajaí tinha 700 metros de cais acostável e se preparava para enfrentar a sua maior crise: a queda nas exportações da madeira. Apesar de exportar madeira desde o século XIX, podemos afirmar que até 1930 o rio Itajaí-Açu e porto de Itajaí eram os principais escoadouros da produção agrícola e manufatureira do Vale do Itajaí, destacando a indústria têxtil de Blumenau e Brusque, e os alimentos da *hinterland*. Nos anos 1940, 1950 e 1960, Itajaí se consagrou com o maior porto madeireiro do País. A madeira extraída no Planalto Serrano descia de caminhão pela Estrada de Blumenau a Curitiba e era escoada pelo porto de Itajaí.

No final dos anos 1960, o ritmo da extração de madeira começou a apresentar uma queda, revertendo a longa tendência de crescimento desde o início do século. Em 1970, a madeira representava 61,6% das exportações catarinenses, em 1972 caiu para 45,8%, em 1974 para 26,5% e em 1976 para 4,5%, ou seja, em seis anos as exportações de madeira caíram 92,7%. No entanto, ao mesmo tempo em que caíam as exportações de madeira, Santa Catarina começava a exportar motores elétricos e alimentos congelados. No final dos anos de 1970, o porto de Itajaí estava adaptado às novas demandas: azulejos, motores e alimentos congelados (GOULARTI FILHO, 2016).

No Plano Diretor reelaborado em 1979, a partir, do Plano de 1974, as conclusões não foram muito animadoras para Itajaí. O Plano recomendava que

não deveria ser feita nenhuma expansão física sem antes esgotar o potencial do porto e concluiu que este potencial era limitado, e predominaria a movimentação de carga geral (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979).

Se houvesse a intenção de continuar se especializando em carga geral, a recomendação do Plano era que fosse recuperada a estrutura do cais, que estava em “estado precário, e aprofundado o acesso de embarcações de maior calado. Com relação à movimentação de contêiner, que estava apenas começando, a previsão era que no futuro o porto de Itajaí poderia se tornar um “porto alimentador-receptor de Santos” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, p. 24, 1979). As recomendações também não foram animadoras e colocavam Itajaí em uma posição inferior a São Francisco do Sul e sua *hinterland* limitava-se ao Vale do Itajaí.

O Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986 reforçou a posição de Itajaí com um porto regional que participava do “esforço de exportação da região, embarcando mercadorias para o exterior do país e por outro lado introduz na região produtos nacionais” destinados às indústrias locais. Os fatores limitantes do nível de serviços eram operacionais, destacando a dragagem junto ao cais e a bacia de evolução (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986).

A extinção da Portobrás abriu uma nova crise no sistema portuário brasileiro. Os portos ficaram ligados ao Departamento Nacional de Portos e Hidrovias, que não tinha recursos e atribuições definidas. Em Santa Catarina, além de Itajaí, o porto de Laguna também era administrado pela Portobrás. A solução temporária e paliativa para ambos veio em dezembro de 1990, com a transferência da administração para a Companhia Docas de São Paulo (Codesp), algo muito estranho para as comunidades de Itajaí e Laguna. A Codesp administraria os portos em um período transitório, no máximo por um ano, até a privatização dos portos. Porém, esta situação se arrastou por cinco anos. Com a Lei 8.630, as chances de privatizar o porto de Itajaí eram maiores. Na época, a administração municipal, os empresários locais e os trabalhadores do porto de Itajaí exigiam uma solução para o porto, pois estava ficando insustentável para o terminal, para a cidade e para o Estado a forma como a Codesp estava administrando porto (ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE, 1997). O crescimento no volume de carga exigia

novos investimentos em equipamentos, ampliação do pátio, e a Codesp voltava-se mais para os portos paulistas (HOFFMANN; SILVA, 2001, p. 72).

A resposta veio com a transferência da concessão para a prefeitura municipal em junho de 1995, modelo inspirado na administração do porto de Roterdã. Com o advento da nova administração, as tomadas de decisões foram descentralizadas, iniciando uma série de mudanças estruturais para ampliar e agilizar os serviços. A mais importante foi o arrendamento de 25 anos para a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S.A. (Teconvi) (REVISTA PORTUÁRIA, 2003). O porto não foi privatizado, mas metade da sua área foi arrendada para uso exclusivo de uma empresa.

Com relação à movimentação de carga, podemos dividir em três períodos. O primeiro período abrangeria o século XIX e o início do XX, quando o porto atendia às colônias do Vale do Itajaí, o segundo se estendeu até o início dos anos 1970, quando predominou a exportação de madeira, e Itajaí era considerado o maior porto madeireiro do Brasil. A terceira fase é a atual, em que predominam as exportações de carga geral, com destaque recente para as cargas containerizadas.

Podemos considerar o meado da década de 1970 como o ponto de inflexão para o porto de Itajaí. O dilema era: ou tornava-se um porto pesqueiro ou um porto regulador do porto de Santos. A dinâmica da economia catarinense fez de Itajaí um porto moderno integrado com a cidade e com a economia estadual.

Santa Catarina tem uma economia especializada, diversificada e integrada, em que cada região é especializada em um ramo industrial, porém, do ponto de vista microrregional, são estruturas diversificadas e integradas produtiva e comercialmente com o mercado local e nacional. Podemos concluir que a cidade de Itajaí é especializada nas atividades portuária e pesqueira (alimentos e embarcações), que criaram uma integração produtiva, formando uma rede de pequenas e médias empresas que fornecem peças e equipamentos para ambas as atividades.

Tomando como referência o ano de 1905, quando foram iniciadas as obras de melhoramento e observado o movimento da longa duração no porto de Itajaí no século XX, é possível identificar cinco períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração.

**a) 1905 a 1934 — Porto da colonização e definição projeto** — Neste momento, o porto de Itajaí atendia às demandas das colônias do Vale do Itajaí e tinha uma estreita relação com a sua bacia hidrográfica. O projeto definitivo ainda estava sendo estudado, e as obras foram paralisadas por várias vezes. Em 1934, foi rescindido o contrato com a Cobrasil. Em âmbito estadual, o porto era um reflexo do padrão de crescimento da economia catarinense, que era baseado na pequena produção e no capital mercantil.

**b) 1934 e 1966 — Especialização e lenta construção** — É a fase da madeira e da aprovação dos vários orçamentos pelo governo federal. Em 1966, o porto de Itajaí foi declarado Porto Organizado, sendo criada a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, vinculada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Neste momento, o porto era o responsável pela exportação de boa parte da madeira extraída em Santa Catarina.

**c) 1966 a 1975 — Crise e transição** — A queda nas atividades madeireiras também atingiu o porto. Foram apresentados ao porto as seguintes opções: ser transformando em um porto pesqueiro ou partir para uma nova especialização. Neste momento, a economia catarinense estava pautada em um novo padrão de crescimento baseado no grande capital e no planejamento estadual. Os novos rumos dados ao porto impuseram as transformações no porto de Itajaí, adaptando-o ao novo padrão de crescimento. Em 1975, a Portobrás assumiu o porto e criou a Administração do Porto de Itajaí.

**d) 1975 a 1995 — Nova especialidade e instabilidade administrativa** — Ao longo do período, o porto de Itajaí foi definindo uma nova especialidade, baseada em carga geral containerizada. No entanto, enquanto eram definidos os novos rumos, o porto passou por instabilidade administrativa. De 1975 a 1990, ficou sob responsabilidade da Portobrás, de 1990 a 1995, a gestão foi transferida para a Codesp

**e) Pós-1995 — Estabilidade e produtividade** — A partir de 1995 a Prefeitura Municipal de Itajaí assumiu a administração criando a autarquia municipal AHDOC. Há ganhos significativos em produtividades com a

## modernização das operações portuárias

O porto de Itajaí, que foi o porto da colonização do Vale do Itajaí que atendia à pequena produção mercantil e que se transformou em um porto de carga geral com movimento cargas containerizadas, está integrado com a economia catarinense.

### **4. Porto de Imbituba**

O porto de Imbituba foi construído pelos ingleses em 1880 para escoar a produção de carvão extraído nas minas na cabeceira do rio Tubarão e transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. No início do século XX, a concessão das minas de carvão e da ferrovia foi transferida para a firma carioca Lage & Irmãos, que também assumiu o porto.

Com a ampliação das atividades carboníferas em Santa Catarina e a persistência do problema do porto de Laguna (assoreamento na entrada da barra), mesmo com os investimentos realizados pelo governo federal em Laguna, a Lage & Irmãos resolveu ampliar o porto de Imbituba para atender aos seus navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira. No dia 3 de novembro de 1922, foi fundada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), que assumiu a área portuária, o quebra-mar em construção e as instalações existentes (BOSSLE, 1981).

Em dezembro de 1935, foram iniciadas as obras do cais acostável de 100 metros, do silo para depósito de carvão, do caixão de fundação, da moega subterrânea e das correias (alimentadora, elevadora e distribuidora). As obras foram executadas pela Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1946). O Decreto 7.842 de 13 de setembro de 1941 concedeu à Companhia Docas de Imbituba o direito à exploração do tráfego do porto de Imbituba por 70 anos e a autorização para realizar as obras de aparelhamento.

Durante a Segunda Guerra Mundial, estavam sendo construídos concomitantemente os portos de Laguna e Imbituba. Laguna era um porto público, e Imbituba tinha sido encampado em setembro de 1942, portanto, durante a Guerra, ambos dependiam de recursos públicos. O problema de

Imbituba, a falta de abrigo, foi solucionado com a construção do quebra-mar, já o de Laguna, o assoreamento na entrada da barra, ainda persistia. Com o fim da Guerra, e diante da irreversibilidade do problema de Laguna, o governo optou pelo porto de Imbituba e o transformou no único porto carvoeiro de embarque no País, com o cais nº 1 de 140 metros. O carvão extraído nas minas de Criciúma, Urussanga, Lauro Müller e Siderópolis era transportado pela Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina até a usina de beneficiamento do carvão da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), localizado em Tubarão, onde era separada a fração metalúrgica do rejeito. Da usina, o carvão metalúrgico seguia por trem até o porto de Imbituba, de onde seguia para o Rio de Janeiro.

A segunda ampliação de cais foi iniciada em 1968, com a construção do cais nº 2 de 168 metros (totalizando 308 metros de cais). Em seguida, entre 1972 e 1975, foi ampliado o molhe de abrigo a partir de um estudo realizado pelo Laboratório Central de Hidráulica da França em 1946 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS, 1975). Esta ampliação foi para aumentar a capacidade de movimentação de carvão, em razão do aumento do consumo do carvão metalúrgico pelas siderurgias estatais. Em 1962, foi constituída a Sidesc (Siderúrgica de Santa Catarina S.A.), uma siderurgia que seria instalada em Imbituba para produzir aço melhor aproveitando o carvão catarinense. Em 1966, houve uma mudança no Plano Siderúrgico Nacional orientando o aumento da produção nas siderúrgicas instaladas, evitando a construção de novas unidades. Com isto, os planos da Sidesc foram redirecionados, transformando-a em uma carboquímica para produzir o enxofre a partir da pirita carbonosa (rejeito do carvão). Em 1969, a Sidesc foi transformada em ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), sendo redirecionada para produzir ácido sulfúrico e ácido fosfórico destinados à indústria de fertilizantes (MORAES, 2002).

A terceira ampliação de cais, para atender à ICC e ao aumento da demanda por carvão, se iniciou em 1978, também financiada pelo governo, agora pela Portobrás. Esta ampliação estava prevista no Plano Diretor Portuário do Brasil 1975-1984 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974).

Estas obras foram incorporadas pelo II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), que reforçou o projeto de prolongamento do molhe e

a construção de instalações para carvão. O cais seria ampliado em mais 230 metros, com largura de 40 metros. Os objetivos da ampliação do porto de Imbituba, segundo o Plano Diretor, eram: atender às exportações de carvão previstas no Plano Siderúrgico Nacional e atender à demanda da ICC. Em 1982, foi concluída a construção do cais ro-ro de 24 metros de comprimento.

Ao longo dos anos 1980, o porto movimentou em média 3,29 milhões de toneladas, sendo 2,43 milhões de carvão, ou seja, de toda carga movimentada, 73,86% era carvão. O porto fazia parte do complexo carbonífero catarinense formado por minas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto. Na segunda metade dos anos 1980, começaram os cortes nos subsídios para o transporte ferroviário do carvão catarinense, e aumentou a quota de importações do carvão metalúrgico, com isto a movimentação no porto começou a cair de forma abrupta. Em 1990, o governo federal liberou por completo a importação do carvão metalúrgico, fechou a usina de beneficiamento e as minas da CSN. A exportação de carvão por Imbituba passou de 2 milhões de toneladas em 1988 para 795 mil em 1990, zerando em 1994. Imbituba deixava de ser o porto carvoeiro e necessitava de uma reestruturação. Para agravar ainda mais a situação do porto, a ICC foi reduzindo a produção a partir de 1992, e em 1994 encerrou suas atividades.

O porto de Imbituba era o único porto privado do País. Mesmo com a Lei de Modernização dos Portos, a Companhia Docas de Imbituba atuava como administrador e operador portuário. No início, isto fazia uma diferença e era positivo para o a CDI, porém, com os adventos da Lei de Modernização, tornou-se um sério entrave para as operações portuárias. Logo após a queda do carvão, se iniciou a movimentação de contêineres, e em 1994 o porto de Imbituba movimentava a mesma quantidade de São Francisco do Sul e Itajaí. Nesta fase de reestruturação, o silo de carvão foi desmontado, e foi construído o Terminal Frigorífico (Terfrio) pelos Armazéns Gerais de Imbituba com capacidade inicial de estocagem de 3,8 mil toneladas (COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA, 1995).

Depois do final das exportações do carvão e do fechamento da ICC, parecia que as coisas começaram a reverter para a CDI. Porém, uma mudança nas tarifas portuárias promovida pela CDI, que as elevou em 100%, causou uma

evasão de cargas containerizadas, reduzindo-as a zero! Após uma mudança gerencial, os novos gestores reiniciaram a corrida em “busca pelo tempo perdido”, uma vez que São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande canalizaram todas as linhas e clientes.

Para o porto de Imbituba, a melhor solução seria servir de porto regulador e complementar de Itajaí e São Francisco do Sul. Ou seja, na impossibilidade de os navios atracarem em Itajaí e São Francisco do Sul, o porto de Imbituba deveria oferecer poucas condições para estes navios. Esta era a mesma condição que estava colocada para o porto de São Francisco do Sul e Itajaí no início dos anos 1970. O porto de São Francisco do Sul ficou fora do programa de Corredores de Exportação e deveria ser um regulador de Paranaguá nas exportações de grãos. O de Itajaí deveria ser um regulador de Santos na movimentação de contêineres. Enquanto isto, Laguna seguia a sua trajetória letárgica, e em 1969 começava outra batalha hercúlea para construir o porto pesqueiro. Neste momento, o porto de Imbituba era o único que apresentava boas perspectivas, pois estava passando por uma ampliação (conclusão do berço 2 e planejando a construção do cais 2) e apostando nos futuros investimentos da ICC e da Sidersul. Apenas o porto de Imbituba foi incluído no II PND dentro do Projeto Litoral Sul da Sudesul (Superintendência de Desenvolvimento do Sul) e dos planos da Portobrás.

Nos anos 1990, as coisas se inverteram. Os maiores problemas para os portos de São Francisco do Sul e Itajaí eram maiores vantagens para o porto de Imbituba. Imbituba tem uma grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não está no perímetro urbano. São nestes quesitos que São Francisco do Sul e Itajaí perderam para Imbituba, porém ambos tinham uma administração eficiente, segura e confiável, e agilidade na movimentação de cargas.

Até 1990, o porto de Imbituba é que se ajustava às demandas externas. Primeiro, ajustou-se ao Plano Nacional do Carvão, depois aos planos da Petrofértil, além de ficar na expectativa dos planos da Siderbrás e da ZPE (Zona de Processamento de Exportação). A reestruturação dos anos 1990 foi lenta com momentos de reversão, mas com as obras de expansão do cais e a estatização comandada pela SC Parceiras SA em 2012, Imbituba reergueu-se com porto de carga geral containerizada.

Tomando como referência o ano de 1880, quando foram iniciadas as obras de construção e observado o movimento da longa duração no porto de Imbituba no século XX, é possível identificar quatro períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração.

**a) 1880 a 1919 — Construção e abandono do porto inglês** — Neste período, o porto, construído pelos ingleses, estava sob os regimes dos ventos. A falta do quebra-mar dificultava a entrada de navios na enseada aberta. Com a saída dos ingleses em 1902, o porto foi abandonado, e cogitava-se construir outro porto em Massiambu.

**b) 1919 a 1942 — Porto Henrique Lage** — Em 1919, Henrique Lage assumiu o porto e fez dele um ancoradouro para os seus navios. Reiniciou a movimentação de cargas gerais (alimentos e madeira) e carvão, e fez obras de melhoramentos. Em 1922, foi organizada a Companhia Docas de Imbituba, encarregada de concluir as obras. Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas.

**c) 1942 a 1990 — Porto carvoeiro do Plano Nacional do Carvão** — Em 1942, sob a tutela do governo, as obras de ampliação foram inauguradas, e Imbituba começou a disputar com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro”. Neste longo período, Imbituba se ajustava ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.

**d) 1990 a 2012 — Tentativas frustradas de reestruturação** — Com o fim das exportações do carvão e o fechamento da ICC, houve uma tentativa de reestruturação do porto adaptando-o para a movimentação de contêineres. Na segunda metade da década, novamente o porto voltou a operar com alta capacidade ociosa.

O porto de Imbituba, que foi o porto carvoeiro que se adaptava às exigências do Plano Nacional do Carvão, entrou em crise em 1990 e transformou-se em um porto de carga geral movimentando cargas containerizadas, mas regrediu e atualmente busca uma nova especialização integrando-se com a economia catarinense. Em 2012, com o fim da concessão privada o governo catarinense assumiu a administração do porto por meio da SC Parcerias SA.

## 5. Porto de Laguna

No final do século XIX, o porto das conquistas do extremo sul transformou-se no porto da colonização do sul catarinense. No início do século XX chegou a ser o porto carvoeiro do país. Nos anos de 1950 e 1960, entrou em um longo processo de letargia, tentou recuperar-se incentivando a pesca. Hoje o porto de Laguna busca uma especialização, consolidando-se como terminal pesqueiro.

A entrada de imigrantes em Santa Catarina, no século XIX, acelerou-se pós-1875, com a política imigratória financiada pelo governo imperial, principalmente de imigrantes alemães, italianos e eslavos (PIAZZA, 1994). Os imigrantes que se dirigiam para o sul de Santa Catarina desembarcavam no porto de Laguna e seguiam em direção ao interior onde fundaram as vilas de Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), Cocal (1885), Nova Veneza (1890), Nova Belluno (1891) e Nova Treviso (1891) (DALL'ALBA, 1983).

No início do século XX, o sistema de transporte no sul de Santa Catarina estava conectado com o porto de Laguna: ferrovia, canal de navegação e navegação marítima. A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), ligando Araranguá, Criciúma, Urussanga, Lauro Muller e Tubarão ao porto de Laguna, além de transportar o carvão catarinense, contribuiu para integrar comercialmente a região com outros centros urbanos. O trem parava nas estações, carregando e descarregando mercadorias e passageiros e passageiras. O Canal de Navegação Fluvial Laguna-Jaguaruna passou a operar de forma mais racional a partir dos anos de 1920, quando foram concluídas as obras de dragagem e retificação dos rios e das lagoas. Pelo Canal eram escoadas as mercadorias produzidas nas localidades mais próximas do litoral. O maior destaque era para o transporte de farinha de mandioca. A navegação marítima a vapor entre Araranguá e Laguna era feita pela Empresa Nacional de Navegação Hoepcke. Pelos navios da Hoepcke, que saíam de Araranguá em direção a Laguna, eram transportadas as mercadorias produzidas na região do Vale do Araranguá (GOULARTI FILHO, 2013). Com a chegada da ferrovia a Laguna, estava-se definindo a futura especialização do porto da cidade: tornar-se um porto carvoeiro. O problema era que Imbituba também vislumbrava consolidar-se como tal. Distantes 28 quilômetros um do outro, seria inviável manter neste pequeno raio de abrangência dois portos carvoeiros.

Em 1904, a Comissão do Porto de Santa Catarina começou as obras na barra e no porto de Laguna localizado na Rua da Praia, próximo ao Mercado Público (BRASIL, 1904). As obras tinham como referência o projeto do capitão-tenente Francisco Calheiros da Graça, elaborado em março de 1882. A construção do molhe exterior norte iniciou-se em dezembro de 1905, no mesmo ano em que começaram as obras do porto de Itajaí. O ritmo das obras seguiu satisfatoriamente até 1914, quando os trabalhos foram suspensos em função da crise financeira e da Primeira Guerra Mundial (BRASIL, 1918). A mudança mais importante foi na profundidade da entrada da barra, que passou de 2,35 m em 1905 para 4,48 em 1913. No ano de 1918, o Congresso autorizou a continuação das obras e liberou mais verbas para o reinício dos trabalhos.

Nos anos 1920, seis engenheiros, Edgard Gordilho (1922), Candido Lucas Gaffrée (1924), J. D. Belfort Vieira (1924), Luiz J. Lê Cocq de Oliveira (1925), Lucas Bicalho (1926) e Alfredo Lisboa (1922), elaboraram estudos, apontando os erros na execução nas obras na entrada da barra do porto, cuja base do projeto tinha sido elaborada por Francisco Calheiros da Graça, em 1882, e realizada pela Comissão dos Portos de Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2013). No entanto, as seguiram até a sua conclusão sem alterar o projeto inicial.

Dentro dos objetivos da industrialização nacional e para atender às demandas nacionais de carvão, entre 1939 e 1944, foram realizadas as obras da construção do novo porto em Laguna, quando foi transferido da Rua da Praia para a Ponta do Magalhães. Em maio de 1943 foi organizada a autarquia Administração do Porto de Laguna (APL), que tinha como objetivo “a exploração industrial e comercial e os melhoramentos do porto de Laguna”. A APL teve vida curta e, em 1946, a autarquia foi dissolvida e a administração do porto passou a ser de responsabilidade do 17º Distrito de Fiscalização de Santa Catarina, subordinado ao DNPRC.

Com a consolidação do porto de Imbituba como o único carvoeiro, após 1945, Laguna entrou em um processo de letargia, que seguiu até 1980, quando foi reinaugurado como porto pesqueiro. Durante este período, atracaram principalmente pequenas embarcações pesqueiras e, como não foram feitas as devidas manutenções na entrada da barra, a profundidade foi diminuindo, inviabilizando a exploração comercial do porto.

Depois de seguidas tentativas para reerguer o porto de Laguna, o Decreto-Lei nº 525, de 8 de abril de 1969, criou a Companhia Porto de Pesca de Laguna, uma sociedade de economia mista subordinada ao DNPVN. Esse decreto oficializou a transformação do porto de Laguna em um porto pesqueiro estatal. O desembarque da pesca da região já vinha sendo feito no porto, faltavam as infraestruturas necessárias e o sistema de vigilância. A criação do porto pesqueiro estava dentro dos planos da SUDEPE (Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca), que almejava ampliar a produção de pescados no Brasil, por meio de incentivos, financiamento e infraestrutura.

Em 1979, com a inclusão de Laguna no Plano Diretor Portuário do Brasil, foram retomadas as obras (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979). As duas principais obras realizadas foram a construção da fábrica de gelo e a do entreposto frigorífico. No dia 15 de fevereiro de 1980 foi inaugurado o porto pesqueiro de Laguna, administrado pela Portobrás. Com a extinção da SUDEPE e da Portobrás, a administração do porto de Laguna foi transferida, em janeiro de 1991, para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

No início dos anos 2000, foram realizadas obras de melhorias na entrada da barra. Também foi duplicada a capacidade da produção de gelo, automatizados os silos manuais, construídos dois salões de recepção de pescado e recuperado e arrendado o frigorífico para a iniciativa privada (COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2004). Com as melhorias o porto foi transformando em Terminal Pesqueiro de Laguna. As instalações portuárias atualmente são as seguintes: área portuária de 245.900 m<sup>2</sup>, cais acostável de 300 metros e calado de 6,5 metros, fábrica de gelo com capacidade de 50 toneladas por dia e dois salões de recepção de pescados. Em setembro de 2019, a SC Parcerias SA assumiu a administração do Terminal Pesqueiro de Laguna.

Podemos definir três especializações que assumiu o porto de Laguna em momentos diferentes. Primeiro como porto das conquistas no Brasil meridional, depois como porto da colonização, porto carvoeiro e, por último, como porto pesqueiro. A transformação em porto pesqueiro abriu a possibilidade de desenvolver em Laguna uma indústria pesqueira mais dinâmica e integrada com o mercado regional e nacional.

Tomando como referência o ano de 1905, quando foram iniciadas as obras

de melhoramento pela Comissão dos Portos de Santa Catarina e observado o movimento da longa duração no porto de Laguna, no século XX, é possível identificar seis períodos, destacando a evolução estrutural, a movimentação de carga e a administração:

**a) 1905 a 1939: as disputas com Imbituba** — Neste período, destacam-se as incertezas e as dúvidas em relação ao projeto original de Calheiros da Graças e do método H. C. Ripley, que, ao longo da construção, se mostravam falhos. O porto ainda servia como escoadouro da produção agrícola das colônias do sul e do carvão. O porto de Laguna era um reflexo do padrão de crescimento da economia catarinense, baseado na pequena produção e no capital mercantil.

**b) 1939 a 1945: o porto carvoeiro** — Durante a Segunda Guerra, Getúlio Vargas decretou que Laguna seria o porto carvoeiro do país e para tanto foi construído um novo e amplo porto. Na disputa com o porto de Imbituba, Laguna saiu ganhando.

**c) 1945 a 1969: o lento regresso** — Nesse momento, na contramão da economia catarinense, que ampliava a sua base produtiva e se diversificava, o porto de Laguna perdeu o *status* de porto carvoeiro para Imbituba. Aos poucos, o transporte de cabotagem foi-se reduzindo e os barcos pesqueiros começaram a ocupar o porto.

**d) 1969 a 1980: definido como porto pesqueiro** — Com o objetivo de recuperar a economia local, especializando-se na pesca, a exemplo de outras regiões catarinenses que se especializavam em determinado segmento, em 1969, o porto foi declarado porto pesqueiro.

**e) 1980 a 2003: porto pesqueiro desintegrado** — Nesse período, destaca-se a pesca. Persistia o problema na entrada da barra e a falta de infraestrutura necessária para um bom desempenho. Inicialmente a criação do porto pesqueiro não desenvolveu na cidade uma atividade pesqueira integrada

**f) Pós-2003: porto pesqueiro integrado** — Com a obras de melhorias no início dos anos 2000, a transformação em terminal pesqueiro e os incentivos do Ministério da Pesca e Aquicultura formou-se na cidade uma indústria pesqueira dinâmica e integrada no mercado nacional.

Laguna foi o porto das expedições para o sul da Colônia, o porto da colonização do sul catarinense, o porto carvoeiro do Brasil e o porto pesqueiro de Santa Catarina.

## **6. Considerações finais**

Durante os primeiros trinta anos da República já estava esboçada a divisão econômica dos portos catarinense: Laguna e Imbituba exportando carvão; Florianópolis exportando farinha; Itajaí exportando derivados de suínos; e, São Francisco do Sul exportando erva-mate e madeira.

Nos anos de 1950 e 1960, o porto de Itajaí consagrou-se como o porto madeireiro, o porto de Imbituba como o porto carvoeiro, o porto de São Francisco do Sul passava por momentos de crise sem uma especialização definida e o porto de Laguna redefina-se com uma nova especialização. Com o fortalecimento da grande indústria catarinense consolidando a indústria eletro-metal-mecânica em Joinville e Jaraguá do Sul, a indústria têxtil-vestuário e Blumenau e Brusque, o complexo agroindustrial de carne no oeste, a indústria de papel e celulose no planalto e a indústria de revestimentos cerâmicos em Criciúma, os portos catarinenses ganham um novo vigor. Itajaí e São Francisco do Sul exportando os produtos manufaturas e a safra catarinense, Imbituba continuando como porto carvoeiro e Laguna definindo-se como um porto pesqueiro. Atualmente, este cenário mudou para o porto de Imbituba, que com o desmonte parcial do complexo carbonífero, deixou de exportar o carvão.

## Referências

A RAZÃO. *Porto de São Francisco do Sul*. São Francisco, 16 de março de 1927.

ADMINISTRAÇÃO HIDROVIÁRIA DOCAS CATARINENSE. *Porto de Itajaí*. Itajaí, 1997.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE SANTA CATARINA. *São Francisco do Sul manuscritos avulsos 1835-2000*. Florianópolis: Divisão de Documentação/Arquivo Permanente, 2004, p. 128.

BRASIL. *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1897. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. Disponível em: <http://www.crl.uchicago.edu>. Acesso em 4 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

\_\_\_\_\_. *Relatório do Ministério da Viação e Obras*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

CAMARGO, Luci Carme S. *Os portos concessionários no sistema portuário nacional: destaque São Francisco do Sul e Imbituba*. Itajaí: FEPEVI, 1988. (Monografia de Especialização).

COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA. *Porto Henrique Lage*. Imbituba, 9/

março/1946.

\_\_\_\_\_. *ADPORT n° 839/95*. Imbituba, dezembro de 1995

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Porto de Laguna*. Laguna, 2004 (Folder).

DALL'ALBA, João Leonir. *Imigração italiana em Santa Catarina: documentários*. Florianópolis: Lunardeli, 1983.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS. *Molhe de Imbituba — Relatório Final*. Porto Alegre, 17/9/1975.

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

\_\_\_\_\_. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2016.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. *Porto de Itajaí: impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização*. Itajaí: Editora da UNIVALI, 2001.

INFORMATIVO DOS PORTOS. *São Francisco inaugura mais obras para receber mais navios*. Itajaí, n. 13, junho de 1999.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. *O porto de Itajaí*. Rio de Janeiro, 1936. (Relatório apresentado por Thiers de Lemos Fleming)

LAGE, Henrique. *Diário do Poder Legislativo*. Rio de Janeiro, ano IV, n. 750, 24 de outubro de 1937, p. 47.856.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação durante o ano de 1936 apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas João de Marques dos Reis pelo Diretor Frederico Cezar Burlamaqui*. Rio de Janeiro: Oficina dos Correios e Telégrafos, 1937.

\_\_\_\_\_. *Relatório dos serviços executados pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Inspetor Federal Hildebrando de Araújo Góes*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1928, 2ª parte.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Porto pesqueiro de Laguna*. Rio de Janeiro: DNPVN, v. 2, 1971.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Portuário do Brasil: Porto de Itajaí*. Brasília: 1974.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Portuário do Brasil: programa decenal de reaparelhamento e expansão dos portos para o período 1975-1984*. Brasília: DNPVN/GEIPOT, 1974.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Portuário do Brasil: Porto de Imbituba*. Portobrás: Brasília, 1979.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor Portuário do Brasil: Porto de Laguna*. Brasília: Portobrás, 1979.

MORAES, Fabio Farias. Siderúrgica de Santa Catarina (SIDESC): uma idéia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

PIAZZA, Walter F. *A colonização de Santa Catarina*. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

PORTOBRÁS. *Plano de Desenvolvimento Portuário: São Francisco do Sul e Itajaí*. Brasília, 1987, v. C, p. 30.

\_\_\_\_\_. *Terminal Marítimo de São Francisco do Sul/TERFRAN*. Rio de Janeiro: Serviço de Relações Públicas, janeiro/1978.

SANTA CATARINA. *Lei Estadual nº 1.404 de 24 de novembro de 1955*. Disponível em <http://www.alesc.sc.gov.br>. Acesso em 10 de out. 2004.

\_\_\_\_\_. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de*

*Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen.* Florianópolis, 1979.

\_\_\_\_\_. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina pelo Governador Jorge Konder Bornhausen.* Florianópolis, 1980.

REVISTA PORTUÁRIA. *Tencovi supera expectativa e amplia área de operação.* Itajaí, ano IV, n. 42, 2003.

THIAGO, Arnaldo S. *São Francisco: notícias estatístico-descritivo.* Rio de Janeiro: IBGE, nº 19, 1941.

## Anexo I: Mapas dos transportes em Santa Catarina



# A “Missão Central” no porto do Rio de Janeiro: missionários, operários e o processo de hegemonia (1906-1920)

Eduardo Cesar Valuche Oliveira Brito

**Resumo:** A “Missão Central”, instituição fundada por missionários norte-americanos protestantes, é analisada a partir de sua atuação no porto do Rio de Janeiro entre 1906 a 1920. Neste sentido, investiga-se a relação orgânica constituída entre empresários e operários mediatizados pela instituição. Considera-se a “Missão Central” enquanto um “aparelho privado de hegemonia” na perspectiva teórico-metodológico do filósofo italiano marxista Antonio Gramsci. Por sua vez, identifica-se Hugh Clarence Tucker como peça chave na articulação entre operários, empresários e missionários. Logo, um “intelectual orgânico” que liderou um conjunto de ações voltadas para a reforma intelectual, moral e espiritual no porto do Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Missão Central. Porto do Rio de Janeiro. Hegemonia.

A história que apresenta-se articula a ação de missionários, empresas privadas e os operários que circulavam no entorno do território portuário. Toma-se como ponto de partida o ano da fundação da “Missão Central” em 1906, instituição liderada por missionários norte-americanos de origem protestante. O itinerário prossegue até 1920, recorte que concentra grande parte do conjunto documental obtido ao longo da pesquisa.

Em contrapartida, a “Missão Central” é interpretada enquanto um “aparelho privado de hegemonia” na perspectiva do filósofo marxista italiano Antonio Gramsci. Isto é, há uma confluência de ações e disputas políticas que perpassam a instituição e o território de atuação, com nexos dispostos por seus missionários e auxiliares, onde convergem interesses de empresas privadas, ações programáticas e “consensuais” de formação de classe e integrações espaço-tempo que extrapolam fronteiras do “local” e do “imediate”.

Na história real, estes momentos implicam-se reciprocamente, por assim dizer horizontal e verticalmente, isto é, segundo as atividades econômico-sociais (horizontais) e segundo os territórios (verticalmente), combinando-se e cindindo-se variadamente: cada uma destas combinações pode ser representada por uma própria expressão organizada econômica e política (GRAMSCI, 2003, p. 42).

Neste sentido, inquire-se a comunidade social portuária do Rio de Janeiro e a “Missão Central”, junto com os seus missionários e financiadores. Em destaque, às relações entre operários e empresas entre 1906 a 1920.

## **O porto antigo do Rio de Janeiro: estrutura e “práticas coloniais”**

A questão portuária — em suas dimensões sociais, econômicas, políticas e culturais — já foi amplamente investigada pela historiografia e no interior das disciplinas das Ciências Humanas (HONORATO, 2019, p. 70).

Entretanto, há um tema relevante referente às transformações no porto do Rio de Janeiro: o processo revolucionário de um porto capitalista, moderno, nas primeiras décadas do século XX. Isto é, avalia-se a “relação de força” de uma história marcada por disputas materiais e simbólicas (GRAMSCI, 2003, p.40).

Em primeiro plano, às forças diretamente ligadas à estrutura, objetiva, do intitulado porto antigo — com feições coloniais e transformadas por pequenas reformas ao longo do século XIX — e seus grupos econômicos e sociais. O território em tela circunscrevia as freguesias de Santa Rita, Santana e São Cristóvão. As atividades portuárias estavam em expansão desde os fins do século XVIII com a transposição definitiva do mercado de escravos. No século XIX, o porto do Rio de Janeiro transformou-se na principal rota do surto de expansão do café no Vale do Paraíba (HONORATO; MANTUANO, 2016, p. 2).

Contudo, a vitalidade econômica contrastava com os caminhos tortuosos para o fluxo das exportações e importações que passavam pela via portuária do Rio de Janeiro. Neste ínterim, a operação portuária caótica do século XIX gerava diversos empregos e funções em um cenário de concentração de trabalhadores portuários que orbitavam no território (*Ibid.*, p. 8).

Acresce a isso o fato geográfico do porto em área contígua ao perímetro central da então capital do império do Brasil no século XIX. Logo, também exercia a função de um território de moradia com uma plêiade de ocupações que variavam de acordo com os grupos sociais e os interesses econômicos (CARVALHO; LOBO, 1989, p. 100).

De maneira geral, não havia coordenação entre as diversas unidades da operação portuária. O próprio controle era ineficiente, pois as alfândegas — que detinham as funções de fiscalização — detinham precárias condições para o seu funcionamento. Além de problemas de corrupção dos agentes da Alfândega, a prática do contrabando e a insalubridade de ruas e habitações descritos nos mais diversos relatórios sobre o porto do Rio de Janeiro. Este cenário perdurou até 1903 quando uma grande reforma procurou definir uniformidade de estruturas, de processo de trabalho e da operação portuária. Encontram-se relatos de operações morosas, custosas, de perdas materiais e de riscos de acidentes (HONORATO; MANTUANO, *op.cit.*, p. 8).

Em resumo sobre o século XIX, o porto do Rio de Janeiro era o maior porto brasileiro. A arrecadação do império apoiava-se sobre os impostos de importação e exportação que, através do Rio de Janeiro, escoava o café que era o principal produto na pauta das exportações brasileiras. E o polo de distribuição de mercadorias para outras províncias (*Ibid.*, p. 2).

Pode-se ponderar também que o controle do transporte marítimo era britânico. Tanto os exportadores quanto os importadores, assim como as companhias de navegação, pressionavam por facilidade portuárias e os britânicos eram ativos neste setor da infraestrutura econômica brasileira. Vide o exemplo da empresa Wilson Wilson & Sons, de capitais escoceses, fundada em Salvador e transferida para o Rio de Janeiro após 1837 (*Ibid.*, p. 3).

Esses fatores juntavam interesses internos e externos, tradicionais e modernos, escravocratas e capitalistas, o que constituía — além de toda pujança popular — um perfil característico da comunidade econômica portuária do Rio de Janeiro. Cenário no qual participavam as firmas de importação e exportação, as empresas com representação comercial no porto, às companhias de transporte, de construção e reparo naval, as empresas que exploravam o transporte de carga, as firmas que abasteciam as embarcações com carvão e suprimentos e as companhias seguradoras das cargas e estruturas de operação. Incluindo aí hotéis, instituições, restaurantes, bordéis, padarias, cafés, etc (*Ibid.*, p. 3-4).

Cabe salientar que somavam-se aos trapiches cinco unidades maiores legadas de tentativas mal sucedidas de melhoramentos portuários do período imperial: as Docas de Pedro II, o Moinho Fluminense, o Moinho Inglês, o Dique Finnie e a Estação Marítima da Estrada de Ferro Central Brasil. E ainda a “Docas da Alfândega”, fora da área portuária, bem como complexos de cais que eram equipamentos das empresas e as ilhas onde se situavam empresas como a Wilson Sons & C., a Brazilian Coal e a Lage Irmãos (*Ibid.*, p. 9).

Agora, a estrutura portuária colonial, legada do século XIX para o século XX, implica também considerar uma história social portuária, isto é, suas práticas econômicas, sociais, políticas e culturais.

Opera-se com o conceito de “comunidade social portuária”, proposto em estudos que percebem, ali, o surgimento de uma comunidade econômica e social, desenvolvida a partir do porto, envolvendo a atuação de empresas de operações portuárias e de navegação internacional, bancos, indústrias de insumos, hotéis, bares, restaurantes, bordéis e instituições sociais (HONORATO, 2016, p. 3).

No aspecto social, o conceito de comunidade social portuária envolveria os trabalhadores que desempenhavam diretamente as atividades operacionais no

porto, os que estavam ligados às atividades de suporte, imigrantes, marinheiros, prostitutas, entre outras categorias sociais. Logo, essa primeira definição do conceito supõe um dado território que servia de base para um padrão de agir, morar, trabalhar, de lazer etc. (*Ibid.*, p. 2).

Neste mesmo território e comunidade caberiam outras referências étnicas ou culturais, ou até mesmo múltiplas territorialidades. No entanto, sua existência está inserida na “referência fundamental que é o porto” (*Ibid.*, p. 4).

O tema é amplo e com uma produção bibliográfica riquíssima. Do ponto de vista metodológico, interessa destacar sobre o tema na medida do esteio de críticas encontradas nos relatórios da “Missão Central” para os ditos “hábitos coloniais” no porto do Rio de Janeiro, pois é justamente neste sentido que as ações dos missionários da instituição definem seu campo de atuação (ALBUQUERQUE, 1983, p. 9).

Na crônica “Os Trabalhadores da Estiva” de João do Rio, um cronista da época, percebe-se o que seriam parte dessas práticas no cotidiano da comunidade social portuária:

Às 5 da manhã ouvia-se um grito de máquina rasgando o ar. Já o cais, na claridade pálida da madrugada, regurgitava num vai-e-vem de carregadores, catraieiros, homens de bote e vagabundos mal dormidos à beira dos quiosques. Abriam-se devagar os botequins ainda com os bicos de gás acesos; no interior os caixeiros, preguiçosos, erguiam os braços com bocejos largos. Das ruas que vazavam na calçada rebentada do cais, afluía gente, sem cessar, gente que surgia do nevoeiro, com as mãos nos bolsos, tremendo, gente que se metia pelas bodegas e parava à beira do quiosque numa grande azáfama (RIO, 1908, p. 65).

Essa “gente que surgia do nevoeiro”, na verdade, habitavam em larga escala nas moradias localizadas no território portuário. Estes trabalhadores estavam situados nos bairros considerados suspeitos pela polícia republicana, alvos de controle social, pois ali viviam os supostos “vadios” e “promotores de desordem”. As multidões por essas ruas eram símbolo da barbárie e do atraso. O modelo de civilização, imposto a partir de reformas urbanas na capital federal do país no início do século XX, legitimado por teorias científicas, passaram a impor um aparato repressivo de cima para baixo (ARANTES, 2014, p. 28).

Para efeitos de observação empírica, o relatório anual de 1908 da Missão Central, analisado mais à frente no texto, apresentava um “estudo sociológico do ambiente e condições em que a população vive nos quais buscamos ajudar e abençoar (...)” (*Missão Central*, 1908). No tocante à Rua do Acre, sede da instituição, foi possível verificar que 74,8% eram maiores de 12 anos, 56% analfabetos e cada família tinha em média cinco pessoas (VALUCHE, 2019, p. 166-169).

Por outro lado, constatou-se que, em média, três pessoas dormem em cada dormitório; cada família tem menos de uma sala e há uma cozinha, uma casa de banho, um armário e um tanque de lavar roupa em média para mais de duas famílias. Haviam dezessete pessoas, em média, vivendo em doze cômodos em cada prédio de moradia na Rua do Acre.

Os dados apresentados não deixam dúvidas quanto ao número expressivo de moradores nas habitações que se aglomeravam no território da comunidade social portuária do Rio de Janeiro. É possível, no entanto, discernir que os prédios de residência localizados na Rua do Acre se diferenciavam das casas de cômodos, que se constituíram “por pequenas casinhas de porta e janela, alinhadas, contornando o pátio central, separados em quatro peças: sala, dormitório da frente, alcova e cozinha” (LOBO, *op. cit.*, p. 12).

Por outro lado, os prédios de residência da Rua do Acre podem ser definidos enquanto habitações coletivas, destinadas a operários, artesãos e demais trabalhadores pobres, apresentando separações internas precárias como, por exemplo, o compartilhamento de banheiros e cozinhas entre mais de uma família.

Por essa razão, a aglomeração popular em habitações coletivas reforçava a legitimação da patrulha e da repressão nos bairros próximos ao território portuário. E, em especial, pelo fato de abrigar um número expressivo de negros. No entanto, é necessário ponderar a presença de imigrantes pobres, em larga medida, espanhóis e portugueses (HONORATO, *op. cit.*, p. 19).

Além disso, as relações de trabalho tinham uma conformação muito peculiar. Os trabalhadores se encontravam na parede — local de concentração para o aguardo da seleção —, esperando a chegada de encarregados ou capatazes das diversas firmas. O processo de seleção para o trabalho envolvia os códigos

manifestos nos olhares, em pequenos gestos, nas denotações de lembrar favores devidos, o reconhecimento de conhecidos, enfim, remetia a uma rede de favores e solidariedade. A escassez, a imprevisibilidade e a concorrência marcavam o trabalho no porto. E também apontam explicações para a concentração de moradias naquelas ruas, já que o sucesso para garantir um serviço passava também pela proximidade geográfica do local de trabalho. Uma relação “física” e “direta” entre o local de moradia e as paredes (MENDONÇA, 2007, p. 99).

Estes trabalhadores, devido à inconstância, ficavam expostos, esperando nos “botecos”. Um lugar privilegiado, onde ocorriam encontros políticos, acerto de contas entre lideranças e trocas de experiências. Eram, constantemente, alvo de repressão policial, devido à flexibilidade que o Código Penal de 1890 conferiu aos policiais, que detinham amplos poderes de decisão, sendo comuns prisões por vadiagem, e, na prática, não ocorrendo a distinção entre desempregado e vadio (ARANTES, 2009, p. 121-122).

A vadiagem, a embriaguez, as desordens, o jogo e a capoeiragem representavam 60% das prisões efetuadas, segundo os Livros de Registros de Ocorrência, entre 1901 e 1910. Só a vadiagem concentrava 42% dos casos. Os presos identificados como “pretos” e “pardos” são maioria nesses números (ARANTES, p. 115-116).

Cabe ainda um outro foco de tensão e repressão: às manifestações, greves e revoltas que marcaram a comunidade social portuária ao longo das duas primeiras décadas do século XX. Por exemplo, a “Revolta da Vacina” em 1904 — especialmente o reduto do Bairro da Saúde do famoso capoeirista e estivador Horácio José da Silva (“Prata Preta”), às organizações coletivas por categoria de trabalho organizadas entre 1903-1906 e a greve geral dos trabalhadores portuários em agosto de 1906 (MENDONÇA, *op. cit.*, p. 37).

Os operários participavam de associações relacionadas ao trabalho, das greves, das rodas de samba, das casas de candomblé, dos ranchos, do botequim e das revoltas populares. E foi na comunidade social portuária do Rio de Janeiro que eles lutaram pela sobrevivência, se encontraram, moraram, beberam e se divertiram (ABRANTES, *op. cit.*, p. 28).

## O porto capitalista e a reforma na capital federal

Cabe descrever, ainda que brevemente, o amplo processo de reformas na cidade do Rio de Janeiro na primeira década do século XX. Em destaque, a transformação revolucionária do porto numa estrutura capitalista em curso entre 1903-1920.

No início do século XX, a capital republicana foi objeto de importante intervenção urbanística, que envolveu a produção de um novo espaço para a reprodução do capital e o projeto de saneamento da cidade e dos seus habitantes. A chamada “Reforma Passos” promoveu mudanças significativas na malha urbana carioca, tais como a abertura das avenidas Mem de Sá, Salvador de Sá, Gomes Freire, Passos, Beira-Mar e Atlântica, o arrasamento do Morro do Senado e o alargamento de diversas ruas (CAVALCANTE, 1985, p.100).

Um perfil no qual a razão era um signo de beleza, ordem e vitalidade. Em contrapartida, formava-se uma visão negativa do território portuário que era objeto das intervenções urbanísticas, como contagiosa, necessitando a negação de todos os seus aspectos, como a falta da educação, as habitações insalubres, o ar contaminado, devendo, para valorização da nova ordem, ser reprimida (*Ibid.*, p. 95).

Deste modo, as reformas realizadas pela administração Pereira Passos marcaram uma ruptura da “cidade colonial” para a “cidade burguesa” do século XX, sob expiração das metrópoles dos países capitalistas desenvolvidos (LAMARÃO, 2006, p. 144-145).

Diante de um sistema de recolhimento de lixo, abastecimento de água e esgoto insuficientes, das construções insalubres como os cortiços, a saúde pública tornava-se fundamental para adequação do novo espaço urbano desejado. Na avaliação corrente, essa desordem tinha como maior expressão os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, na região portuária, espaços entendidos como *de contra poder* (RABHA, 1985, p.36).

Neste sentido, a criação de um porto capitalista – cuja importância pode ser medida pelo fato de que por ele passavam, em 1906, 41% das importações e 1/7 das exportações brasileiras (PADILHA, 1985, p.18) – sob a responsabilidade direta do Ministério da Viação e Obras Públicas, englobou o alargamento da Avenida Marechal Floriano e extensão até o Largo de Santa Rita, o prolongamento

da Rua do Sacramento e a abertura da Avenida Central, medidas voltadas ao objetivo de agilizar a circulação de pessoas e mercadorias entre o novo cais, o centro comercial e financeiro da cidade e a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, ao embelezamento e ao reforço da higiene pública (CAVALCANTE, *op. cit.*, p. 110).

Dentre um conjunto de propostas debatidas desde o final do século XIX, o processo definitivo que culminou com a reforma do porto foi iniciado no governo de Rodrigues Alves (1902-1906) a partir da formação de uma comissão técnica pelo ministro da Viação Lauro Muller em 1903. Participaram o engenheiro Francisco Bicalho, Gabriel Osório de Almeida, J. F. Parreiras Horta, Domingos de Saboia e Silva, Manuel Maria de Carvalho e o Paulo de Frontin (LAMARÃO, *op. cit.*, p. 145).

O projeto incluía a realização de aterros em uma área extensa para alinhar o traçado da orla, com o uso de terras do desmonte do morro do Senado e de um trecho do morro do Castelo, de uma área de 25 m para a operação portuária com os novos guindastes elétricos — e os trilhos dos vagões que se destinariam a Central do Brasil e da Linha Auxiliar, 35 metros para comportar os grandes armazéns — além da casa de máquinas e de prédios administrativos e 40 metros para uma avenida de trânsito público. O porto moderno teria equipamentos e iluminação movida a energia elétrica, grande novidade introduzida naquele momento na cidade (LAMARÃO, p. 146).

Em um processo sem concorrência pública, com grande reação de parte da imprensa (por exemplo, o jornal “Correio da Manhã” com a matéria “Obras encantadas”) e de oposicionistas, foi escolhida a firma inglesa C.H. Walker & Company Limited para a realização do projeto em setembro de 1903 (VIEIRA, 2014, p. 100).

“Segundo Stanley Stein, as obras foram confiadas a Walker & Co., “por causa, em grande parte, das amizades conseguidas pelo persistente Joseph J. Walker, um dos diretores”. A firma, criada em 1850, havia construído anteriormente as docas Swansea, o canal naval de Manchester e as docas de Buenos Aires (LAMARÃO, *op. cit.*, p. 147)”.

O cronograma das obras previa uma execução entre 1904 e 1910, em

um contrato de 4,5 milhões de libras. A firma inglesa passaria a mobilizar mais de 2.000 operários. Com as obras iniciadas na data prevista, a data oficial de inauguração do Rio de Janeiro consta de 20 de Julho de 1910. No entanto, o projeto, com atrasos na execução e com alterações da área construída, foi finalizado em 1911 pela empresa inglesa:

“O porto passou a contar com um total de 90 guindastes elétricos, que se locomoviam sobre trilhos; paralelamente ao cais, alinhavam-se 18 armazéns internos(...). Ao longo da avenida do Cais, distribuíam-se 96 armazéns voltados para os serviços de importação e exportação” (*Ibid.*, p. 152).

Agora, “a complementação das obras portuárias deu-se através do prolongamento do canal do Mangue, obra inaugurada em 1905, sendo do mesmo ano as de aterro de grandes terrenos alagados entre a Ponte dos Marinheiros e a orla marítima” (ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 51).

## **Hugh Clarence Tucker e Joseph Walker: o intelectual orgânico e o capitalista**

Mr. Walker — o diretor “insistente” e com boas relações da firma C.H. Walker — ampliou as suas ações para além da reforma do porto. A partir do contato estabelecido por Hugh Clarence Tucker, o empresário, junto de sua esposa, contribuíram para a criação da “Missão Central” no porto do Rio de Janeiro. Walker é descrito como o fundador financeiro da instituição.

**Imagem 1 — Mr. Walker e Mrs. Walker. Fundador financeiro da “Missão Central” (1906)**



Fonte: INSTITUTO CENTRAL DO POVO. *Relatório anual de 1915*, p. 1.

Hugh Clarence Tucker dá detalhes sobre o contato inicial com o Walker para o início do trabalho missionário:

Ele [Walker] era desconhecido para mim, mas sua firma estava removendo o Morro do Senado e Construindo o cais do porto, e ele ouvindo a respeito de minhas ações dando a Bíblia para seus trabalhadores. Ele sugeriu que sua companhia estaria pronta a ajudar se eu procurasse o escritório no Rio. Eu reuni meu grupo de amigos e mais visitantes “tenho esperado por você por vários dias”, ele disse: “tenho ordens para entregar-lhe 250 pomadas [250 libras]”. Esta era uma quantia muito maior do que eu esperava, mas Mr. Walker e sua esposa contribuíram com uma quantia semelhante, anualmente por sete anos, até que fosse completado o trabalho sob sua direção (TUCKER, *op. cit.*).

Ainda cabe mencionar que Walker pagou o aluguel da “Missão Central” no Centro Comercial de Cereais por sete anos, além de contribuições financeiras anuais da firma Walker & Co. descrito nos relatórios da instituição. Por

outro lado, ampliou a rede de contatos com “bons amigos e empresários” para contribuir na missão (“Missão Central, Relatórios Anuais, 1906-1909; “Instituto Central do Povo”, Relatórios Anuais, 1910-1913).

Antes de nos aprofundarmos na atuação da “Missão Central”, cabe indagar sobre os interesses de Walker com o projeto missionário no porto. Sem duvidar da “benevolência” de seu gesto, o relatório de 1906 descreve que:

“As extensas obras e melhorias que agora estão sendo realizadas com êxito no porto e na cidade do Rio de Janeiro estão melhorando e avançando as condições materiais ou de vida e negócios devem ter também influência saudável sobre as condições morais. Estamos agora solicitando aos amigos que invistam pequena soma para as linhas de reformas religiosas, morais e intelectuais que são de vital importância e inquestionavelmente tão necessárias quanto mais as de natureza material (Missão Central, “Relatório e apelo”, 1907).

Aqui são colocados dois pontos importantes. Em primeiro lugar, o documento citado consiste de uma carta pública distribuída no porto e entregue para um círculo de empresários. É evidente que, mesmo sem tal intenção — caso queiram acreditar em truísmos de generosidade —, os elogios públicos para o trabalho no porto reforçaram a imagem pública da firma Walker & Co diante das possíveis críticas aos atrasos na execução das obras de reforma do porto ou até mesmo dos ataques da oposição. Em segundo lugar, e mais importante para as reflexões que serão apontadas: o interesse particular de financiar um projeto missionário que desenvolveria um programa de reformas religiosas, morais e intelectuais junto aos operários em via complementar às reformas no porto.

Logo, Walker — e outros empresários como veremos a seguir — encontrava nas propostas da “Missão Central” a possibilidade de realizar uma revolução burguesa que ia desde as reformas urbanas quanto à formação da classe operária pela via de missionários protestantes norte-americanos. Toda a vitalidade “caótica” popular do porto antigo — dos seus hábitos dos botequins, da forma de contratação pelas “paredes”, do sistema de operação de carga e descarga, das trincheiras em conflitos e revoltas formadas em ruas e becos de difícil acesso, das habitações insalubres — passaria por um processo gradual de adequação ao porto capitalista visando à ampliação dos capitais das empresas

em operação no porto (ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 18-19).

Neste sentido, o “Relatório Anual de 1909” da “Missão Central” reforçava que:

“Existem no Rio, como em todas as grandes cidades do mundo, formas de vício e imoralidade que estão arrastando para a degradação, a ruína e a morte milhares de jovens e mulheres, e trazendo vergonha e miséria para centenas de casas e corações. Este Movimento Avançado precisa do apoio mais liberal de todos os amigos, a fim de encontrar maneiras e meios para resgatar o perecer e para serrar as meninas e os meninos dos perigos que os esperam” (Missão Central, “Relatório Anual”, 1909).

De outra forma, o nexos fundamental — entre empresários, igreja, religião, operários, políticos e a embaixada norte-americana — para a criação e desenvolvimento da “Missão Central” passava pela atuação de missionários norte-americanos liderados por Hugh Clarence Tucker. Tucker publicou uma autobiografia no qual deixou relatos sobre sua história familiar nos Estados Unidos e sua atuação no Brasil. Por sua vez, entende-se que os relatos de vida, como o caso da autobiografia de Tucker, aproximam-se do modelo oficial de apresentação de si (carteira de idade, curriculum vitae) e à (...) apresentação pública e, logo, a oficialização de uma representação privada de sua própria vida, pública ou privada, implica um aumento de coações e de censuras específicas (...) (BOURDIEU, 2006, p. 90).

Tucker nasceu ao sul de Nashville, atual capital do estado do Tennessee, em outubro de 1857. Ele cresceu numa família protestante, com participação ativa na Igreja Metodista Episcopal dos Estados Unidos e, posteriormente, com a separação, na Igreja Metodista Episcopal do Sul. Ele terminou a Faculdade de Teologia pela Universidade Vanderbilt em 1879. Foi ordenado diácono da Igreja Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos pelo bispo Robert Taine em 1880, sendo nomeado presbítero em 1883, pelo Bispo George F. Pierce. Ao longo do pastorado na Igreja de *Park Avenue*, em Nashville, Tennessee, Tucker conheceu a Universidade Fisk, dedicada à educação dos libertos, e teve contato com as experiências dos *Jubilee Singers*, encantando-se com seus relatos de viagens (TUCKER, *op. cit.*).

Em 1886, recebeu do presidente da Junta da Igreja de *Park Avenue* a

confirmação do seu nome para o trabalho missionário, tendo como destino o Brasil. Atribuiu a escolha de seu nome a seu perfil pastoral “prudente” e “discreto” e à história pessoal de luta, como quando da formação intelectual e vocacional (*Ibid.*).

Hugh Clarence Tucker permaneceu ativo em suas funções na Missão da Igreja Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos por um longo período. Até 1956, exerceu papel de liderança em diversas frentes como reverendo na Igreja Metodista no Catete e como agente da Sociedade Bíblica Americana. Exerceu, desse modo, considerável influência política, tanto nos Estados Unidos como no Brasil, em diferentes campanhas, manifestando-se sobre temas candentes nos dois países (*Ibid.*).

Sendo nome proeminente no interior da colônia norte-americana na capital federal, Tucker esteve presente em outras ocasiões importantes para as relações Brasil e Estados Unidos, no horizonte temporal delimitado por essa pesquisa, como a 3ª. Conferência Pan-Americana, em 1906 e a recepção ao político norte-americano William Jennings Bryan, em 1910 (*Ibid.*).

A fluidez e a extensão de suas relações e práticas sociais no Brasil, em diversos níveis, posicionam Hugh Clarence Tucker num conjunto complexo e articulado, situado historicamente na quadra da passagem do Império para a República no Brasil: da ascensão hegemônica dos fazendeiros paulistas, e seus representantes na política stricto sensu, na vida social e econômica do país neste contexto de transição; na consolidação e extensão da Missão da Igreja Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos no Brasil; no movimento interdenominacional no Brasil e nos Estados Unidos.

Do ponto de vista teórico-metodológico, considera-se Tucker um “intelectual orgânico” que desenvolveu um “aparelho privado de hegemonia” (a “Missão Central”) no porto do Rio de Janeiro ao produzir um movimento orgânico (conjunção de classes sociais opostas) de empresários, políticos e operários, para disseminar uma dada visão de mundo alinhada com valores burgueses, metódicos e protestantes. Neste sentido, “os intelectuais são os ‘prepostos’ do grupo dominante para o exercício das funções subalternas da hegemonia social e do governo político” (GRAMSCI, 2000a, p. 21),

Esta escolha na pesquisa fundamenta-se e acompanha um procedimento

analítico de identificar intelectuais que atuaram no sentido de elaborar, difundir e naturalizar um projeto, como necessários à própria vida humana: “cumprem, pois, a função social de intelectuais orgânicos, que os liga ao processo de produção de existência (no sentido mais imediato da produção econômica), mas também a reprodução do conjunto das formas de ser adequadas a essa produção” (FONTES; MENDONÇA, p. 64).

## A “Missão Central” (1906-1920)

Indica-se, no interior do pensamento marxista gramsciano, que a “Missão Central” — tendo Tucker como seu “intelectual orgânico” — atuou no conjunto das forças políticas como um “aparelho privado de hegemonia” em conjunto com o projeto de saneamento e reformas urbanas empreendidas no início do século XX no Rio de Janeiro. Em definição, Gramsci aponta que:

Outro ponto a ser fixado e desenvolvido é o da “dupla perspectiva” na ação política e na vida estatal. Vários graus nos quais se pode apresentar a dupla perspectiva, dos mais elementares aos mais complexos, mas que podem ser reduzidos teoricamente a dois graus fundamentais, correspondentes à natureza dúplice do Centauro maquiavélico, ferina e humana, da força e do consenso, da autoridade e da hegemonia, da violência e da civilidade, do momento individual e daquele universal (da “Igreja” e do “Estado”), da agitação e da propaganda, da tática e da estratégia, etc. (GRAMSCI, nota 14, 2000, p. 33)

Isto significa que o projeto imposto de cima para baixo, por meio da coerção das grandes reformas estruturais sob óbice de uma cidade e um porto capitalista no Rio de Janeiro, encontrava na “Missão Central” um meio orgânico — por meio de uma conversão de forças em um dado contexto histórico e não de forma deliberadamente proposital — de disseminação de uma visão de mundo que naturalizam tais processos à ponto “(...) que a força pareça apoiada no consenso da maioria, expresso pelos chamados órgãos da opinião pública — jornais e associações —, os quais, por isso, em certas situações, são artificialmente multiplicados” (GRAMSCI, p. 95).

Em abordagem teórico-metodológica semelhante — sobre o ruralismo brasileiro — a historiadora Sônia Mendonça destaca que:

Ao pressuporem em sua gênese coerção e consenso, sugerem um processo altamente dinâmico de construção e exercício, cujos canais de expressão — no nível da sociedade civil e da sociedade política — não dirimem o conflito e a discordância, num jogo de pressões e contrapressões que não se limita, apenas, às relações entre as diversas classes porém no bojo delas (MENDONÇA, 1997, p. 44-45).

Desta forma, acompanha-se o exercício da hegemonia, em paralelo com a história da instituição e seus interesses religiosos e sociais, por meio de dois aspectos. Em primeiro lugar, a fundação da instituição e seu conjunto programático de ações no tocante à formação da classe operária com o seu viés político e ideológico. Em segundo lugar, relacionado às empresas envolvidas no binômio porto/“Missão Central”.

Para tanto, analisa-se o programa de ações realizadas pela “Missão Central” a partir dos relatórios anuais da instituição, no período 1906 a 1920, quantificando-se a abrangência do trabalho realizado. O conjunto documental é considerado sob dois procedimentos críticos: internamente, enquanto um documento descritivo das ações sociais e religiosas voltadas para a o público circunscrito aos interesses institucionais; externamente, a partir da correlação das ações relatadas no tocante do contexto social, político e econômico do porto do Rio de Janeiro ao longo das duas primeiras décadas do século XX.

Neste íterim, observa-se os objetivos traçados pela instituição, os departamentos criados, dados quantitativos ano a ano, a atuação de Hugh Clarence Tucker, de informes distribuídos no porto e o detalhamento financeiro dos doadores.

Por outro lado, a partir de levantamento anterior realizado ao longo do mestrado em História, destaca-se passagens do jornal “Expositor Christão” sobre o trabalho missionário no porto. O jornal, inicialmente intitulado “Methodista Catholico” de 1886 a 1890, foi fundado e mantido pela “Missão Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos no Brasil”. O destaque e o vulto que esta fonte adquire nesta pesquisa está diretamente ligada à sua característica eminentemente descritiva da missão brasileira vinculada à Igreja Metodista do Sul dos Estados Unidos (“METHODISTA CATHOLICO” 1886-1887; “EXPOSITOR CHRISTÃO”, 1890-1920).

De partida, é fundamental ponderar que a “Missão Central” atuou em um território que movimentava diversos interesses, de empresas nacionais e internacionais, políticos, operários, médicos sanitaristas, marinheiros e missionários metodistas brasileiros e norte-americanos, no qual convergiam no mesmo eixo: o porto do Rio de Janeiro.

Tucker, em diálogo reproduzido em sua autobiografia, relata as indagações do médico sanitarista Oswaldo Cruz:

Meu Deus! Por que você foi para aquele distrito para fundar tal instituição? É a mais difícil e perigosa zona da cidade. Às vezes, o povo faz barricadas nas ruas e desafiam a polícia”. [Retruca Tucker:] Eu o fiz ver que o trabalho era mais necessário justamente em tal lugar. Meu conhecimento com ele, através da campanha da febre amarela tinha se tornado em verdadeira amizade, e ele disse: “Farei tudo o que puder para ajudá-lo (TUCKER, *op. cit.*)

Também em sua autobiografia, Tucker registrou com detalhes o contexto de criação da Missão. Atuando como Secretário da Sociedade Bíblica, enviara:

Colportores para aquela zona para distribuir cópias da Bíblia e deles eu recebi alguns relatórios interessantes. Um dos colportores me pediu para ir com ele a certo lugar na hora do almoço. Lá encontramos um grupo de 42 trabalhadores sentados em tábuas de madeiras, pedras, ou no chão. Um dos homens sabia ler e ele comeu seu lanche rapidamente e leu em voz alta o Novo Testamento enquanto os outros comiam mais devagar. Esta era a rotina diária até que todo o Novo Testamento foi lido. Então perguntaram ao colportor se ele recomendaria outro livro, o que ele fez. Mas em nossa visita seguinte fomos informados que os homens não gostaram do segundo livro como do primeiro então eles estavam lendo o Novo Testamento do começo ao fim (Ibid).

Tucker descrevia a região portuária, a partir da vinda de milhares de trabalhadores, vindos de todas as partes do Brasil, que haviam se fixado numa área densamente povoada, com os morros e outros locais, onde belos prédios haviam sido ocupados, tornando-se cortiços superlotados. Tinham se desenvolvido assim os “bairros cortiços”, nos quais as condições de moradia eram muito precárias.

Nas tardes de domingo eu frequentemente andava por estas ruas cheias de gente a becos, observando as faces e os movimentos dos homens, mulheres e crianças e pedindo a Deus que eu pudesse achar uma maneira de fazer alguma coisa para melhorar suas condições (*Ibid.*).

Desde então, Tucker passara a procurar um lugar para reuniões e a planejar ações nesse sentido. Apresentando o quadro de desigualdade social e pobreza da faina portuária, essa expunha a situação a empresários e políticos. No ano de 1906, recebeu carta do empresário C. Hay Walker, de Londres, sobre esse assunto (*Ibid.*).

No dia 17 de maio de 1906, o *Expositor Christão* noticiava a cerimônia de inauguração da Missão Central, ocorrida no dia 13 do mesmo mês.

No sobrado do importante edifício do Centro de Comércio de Cereais, à rua do Acre n.º 17 (Prainha) nesta capital, domingo pp., às 5 horas da tarde, foi iniciado o trabalho de evangelização, pelo rev. H. C. Tucker. No vasto e bem arejado salão que pode comportar comodamente mais de 400 pessoas, vimos grande número de membros das diversas igrejas evangélicas desta cidade e um bom número de pastores que prontamente acudiram ao convite que o rev. Tucker previamente lhes fizera para assistirem a esse ato (*Expositor Christão*, 17/05/1906, p. 6).

Prosseguindo o relato sobre a cerimônia, o jornal ressaltava que o trabalho iniciado vinha satisfazer o desejo de um número pequeno de crentes em desenvolver ações em benefício de “almas que vivem entregues ao árduo trabalho, resultante das obras de reconstrução e melhoramentos materiais por que está passando esta capital” (*Ibid.*).

No entanto, a falta de recursos, tanto de ordem financeira, quanto em relação à existência de um local apropriado para tal iniciativa, impunha sérias dificuldades. A cobertura da cerimônia realizada pelo *Expositor Christão* referia-se ao discurso proferido do reverendo Tucker, que fora o nome mais ativo na criação da instituição.

A narrativa feita pelo rev. Tucker em seu breve histórico perante a numerosa assembleia de crentes e pessoas estranhas, reunidas na ocasião do culto inaugural do novo centro de evangelização, que fica sendo denominado – Missão Central.

Disse o rev. Tucker: “Há tempos, um pequeno grupo de crentes, desejosos de fazerem alguma coisa em benefício das almas dessa numerosa multidão de trabalhadores que têm vindo de diversos pontos do país, para esta capital, têm se reunido, de semana em semana, em oração, rogando a Deus para lhes deparar os meios necessários e um lugar apropriado, para onde pudessem convidar o povo, especialmente a multidão dos operários para lhes anunciar o Evangelho de nosso Senhor Jesus Cristo. Passado não muito tempo, sem que intervisse qualquer pedido pessoal, alguns amigos que estão empregando os seus capitais nas obras de melhoramentos e saneamento desta cidade, e, como cristãos verdadeiros, também interessados na salvação de seus semelhantes, puseram à minha disposição certa quantia para ser empregada na obra de evangelização tão necessária para o saneamento moral (salvação das almas), como as obras de transformação material para o saneamento da cidade. Desse modo é que temos agora esta boa sala onde periodicamente pregaremos o Evangelho de nosso Senhor Jesus Cristo, que é a Sabedoria de Deus e o poder de Deus para a salvação dos pecadores (*Ibid.*).

Com o início dos trabalhos em 1906, a sede inicial da “Missão Central”, no salão alugado no sobrado do Centro Comercial de Cereais, na Rua do Acre, situava-se no local onde ocorrerá umas das primeiras intervenções, dentro da comunidade social portuária, através da execução do projeto pela firma inglesa Walker & Co com a ampliação da antiga Rua da Prainha (“Missão Central”, “Relatório Anual”, 1906).

Logo, Tucker conseguiu um salão, comprou cadeiras, uma mesa, e enviou convites para a pregação inicial de um sermão. No domingo, 13 de maio de 1906, aniversário da assinatura da Lei Áurea, juntamente com outros missionários, reuniram-se ali duzentos e vinte e cinco pessoas que lotaram o salão: “assim começou a Missão Central agora Instituto Central do Povo, que através dos anos tem expandido seu trabalho e tem se tornado o mais importante centro social protestante em todo Brasil” (TUCKER, op. cit).

Já em relação a direção religiosa da Missão Central, cumpre destacar a peculiaridade do projeto missionário. Ia de encontro com o modelo wesleyano de salvação pelas ações realizadas em vida, centrando-se na capacidade ativa da igreja em promover mudanças individuais e sociais. Porém, a aspiração missionária social ia além dos quadros teológicos e institucionais da “Missão

da Igreja Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos”. Há influências da vertente que seria denominada de “Evangelho Social”, no que tange à realização na vida presente da justiça social mediante a relação entre Deus e o homem como irmão. Assim, os meios para alcançar a salvação em vida passavam pela capacidade de desenvolver esses valores individualmente, em iniciativas como a da Missão Central (CAMPBELL, 2010, p. 15).

No tocante ao nome, a escolha de “Missão Central” estava ligada às pretensões iniciais em tornar a instituição o “mais importante centro social protestante em todo Brasil”, transmitindo o sentido de ação iminente sobre os problemas sociais e por estar localizado geograficamente numa posição central, isto é, na capital federal do país naquele momento. No relatório de 1909, informava-se a mudança do nome para o atual “Instituto Central do Povo”.

Ninguém talvez saiba. Justamente como nós passamos a dar este movimento para a frente o nome da “Missão Central”. Ele certamente tem uma missão para executar e está centralmente localizado. No entanto, de vez em quando tem havido conversas e sugestões sobre o nome que devemos finalmente adotar. Durante o ano, foi publicado um pequeno panfleto que delineia a finalidade e o programa do Movimento e do Instituto Central do Povo. Alguns ou quatro amigos expressaram-se tão satisfeito com o nome. Agora que chamamos a atenção pela primeira vez em nosso relatório a este assunto nós estaremos muito satisfeitos ter na expressão da opinião de nossos amigos e leitores. A missão dos marinheiros, como um ramo da obra, tem seu título muito apropriado e distintivo. Muitos dizem que o nome “O Instituto Central do Povo” define de forma mais precisa e correta o que este Movimento Futuro pretende ser e fazer do que a palavra Missão. Se ninguém sugerir um título mais apropriado e significativo e não se deve dar razões convincentes para manter o antigo nome, vamos propor para o futuro “O Instituto Central do Povo” (“Missão Central”. Relatório Anual de 1909. p. 2). .

De maneira geral, a análise das ações da “Missão Central” — ao longo do período de 1906 a 1920 — integram um “bloco histórico” datável de 1904 a 1930, isto é, “unidade entre a natureza e o espírito (estrutura e superestrutura), unidade dos contrários e dos distintos” (GRAMSCI, p. 26):

O ano de 1904 representou o marco tanto da modernização do porto, quanto do crescimento da organização dos trabalhadores. O aumento da capacidade de pressão dos sindicatos estendeu-se até o ano de 1910. Em 1912, o patronato já havia fortalecido os mecanismos políticos capazes de minimizar as greves, retirando dos sindicatos as reivindicações capazes de mobilizar os trabalhadores. As propostas patronais viabilizaram-se mais exatamente em 1919, graças ao período grevista de 1917, quando o empresariado adquiriu uma maior flexibilidade no tratamento das questões levantadas pelo operariado, convencendo-se de que estas não eram apenas “um caso de polícia” mas também “um caso de política”. Em 1920, finalmente, o patronato consegue implantar os mecanismos políticos de inibir o movimento grevista, notadamente com o auxílio do Estado. A promoção da paz social era agora preocupação da maioria dos países capitalistas (ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 6).

Marli Albuquerque em seu estudo sobre os trabalhadores portuários e os empregadores — diga-se de passagem, uma das melhores pesquisas já realizadas sobre o porto (HONORATO, *op. cit.*, p. 72) — destaca, portanto, três fases na relação dos trabalhadores e empregadores: a modernização do porto e o fortalecimento dos sindicatos por categoria de 1904 a 1910; fortalecimento dos mecanismos políticos do patronato, na passagem do “caso de polícia” para o “caso de política entre 1911 a 1920 e; controle dos movimentos grevistas com a incorporação dos trabalhadores ao Estado na passagem da década de 1920.

Entre 1904 a 1910, período que concentrou grande parte das obras de reforma do porto, diversas categorias profissionais — com ênfase para os estivadores, arrumadores em armazéns e guindasteiros — atuavam de maneira autônoma, em jornadas que iam de 10 a 12 horas de trabalho e muitas vezes em jornadas noturnas. “A oportunidade de trabalho era controlada pelo sindicato, através de cartões, distribuídos e marcados de maneira que todos tivessem igual acesso”. (ALBUQUERQUE, *op.cit.*, p. 55).

O controle sobre a contratação da mão-de-obra portuária no Rio de Janeiro é um ponto fundamental para as relações trabalhistas nas três primeiras décadas do século XX. Uma história marcada por lutas, tensões, conflitos e greves. Cita-se, entre 1904 a 1910, a reorganização de categorias de trabalho como a “Sociedade de Resistência em Trapiches e Café” em 1906. E a greve que reivindicava a obtenção de uma parte dos preços pagos pelo comércio pelos

serviços de carga e descarga no mesmo ano. Em contrapartida, a oferta de “chapas” (vales que davam descontos nas tavernas e quiosques) foram aceitas apenas pelos quatro trapiches ligados à comissão de obras portuárias, assim como por trabalhadores pauperizados intitulados de “exército de reserva de mão-de-obra” (*Ibid.*, p. 61).

No entanto, como estratégia de pressão política, os trabalhadores portuários eram substituídos, nos momentos de greve, por homens da marinha e por desempregados, aumentando o poder de barganha do patronato. “A ameaça de substituição de trabalhadores, geralmente dos sindicalizados, era o recurso mais utilizado para submeter, tentando enfraquecer os movimentos de resistência através da coerção econômica” (*Ibid.*, p. 118)..

Logo, argumenta-se que a constituição de um porto capitalista “visou a ordenação do espaço portuário, a fim de garantir não só a eficiência da importação de máquinas, mas também a disciplinar o trabalho executado na orla marítima” (*Ibid.*, p. 20).

Neste sentido, Albuquerque menciona que a “Missão Central” recebia vultosas somas das companhias estrangeiras para o controle das epidemias e na garantia de condições mínimas de paz social indispensáveis para a verticalização dos investimentos. E que:

(...) A Missão era fundamental para divulgar a propaganda religiosa e os ideais da moral do capitalismo, como também a propagação de seus valores. (...). Muitas das atribuições do sindicato foram desviadas para a Missão, que pretendia dar aos proletários aquilo que lhes faltava, com a “ajuda de Deus” e não com imposições, propostas geralmente efetuadas pelas associações operárias (*Ibid.*, p. 74).

Indo além, no *Relatório Anual* de 1910, precisam-se os objetivos que a instituição buscava alcançar:

O intuito do Instituto é trabalhar pela elevação e melhoramento intelectual, moral, social e físico do indivíduo, da família e da sociedade. Determinados métodos de esforços organizados e atividades sabiamente dirigidas são empregados com o intuito de levar a cada coração e vida a mensagem do Evangelho, a instrução

de que necessita, a simpatia humana e socorro (Instituto Central do Povo, “Relatório Anual de 1910”, p. 2).

Destacam-se, em suas finalidades, uma proposta ampla e complexa de intervenção na comunidade social portuária do Rio de Janeiro, tanto em relação aos indivíduos, quanto aos padrões sociais. Não por acaso, o termo “melhoramento”, utilizado largamente nas reformas urbanas do período, aparece no relatório para dar sentido às finalidades da Missão. Isto é, o projeto missionário da instituição atuaria de modo complementar às próprias reformas:

O edifício alugado, ocupado pela Missão é composto por um grande salão com capacidade para cerca de 350 pessoas, duas salas de leitura e jogo, o dispensário, o qual é dividido em consultório médico, consultório odontológico, farmácia e laboratório, dois pequenos escritórios, Sala do comissário de bordo, uma sala de armazenamento e outras conveniências. O salão principal é usado para a Escola Diária, bem como para reuniões gerais. Todos estes em certa medida estão montados e mobiliados para os diversos fins de trabalho (*Ibid.*, p. 2).

As instalações do prédio permitiam mudanças e improvisações para adequar às atividades, havendo, ainda, quartos para o “Departamento dos Homens do Mar”. A localização central permitia o acesso dos moradores da comunidade social portuária, dos trabalhadores das obras de reforma e dos funcionários dos bondes do *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co.*

Em termos quantitativos, o relatório de 1907 apresenta os seguintes dados:

“O comparecimento geral ao encontro público para pregação e adoração durante o ano de 1907 foi entre 10.000 e 12.000 pessoas; A matrícula na Escola Dominical cerca de 100 e na Escola diurna 139; O número total de pessoas para quem o médico prescreveu e para quem os medicamentos foram fornecidos por dez meses é de 532; Os trabalhadores fizeram 2.044 visitas aos domicílios dos doentes, dos pobres e dos que se interessaram, e conversaram com 5.013 pessoas; Distribuíram 13.600 folhetos, 1.963 cópias das Sagradas Escrituras, cerca de 75.000 convites e 10.000 cartões e anúncios, além de muitos jornais, livros, etc. (...). As salas de leitura e as aulas noturnas foram freqüentadas por um

número variável, principalmente de rapazes e meninos; Um assistência tem sido dado para um número de pobres e sofridos, e o trabalho tem sido garantido para grande número de desempregados” (Missão Central, “Relatório Anual”, 1907).

Ainda do relatório de 1907, no detalhamento financeiro, o destaque das doações de Mr. Walker e Mrs. Walker com cerca de 4: 000 \$ 000, e o “Rio Tramway, Light e Power Co”. que contribuiu para o ano em análise 2: 000 \$ 000, e faz grande redução na fatura mensal de electricidade”. Por outro lado, o Conselho de Missões e o Conselho de Mulheres para Missões no Exterior em Nashville, Tennessee [Estados Unidos], da “Igreja Metodista Episcopal do Sul dos Estados Unidos”, “contribuem para as despesas gerais da Missão, para o apoio de um professor, e enviaram dois missionários que estão aprendendo a língua portuguesa, preparando para dedicar Seu tempo integral para o trabalho” (“Missão Central, Relatório Anual, 1907) .

Em 1909, o “Dispensário” recebeu a aprovação do Presidente da Diretoria de Saúde, “Dr. Oswaldo da Cruz, e de outros órgãos preocupados com as condições de saúde, precisa ser melhor fornecido e apoiado para maior eficiência e maior utilidade entre os doentes e sofredores “ (“Missão Central”, Relatório Anual, 1909).

Já o relatório de 1910 oferece um quadro mais amplo das atividades realizadas organizadas segundo os distintos departamentos.

**Quadro 1: Departamentos da Missão Central / Instituto Central do Povo — 1910**

Departamento de Evangelização
Departamento de Instrução Religiosa
Departamento de Educação Prática Elementar
Departamento de Treinamento Físico
Departamento de Caridade e Ajuda
Departamento de Recreação e Diversão
Departamento de Emprego
Departamento dos Homens do Mar
Dispensário

Instituto Central do Povo, Relatório Anual, 1910.

Do ponto de vista sanitário, consta nos relatórios de 1909 e 1910 a preocupação em promover atividades físicas junto aos operários em ambientes de ar “mais limpo e fresco”. Estas ações eram diretamente patrocinadas por grandes empresas em grandes celebrações nos feriados e na época do Natal:

“Nos feriados e na época do Natal, através da liberalidade e bondade de firmas como os Srs. Walker e Cia, das Obras Portuárias, da Rio Light and Power Co., da Leopoldina Railway Co. e de amigos, fomos capazes de atender um grande número de crianças e outras pessoas das ruas estreitas e das casas lotadas das cortes e favelas da cidade para desfrutar de jogos e recreação, cantar hinos e respirar o ar fresco no belo parque Quinta de Boa Vista ou através da baía até

Paquetá(...).. Assim, a Missão continuou por mais um ano os seus esforços para alcançar, influenciar e ajudar tantas vidas quanto possível, para iluminar, inspirar, purificar e edificar almas no Conhecimento e na vida de Cristo” (“Missão Central”, Relatório Anual, 1909).

No final do ano de 1910, o “Instituto Central do Povo” recebeu da “Companhia de Gás” uma cozinha modelo aparelhada de fogões e de “ferros de engomar a gaz”. Por sua vez:

Mr. F. R. Huntress da Rio Light & Power Cia., conseguiu para o Instituto e aA. C. M [Associação Cristã de Moços] a aquisição de aparelhos modernos e aperfeiçoados para o Campo de Recreio e de Athletica, montado na Quinta da Boa Vista. O valor destes aparelhos é mais de 2:000\$000. A Prefeitura preparou o terreno e colocou os aparelhos à sua própria custa. O Ministério da Fazenda gentilmente deferiu o requerimento para serem despachados esses aparelhos livres de direito. O despachante, Sr. Ozorio, bondosamente fez o despacho de graça. As seguintes sete firmas fizeram donativos dos canos galvanizados e outros materiais precisos, que custaram 2:494\$300 ou 356\$328 para cada uma: Oscar Taves, Hime& Cia., João Ramos & Cia., Dias Garcia & Cia., LidgerwoodMfg Cia. Limited, Lapport Irmão & Cia., Borlido Maia & Cia. A GourochRopeworks Cia., Limited contribuiu com material no valor de 100\$000, e Cunha Guimaraes & Cia. nos ofertou uma bandeira nacional no valor de 90\$000. Na ocasião da inauguração no mês de Outubro, o Exmo. Sur. Prefeito, General Bento Ribeiro, fez um discurso e hasteou a bandeira. O Dr. Júlio Furtado esteve presente e arranjou para tocar uma banda de música da Polícia (“Instituto Central do Povo”, “Relatório Anual de 1911”).

No “Departamento do Dispensário”, “o médico deu consulta no Dispensário a mais de 700 pessoas, e para os doentes foram aviadas 692 receitas na Pharmacia do Instituto. (...). Empregos foram conseguidos para um bom número de operários” (“Instituto Central do Povo”, Relatório Anual, 1910).

Desta forma, o extenso programa missionário da “Missão Central” cumpriu funções importantes entre 1906-1910. Em primeiro lugar, a oferta de serviços de cunho social em um cenário de precarização com a crescente redução da força de trabalho no processo de mecanização dos serviços

portuários (ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 5-6).

Em segundo lugar, a criação de uma alternativa para a contratação da mão-de-obra, independente dos sindicatos de categoria, através do “Departamento de Emprego”. E a oferta de alfabetização para jovens e adultos em um amplo programa de ensino moral e religioso.

Este último ponto passa a ter um destaque maior com a conclusão das obras de reforma do porto a partir de 1910. O porto do Rio de Janeiro foi arrendado a Daniel Henninger e aos banqueiros Damart& Cia. “Pouco depois, em novembro de 1910, foram transferidos, mediante concorrência, a um grupo de capitalistas franceses que organizou a CompagnieduPort de Rio de Janeiro” (LAMARÃO, *op. cit.*, p. 152).

Conforme consta no levantamento de Albuquerque, a contratação passou a preferir alfabetizados e trabalhadores nacionais. “Esse critério representava o objetivo da Companhia na utilização de uma mão-de-obra mais especializada ou de sua possível formação, o que não implicava no fato dos trabalhadores serem ou não eleitores ou portadores de cadernetas de trabalho” Outrossim, foi iniciado o recenseamento dos trabalhadores mensalistas e jornaleiros do porto e o trabalhador estava sob controle da companhia mediante fichas individuais, no qual eram feitas as ocorrências da vida profissional (ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 68-69).

Ao longo da década de 1910 a 1920, enquanto que as categorias burocráticas — com os melhores salários e pagos mensalmente — mobilizaram-se em torno da ascensão dos cargos de chefia, as funções subalternas — com os menores salários e pagos por jornada — orbitavam em luta do direitos trabalhistas. Neste sentido, as greves ao longo da Primeira República “tiveram como principal elemento desencadeador os baixos salários, o custo de vida, a longa jornada de trabalho, e demais condições de trabalho” (*Ibid.*, p. 113-114).

No Instituto Central do Povo, o agenciamento de empregos se manteve em números crescentes ano a ano até 1917, quando registrou apenas 57 empregos intermediados:

O fato talvez possa ser explicado relacionando-o com o período da Primeira guerra mundial , quando, talvez, os recursos da instituição da Igreja Metodista

Norte-americana “The People’s Central Institute, tenham-se voltado para outros países envolvidos diretamente no conflito, ou ainda, podíamos associá-los ao período das grandes greves no Rio de Janeiro, momento em que talvez, os trabalhadores envolvidos num clima de rebelião, recusassem a ajuda das instituições assistencialistas (*Ibid.*, p. 72).

Por fim, destaca-se o quadro de doadores da instituição publicado no relatório de 1913:

**Quadro 2: Doadores do “Instituto Central do Povo” — 1913**

Mr. e Mrs. C. Hay Walker	Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co.
Dr. Carlos Keys	Mr. & Mrs. C. Keys Coachman
Mr. F. A. Huntress	R. A. W. Sloan
Hard, Randand Co	Arbuckle Brothers, por Louis Gray
P. S. Nicholson & Co	The Brazilian Coal Co.
British Bank of South America	London and Brazilian Bank
London and River Plate Bank	Centro de Cereais
Guilherme Guinle	C, Gaffré
Mr. Edwin V. Morgan	Miss Warne
D. Roberts	F. S. Pryor
C. D. Simons	J. W. Applin
S. T. Longstreth	H. C. Brogden
Hopkins, causerand Hopkins	W. S. Robertson
Lamportand Holt	G. H. Craig
Leopoldina Railway	E. Rambo
Women’s Aid Society (Festa do Natal)	E. L. Harrison
Oscar Taves	J. C. Rodrigues
J. M. Fordham	American Locomotive Works
J. T. Morrow	P. A. Rambo
Miss O. E. Reagon	R. A. Landes
Anônimo	F. Aguiar

(“Instituto Central do Povo”, Relatório Anual, 1913).

Um estudo detalhado de cada doador será tema de um próximo trabalho. Porém, cabe mencionar as doações sistemáticas do “Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co” entre 1906 a 1920. A empresa — incorporada em Toronto no Canadá em 1904 — foi autorizada a funcionar no Brasil em 1905. A firma

estrangeira estabeleceu monopólio na distribuição de gás, no serviço telefônico e “(...) difundiu o uso da energia elétrica nos serviços de iluminação pública e particular na cidade e impulsionou a eletrificação das linhas de bonde (...)” (LAMARÃO, *op. cit.*, p. 93).

## Conclusão

Em linhas gerais, a “Missão Central” mobilizou empresários e operários em um amplo programa social, cultural, político, e econômico. No aspecto social, com base em estudos sociológicos realizados no porto, direcionou ações a partir de departamentos que atraíam segmentos precarizados no porto do Rio de Janeiro. Do ponto de vista cultural, o “poder transformador da cruz” articulava os preceitos religiosos protestantes com a ética metódica do trabalho capitalista. Em análise sobre a atuação dos metodistas na formação da classe operária inglesa no começo do século XIX, o historiador Edward Palmer Thompson ressaltava que:

A revitalização metodista dos anos de guerra mediu a disciplina do trabalho na industrialização. Em parte, ela resultou também do desespero da população trabalhadora. O metodismo e o utilitarismo, considerados em conjunto, constituíram a ideologia dominante da Revolução Industrial (THOMPSON, 2012, p. 365).

E no bojo da transposição do metodismo da Inglaterra para os Estados Unidos, acrescentaria sobre o trabalho missionário no porto do Rio de Janeiro: filtradas por valores dos missionários norte-americanos, em destaque, pelo “intelectual orgânico” Hugh Clarence Tucker.

Em relação à tese de Albuquerque, ponderaria que a viragem do “caso de greve” para o “caso de política — além dos fatores já mencionados relacionada à mudança na relação entre trabalhadores e burgueses no porto do Rio de Janeiro entre os anos de 1904 a 1930 — sofreu um processo de catarse mediante um conjunto de ações assentadas numa reforma intelectual e moral promovida pela “Missão Central” a partir de 1906.

Isto é, “necessidade” e “liberdade” convergiam em um plano

missionário extenso na relação entre estruturas e superestruturas. “É por isso que uma reforma intelectual e moral não pode deixar de estar ligada a um programa de reforma econômica; mais precisamente, o programa de reforma econômica é exatamente o modo concreto através do qual se apresenta toda reforma intelectual e moral” (GRAMSCI, op.cit., p.18).

Tal integração ocorria por meio das ações desenvolvidas pela instituição, com repercussão na imprensa, e que contavam com o apoio de membros do governo e de agentes privados que apostaram na capacidade da instituição de realizar um *saneamento moral na comunidade social portuária do Rio de Janeiro*.

## Referências

ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e Conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920): um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1983.

ARANTES, Erika Bastos. A estiva se diverte: organizações recreativas dos trabalhadores do porto carioca nas primeiras décadas do século XX. Niterói: Revista Tempo, 2015, vol. 21, n. 37.

ARANTES, Erika Bastos. Negros do porto: trabalho, cultura e repressão policial no Rio de Janeiro, 1900-1910. In: AZEVEDO, Elciene; CANO, Jefferson; CHALHOUB, Sidney; CUNHA, Maria Clementina Pereira (org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Ed. Unicamp, 2009. p. 121-122.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janáina e FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *Usos e abusos da história oral*. 8ª ed. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p. 183-191.

CAMPBELL, Ted. A. *O essencial na Doutrina Metodista*. São Bernardo do Campo: EDITEO, 2010.

CAVALCANTE, Berenice. Beleza, limpeza, ordem e progresso: a questão da higiene na cidade do Rio de Janeiro, final do séc. XIX. *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, set./dez. 1985, p. 95-113.

FONTES, V.; MENDONÇA, S. R. História e teoria política. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (org.). *Novos domínios da história*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 60-61.

GRAMSCI, Antônio. *Cadernos do Cárcere*. Maquiavel. Notas sobre o Estado e a política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. v. 3.

HONORATO, Cezar. Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX. *Revista Crítica Histórica*, v. 7, n. 13, jun. 2016, p. 3.

\_\_\_\_\_. Portos e cidades portuárias: algumas considerações historiográficas. *Almanack*, Guarulhos, n. 21, abr. 2019, p. 63-97.

HONORATO, Cezar; MANTUANO, Thiago. A economia da região portuária (1870-1900). *Colóquio: Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2016.

\_\_\_\_\_. O que era o trapiche? o porto e a cidade do rio de janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: *Acervo*, v. 28, n. 1, jan./jun. 2015, p. 144-158.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Secretária Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação cultural, Divisão de Editoração, 2006.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Myrian. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1989.

MENDONÇA, Joseli. *Evaristo de Moraes: tribuno da república*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2007.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *O ruralismo brasileiro (1888-1931)*. São Paulo: Hucitec, 1997.

PADILHA, Sylvania F. Da Cidade Velha à periferia. *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, set./dez. 1985, p. 15-23.

RABHA, Nina M. C. E. Cristalização e resistência no centro do Rio de Janeiro. *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, p. 35-43, set./dez. 1985, p. 36.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa, 2: a maldição de Adão*. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

VALUCHE, Eduardo Cesar Oliveira Brito. *Hugh Clarence Tucker e o Instituto Central do Povo no Rio de Janeiro: os metodistas na construção da República (1866-1915)*. Rio de Janeiro: Autografia, 2019.

### **Fontes arquivísticas**

*Expositor Christão* (1888/1920).

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1910.

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1911.

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1912.

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1913.

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1914.

*Instituto Central do Povo*. Relatório Anual de 1915.

*Methodista Catholico* (1886/1887).

*Missão Central*. Relatório Anual de 1907.

*Missão Central*. Relatório Anual de 1908.

*Missão Central*. Relatório Anual de 1909.

TUCKER, Hugh Clarence. *Autobiografia do Missionário Hugh Clarence Tucker*  
— Um belo documento histórico de outubro de 1940.

# Política e economia na história portuária do sul da Bahia: conflitos em torno do porto da Baía do Pontal em Ilhéus (1920-1942)

André Fontes Dantas & Laila Brichta

**Resumo:** Durante as primeiras décadas de existência do Porto de Ilhéus, na Baía do pontal, questões de ordem política, econômica, administrativa e naturais interferiram no seu funcionamento e provocaram a suspensão da função principal para a qual a estrutura portuária havia sido criada: a exportação do cacau diretamente da região produtora para o mercado estrangeiro. Acontecimentos comuns em portos, como assoreamento e a necessidade de dragagens, tornaram-se problemas incontornáveis, revelando a disputa de interesses econômicos e políticos divergentes região. Se a intenção inicial do Porto de Ilhéus era acabar com a dependência do Porto de Salvador para a exportação do cacau, ao final de apenas 22 anos, a contar desde as primeiras estruturas que organizaram o porto, a realidade se revelou indelével e a capital do Estado da Bahia continuou a ser o principal porto para o escoamento da produção da zona do cacau.

**Palavras-chave:** Cacau. Transporte. Mercado Internacional.

## O porto e o cacau

O porto fluvio-marítimo na Baía do Pontal está localizado na foz do rio Cachoeira no município de Ilhéus no estado da Bahia/Brasil e se hoje é um terminal pesqueiro administrado pela Bahia Pesca, uma empresa vinculada à Secretaria de Agricultura da Bahia, já foi um grandioso porto e apresenta uma trajetória importante para a história da região, afinal, foi criado para o escoamento da produção cacauceira o que ocorreu, mesmo que de forma intermitente, até a inauguração de um segundo porto no mesmo município em 1971, chamado de Porto do Malhado na época. Apesar de sua relevância para a história portuária, para a Bahia e para o sul do estado – que durante quase todo o século XX foi a região produtora de um dos principais insumos de exportação estadual, as amêndoas de cacau – a história do Porto de Ilhéus da Baía do Pontal, como ele foi alcunhado, assenta sobre muitos problemas estruturais e conflitos decorrentes dos interesses políticos dos grupos distintos que compunham a elite econômica da região, envolvida com o agronegócio cacauero.

Ilhéus até fins do século XVIII havia desenvolvido uma economia baseada na extração de riquezas da terra, como de madeira, e com o plantio de mandioca e de outros produtos que eram transportados via cabotagem até Salvador, onde eram comercializados, contribuindo para o abastecimento do recôncavo baiano, a região mais desenvolvida do estado, especialmente por conta da lavoura de açúcar (DIAS, 2011). O cacau e o café foram introduzidos em Ilhéus naquela época, mas tiveram uma expansão lenta e somente em meados do século seguinte, estimulados por uma crescente demanda internacional por esses produtos. A difusão da cultura do cacau, que melhor se adaptou na região, ocorreu inicialmente ainda sob os auspícios da colonização portuguesa, mas com a autonomia política do Brasil, em 1822, tornou-se uma política econômica e de ocupação territorial do interior do Estado brasileiro. Com as exportações de cacau na segunda metade do século XIX, ainda singelas, principiou uma ocupação de áreas territoriais às margens dos rios que cortam o município e foram incorporadas outras faixas de terras inexploradas comercialmente, como as encostas dos vales. O fruto, que de início convivia com a mandioca, o café e a cana-de-açúcar, tornava-se lentamente uma monocultura. A partir da década de 1870 Ilhéus cresceu econômica e demograficamente em função desta economia,

o que provocou o pleito e a elevação da Vila de São Jorge dos Ilhéus à categoria de cidade, em 1881. (RIBEIRO, 2005, p. 92)

A crescente busca pelas amêndoas de cacau pela Europa e pelos EUA provocou um aumento das áreas de plantação na região, que apresentavam condições morfológicas favoráveis a seu cultivo. O cacau produzido na região era exportado para os países compradores através do Porto de Salvador, que durante as décadas de 1890 a 1920 foi o único a escoar a produção cacauzeira, uma *commodity* que contribuiu fortemente com as finanças públicas do Estado. Foi somente em 1924 que se inaugurou o porto de Ilhéus, construído precisamente para a exportação das amêndoas do cacau produzidas na região diretamente ao exterior, sem passar pela intermediação do porto da capital do Estado. (SANTOS, 2016)

O ano de 1920 marcou a história da região sul da Bahia, pois foi o ano de conclusão das obras iniciais do que viria a ser o primeiro porto moderno de Ilhéus: construiu-se o cais de saneamento e uma ponte metálica de atracação das embarcações. Em 1942, por sua vez, registrou-se o início de uma grave crise que acabaria por levar à interdição do porto e, por fim, sua substituição por um novo. Este novo porto, que ficou conhecido por Porto do Malhado, foi construído algumas centenas de metros de distância do primeiro, em um local nomeado Enseada das Trincheiras, cerca de duas décadas depois dos graves incidentes da década de 1940. O porto fluviomarítimo de Ilhéus chegou a interromper a atracagem de navios de longo curso em razão do intenso assoreamento na entrada da barra e dos bancos de areia no leito da foz do rio Cachoeira e no fundo da baía do Pontal, que causavam o encalhe de embarcações de grandes calados.

O ano de 1942 foi marcante para a história portuária de Ilhéus, quando se publicou um relatório de estudos sobre as condições do Porto do Pontal, no qual se analisava os constantes problemas que o assolavam. À guisa de conclusão desse relatório, sugeria-se a construção de um novo porto em outro local, mais precisamente em mar aberto, como uma alternativa para escapar do problema do assoreamento da Baía do Pontal, que se cria naquele momento insuperável. Na investigação do período de 22 anos, do ano da inauguração das primeiras obras de construção do Porto até sua primeira interdição, que suspendeu a

atracagem de embarcações de grande calado o que inviabilizava a exportação direta do cacau da região aos mercados internacionais, encontramos uma série de acontecimentos interligados diretamente com a história política, o mote da análise que se segue.

## **Do início das obras ao porto**

O contrato para a construção de um cais de saneamento no litoral de Ilhéus e uma ponte de embarque foi concedido, em 1911, ao engenheiro Bento Berillo de Oliveira pela Prefeitura Municipal de Ilhéus, durante a administração da mesma por João Mangabeira (ROSADO, 1988:54). Entretanto, somente em 1920 essas primeiras obras ficaram prontas, o que contribuiu para que a concessão do porto que fora autorizado a ser construído em Ilhéus fosse dada ao Engenheiro em 1923, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Esse órgão federal havia publicado o Decreto nº. 4.632 (de 6/01/1923) que liberava a exploração de dois novos portos na Bahia, um em Ilhéus e o outro em Canavieiras, autorizando o estabelecendo de processos para tais empreendimentos que seguissem as normas já adotadas pelo porto de Salvador. Bento Berillo havia se candidatado e recebeu a concessão direta, facilitado pelas benfeitorias que já havia feito com as obras do cais e da ponte de embarque. (CAMPOS, 2006, p. 589). Após receber a concessão, transferiu-a no ano seguinte à Companhia Industrial de Ilhéus, onde era sócio fundador e acionista majoritário, de acordo com o Decreto nº. 16.544 de 13 de agosto de 1924. (SANTOS, 2016, p. 378)

A distância temporal entre os primeiros pedidos realizados pelo engenheiro Bento Berillo ao Governo Federal para a construção de um porto moderno em Ilhéus, datadas de 1909, e a concessão para a sua realização, em 1920, pode ser explicada, dentre outros motivos, pela parca e desatualizada legislação que regulamentava os portos do Brasil até aquele momento. O governo ao responder às demandas nacionais tinha que cumprir com os acordos e tratados previamente estabelecidos. Apesar da pouca legislação e recursos para a construção de portos no Brasil em finais do XIX e primeiras décadas do século XX, era preciso considerar os interesses de ordem política que interferiram nas questões econômicas e técnicas, influenciando na criação do porto de Ilhéus. A autorização do governo federal para que ocorressem

melhorias e equiparação do ancoradouro que havia em Ilhéus, transformando-o em um porto organizado com a finalidade de escoar a produção de cacau do sul baiano, alterariam a relação de forças previamente estabelecida entre a capital do Estado — Salvador e seu porto — e a região produtora do principal insumo de exportação naquele momento. Isso contribuiu para a explicação da demora na liberação de um contrato de concessão para a construção de um porto em Ilhéus, que iria beneficiar a região, mas poderia prejudicar outra.

Na questão portuária de Ilhéus, portanto, é fundamental que levemos em conta o estabelecimento dos grupos que dominavam economicamente a região cacauceira, pois convergiram para esta questão interesses distintos quanto à autonomia política do sul baiano. Um porto em Ilhéus que favorecesse diretamente a economia da região baseada na produção de cacau não era um consenso na própria zona cacauceira. Ter ou não um porto para a exportação direta do cacau ao estrangeiro fazia surgir um dos pontos nevrálgicos que dividiam a população entre aqueles que defendiam uma maior autonomia do sul baiano frente ao recôncavo — onde estava o único porto baiano preparado para o volumoso movimento de carga e passageiros — e àqueles que defendiam a manutenção do *status quo*, ou seja, da submissão política da região produtora de cacau ao poder administrativo centralizado em Salvador, de onde se escoava a produção agrícola e industrial de todo o Estado.

O problema fora instaurado por conta da grande importância do cacau para a economia da Bahia, importância crescente desde as últimas décadas do século XIX. A exportação de cacau ocupava uma relevante parcela da arrecadação orçamentária do Estado, que utilizava “avidamente as receitas do cacau para cobrir as aperturas crônicas” do estado carente (AZEVEDO, 1977, p.35). A produção de cacau, que chegou a representar cerca de 6% do total de exportação brasileira para o ano de 1920, era oriunda quase em sua totalidade na região sul da Bahia:

Entre 1900 e 1930, apenas nos anos iniciais, a participação desse produto no valor total apurado pelo Estado é de cerca de 20%. Em geral, o cacau contribuiu com 40% do valor total das exportações baianas na primeira república, alcançando, em 1927, o seu momento mais expressivo com a participação de 53,5%. Nesse mesmo período, enquanto a exportação de cacau cresceu a um valor estimado

de 84.000 libras/ano, a exportação da Bahia o fez em torno de 168.000, o que significa dizer que o cacau foi responsável pela metade do incremento observado no crescimento, quanto ao valor da exportação do estado. (PARAÍSO; GUERREIRO, 2001, p. 114)

A exportação de cacau foi muito importante para a agenda financeira da Bahia, o que ajuda a compreender o interesse da capital do Estado para que se mantivesse concentrado no porto de Salvador o escoamento dos produtos baianos, dentre eles a produção cacauceira, que desde a primeira década do século XX ocupava o primeiro lugar na agenda de exportação do Estado, a frente do fumo (segundo colocado), café, açúcar e todos os outros. (BAHIA, 1978, p. 120). Além da permanência das taxas de uso da estrutura portuária com o grupo que explorava o porto de Salvador e do controle alfandegário que a capital exercia sobre o comércio portuário, havia todo um trato estabelecido para o transporte do cacau de sua zona de produção até o porto exportador (cerca de 400 km por terra ou 200 km por mar) e os agentes envolvidos neste comércio também não tinham interesse em alterar os ganhos que aferiam. Junto à esta questão, havia também um jogo político muito bem elaborado durante a primeira república brasileira, que amarrava os chamados chefes políticos locais aos líderes políticos dos estados e estes aos do governo federal, no que ficou convencionado chamar de “política dos governadores”, baseada em uma lógica do compadrio (SAMPAIO, 1999). Para muitos dos produtores de cacau de Ilhéus e região, que comandavam a política local e se mantinham no poder mediante acordos com os credores políticos do Estado, não parecia interessante romper estes laços e nem a relação simbiótica entre devedor e credor.

A criação e manutenção do porto de Ilhéus, nesse contexto, apresenta um conflito para o Estado da Bahia ao simbolizar simultaneamente o desenvolvimento da região produtora de cacau e o possível enfraquecimento econômico e político de Salvador. A autonomia econômica advinda com a exportação direta que o porto de Ilhéus estava prestes a promover poderia se traduzir em autonomia política da região sul baiana dentro de algum tempo.

Havia, portanto, um conflito político e uma disputa financeira muito bem explicitados entre as décadas de 1920 e 1940 no que tange o comércio de exportação envolvendo as forças tradicionais centradas na capital do Estado

com suas ramificações no interior, e um poder econômico emergente na região produtora de cacau, com seus agentes desafiadores da ordem. Por um lado, havia a hegemonia do porto de Salvador, consolidado e em processo de modernização desde 1913, responsável pela exportação dos insumos baianos advindo de todos os cantos do Estado (ROSADO, 1988, p. 30); por outro, havia o projeto de um porto moderno em Ilhéus, que surgira a partir da iniciativa privada, e cuja proposta era de agregar à região a renda oriunda do comércio internacional que permanecia na capital, destarte o produto de maior importância na agenda de exportação baiana desde o início do século advir de outras praças.

Mesmo com as muitas delongas nas autorizações do Governo Federal para a construção do porto de Ilhéus e para as obras de melhoramento da zona portuária, o porto foi inaugurado na Baía do Pontal em 1924. Desde então e até a inauguração do porto do Malhado, em 1971, o Porto do Pontal contribuiu para o desenvolvimento de Ilhéus e de sua *hinterland*, enfraquecendo temporariamente os laços de dependência para com Salvador, até ao menos a sua primeira suspensão parcial de atividades, em 1942.

Os portos desenvolvem diversas atividades o que permite pensarmos neles como uma estrutura que ultrapassa sua função de mecanismo para a concretização das relações econômicas. Os portos se convencionam tanto como meio para as trocas comerciais como servem de espaço para regulamentação de interesses estratégicos do governo, dos negócios privados e da organização do Estado de forma geral. Portos, por exemplo, também desempenharam a função de defesa militar, impedindo ou controlando a entrada no território, via rotas marítimas, de gentes e agentes variados e indesejados.

O porto de Ilhéus, nesse sentido, desempenhou um papel específico de articulação de atos e discursos de proteção e manutenção dos interesses políticos e econômicos locais, tornando-se uma razão para disputa de poder entre os grupos dominantes da região, que não eram homogêneos e nem coesos, como se percebe na oposição entre comerciantes e produtores de cacau na década de 1930 e suas opiniões divergentes quanto à exportação. Os primeiros tendiam a defender o escoamento direto pelo porto local; os segundos tendiam a defender a manutenção do uso do porto de Salvador, por uma lealdade conservadora às forças políticas centrais que também favoreciam seus interesses (GARCEZ;

FREITAS, 1979, p. 34).

Desde sua concepção, o projeto portuário de Ilhéus não previa competir em volume de entrada e saída com o porto de Salvador, mas gerar uma completa autonomia da produção e circulação do cacau da região, que circularia diretamente da lavoura produtora para os mercados compradores, sem passar por agentes intermediários na capital do Estado. Contudo, algumas questões impediram esse projeto: 1) questões naturais — como as características da formação da foz do rio Cachoeira que provocava o assoreamento e os bancos de areia do fundo da baía e da barra de entrada da enseada onde se localizava o porto; 2) razões técnicas, como a limitação de tecnologias e equipamentos para a resolução dos problemas naturais; e 3) falta de recursos efetivos ou má administração para a organização e manutenção de um porto em perfeito funcionamento. Assim, a sonhada independência comercial do Sul Baiano, no escoamento de sua produção, durou muito pouco tempo, pois a exportação de cacau não pôde prescindir do porto de Salvador, especialmente após os acontecimentos que levaram a supressão parcial das atividades portuárias durante o ano de 1942 (ROSADO, 2011, p. 23).

Avaliar a responsabilidade dos sujeitos envolvidos com a administração do porto de Ilhéus e a dificuldade por qual passaram no início da década de 1940 não é tarefa fácil. Os acionistas da Companhia Industrial de Ilhéus, concessionária do porto, estavam ligados diretamente com a produção ou comercialização do cacau e o próprio funcionamento do porto dependia quase exclusivamente da produção deste insumo, afinal a região se desenvolveu a partir do fim do século XIX sobre uma economia monocultora de exportação, razão para a construção de um porto.

O cacau, entretanto, esteve em constante processo de alta e baixa dos preços devido a razões de diversas ordens, inclusive as intempéries naturais. As mudanças climáticas da região influíam de maneira direta na produção, assim, uma alteração de ordem natural como períodos sem chuvas que causavam secas impactavam a produção, diminuindo ou afetando a qualidade da lavoura e alterando os valores obtidos de sua venda, conseqüentemente dos lucros que poderiam ser revertidos para a manutenção do porto.

Outra razão da variabilidade dos preços da produção regional pode ter

sido a limitação de tecnologias e investimentos para uma melhoria nas técnicas agrícolas de cultivo, colheita, secagem e armazenamento das sementes de cacau, que também não recebiam beneficiamentos que pudessem melhorar e garantir sua qualidade no mercado internacional, mantendo um preço mais estável (PARAÍSO; FREITAS, 2001). As flutuações da economia e da política internacionais também afetavam o preço do cacau da Bahia, pois este encontrava um mercado comprador que também sofria alterações próprias, como guerras, crises e ofertas de produção das lavouras africanas. (GARCEZ; FREITAS, 1979, p. 19).

O porto de Ilhéus pôde ser construído mesmo com as crises internacionais advindas com a Primeira Guerra Mundial (1914-1919), pois as flutuações do preço do cacau, apesar de tudo, não chegaram a ser muito drásticas entre 1890 a 1930, fazendo com que o capital para construção do porto também se fizesse presente através de investimentos internacionais vindos da Alemanha, Inglaterra e Suíça. (GARCEZ; FREITAS, 1970, p. 22).

Os dados contidos no relatório *Commercio e Exportação do Brasil para a França, Inglaterra e Alemanha*, de 1925, elaborado por Affonso Costa e apresentado ao Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio, Dr. Miguel Calmon Du Pin Almeida, nos dão uma dimensão do crescimento da exportação geral de cacau do Brasil nas duas primeiras décadas do século XX. Atingiu, em 1913, a cifra de 29.758 toneladas e aumentou até a marca de 65.328 toneladas, no ano de 1923, quase triplicando em 10 anos. (COSTA, 1925, p. 147). Naquele momento, o principal mercado comprador do cacau brasileiro era os Estados Unidos e o principal produtor nacional a Bahia, que chegou a atingir a marca de 96% do montante de exportação nacional em 1955 (CALMON, 1977, p. 77). Os dados nos revelam que houve uma produção crescente da lavoura cacauzeira ao longo das décadas, o que poderia ter gerado um lastro financeiro para a manutenção do porto de Ilhéus que faria o escoamento direto da produção para os mercados internacionais.

Todavia, mesmo com o crescimento vertiginoso da produção de cacau entre 1920 e 1940, as razões de ordem natural não foram totalmente superadas pela engenharia portuária e pelos investimentos financeiros necessários para a manutenção do porto de Ilhéus. A barra e o estuário do rio Cachoeira,

onde ficava localizado o porto, sofriam um constante e intenso assoreamento, causando encalhes de navios e alguns naufrágios – como ocorreu com a draga *Bahia* em 1938 e com o iate *Itacaré* em 1939.

Isso agravava uma crise iniciada por uma incerteza da sociedade ou uma divisão entre a classe produtora e os comerciantes do cacau quanto à conservação de um porto local que requeria altos custos de manutenção para seu pleno funcionamento. Por fim, isso tudo colaborou na suspensão da ancoragem de navios de longo curso durante o ano de 1942, o que ocorreu após a instalação de uma comissão de estudos comandada pelo engenheiro Ney Rebello Tourinho, ligada ao Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC) para averiguar a situação do porto de Ilhéus.

O assoreamento no leito da baía do Pontal é fundamental para entender os problemas portuários do sul baiano. As ações adotadas para a questão sempre estiveram em pauta, mas não passaram de paliativos e não foram eficientes para impedir a interdição movida pelo Governo Federal, em 1963, e a construção de um novo porto, inaugurado em 1971. Sabe-se que havia uma economia regional em franco crescimento no século XX, o que gerava uma base financeira que poderia sustentar o porto, contudo, apesar disso, diversas razões levaram à crise do primeiro porto organizado de Ilhéus, o porto da Baía do Pontal. Quais teriam sido essas razões e quais suas dimensões e implicações?

## **Crises no porto**

O contrato de concessão para a construção e a exploração do porto em Ilhéus de 1923 concedido a Bento Berillo (Decreto nº.16.019 de 25/04) e as revisões de contrato de 1929 (Decreto nº.18.908 de 21/09) e de 1935 (Decreto nº.166 de 15/05) indicam que era obrigação da parte concessionária a manutenção do porto em plenas condições de uso, o que envolvia o restauro e os melhoramentos, como as dragagens e a construção de estruturas físicas que se fizessem imperiosas. A quebra contratual que se nota ao averiguar que as dragagens necessárias ao perfeito funcionamento do porto não foram realizadas a contento, haja vista os encalhes e naufrágios, tiveram razões que ainda precisam ser melhor investigadas.

Um primeiro problema a ser citado era a estreiteza da barra e do canal

de acesso de quem vinha do mar aberto para entrar na baía. Este canal sempre fora de difícil navegação, pois o encontramos na fala do viajante alemão Ave Lallemand que, em 1860, de passagem pela região teria abordado o atraso econômico de Ilhéus referindo-se ao “velho problema da dificuldade de acesso ao porto devido à estreiteza e pouca profundidade da barra.” (LALLEMAND *apud* PARAÍSO, FREITAS, 2001, p. 82). Esse problema fazia parte do cotidiano de Ilhéus desde a inauguração do porto em 1924 e pode ser encontrada nos periódicos que circulavam pela região.

Em 1948 o engenheiro chefe do 11º Distrito do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Paulo Peltier de Queiroz, escreveu um artigo chamado *O Problema do Porto de Ilhéus*, publicado originalmente pelo *Diário de Notícias* de Salvador, em 11 de julho. Neste trabalho, o engenheiro apresentava um programa para o aparelhamento do porto de Ilhéus, após considerá-lo como o “mais angustioso problema” da cidade, que consistia na manutenção constante das dragagens da barra e do leito da enseada do rio Cachoeira. Para tanto, o engenheiro apoiava-se na legislação contratual que desde 1923 previa essa ação — dragagem — que deveria correr à conta da concessionária. (QUEIROZ, 1948, p. 13-14)

Queiroz fez uma crítica aos dois estudos anteriormente realizados: o primeiro assinado pelo engenheiro Ney Rebello Tourinho, feito em 1942 a pedido da Comissão de Estudos instituída pelo DNPRC; e o segundo comandado pelo engenheiro chefe V.R. Sterling realizado pela firma norte-americana Merritt-Chapman & Scott, no ano de 1945, contratada pela Companhia Industrial de Ilhéus. Ambos os estudos tinham a finalidade de indicar soluções definitivas para sanar os problemas ligados à parte física do porto, sobretudo a entrada da barra, a largura e a profundidade do canal de acesso.

A proposta de Ney Tourinho consistia, basicamente, na construção de um porto totalmente novo na Enseada das Trincheiras e se justificava em estudos que consideravam o problema do assoreamento por qual passava o leito da barra e da bacia do rio Cachoeira intransponível, por ser algo provocado pelos aluviões marítimos (TOURINHO, 1942, p. 46). Já a firma Merritt-Chapman indicava, em seu estudo, algumas soluções como a abertura de um novo canal de acesso ao mar, também justificado pelo caráter intransponível do assoreamento,

que se apresentava até àquela altura e se manteria sem a criação de uma nova entrada na baía. (QUEIROS, 1948, p.6). Peltier criticou ambos os estudos por oferecerem soluções excessivamente dispendiosas e sem segurança de resultados definitivos e ofereceu como solução a manutenção constante das dragagens, que já haviam sido indicadas nos contratos de concessão para a exploração do porto. E, num futuro remoto, sugeria a construção de um porto de grande porte — de primeira grandeza, como o de Salvador — na Baía de Marauá, onde as condições naturais eram mais favoráveis. (QUEIROZ, 1948, p. 17)

As dragagens do leito do rio, portanto, deveriam resolver o problema do assoreamento do porto, pois o manteria sob controle, evitando gastos maiores com obras da construção de um novo canal de acesso ou um novo porto. Contudo, parece que não ocorreram como previsto. Uma questão que ainda permanece é o motivo da não realização das dragagens tão imperativas ao pleno funcionamento do porto.

O assoreamento, mesmo sendo um processo natural, de conhecimento anterior à construção das instalações portuárias e prevista soluções para seu controle, causou um impacto intransponível ao funcionamento do porto de Ilhéus. Em todos os decretos que estabeleceram ou revisaram o contrato da concessão do porto (ou que aprovaram orçamentos para obras de melhoramento) o Governo Federal indicava a dragagem como mecanismo de manutenção do funcionamento da estrutura portuária, cuja responsabilidade era da concessionária. E no contrato revisto em 21 de setembro de 1929 estabelecia-se a aquisição de uma draga de sucção, auto-transportadora, a correr pela parte da cessionária (Decreto nº. 18.908). Ainda não sabemos a razão efetiva para a não aquisição dessa máquina.

Possivelmente tenha havido uma quebra contratual, mas se desconhece as razões para isso. Sabemos que a partir do não cumprimento dessa cláusula — que obrigava a Companhia Industrial de Ilhéus, concessionária do porto, a garantir seu pleno funcionamento — se estabeleceram planos para tentar melhorar a estrutura portuária. Um desses planos, em fins da década de 1940, consistia num programa aprovado pelo Governo Federal, orçado no valor de Cr\$ 40.611.250,50 “correndo a respectiva despesa, em parte pelo próprio capital da Companhia Industrial de Ilhéus, e, em parte, pelo produto da taxa de

emergência, propriedade da União” (QUEIROZ, 1948, p. 13)

De acordo com a pouca legislação brasileira para os portos que vigorava na época, reconhecia-se que o assoreamento dos leitos dos rios e mares era um impeditivo para seu bom funcionamento. Por isso havia recursos destinados à manutenção dos portos, rios e canais, visando sanar problemas que atrapalhassem seu funcionamento e navegação, como o assoreamento. Encontramos isso, por exemplo, no decreto nº. 4.632 de 06 de janeiro de 1923, especificamente no artigo 97º inciso XXXVII, que definia a dragagem em caráter de urgência no porto que ligava Cananeia a Iguape, em São Paulo. Ademais, há no mesmo documento um orçamento destinado à Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, que supomos ser para manutenção das vias navegáveis e que claramente nos indica que o problema do assoreamento não era algo localizado e específico de Ilhéus.

Ao analisar a introdução do *Relatório de 1920* elaborado pela Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, apresentado ao ministro da Viação, o Srº José Pires do Rio, encontramos um investimento federal em melhorias dos portos brasileiros para o ano de 1920 que chegaram a Cr\$ 681.197:964\$053. (INSPECTORIA, 1920, p. 04). Contudo, o porto de Ilhéus ainda não havia sido inaugurado, encontrando-se no relatório um indicativo de estudo para novos projetos que incluía este do sul da Bahia. (INSPECTORIA, 1920, p. 06). Essas informações são relevantes para que se compreenda que a construção de um porto moderno não se dava necessariamente em condições topográficas ideais, pressupondo-se um gasto de elevado valor para sua constante manutenção.

O porto de Ilhéus foi edificado com recurso da iniciativa privada e contou com uma legislação que regularizava as concessões de construção, manutenção e exploração dos portos, tentando garantir solução para os problemas que surgiriam. A questão, por ora, é entender por que os problemas que afligiam o terminal portuário flúvio-marítimo de Ilhéus e que levaram a sua substituição por um totalmente novo, não conseguiram ser superados.

## **À guisa de encerramento**

O que se percebe até o momento, com as fontes que puderam ser consultadas, é que havia uma legislação federal que considerava a existência do problema dos

assoreamentos como crucial para o funcionamento adequado dos portos e por isso uma política voltada à resolução desse problema. O porto flúvio-marítimo de Ilhéus esteve até a intervenção federal, em 1963, sob a administração da Companhia Industrial de Ilhéus, que possuía a concessão de exploração por sessenta anos. Os recursos iniciais para as obras de melhoria, portanto, vieram do capital privado e o Estado regulava o cumprimento dos contratos com ele estabelecidos, contribuindo financeiramente em algumas situações específicas. Talvez isso nos ajude a entender o porquê da draga de sucção auto-transportadora estabelecida por contrato quando da revisão do mesmo em 1929 não ter sido adquirida. Apenas foram feitas dragagens inconstantes, mais ou menos a cada dois anos em épocas de maior necessidade ou quando ocorriam pressões sociais (NUNES, 2001, p. 27) o que não sanava o problema. Não sabemos, até o presente momento, se houve verbas emanadas pelo governo estadual ou federal antes de 1963 e que tenham chegado aos cofres da companhia concessionária do porto para a solução deste problema, mas sabemos que a Companhia Industrial de Ilhéus não realizou as dragagens na periodicidade necessária para manter o problema sob controle, o que era de sua responsabilidade, de acordo com o contrato de concessão.

Sabemos também que entre os anos compreendidos de 1924 a 1942 alguns acidentes foram creditados ao assoreamento. As dragagens ocorriam em épocas de maior movimento portuário. Em 1924 houve atividade de dragagem que só terminou em 19 de janeiro de 1925 e foi realizada pela Sociedade Holandesa de Obras Públicas, contratada pelos concessionários do porto. No registro Contábil dos Valores dos Bens do Ativo da Companhia Industrial de Ilhéus, constam mais três dragagens realizadas no ano de 1925: duas no canal de acesso e uma na bacia de evolução. Em 1927 dragou-se apenas a bacia de evolução e em 1929 houve uma nova dragagem sem especificação. No relatório realizado em 1945 pela firma Merritt-Chapman & Scott Corporation, são citadas mais duas dragagens, uma em 1935 e outra em 1936, além de algumas posteriores ao nosso marco cronológico estabelecido (NUNES, 1999).

Se o problema do assoreamento era conhecido e se a solução para este problema, a dragagem periódica, já havia sido apontada, talvez a razão para o fechamento parcial do porto em 1942 não tenha sido de fato, ou somente, o

assoreamento, mas a efetiva realização das dragagens e os interesses políticos e econômicos envolvidos com a questão.

É preciso considerar, pois, a relação custo-benefício dessa operação de dragagem, levando em conta que para o produtor de cacau talvez interferisse menos nos lucros que recebia se a lavoura escoava pelo porto de Ilhéus ou pelo de Salvador, afinal era prática na região que a produção agrícola fosse vendida às firmas comerciais e estas, sim, eram exportadoras de cacau. (PARAÍSO; FREITAS, 2001, p. 88-89). As firmas comerciais, por outro lado, certamente estavam interessadas em controlar o custo do preço final das amêndoas de cacau de forma que não houvesse muita interferência em seu lucro com os acréscimos que advinham com cada intermediário do setor de transporte, que agregavam preço ao valor original da mercadoria.

Com isso, consideramos que talvez não tenha havido uma ampla comunhão de interesses regionais para a criação do porto de Ilhéus, o que contribuiu para a dificuldade da manutenção do mesmo em concorrência ao de Salvador, afinal, devemos computar nesse cálculo a lógica do compadrio que Consuelo Novais Sampaio nos sugere..

Aliada à essa conjuntura, alguns acidentes na Baía do Pontal em fins da década de 1930 feriram a sustentabilidade do Porto e foram explorados pelos periódicos locais. A população ilheense chocou-se com o rompimento do tubo de sucção da draga *Bahia*, em 1938, e lamentou profundamente o naufrágio do Iate *Itacaré*, em 1939, que causou a morte de 30 pessoas. Surgia, a partir daí, novos problemas que aliados àqueles de ordem econômica, administrativa, técnica e política contribuíram para suspensão parcial das atividades do porto da Baía do Pontal para navios de longo curso, durante o ano de 1942. O porto de Salvador, que sempre fora uma opção para a exportação da lavoura cacauífera, volta a ser a partir desse ano o principal porto para as amêndoas do Sul da Bahia chegarem a seu destino final.

## Referências

AZEVEDO, Thales de. A economia baiana em torno de 1850. In: *Planejamento*. Vol. 5 n. 4, Outubro/Dezembro 1977.

BAHIA, Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. A Inserção da bahia na evolução nacional: 2ª Etapa: 1850-1890. Salvador: Fundação de Pesquisa — CPE, 1978.

BARROS, José D'Assunção. História, Região e Espacialidade. *Revista de História Regional*, vol. 10, p. 95 – 129, verão de 2005.

BARROS, Francisco Borges de. *Memória sobre o Município de Ilhéus*. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

\_\_\_\_\_. *A Baía do Pontal Passado*. Disponível em: <http://www.r2cpres.com.br/v1/2011/01/20/a-baia-do-pontal-do-passado/>. Acesso em 25 de março de 2013.

BRICHTA, Laila. “Uma Alegoria do Brasil Moderno: história e sonhos de liberdade no romance *Gabriela, Cravo e Canela*”. In: CHAVES, Vania; MONTEIRO, Patrícia. 100 anos de Jorge Amado: o escritor, Portugal e o Neorrealismo. Lisboa: CLEPUL, 2015, p. 501-514

CAMPOS, João da Silva. *Crônicas da Capitania de Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006.

COSTA. Affonso. *Commercio de Exportação do Brasil para a França, Inglaterra e Allemanha*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925.

FALCÓN, Gustavo. *Os Coronéis do Cacau*. Salvador: Ianamá/Centro Editorial e Didático da UFBA, 1995.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de; PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul*. Ilhéus: Editus, 2001.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. *Bahia Cacaueira: um estudo de história recente*. Salvador: Centro Editorial e

*Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.*

GOES, Hildebrando de Araújo. *Relatório dos Serviços Executados no ano de 1926*. 1928.

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES. *Introdução e Estatística do Relatório de 1920*. Rio de Janeiro: Empresa Industrial Editora “O Norte”, 1920.

LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.

MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. *In: Planejamento*. Vol. 5. n. 4, Outubro/Dezembro 1977.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do Socorro Santos Vidal. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. Disponível em: [www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf). Acessado em 24 de março de 2013.

MORAES, Isaac Ribeiro de. *Cidades Portuárias Sustentáveis. Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade*. Dissertação (Mestrado). Universidade Católica de Santos. Santos, 2008.

NUNES, Maribel Carvalho. *História Portuária de Ilhéus 1915–1942*. Monografia (Graduação em História). Universidade Estadual de Santa Cruz. Ilhéus, 1999.

\_\_\_\_\_. *Porto Fluvial: importância, problemas e desafios (1939-1970)*. Monografia (Especialização) Universidade Estadual de Santa Cruz. Ilhéus. 2001.

QUEIROZ, Paulo Peltier de. *O Problema do Porto de Ilhéus*. Salvador: Tip. São Miguel, 1948.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus (1911 – 2010). *In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). Portos e Cidades: Movimentos portuários, Atlântico e Diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.

SAMPAIO, Consuelo Novais de. *Partidos Políticos da Bahia na Primeira República: uma Política de Acomodação*. Salvador: EDUFBA, 1999.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. A Baía do Pontal — Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971). *Revista Crítica Histórica*, v. 7, p. 1-19, 2016.

\_\_\_\_\_. Tudo se revela diverso: a concessão, o movimento e problemas do Portoda Baía do Pontal — Ilhéus — Bahia (1911-1940). In: VELASCO e CRUZ, Cecília; LEAL, Maria das Graças; PINHO, Ricardo Moreno (Orgs.) *História e espaços portuários. Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016, p. 365-387.

TOURINHO, Ney Rebello. *Porto de Ilhéus*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

### **Legislação brasileira**

Todos os documentos consultados estão disponíveis em [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br) ou em [www.camara.leg.br](http://www.camara.leg.br) e foram pesquisados entre 04 de junho de 2012, 26 de abril de 2013 e 17 de julho de 2014:

Decreto nº. 632 de 06 de janeiro de 1923.

Fixa a despesa geral da república dos estados unidos do Brasil para o exercício de 1923.

Decreto nº 16.019. 25 de abril de 1923.

Concede ao industrial Bento Berillo de Oliveira autorização para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, no Estado da Bahia, e aprova o orçamento das obras a executar, na importância de quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis.

Decreto nº 16.544 de 13 de agosto de 1924.

Autoriza a transferência à Companhia Industrial de Ilhéus, do contracto celbrado com Bento Berillo de Oliveira, para a construção, uso e gozo, das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, e aprova novo plano das obras a executar, prorogando o prazo para inicio destas.

Decreto nº. 17.024 de 02 de setembro de 1925

Aprova o projecto e orçamento na importância de 116:619\$ para melhoramento das instalações no porto de Ilhéos reparos e aparelhamento da ponte do mesmo porto.

Decreto nº. 17.401 de 04 de agosto de 1926

Autoriza a revisão do contracto relativo ás obras de melhoramento do porto de Ilhéos, do qual é cessionária a Companhia Industrial de Ilhéos.

Decreto nº. 18.908 de 21 de setembro de 1929

Autoriza a revisão do contrato celebrado com a companhia Industrial de Ilhéos, para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéos.

Decreto nº. 24.599 de 6 de julho de 1934

Autoriza a concessão de obras e melhoramentos dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo tráfego.

Decreto nº. 166 de 15 de maio de 1935

Autoriza a revisão do contracto relativo ás obras de melhoramento do porto de Ilhéos, do qual é cessionário a Companhia Industrial de Ilhéos.

Decreto nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

# Um plano-processo?

## O PUB-Rio, a fusão e o campo do planejamento urbano nos anos 1970

Luiza de Cavalcanti A. Ferreira

**Resumo:** Em agosto de 1977, pouco antes de sua publicação, o Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro (PUB-Rio) foi apresentado aos vereadores da Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Seus expositores afirmaram ser este um Plano-processo, numa evidente tentativa de distingui-lo do que designaram como um Plano-instante, tendo assim implicações mais duradouras no dia a dia da cidade. A pesquisa busca avaliar a concepção dos técnicos na elaboração do plano e as possíveis estratégias políticas para que, em um panorama de forte planejamento integrado, o PUB-Rio se adequasse à política urbana instituída pelo governo federal, mas fosse também capaz de incluir as demandas dos cariocas num contexto de abertura. Para tal, o texto se divide em duas partes. Uma voltada à formação da legislação que alimenta o sistema de planejamento e que, naquele momento, buscou justificar e orientar a Fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. Outra dedicada à reduzida participação do município e de seus habitantes nesse sistema.

**Palavras-chave:** Fusão. Política Urbana. PUB-RIO.

O Rio de Janeiro, por aproximadamente 200 anos, foi oficialmente considerado um centro de poder. A partir de 1763, a capital do Vice-Reino do Brasil foi transferida de Salvador para a cidade, alçando o Rio à “cabeça do Estado do Brasil”. A nova posição se deu devido ao crescimento da atividade aurífera na região das Minas. De acordo com Ronaldo Vainfas, “era pela cidade do Rio de Janeiro que o ouro e os diamantes fluíam para o reino português”. (VAINFAS, 2016, p. 20).

Conforme destaca Vainfas: “Foi a partir de então que o Rio de Janeiro se afirmou como pólo econômico do império português no Atlântico Sul, o que não quer dizer que a cidade fundada em 1565 não tivesse importância.” (VAINFAS, 2016, p. 20). Após a expulsão dos franceses, que haviam aqui constituído a França Antártica, a cidade tornou-se, em 1567, Capitania Real do Rio de Janeiro. Assim, tanto a sua ocupação, quanto a sua força política iniciam-se no século XVI.

A posição geográfica da cidade do Rio foi essencial para que assumisse tal relevância antes mesmo de sua indicação como nova capital, no século XVIII. O território possuía as condições ideais para a fundação de um porto. De acordo com Honorato e Muntuano:

No século XVI, uma área litorânea com possibilidade de atracação, e que não sofria grandes intempéries da natureza, era a garantia de um bom embarque e desembarque de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro se adequava a este fim por ser uma hinterlândia com grande número de pequenas baías, arrecifes, enseadas e ilhas próximas, protegido de ventos fortes e das grandes vagas marítimas. (HONORATO e MUNTUANO, 2015, p. 145).

Essa posição perdurou, resistindo a outras fases administrativas da história brasileira. Ganhando destaque com a chegada da família real em 1808, a cidade passou por inúmeras transformações para se adequar às novas necessidades da coroa, reforçando o seu papel preponderante. É nesse momento que são criadas estruturas para o ideal funcionamento da Metrópole, como a Biblioteca Régia (hoje Biblioteca Nacional), o Banco do Brasil, a Academia de Belas Artes, a Academia Militar, dentre outras (SCHWARCZ, 1998).

A chegada da Corte também culminou na assinatura de uma série de

tratados, aumentando o fluxo de navios e de pessoas no Porto. De acordo com Sérgio Lamarão, observou-se na primeira metade do século XIX um *rompimento do equilíbrio da cidade* (LAMARÃO, 1991). Num curto período de tempo, a população praticamente duplicou, alcançando aproximadamente 100.000 habitantes em 1822 e 135.000 em 1840, o que levou ao aumento da sua área urbana (BENCHIMOL, 1992).

A partir de 1834, com o país já independente, a cidade foi reconhecida como Município Neutro, denominação que destacava o caráter específico desta capitania, diretamente administrada pelo Governo Imperial Português. Com a queda do regime monárquico e a chegada da República, a cidade manteve-se como centro de poder nacional. Diante de outros portos importantes, como o de Santos e de Salvador, continuou sendo a principal porta de entrada de imigrantes, mercadorias e cultura.

No século XX diferentes gestões tiveram como centro nevrálgico a região central da cidade. Foram marcos dessas políticas pautadas na reorganização do espaço urbano as gestões do prefeito Pereira Passos (1903-1906), que, nomeado pelo presidente Rodrigues Alves (1902-1906), procedeu transformações no centro da cidade e em sua Região Portuária. Também o prefeito Carlos Sampaio (1920-1922), priorizou esse projeto a partir do desmonte do Morro do Castelo. Nos anos 1930-1940 a cidade foi foco do presidente Getúlio Vargas (1939-1945), que nomeou o prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), responsável pelas obras de abertura da Avenida Presidente Vargas.

Toda essa interferência no espaço urbano se deu especialmente por a cidade abrigar a sede do governo federal e toda a sua estrutura administrativa. Desse modo, o Rio de Janeiro representou um *locus* de atuação, um mecanismo propulsor dos presidentes e prefeitos que por aqui passaram, apresentando-se como uma *vitrine nacional* (MOTTA, 2015).

Na década de 1950, esse panorama mudou de figura em razão dos novos interesses federais. O presidente Juscelino Kubitschek (1955-1960) levou adiante os planos de interiorização do país com a transferência da capital federal para o Planalto Central. A construção de Brasília significou um contraponto ao que havia constituído o Rio de Janeiro como expressão nacional. A antiga sede, representação máxima da presença portuguesa no país, daria espaço a uma

cidade moderna, retrato do Brasil independente que buscava se constituir.

Com a transferência realizada, não por acaso, no dia 21 de abril de 1960, em homenagem a Tiradentes – o herói da independência brasileira –, o território do Rio tornou-se Estado da Guanabara (VIDAL, 2012). Esse processo só foi possível devido à luta do deputado San Tiago Dantas que, a partir da lei 3.752/1960, garantiu o novo destino do território e a possibilidade de que, pela primeira vez, os cariocas pudessem eleger seus dirigentes.

A primeira eleição no novo estado levou ao poder o político e jornalista Carlos Lacerda, da União Democrática Nacional (UDN). Nessa nova fase, entre 1960-1965, as obras continuaram a ter relevância como capital político. As preocupações rodoviaristas durante essa gestão ficam evidentes na finalização das obras do Parque do Flamengo, do túnel Santa Bárbara, do Trevo dos Marinheiros, dentre outras. Também foi Lacerda que contratou a elaboração do Plano Doxiadis, criando as linhas policromáticas que ainda hoje não foram completamente instaladas (MELLO, 2012)<sup>1</sup>.

A gestão de Lacerda não teve como estratégia reafirmar uma posição de poder do território, pelo contrário, buscou alçar a uma nova. No lugar da *Novacap*, que designava Brasília, procurou-se atrelar à Guanabara a imagem de *Belacap*. Conforme destacou Marly Motta, Carlos Lacerda pretendia a partir do novo posto alavancar a sua candidatura para a Presidência da República. Por ironia, Lacerda foi impedido de concorrer às eleições presidenciais em razão dos desdobramentos do golpe de 1964, do qual foi inclusive um dos apoiadores (MOTTA, 2015).

No entanto, antes mesmo da transferência da Capital Federal, foi criada em 1957, durante o governo do prefeito Negrão de Lima, a Superintendência de Urbanização e Saneamento — SURSAN, mostrando que, apesar do interesse expresso por Lacerda, as obras já eram uma vocação das gestões anteriores da cidade. A autarquia, extinta em 1973 pelo governador Chagas Freitas, foi responsável pelas principais obras viárias e de infraestrutura do período.

A partir desse momento, o território atravessaria um novo processo turbulento, que impactaria de vez na sua relevância. A fusão, decretada 15

---

<sup>1</sup> Muitas vezes essas obras levaram à remoção de muitas famílias para áreas mais afastadas do centro. A política de remoção foi bastante intensa na gestão Lacerda. Para mais, ver MELLO (2014).

anos após a transferência da capital para Brasília, levou a uma nova queda na *hierarquia urbana* (CRONON, 1991). Contudo, a decisão do governo federal foi estruturada de forma a dirimir qualquer desconfiança quanto ao papel autoritário da ação. A formulação de uma Política Urbana, amparada no desenvolvimento econômico e valendo-se do corpo técnico da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, foi a justificava que o governo encontrou para sustentar a nova transformação administrativa.

## O planejamento dos anos 1960-1970

Antes de compreendermos a formação do *campo do planejamento urbano* como preponderante para o governo federal, precisamos verificar como a própria noção de planejamento torna-se uma realidade nesse período. As novas acepções dadas ao termo se inserem na reflexão de Reinhart Koselleck de que “a história dos conceitos mostra que novos conceitos, articulados a conteúdos, são produzidos/pensados ainda que as palavras empregadas possam ser as mesmas” (KOSELLECK, 1992, p. 140).

Desde a década de 1950, era cada vez mais comum que os governos estruturassem suas gestões a partir de planos de governo. Foi assim com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek e com o Plano Quinquenal de Jânio Quadros. No entanto, somente em 1962, no governo de João Goulart, seria criado um Ministério com essa finalidade. O Ministério Extraordinário do Planejamento, criado pela Lei Delegada nº 1, teria à sua frente, entre 1962 e 1964, o economista Celso Furtado, que desempenhou, por longos anos, importantes funções no BNDE e na CEPAL.

Simultaneamente, havia um processo social que se desenrolava no âmbito do planejamento urbano. O Seminário de Habitação e Reforma Urbana de 1963, organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, reuniu diferentes profissionais para pensar propostas para os novos desafios que se impunham. A partir do evento, foi definido como prioridade a criação de um órgão federal que considerasse a questão habitacional e do planejamento territorial do país, vislumbrando uma política local integrada.

Também no Legislativo tramitavam leis que atendiam a essas demandas, tendo como premissa a criação de órgãos voltados à política urbana. O caso

mais emblemático foi a proposta de criação do Conselho de Política Urbana (CONPURB), pelo deputado federal e arquiteto Arthur de Lima Cavalcanti (PTB-PE). Formulado em janeiro de 1964, o projeto flertava com interesses do governo Goulart, inserindo-se nas Reformas de Base, muito caras à gestão. Durante o Comício da Central do Brasil, o governo prometeu instituí-lo ainda no mês seguinte, mas sua implementação foi freada pelo Golpe Civil-Militar (FRIDMAN, 2014).

A Ditadura Civil-Militar levou os militares ao comando do país e estes também voltaram-se à questão da habitação. Em agosto de 1964, foram criados pela mesma lei (4.380/1964), na estrutura do Ministério do Planejamento, o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). Os órgãos atuavam de forma coordenada, cabendo ao SERFHAU o estudo sobre o déficit habitacional.

No entanto, conforme destaca Fernanda Jahn Verri,

A autarquia passaria a deixar, gradualmente, seu papel de realizadora de estudos sobre o déficit habitacional e promotora [de] programas regionais e locais de habitação de interesse social, para prestar assessoria aos municípios referente à política urbana num sentido amplo, auxiliando as administrações tanto na elaboração de seus planos diretores, quanto no estabelecimento de suas respectivas normas técnicas. (VERRI, 2018, p. 6).

Fânia Fridman ressalta que parte desse interesse político, centrado na questão do desenvolvimento urbano nos anos 1960, tem origem nas ideias desenvolvimentistas que circularam na década anterior. Foram importantes para a consolidação desse viés instituições brasileiras e internacionais de caráter econômico, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), o Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) e a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL). Segundo acreditavam, o combate ao subdesenvolvimentismo deveria ser travado pelo Estado. De acordo com a urbanista, “na década de 1950, planejamento e desenvolvimento eram, portanto, conceitos associados. Neste período de efervescência intelectual e política, o planejamento passou a ser debatido em livros, na imprensa e nos partidos políticos” (FRIDMAN, 2014, p. 102).

Cabe destacar que o conceito passou a ser explorado por grupos de diferentes posições ideológicas. Se na década de 1960, em meio à Guerra Fria da URSS e dos EUA, o planejamento esteve associado à atuação de governos comunistas, logo o termo seria tomado como preponderante também pelos militares, que procuraram estabelecer um “planejamento como oposição ao planejamento central socialista”, seguindo a ideologia de Doutrina de Segurança Nacional, gestada nos Estados Unidos durante a Guerra Fria e logo apropriada pela Escola Superior de Guerra (FRIDMAN, 2014, p. 102).

Assim, a partir do golpe de 1964, todos os militares que assumiram a Presidência da República também tiveram suas gestões pautadas por planos. Foi assim no período Castelo Branco (1964-1967), com o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), elaborado por Roberto Campos, titular do Ministério Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica. Depois, no governo de Costa e Silva (1967-1969), que dispôs do Plano Decenal (1967-1976) e do Plano Estratégico de Desenvolvimento (PED), que já sinalizava uma preocupação com a distribuição espacial e a questão da migração.

Já na década de 1970, o Metas e Bases para a Ação de Governo (Mebag) não falou mais em política urbana, embora contasse com um capítulo sobre desenvolvimento regional e urbano. Somente em 1972 seria publicado o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), no governo de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). O primeiro de uma série de três que seriam publicados até o fim dos governos autoritários. No entanto, até o I PND, a questão urbana foi abordada apenas de forma setorializada (STEINBERGER & BRUNA, 2001).

Ao assumir a Presidência da República, em 1974, o general Ernesto Geisel lançaria mão do II PND. Este, no entanto, só foi publicado ao final do primeiro ano de governo, após algumas decisões que estruturaram parte do plano.

## **A fusão dos Estados**

Uma das primeiras atuações do governo Geisel foi quanto à definição da fusão, que começou a ser estudada em abril daquele ano pelo ministro da Justiça, Armando Falcão. Após a finalização das obras da ponte Presidente Costa e Silva (popularmente conhecida como Ponte Rio-Niterói), que na prática procedeu a união física do Estado do Rio de Janeiro com a Guanabara, era necessário

estruturar a integração geopolítica.

Após um curto período de debates no Congresso Nacional, sobretudo em razão da relação de força do Executivo sobre o Legislativo, institucionalizada pela Constituição de 1967, a fusão foi aprovada em 1º de julho de 1974.

De acordo com Hannah Arendt, “mesmo o mais draconiano governo autoritário é limitado por leis” (ARENDT, 2011, p. 134). Essa parece ser a base de compreensão do período, já que os governos da Ditadura Civil-Militar buscaram, a todo custo, dar feições menos autoritárias às gestões pautando-se em leis, estas que, no geral, eram aprovadas por um Congresso engessado e formado por uma maioria da ARENA, partido governista. Nesse sentido, o de viabilizar a instrumentalização das leis, o AI-2 teve papel preponderante, já que iniciou

[...] um jogo político sobredeterminado pela imprevisibilidade. Na prática, isto correspondia à restrição do debate político, inviabilizando o desempenho efetivo quer do papel da oposição, quer do partido governista. Esvaziava-se a função tradicional do Congresso, de propor e elaborar leis, cabendo-lhe apenas o espaço restrito da discussão da matéria encaminhada pelo Executivo (FONTES & MENDONÇA, 2006, p. 45).

A aprovação da fusão foi um desses episódios, onde o debate sobre o destino dos dois Estados se fez de forma estéril. Às casas legislativas da Guanabara e do Rio de Janeiro não foi facultada a possibilidade de palpitar, enquanto, mesmo no Congresso Nacional, a oposição não pode proceder grandes alterações na proposta encaminhada pelo governo federal<sup>2</sup>.

Esse poder que ao executivo foi delegado, uma vez que mesmo a oposição consentida aceitou as regras do jogo no *campo político*, permitiu que o governo obtivesse maior eficácia no alcance de seus objetivos. De acordo com Pierre Bourdieu, “o pertencer ao campo assenta-se em uma crença que ultrapassa as oposições constitutivas das lutas que nele se travam. Para estar em desacordo sobre uma fórmula política, é preciso estar de acordo sobre o terreno de desacordo” (BOURDIEU, 2011, p. 197). Desse modo, estando conscientes do

---

<sup>2</sup> Avalio esse processo no 1º capítulo da tese de doutoramento. Para mais, ver FERREIRA (2021).

papel que desempenhavam no Legislativo, pode-se dizer que os deputados do MDB, oposição consentida, validaram esse processo.

## **A CNPU e a sua atuação no Rio de Janeiro**

Em junho de 1974, enquanto se debatia a Lei da fusão, o governo federal definiu, pelo Decreto Federal nº 74.156/1974, a criação da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), que teria como papel implantar e dar diretrizes às Regiões Metropolitanas (RM's), criadas no ano anterior.

As 8 RM's foram criadas em 1973 pela Lei Complementar nº 14, deixando de fora a Região do Grande Rio, que já existia como ideia pelo menos desde 1968, quando foi criada a Coordenação de Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana (CHISAM)<sup>3</sup>. De acordo com Lucia Silva, com a criação da CHISAM, “o governo federal ratificou a visão de uma região metropolitana chamada Grande Rio, ao nomear e dar inteligibilidade ao território, a partir da perspectiva da habitação de interesse social” (SILVA, 2017, p. 47). Desse modo, as decisões dos governos autoritários vinham se encadeando no sentido da fusão.

Somente ao final do processo que consolidou a fusão e estabeleceu a CNPU, foi publicado o II PND, em dezembro de 1974. Embora o plano tivesse como propósito principal a dinamização das reservas energéticas brasileiras, vislumbrando a diminuição de sua dependência dos países estrangeiros após o Choque do Petróleo, o seu diferencial foi ser o primeiro plano a tratar explicitamente de uma Política Urbana. Este posicionamento não estava tão distante da questão econômica, pelo contrário, a Política Urbana aparece no plano como uma possibilidade de direcionar o desenvolvimento econômico (FERREIRA, 2021).

A CNPU substituiu, de certa forma, o SERFHAU, extinto em 1975, dando à questão urbana um espaço mais privilegiado na administração pública federal. De acordo com Verri, o fato do Serviço ter se concentrado em ações isoladas de caráter local, não dialogando com a política centralizadora instituída pela Ditadura, teria levado ao seu fim (VERRI, 2014).

---

3 Sobre a CHISAM, ver BRUM (2010) e MELLO (2014).

Contando, portanto, com o apoio de toda uma estrutura criada para sustentar a Política Urbana do período, a CNPU foi capaz de agir diretamente nos Estados que possuíam Região Metropolitana. Nesse caso, a sua atuação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) se deu de forma excepcional, pois interferiu na constituição do novo território, dado que as suas equipes trabalharam antes mesmo da instituição do novo Estado em 15 de março de 1975. Assim, a Comissão teve participação no Estado antes que se criasse o órgão metropolitano — a FUNDREM —, a quem deveria dar diretrizes. A CNPU se estabeleceu, assim, como central para o sistema que se construía no governo federal, tendo inserção também na capital do novo Estado (FERREIRA, 2021).

## **O Planejamento Integrado e seus sistemas: o papel de Faria Lima no novo Estado**

Assim que se formou o novo Estado, a Secretaria de Planejamento já se incorporava como uma supersecretaria, estando diretamente vinculada à Governadoria do Estado, setor mais próximo ao gabinete do governador Faria Lima. Estavam ao seu lado na estrutura administrativa o Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social, a Secretaria de Governo, e o Gabinete Militar, que, segundo o Decreto Estadual nº 1, consistiam em “órgãos de assessoramento e apoio direto ao Governador do Estado e de coordenação intersecretarial para a elaboração, acompanhamento e controle de planos, programas e projetos governamentais” (ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1975b).

Naquele mesmo dia, pelo Decreto-Lei nº 9, foi instituído o *Sistema Estadual de Planejamento*, adotando o “planejamento como método de governo”. À Subsecretaria da Secplan — órgão central desse sistema —, cabia o controle de praticamente toda estrutura do estado, estando incumbida de coordenar os órgãos setoriais, formados por todas as subsecretarias que integravam as secretarias de estado. A cada órgão setorial competia a tarefa de assessorar o seu secretário, atuando na coordenação da pasta, organização orçamentária, integração dos projetos definidos pelo sistema, dentre outras atribuições.

Esse modelo de planejamento se consolidou na promulgação do Decreto-Lei nº 200, editado em 1967 pelo governo federal, dando grandes

poderes ao setor de planejamento federal. Segundo destaca Rodrigo Guimarães Filho, o Decreto-Lei “institui normas de direito administrativo e dá poderes ao Executivo para organizar, no âmbito federal o sistema de planejamento e orçamento” (GUIMARÃES FILHO, 1999, p. 166). O autor constata que os PND’s consolidaram o planejamento institucional criado pela legislação de 1967.

Assim, em 1972, na mesma semana da publicação do I PND, o governo federal tratou sobre o *Sistema de Planejamento Federal*. A legislação definiu a Secretaria Geral do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral como a cabeça desse Sistema, cabendo a ela, conforme o Art. 6º:

Articular com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, a nível dos respectivos órgãos centrais de planejamento, mediante intercâmbio de informações experiências, visando compatibilizar os Sistemas de Planejamento, bem como prestar assistência técnica para implementação de programas e projetos relacionados com planejamento, orçamento e modernização administrativa. (BRASIL, 1972).

Uma chave de compreensão das transformações que se impuseram no *campo do planejamento* está associada à chegada de João Paulo dos Reis Velloso ao Ministério do Planejamento. Nomeado como ministro no governo de Médici em 1969, permaneceu no posto até que obteve, em 1974, atenção especial do novo presidente ao solicitar uma estrutura de trabalho que lhe permitisse estar acima dos demais ministérios, possuindo autonomia para controlá-los de fato. Teve seu desejo atendido e, a partir da Lei nº 6.035, o Ministério do Planejamento foi transformado em Secretaria de Planejamento da Presidência da República, estando, assim, diretamente vinculado a Geisel, ao lado de órgãos como Gabinete Civil, Gabinete Militar, Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas.

Investida de maiores poderes, a Secretaria de Planejamento da Presidência da República publicou, ao final do primeiro ano de governo Geisel, o II Plano Nacional de Desenvolvimento, que, no *campo no planejamento urbano*, dialoga com toda aquela estrutura instituída por Geisel meses antes, dando sustentação às ações em torno da fusão dos Estados.

No Município do Rio de Janeiro, assim como o Decreto-Lei nº 9

no Estado, o Decreto-Lei nº 168, de 7 de julho de 1975, instituiu o *Sistema Municipal de Planejamento*, cujas ações também seriam baseadas no “planejamento como método de governo”, com fins de desenvolvimento econômico e social. Seu artigo 5º designava o papel das subsecretarias no seio desse sistema:

Art. 5º — As Subsecretarias, órgãos setoriais do Sistema Municipal de Planejamento, subordinam-se:

I. tecnicamente, tendo em vista as atividades de planejamento, orçamento e modernização administrativa, à Subsecretaria de Planejamento;

II. administrativamente, às Secretarias em cuja estrutura estiverem integradas.

(ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1975e)

Desse modo, diz-se que as subsecretarias de planejamento das mais variadas secretarias estariam unidas *tecnicamente* à Subsecretaria de Planejamento do Município, embora na prática essa união fosse muito mais complexa.

#### Quadro 1: Leis do Sistema de Planejamento Integrado

Disposição	Nível	Legislação	Data
Dispõe sobre o Sistema de Planejamento Federal	Federal	Decreto nº 31.353	09/11/1972
Dispõe sobre o Sistema Estadual de Planejamento	Estadual	Decreto-Lei nº 9	15/03/1975
Institui o Sistema Municipal de Planejamento	Estadual	Decreto-Lei nº 168	07/07/1975

Fonte: Ferreira, 2021, p. 266.

Além do *sistema do planejamento integrado*, outra medida legal que permitiu que o Estado tivesse total inserção nas decisões municipais foi o Decreto nº 2, publicado no primeiro dia da nova gestão. Das diversas considerações baixadas, todas circunscritas à fusão e à formação das Regiões Metropolitanas, a segunda delas colocaria o Município em condição subalterna: “Ressalvada a *autonomia municipal assegurada na Constituição Federal*, os assuntos ligados à área econômica são predominante tratados a nível de Estado.” (ESTADO DO

RIO DE JANEIRO, 1975a — grifos nossos).

Ademais, de acordo com a Lei da fusão, o governador do novo Estado deveria ser nomeado pelo presidente da República. Este, por sua vez, nomearia o prefeito da capital e de outros Municípios considerados estratégicos para o governo federal. Assim, assumiu o Estado o almirante Faria Lima, amigo pessoal de Geisel, que escolheu para o Município do Rio de Janeiro o engenheiro carioca Marcos Tamoyo. Nessa relação hierárquica, o Município subjugou-se expressamente aos interesses federais, cabendo a Faria Lima o papel de interlocutor das medidas.

Ao definir *autoritarismo*, Hannah Arendt (2011) apresenta um modelo que serve como base de entendimento para o período. Segundo afirma a autora, o desenho da pirâmide seria aquele que melhor expressaria as relações tecnoestruturais de um governo autoritário.

A pirâmide, com efeito, é uma imagem particularmente ajustada a um estrutura governamental cuja fonte de autoridade jaz externa a si mesma, porém cuja sede de poder se localiza em seu topo, do qual a autoridade e o poder se filtram para a base de maneira tal que cada camada consecutiva possua alguma autoridade, embora menos que a imediatamente superior, e onde, precisamente devido a esse cuidadoso processo de filtragem, todos os níveis, desde o topo até à base, não apenas se acham firmemente integrados no todo mas se inter-relacionam como raios convergentes cujo ponto focal comum é o topo da pirâmide, bem como a fonte transcendente de autoridade acima dela. (ARENDR, 2011, p. 135).

Esse modelo vai pautar as relações estabelecidas entre o governo federal, estadual e municipal, tendo também implicações na idealização do Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro.

## **O planejamento urbano e a sua rede**

Segundo o Decreto Estadual nº 2, ao Município caberia a prestação de “serviços de natureza estritamente local”. Assim, à Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral competiria os seguintes assuntos:

Plano de Desenvolvimento Integrado do Município — Articulação

com os Órgãos dos Sistemas de Planejamento (Federais, do Estado e da Região Metropolitana) — Programação e Proposta Orçamentária — Estatística Municipal — Modernização Administrativa — Planejamento do Desenvolvimento Urbano; (ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1975a)

Por sua vez, o Decreto-Lei nº 168, que vinculou o novo Município ao *sistema de planejamento*, definiu importantes competências à Subsecretaria de Planejamento do Município, o órgão central do Sistema Municipal de Planejamento. Das diretrizes estabelecidas, duas delas diziam respeito ao espaço urbano:

IV. promover a elaboração do Plano Urbanístico Básico no qual se definam as diretrizes e metas relativas ao planejamento do uso do solo, dos equipamentos e dos serviços municipais, de acordo com as diretrizes do planejamento metropolitano;

V. elaborar, a partir do Plano Urbanístico Básico, e de planos específicos, o Código de Zoneamento, de Edificações e de Instalações, incumbindo-se de sua revisão periódica; (ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1975e)

Tratando-se do espaço urbano, todas as leis implementadas no Rio de Janeiro nesse período voltavam-se ao que havia sido proposto pela legislação que criou as Regiões Metropolitanas. No Rio de Janeiro, essas diretrizes somavam-se ainda àquelas definidas pela fusão. Desse modo, o trecho do Decreto-Lei nº 168, citado acima, dialogava com o penúltimo artigo da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que previa:

Art. 6º — Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, *terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais*, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Parágrafo único — É facultado ao Poder Executivo federal, incluir, entre as diretrizes e prioridades a que alude o art. 25, § 1º, alínea a da Constituição, a participação dos Municípios na execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da região metropolitana. (BRASIL, 1973)

A determinação de um projeto de integração entre União, Estados e Municípios pelo governo federal adquiriu a sua capilaridade na promessa de recursos para os entes que dele participassem. Assim, paralelamente àquele sistema que interligava os três níveis de governo em questões econômicas e sociais, formava-se um sistema que alimentava e sustentava o *campo do planejamento urbano* também nas três esferas. O sistema instituído em 1972 pelo governo federal e reproduzido em 1975 no Estado e no Município teria grande impacto no novo Estado do Rio de Janeiro.

O mesmo modelo de reflexão aqui já atribuído ao *campo político* no caso das relações estabelecidas entre o executivo e o legislativo durante a Ditadura (Bourdieu, 2011) pode ser relacionado à atuação dos técnicos no interior do *campo do planejamento urbano*. Ainda que o planejamento não seja uma atividade autoritária, ele pode ser apreendido como tal na medida em que se coloca como ferramenta do governo autoritário. Desse modo, ao ingressarem no Executivo, esses técnicos acabam por validar o sistema, por estarem cientes das regras circunscritas àquele campo, submetendo-se às decisões de governo. Conforme destaca Bourdieu (2011), para estar em desacordo, é necessário estar de acordo sobre o modelo de atuação que se coloca.

Sobre essa limitação imposta aos planejadores urbanos que atuam na administração pública, Henri Lefebvre avalia que:

As informações e conhecimentos analíticos oriundos de diferentes ciências são orientados na direção de uma finalidade sintética. Mas não se concebe tanto uma vida urbana a partir das informações sobre a sociedade quanto uma centralização urbana que disponha das informações fornecidas pelas ciências da sociedade. (LEFEBVRE, 2016, p. 35).

Assim, Lefebvre (2016) afirma que, apesar do planejamento se apresentar a partir de um viés de neutralidade, trata-se sempre de uma atividade pautada em uma estratégia, não podendo, portanto, ser considerado um projeto inofensivo.

Desse modo, visando obter ganhos materiais — que, no caso daquele *sistema de planejamento*, envolvia verbas, recursos, financiamentos de todos os tipos —, Estados e Municípios obedeceram às regras que lhe foram

impostas. Ainda que a gestão Geisel se apresentasse como um governo de transição política, suas práticas eram tão centralizadoras quanto aquelas dos governos anteriores.

### **Antes e depois: a formação de um plano e a sua concretização**

Em setembro de 1976, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro promoveu uma série de mesas com a participação de técnicos e gestores da União, do Estado e do Município para debater as necessidades circunscritas à elaboração de um plano urbanístico para a cidade. O evento, realizado na Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro (SEAERJ) durou três semanas e teve cada uma delas destinada a um dos entes da federação.

Respeitando a hierarquia, a primeira semana contou com representantes do governo federal, seguida pelos quadros do Estado e, por fim, com a participação dos técnicos da Prefeitura que elaborariam o PUB-Rio. Contribuíram para a idealização do plano, sobretudo, os agentes do *campo do planejamento urbano*. Nele podemos identificar os gestores do Planejamento e Coordenação Geral provenientes das três esferas, especialmente os técnicos que estavam à frente de órgãos como a CNPU e a FUNDREM.

Ao abrir o evento, o prefeito Marcos Tamoyo afirmou que a determinação para que fosse elaborado um plano urbanístico havia chegado ainda em meados de 1975, corroborando assim o sentido do Decreto-Lei nº 168. Complementando sua fala, informou que sozinhos não poderiam avançar: “Tomamos as medidas de socorro urgente [baixar algumas legislações], ao mesmo tempo que víamos o Governo federal e o Governo estadual atentos ao problema urbano do Rio em particular, através dos organismos federais, criando novos instrumentos e novas organizações.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1976, p. 4).

A origem daquele plano e a sua articulação com outros entes não era ocultada em sua fala, pois, conforme ressaltou Tamoyo, “a comunidade de ajuda aos centros urbanos, em especial ao Rio, é uma comunidade oriunda de três famílias, a família federal, estadual e municipal.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1976a, p. 4). No entanto, além dessa necessária reverência, havia uma outra importante dimensão a ser explorada na realização do evento. Se por um lado, Tamoyo, a partir de sua fala, inseria a cidade no circuito criado

pelo governo federal, por outro, reverenciava os cariocas, mostrando os desafios impostos ao *campo do planejamento urbano* nesse período: servir ao Estado autoritário, mas também à sociedade civil. Segundo destacou,

O homem continua a ser e será sempre, desde que nos mantenhamos no sistema capitalista, o objetivo primordial do Governo. É no homem que nos apoiamos para termos o Estado e nada mais do que o município chega tão perto do homem. De modo que o planejamento urbano é ordenado pelo município, fazendo convergir para o município toda ajuda federal e estadual que busca, cuja meta é o homem. (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1976, p. 4).

Avaliar as colocações e ponderações de Luiz Fernando Portella, subsecretário de Planejamento, também nos ajuda a compreender as questões que se colocavam como essenciais no período e que seriam discutidas no seminário. Ao contrário de Tamoyo, Portella procedeu a sua fala após a apresentação de Elcio da Costa Couto, naquela ocasião representando Reis Velloso como ministro interino da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, e de Jorge Guilherme Francisconi, secretário-executivo da CNPU. Ambos os técnicos eram figuras essenciais e centrais para o *campo do planejamento urbano* na administração pública.

Em sua fala, reiterou preocupações concernentes aos recursos que deveriam ser dispensados à cidade naquela operação. Segundo ressaltou,

[...] tornou-se evidente que o tratamento concedido aos Municípios pólos das Regiões Metropolitanas não é o mais adequado, pois prosseguem as mesmas responsabilidades anteriores, ausentes, entretanto, os recursos indispensáveis a prover as carências decorrentes da expansão urbana. (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1976, p. 20).

O seu posicionamento incidia sobre projetos do governo federal que poderiam impactar as reservas que, na sua concepção, deveriam ser aplicadas na cidade enquanto núcleo urbano. Um desses programas a que fez menção — o Cidades de Porte Médio — tinha como pressuposto investir em cidades com mais de 50 mil habitantes para que se tornassem pólos de atração para

investimentos e migrações.

Fica evidente que estar envolvido naquela demanda do Plano Urbanístico Básico era um dever na medida em que a cidade compunha o *sistema*. No entanto, os gestores do município também iriam dispor dos recursos prometidos caso se adequassem às demandas do governo federal.

A Lei Complementar nº 14, ao instituir as Regiões Metropolitanas em 1973, definiu que: “Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.” (BRASIL, 1973).

Diante desse panorama, a urbanista Vera Rezende destaca que “a gestão do plano, portanto, é política e objetiva tornar o município apto a receber a ajuda necessária do Governo federal sob a forma de recursos financeiros, alguns a fundo perdido.” (REZENDE, 1982, p. 66). Esses recursos seriam indispensáveis para suprir os novos gastos da cidade em seu novo formato administrativo.

Desse modo, os técnicos do planejamento urbano ora atuavam como elementos do projeto centralizador e autoritário da gestão Geisel, ora como representantes de um governo de transição que acenava à redemocratização e ao retorno da participação social.

## Um “Plano-processo” para a cidade?

Evidentemente dialogando com o sistema de planejamento criado e escalonado a partir do governo federal, o Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro foi publicado em outubro de 1977, um ano após a realização do seminário. Antes, a partir do Requerimento nº 14/77, o vereador Clemir Ramos (MDB) cobrou que seus executores o apresentassem à Câmara Municipal, recém instalada.

Assim, em 15 de agosto daquele ano, a grande publicação de mais de 800 páginas de textos, mapas e demais dados sobre a cidade foi então exposta pela equipe de planejamento da prefeitura. Compareceram à Casa Legislativa Municipal na data o secretário de Planejamento, Samuel Szyglic, o subsecretário de Planejamento e coordenador-geral do PUB-Rio, Luiz Fernando Portella, além do presidente da Comissão do Plano Urbanístico, Hélio Marinho. Estavam

ainda presentes o superintendente de Planejamento Urbano, Armando Ivo de Carvalho Abreu — coordenador-Executivo do PUB-Rio —, e o superintendente da Barra da Tijuca, Almir de Lima Machado.

A estratégia da exposição foi fazer uma distinção entre as noções de planejamento e de plano: “consideramos que planejamento deva ser uma atividade permanente. É muito comum confundir planejamento com plano. O plano é, *apenas*, um instante do processo.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977a, p. 6).

Segundo relatado, o PUB-Rio foi constituído em duas fases. A primeira, da *visão estática*, avaliou todo o material já produzido pela cidade sobre desenvolvimento urbano nos 40 a 50 anos que antecederam, o que foi feito entre setembro e março de 1977, já considerando os debates do Seminário PUB-Rio. A segunda, a *visão dinâmica*, tomou apenas dois meses de trabalho e teve como intuito avaliar os problemas identificados na primeira fase: “Através de um processo de aproximações sucessivas, seria vista a Cidade como um ente vivo. [...] áreas de compartimentação ambiental, deslocamentos no espaço urbano. É a Cidade, então, vivendo.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977a, p. 30). Por fim, se deu a elaboração do *Plano-processo*, realizado entre abril e maio de 1977.

Segundo os técnicos, a metodologia adotada iria garantir “que esse sistema, ou melhor, que esse plano, estaria dentro de um sistema, o que garantiria a sua continuidade, o seu processo de realimentação, o seu processo de reavaliação e o seu constante aperfeiçoamento.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977, p. 30). Essa afirmação sustenta uma fala feita anteriormente na Câmara, de que o planejamento não é neutro, esboçando a complexidade daquela tarefa — de atender ao social num governo autoritário: “Poderíamos até admitir que o planejamento fosse neutro, pois ele tanto pode ser utilizado numa ação maléfica, como em algo proveitoso para a coletividade.” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977a, p. 7).

Uma das primeiras palavras do subsecretário Luiz Fernando Portella, naquele momento coordenador-geral do PUB-Rio, foi quanto à origem daquele plano. Segundo afirmou, tratava-se de uma determinação legal realizada a partir do Decreto-Lei nº 168, de 7 de julho de 1975. No entanto, caracterizou ainda o

plano como uma “necessidade inadiável” (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977a).

Vera Rezende destaca, no entanto, qual seria o lugar do PUB-Rio na gestão da cidade: “Com a definição da política urbana já tomada a nível federal e estadual, o plano se limita a fazer proposições sobre o espaço, não interferindo social ou economicamente. Trata-se, por isso, de um plano físico territorial.” (REZENDE, 1982, p. 67). Essa percepção também seria esboçada por associações profissionais naquele momento.

O *Pasquim* de 19 a 25 de agosto de 1977 teria como um dos temas daquela edição “A falência das cidades Brasileiras”. Na matéria onde se abordou a temática, o arquiteto Luiz Paulo Conde, então presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, considerou a situação urbana naquele momento. Conde fez duras críticas ao plano. Segundo afirmou, o IAB havia participado de três mesas-redondas sobre o PUB-Rio, mas só naquele momento, depois de lançado, o instituto iria discutir o plano.

Também participou dessa série de entrevistas o vereador José Frejat (MDB), que fez importantes considerações sobre o processo:

Pelas diretrizes gerais teria que ser detalhado legalmente, transformando-se em lei, para então ser encaminhado à Câmara. Acho que esse Plano tem uma falha grave pois, apesar de ter ouvido arquitetos e engenheiros, não ouviu a população. Disseram que houve uma pesquisa de opinião...(…) Associações de bairro, cientistas sociais, estudantes, faculdades, trabalhadores, associações de classes, tudo isso deveria ser ouvido porque afinal a cidade é nossa. (*O Pasquim*, agosto de 1977, p. 14).

Na contramão do que foi exposto como ideal, tanto Conde quanto Frejat concordaram que, naquele momento, apenas as imobiliárias possuíam voz ativa nos destinos do Rio de Janeiro. Segundo destacou Conde, aquele processo vinha se intensificando desde que o BNH, ao contrário do IPASE e do IAPAC, possibilitou a compra e não mais o aluguel de propriedades. Criou-se, a partir de então, um novo nicho voltado às financeiras. Conde atribuiu essa mudança ao governo:

O governo deixou de ser o Poder Moderador, conciliando os interesses da coletividade e da iniciativa privada, para atender as pressões mais contundentes partidas da iniciativa privada. Passamos um período grande, de 66 para cá, sem Câmaras funcionando em regime normal, sem uma Democracia de fato no país, logo sem que as coisas fossem discutidas de maneira mais razoável. Vale tudo. Censura-se a imprensa, na Câmara de Vereadores não se pode discutir, há todo um conjunto de processos que vão levando a essa situação. (*O Pasquim*, agosto de 1977, p. 13).

Essa análise feita por Conde era uma importante síntese de um assunto que envolvia todos os setores da sociedade naquele momento, não estando apenas circunscrito ao âmbito da cidade. O tema preponderante daquela edição dedicava-se às questões latentes da política brasileira, corroborando a posição do semanário como espaço de oposição à ditadura.

A capa d'*O Pasquim* dava destaque a outra temática que estava em voga no país: o posicionamento do Senador Jarbas Passarinho (ARENA/PA) sobre o retorno dos militares aos quartéis. A manchete principal dizia “Os civis vêm aí!!!”, enquanto o subtítulo mencionava de forma dúbia: “Militares de volta aos quartéis, onde já civil?”. Na parte interna do jornal muitos textos e charges ilustravam as percepções dos jornalistas sobre aquela semana de agosto de 1977. (*O Pasquim*, agosto de 1977).

Uma charge publicada naquela edição, atribuída ao cartunista Reinaldo Figueiredo, mostrava um diálogo sobre a possibilidade de haver uma redemocratização no país. Esta, no entanto, discutida nos moldes dos militares/deputados/tecnocratas do governo. O posicionamento demarcava a impossibilidade de resolver a situação política à maneira dos militares: “Acho que podemos, *sem dificuldade*, conciliar interesses, modernizar um pouco as estruturas, atualizar alguns conceitos, institucionalizar os instrumentos de defesa do Estado e...” (*O Pasquim*, agosto de 1977, p. 3 — grifos nossos).

Embora o momento fosse de ressaltar a gestão de Ernesto Geisel como de transição, ou mesmo de distensão, o sistema criado tendo por base a questão do planejamento urbano era bastante representativo de como aquele governo se mostrava tão centralizador e autoritário quanto os anteriores. Todo o processo destrinchado anteriormente e os questionamentos publicados n'*O Pasquim*

levam então aos desdobramentos que originaram o Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro.

Na apresentação do PUB-Rio o prefeito Marcos Tamoyo dava algumas importantes informações sobre a gestão. Segundo destacou, foi realizado um levantamento aerofotogramétrico, o que não era feito desde 1957. Portanto, os técnicos que elaboraram o PUB-Rio tinham ao seu dispor dados atualizados da cidade. Essa, talvez, seja a parte mais relevante do plano, ao lado da elaboração de Projetos de Estruturação Urbana e da criação de 6 Áreas de Planejamento, mostrando a “necessidade de se dividir para estudar e atuar”. O Zoneamento já havia sido aprovado em 1976, pelo Decreto nº 322. (SANTOS, 2017, p. 40).

Tamoyo tratou sobre a criação da Comissão do Plano da Cidade (COPLAN), que seria responsável pela atualização do plano e por implantá-lo. Sinalizando algumas possíveis futuras dificuldades, o prefeito destacou: “teremos tempo suficiente para uma ou outra coisa, se tivermos meios”. (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977b, p. v).

Por fim reforçou as aspirações daquele plano:

Até que o novo Estado atinja a prosperidade que certamente alcançará como já demonstraram os primeiros índices da economia fluminense, não poderá transferir à Prefeitura tudo o que necessitamos de encargos. Durante esse tempo seremos uma capital superdimensionada para o nosso Estado [...] o Rio-Cidade necessita *apoio de outra fonte*, para poder resguardar a qualidade de vida da sua população que cresce 2,5% cada ano.

Dessa forma, vê-se grande importância da *ajuda federal a fundo perdido* que tem recebido a “Mui heróica e Leal Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro”, ajuda que necessitaremos até o final da Fusão. (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977b, p. v — grifos nossos).

No entanto, aqueles quatro anos de fusão não seriam suficientes. Nem o plano, nem as políticas do governo federal foram capazes de se manter com o fim da gestão Geisel. A crise, que se intensificou ao longo dos anos 1970, levando ao fim dos recursos empregados no Estado, não pode ser considerada a única responsável por essa modificação. Há uma nova diretriz no governo de João Figueiredo (1979-1985) que tira do planejamento a força de que foi

detentor por quase 10 anos e que se intensificou na gestão Geisel. A exoneração de João Paulo dos Reis Velloso do comando da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e a transferência da CNPU, neste momento CNDU — Comissão Nacional de Desenvolvimento Urbano —, para o Ministério do Interior, são representativos dessa nova fase<sup>1</sup>.

Na cidade, em 1979, após o fim da gestão Marcos Tamoyo, o empresário Israel Klabin assumiu o posto de prefeito por um curto período de tempo por não concordar com a fusão. Conforme relatado aos pesquisadores do CPDOC/FGV: “Se você assume um cargo para executar um projeto, ele passa a ser seu projeto político, seja lá qual for. E ao configurar a inviabilidade do meu projeto político — a desfusão —, minha missão terminou”. (MOTTA & SARMENTO, 2001, p. 204).

Durante pouco menos de um ano, Klabin deu prioridade ao setor cultural, talvez como uma forma de contrabalançar a falta de recursos. A COPLAN, embora ativa, fez recomendações nesse período mais relacionadas ao Zoneamento do que aos temas diretamente propostos pelo PUB-Rio. Sem os recursos esperados pelos técnicos que construíram o plano, a Comissão não pode tomar outras medidas previstas como essenciais para o funcionamento da cidade. No entanto, a COPLAN apenas seria extinta em 1990, pela nova Lei Orgânica do Município.

Assim, o PUB-Rio, destacou-se mais como um *plano-instante*, do que como um *plano-processo*. Ao contrário do que pretendiam os técnicos do planejamento municipal, o plano enquadrou-se apenas como um “retrato” ou uma “radiografia” da cidade após a fusão. Desse modo, a expectativa de Tamoyo na apresentação do plano não parece ter sido alcançada: “O PUB-RIO, a partir do retrato e da radiografia da Cidade atual, apresenta sugestões para que, ao fim de 4 anos, tenhamos criado o Rio Município sem os problemas dos seus irmãos mais velhos”.(MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 1977b, p. v).

## Considerações finais

O dito *Plano-processo* não foi capaz de, simultaneamente, respeitar o sistema de

---

1 Sobre o papel adquirido pelo Ministério do Interior na gestão de Figueiredo e a relevância do ministro Mário Andreazza nesse sistema, ver CAMPOS (2012).

planejamento adotado pelo governo federal e responder às demandas sociais da cidade. Nem mesmo às associações profissionais ele pode dar uma resposta suficiente sobre as decisões que se colocaram como prioritárias.

O país vivia o processo de distensão enquanto endurecia e centralizava certas políticas. Ainda que a gestão Geisel tenha ficado marcada como um governo de transição, essa narrativa mostra-se equivocada quando avaliamos todo o aparato legislativo criado a partir da atuação da Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

Assim, o ano de 1974 seria crucial para o fortalecimento do *campo do planejamento urbano*, que iria interferir definitivamente no destino do Rio de Janeiro. A criação da CNPU em junho, seguida da aprovação da fusão e da criação da RMRJ no mês seguinte — amparados pela publicação do II PND em dezembro daquele ano —, foram essenciais para instrumentalizar essa nova perspectiva que passava a ter na questão urbana o seu foco centralizador.

Ao município do Rio de Janeiro, no entanto, coube nesse período um espaço cada vez mais reduzido nos destinos da cidade, contrastando com toda a trajetória atribuída ao território até a segunda metade do século XX. Considerando a legislação constituída no período, seu papel limitou-se, conforme o decreto estadual nº 2, de 1975, a “serviços de natureza estritamente local”.

Por essa razão, embora o Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro tenha sido concebido tendo como preocupação a escuta dos cidadãos cariocas a partir dos questionários feitos, não foi capaz de dar uma dimensão verdadeira de participação social. Este material teve um papel muito mais estatístico do que analítico, reforçando a percepção de Henri Lefebvre sobre a atuação limitada dos planejadores urbanos na administração pública quando confrontados com as necessidades políticas dos governos. O *Plano-processo* apresenta-se como fruto de um *processo* político que se alimenta de um sistema centralizador, mas que, em razão das circunstâncias, precisa voltar-se aos cariocas. O plano, como retrato desse contexto, ora reverencia questões nacionais, ora dedica-se ao local.

Alinhado a interesses federais, os técnicos do município não puderam, a partir do PUB-Rio, atuar de fato nos destinos econômicos e sociais da cidade.

Essa inoperância ficaria explícita com o fim da intervenção de Geisel no novo Estado e a crise que se instalou no país, impactando nos recursos que vinham sendo destinados à cidade do Rio de Janeiro por meio do sistema criado. O governo passou mas a intervenção maior, que consolidou a fusão, estava feita.

Apesar do PUB-Rio não ter se apresentado como um meio efetivo de participação social, nos anos 1980 a sociedade civil voltou a se reorganizar, tendo como principal *locus* de atuação a cidade. Esse processo foi capitaneado especialmente pelas associações de moradores de bairro. O movimento, que já vinha se delineando durante a segunda metade dos anos 1970, seria destacado tanto por Conde, quanto por Frejat na matéria d'O *Pasquim*, reforçando um ponto fundamental para a redemocratização: “Sozinhos somos um ponto isolado, mas à medida que nos agrupamos temos mais força para discutir”. (O *Pasquim*, agosto de 1977, p. 15).

## Referências

ARENDDT, Hannah. *Entre o passado e o futuro*. São Paulo: Perspectiva, 2011.

BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

BOURDIEU, Pierre. O campo político. *Revista Brasileira de Ciência Política*, Brasília, n. 5, p. 193-216, jul. 2011.

\_\_\_\_\_. *O poder simbólico*. Lisboa: Difel, 1989.

BRASIL. Decreto nº 71.353, de 9 de novembro de 1972. Dispõe sobre o Sistema de Planejamento Federal e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 10 nov. 1972.

BRASIL. Decreto nº 74.156, de 6 de junho de 1974. Cria a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana — CNPU e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 6527, 07 jun. 1974a.

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 5585, 11 jun. 1973.

BRASIL. Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 7253, 01 jul. 1974b.

BRUM, Mário Sérgio. “Irregular, ilegal e anormais”: o estigma como política de Estado e a remoção das favelas no Rio de Janeiro pelo CHISAM (1968-1973). *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 97-107, 2010.

CAMPOS, Pedro Henrique. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro*,

1964-1985. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2012.

CRONON, William. *Nature's metropolis: Chicago and the Great West*. New York: W.W. Norton and Company, 1991.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto nº 2, de 15 de março de 1975. Dispõe sobre o ordenamento jurídico do Município do Rio de Janeiro, sua estrutura administrativa, define as atribuições do prefeito municipal e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado*: Rio de Janeiro, RJ, 16 mar. 1975a.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto-Lei nº 1, de 15 de março de 1975. Estabelece a Organização Básica do Estado do Rio de Janeiro. *Diário Oficial do Estado*: Rio de Janeiro, RJ, 16 mar. 1975b.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto-Lei nº 9, de 15 de março de 1975. Dispõe sobre o Sistema Estadual de Planejamento e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado*: Rio de Janeiro, RJ, 16 mar. 1975c.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto-Lei nº 14, de 15 de março de 1975. Autoriza a instituição da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Diário Oficial do Estado*: Rio de Janeiro, RJ, 16 mar. 1975d.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto-Lei nº 168, de 7 de julho de 1975. Dispõe sobre o Sistema Municipal de Planejamento. *Diário Oficial do Estado*: Rio de Janeiro, RJ, 15 mar. 1975e.

FERREIRA, Luiza. *Centralizar o poder para descentralizar regiões: a política urbana do governo Geisel e o seu papel na fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara (1974-1979)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2021.

FONTES, Virgínia; MENDONÇA, Sônia. *História do Brasil recente*. São Paulo: Ática, 2006.

FRIDMAN, Fania. Notas sobre o planejamento no período João Goulart. *Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, Campinas, v. 6, n. 8, p. 95-128, jan./jun. 2014.

GUIMARÃES FILHO, Rodrigo Medeiros. A evolução do planejamento federal e a participação legislativa. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília, ano 36, n. 143, p. 147-186, jul./set. 1999.

KOSELLECK, Reinhart. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992.

LAMARÃO, Sérgio. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Nebli, 2016 [1968].

MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. O que era o trapiche? o porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo — Revista do Arquivo Nacional*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 144-158, jan./jun. 2015.

MELLO, Juliana Oakim Bandeira de. *A cidade, o urbanista, o plano. Um estudo para a Guanabara por Doxiadis*. 2012. Monografia (Especialização em Sociologia Urbana) Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012.

\_\_\_\_\_. “Urbanização sim, remoção não”. *A atuação da Federação de Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960-1970*. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

\_\_\_\_\_. (org.). Guanabara, o Estado-Capital. In: FERREIRA, Marieta (Org.). *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: FGV, 2015 [2000]. p. 89-129.

MOTTA, Marly; SARMENTO, Eduardo (orgs.). *A construção de um Estado: a fusão em debate*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. *Seminário PUB RIO: etapa 1 fase 1 participação de autoridades federais*. Rio de Janeiro: Lidador, 1976. (Coleção

Samuel Szyglic).

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. *Exposição do Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro (PUB-RIO), à egrégia Câmara dos Vereadores*. Rio de Janeiro, 1977a. (Coleção Oliveira Reis).

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. *Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Sec. Mun. Planejamento e Coordenação Geral, 1977b.

O PASQUIM. *Os Civis vêm aí!!!* Ano IX — Edição nº 425, Rio de Janeiro, 19 a 25 de agosto de 1977. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/124745/15225>. Acesso em: 15/05/2021.

REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Lúcia. Região Metropolitana da Guanabara: planejamento urbano, cidade do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 12, p. 43-58, 2017a.

SANTOS, Lilia. Gestão da Política Urbana no Município do Rio de Janeiro. *In: FARIA, Rodrigo de; REZENDE, Vera (orgs.). O Rio de Janeiro e seu desenvolvimento urbano: o papel do setor municipal de urbanismo*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017. p. 39-63.

SILVA, Pedro. *O Governo Dodsworth: administração e intervenção urbana no Estado Novo (1937-1945)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2017b.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. *In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). Cidades médias brasileiras*. IPEA: Rio de Janeiro, 2001. p. 35-77.

VAINFAS, Ronaldo. Santo Ofício em terra fluminense. Cristãos-novos e Inquisição no Rio de Janeiro Colonial. *R. IHGB*, Rio de Janeiro, a. 177(471): 11-44, abr./jun. 2016.

VERRI, Fernanda Jahn. O papel do Estado no Planejamento Urbano do Rio Grande Do Sul nas décadas de 1960 e 1970. *In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO*, 15., 2018, Rio de Janeiro. Anais [...]. Rio de Janeiro: Even3, 2018. p. 1-15.

VIDAL, L. *As lágrimas do Rio: o último dia de uma capital — 20 de abril de 1960*. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 2012.

# A cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura civil-militar: empresariado, poder autoritário e aumento da segregação sócio-espacial<sup>1</sup>

Pedro Henrique Pedreira Campos

**Resumo:** O texto analisa a trajetória da cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura, enfatizando aspectos como atuação empresarial, grandes intervenções de infraestrutura implementadas no período e intensificação da segregação sócio-espacial no território urbano. Nossas orientações teórico-metodológicas remontam à reflexão mantida na tradição do materialismo histórico acerca da cidade no capitalismo, bem como se assentam nas análises de Maurício de Abreu sobre a evolução urbana do Rio de Janeiro. Para proceder a abordagem, utilizamos como fontes pesquisas desenvolvidas por diferentes autores que investigaram a história do Rio de Janeiro, os grandes projetos de engenharia do período e a atuação do empresariado e suas organizações. Concluímos que, tal como a ditadura deixou a sociedade brasileira mais desigual e injusta, o Rio de Janeiro se tornou mais segregado socialmente durante o regime, com um abismo maior entre as condições de vida e o lugar e moradia entre pobres e ricos na cidade.

**Palavras-chave:** Cidade do Rio de Janeiro. Ditadura civil-militar brasileira. Empresariado.

---

<sup>1</sup> A pesquisa que deu origem a este texto contou com financiamento do CNPq e da Faperj. Agradeço a leitura atenta e bons apontamentos feitos por Flora Daemon, que ajudaram a deixar o presente texto menos imperfeito.

### *Segregação sócio-espacial. Obras de infraestrutura.*

A onda de desencanto que acompanhou a chegada dos anos 90 ao Brasil criou uma tendência a idealizar o passado como a idade de ouro. Diante de um presente hostil e violento, a sugestão seria olhar para trás e suspirar, com ou sem razão: “Bons tempos aqueles!”

Mais do que a memória afetiva, proustiana, involuntária, passou a funcionar a memória seletiva, aquela que gosta de escolher o melhor. E muita gente acredita que o melhor do Rio ocorreu por volta dos anos 50, os anos dourados. (VENTURA, 1994, p. 9)

O famoso livro de Zuenir Ventura, escrito em 1994, poucos anos depois do fim da ditadura civil-militar, aborda o contraste e a segregação social no Rio de Janeiro, tratando da chacina de Vigário Geral, ocorrida em 1993, quando um grupo armado assassinou a sangue frio dezenas de moradores de uma favela em região periférica da cidade, um fenômeno de triste recorrência na história do Rio, principalmente em ações da polícia. Ao abordar a cidade em dois momentos, tentando desmitificar a diferença entre os anos dourados, na década de 1950, com o ambiente vivido na década de 1990, o autor indica que nos anos 50 já havia graves problemas sociais no Rio, como a desigualdade, violência, criminalidade, pobreza e miséria. Apesar de parecer um tanto quanto incontestável perceber que na sociedade brasileira daquele período havia essas questões, com todas as marcas do subdesenvolvimento, dependência, urbanização acelerada, herança escravista e desigualdade típica do capitalismo periférico, entendemos que há mudanças substantivas entre a cidade às vésperas do golpe de 1964 e a que emergiu do período pós-ditadura. Conforme iremos defender neste texto, o regime de exceção mudou substancialmente o Rio, transformando-a em um meio social mais desigual, segregado, violento e injusto, como fruto das políticas autoritárias e medidas arbitrárias praticadas naquele período, que contavam com franco apoio e participação do empresariado.

Desta forma, o objeto do presente capítulo é a trajetória e situação do Rio de Janeiro durante a ditadura civil-militar inaugurada com o golpe de 1964. Nossa questão gira em torno do que ocorreu com a cidade em termos de dinâmica das

classes sociais, disposição social do espaço urbano e os impactos das políticas aplicadas pelo poder autoritário da ditadura sobre a conformação do território carioca, sobretudo as grandes intervenções na área de infraestrutura, como a ponte Rio-Niterói, o metrô, os grandes túneis e vias expressas construídas no período, os grandes projetos de saneamento e a remoção de favelas. Para dar conta dessa proposta, fazemos uso de pesquisas de especialistas que se debruçaram sobre o período, utilizando principalmente material produzido pelo empresariado e suas organizações, além de notícias da imprensa da época, em particular os grandes jornais e as revistas “técnicas” que acompanharam as obras desses grandes projetos de engenharia.

No que diz respeito ao marco teórico-metodológico, nos baseamos na reflexão mantida pelos autores do materialismo histórico acerca da cidade e distribuição do espaço urbano na formação social capitalista. Dessa forma, verificamos os impactos dessas intervenções sobre a disposição das classes sociais e suas frações no espaço urbano, tentando verificar o grau de segregação social produzido por tais empreendimentos. Utilizamos também a análise realizada por Maurício de Abreu sobre o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro e como historicamente foram produzidas camadas hierarquizadas de periferias em torno do núcleo urbano, região que concentra os segmentos sociais com maior poder aquisitivo e onde se acumulam as intervenções estatais que incorrem na valorização dos terrenos.

O capítulo está dividido em três partes, além desta introdução e da conclusão. Em um primeiro momento, tecemos uma breve reflexão teórica e conceitual sobre a cidade com base em autores como Friedrich Engels, Manuel Castells e Maurício de Abreu, percebendo como a segmentação da cidade capitalista pode ser aplicada para a trajetória e condição da cidade do Rio de Janeiro. Em seguida, tratamos da cidade em questão durante a ditadura, enfatizando as grandes ações do poder público autoritário, como a construção da ponte Rio-Niterói, do metropolitano urbano, do aterro do Flamengo, da avenida Perimetral, do emissário submarino de Ipanema e da remoção de favelas da zona Sul, notando como essas ações fomentaram o advento de um espaço urbano mais segregado e dividido socialmente entre as suas diferentes regiões. Por fim, tratamos do processo de decadência da ditadura e da cidade

o Rio de Janeiro a partir de meados da década de 1970 e nos anos 80, quando houve a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, as ações do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) para formação de um tecnopolo local e um crescente processo de desindustrialização. Por fim, desenvolvemos as considerações finais do texto, fazendo um balanço do impacto que a ditadura teve sobre a cidade do Rio de Janeiro.

## **Breves reflexões teóricas: a cidade no capitalismo**

Ao indicar o papel fundamental da luta de classes na constituição das sociedades historicamente, Marx e Engels contribuíram aos autores que estudam as cidades no sentido de chamar a atenção para a dinâmica das classes sociais na conformação do espaço urbano. Assim, se a sociedade não é homogênea, tampouco é a cidade em ambientes classistas, sendo este um espaço segmentado de acordo com o local de moradia e trabalho dos grupos sociais, havendo regiões de habitação das classes abastadas, separado dos locais de residência dos setores subalternos. Apesar da proeminência de Marx na parceria intelectual, no que tange à discussão sobre as cidades e a habitação das classes populares, Friedrich Engels desenvolveu mais reflexões e escreveu uma quantidade maior de textos. Antes mesmo de conhecer Marx, em 1845, Engels escreveu o seu seminal trabalho sobre a situação da classe trabalhadora britânica. Estabelecendo um relato extenso, minucioso e crítico sobre as condições de vida e trabalho dos/das trabalhadores/as inglesas/as, o autor reserva um capítulo do livro exclusivamente para “As grandes cidades”. Nele chama a atenção para o contraste urbano:

E o que é verdade para Londres é também para Manchester, Birmingham e Leeds, é verdadeiro para todas as grandes cidades. Em toda parte, indiferença bárbara, dureza egoísta, de um lado, e miséria indescritível, por outro, em toda parte guerra social, a casa de cada um em estado de sítio, em toda parte pilhagem recíproca com cobertura da lei e tudo com um cinismo e uma franqueza tais que nos assustamos com as conseqüências do nosso estado social, tais como aqui nos aparecem na sua nudez e que já nada nos espanta, exceto que este mundo louco ainda não tenha se desmembrado. (ENGELS, 1988 [1845], p. 36-37)

O trecho traz uma carga intensa de contraste na paisagem retratada por

Engels. Ele mostra uma cidade dividida entre pobres e ricos, com uma grande dose de violência nessa separação. Nas páginas seguintes o autor caracterizaria as condições de vida e moradia das classes subalternas britânicas, apontando a precariedade das casas e da infraestrutura dos bairros operários, tanto da capital inglesa, como das cidades industriais do país.

Dessa forma, Engels avançou na reflexão marxiana acerca da cidade no capitalismo. Mesmo não tendo estabelecido ainda a sua parceria com Marx, a obra do autor claramente opera a partir de um pensamento classista, o que era flagrante na realidade social daquele contexto. Sendo assim, Engels caracterizou a cidade enquanto um mecanismo de dominação e controle da burguesia sobre o proletariado urbano<sup>2</sup>. Além disso, chamou a atenção para a divisão das cidades nas formações econômico-sociais capitalistas em setores, havendo um ambiente central de negócios e atividades industriais e comerciais e os bairros residenciais divididos de acordo com a classe social, com um bairro rico de residência dos integrantes da classe dominante e altos funcionários estatais e das empresas privadas, além de profissionais liberais, e outros bairros pobres e baratos, com a moradia dos operários e trabalhadores pobres urbanos. Ele indicou que isso diferia a cidade capitalista da urbe em formações sociais do Antigo Regime, feudalismo e outros modos de produção, nos quais a dinâmica social expressa no espaço urbano é distinta<sup>3</sup>.

Em obra posterior, Engels voltaria ao tema, detendo-se mais especificamente na questão da habitação dos trabalhadores e debatendo com interlocutores como Proudhon. O autor alemão escreveu três artigos de debate em 1872 e os lançou na forma livro em 1887, após a morte de Marx. Em um deles assinala:

As ciências sociais modernas provaram que os “bairros insalubres”, onde se amontoam os operários, constituem os focos de todas as epidemias que periodicamente invadem as nossas cidades. Os germes da cólera, de tifo, da febre tifoide, da varíola e de outras doenças desvasdaiores propagam-se no ar pestilento e águas poluídas desses bairros operários; quase nunca desaparecem

---

2 Essa leitura está presente no texto de Engels supracitado e foi colocada também por Rocha (1995).

3 Engels tratou da questão, lembrada também por Benchimol (1990).

aí completamente, desenvolvendo-se quando as circunstâncias são propícias e provocando epidemias, que então se propagam para além destes focos até aos bairros mais arejados e mais sãos, habitados pelos Srs. capitalistas. Estes não podem permitir impunemente a criação de condições epidêmicas na classe operária, pois sofreriam as consequências; o anjo exterminador é tão implacável com eles como com os trabalhadores. (ENGELS, s/d [1887], p. 75-76)

Vê-se aí um problema que foi central no debate sobre as cidades no século XIX que diz respeito às epidemias e doenças que ceifaram as vidas de milhares de pessoas. Assim, a questão da salubridade urbana ganhou projeção ao longo dos oitocentos e acabaram por fazer desenvolver a saúde coletiva e também os programas de reordenamento urbano.

As reformas das cidades tiveram como emblema ao longo daquele período a redefinição do espaço da capital francesa durante a gestão do alcaide barão de Haussmann, em meio ao governo de Luís Napoleão. Na ocasião, o prefeito de Paris ficou famoso por derrubar muitas moradias, sobretudo populares, e por abrir largas avenidas, com a justificativa de liberar espaço para a passagem de ar, com diminuição do contágio das doenças típicas do período. A reforma acabou fortalecendo a segmentação da cidade e afastando os bairros do proletariado e das zonas habitadas pelos estratos mais privilegiados na população parisiense. Maria Stella Bresciani(1998) analisou em livro a situação das cidades de Paris e Londres no final do século XIX e início do século XX, chamando a atenção para a elevada pobreza e miséria nessas duas capitais europeias e como elas se concentravam nas regiões periféricas de ambas as cidades. O episódio também chamou a atenção para um aspecto fundamental nas relações sociais na cidade, que diz respeito ao papel do Estado na mediação da interface entre as classes sociais, conforme ressaltado por Manuel Castells (2009 [1974]). A partir da dica desse autor, Virginia Fontes elaborou a questão e demarcou o caráter eminentemente político da questão urbana:

Manuel Castells, em seu trabalho *A Questão Urbana*, ressalta a especificidade do problema urbano na etapa do capitalismo avançado, e afirma que não se pode reduzir mecanicamente a problemática da habitação a uma *relação direta* entre capital e trabalho. Tem razão, pois que esta relação, quanto à questão urbana,

encontra-se mediada pela atuação permanente do Estado. Grande parte dos trabalhos atualmente realizados sobre o tema liga-se a aspectos diretamente derivados da “urbanização”, muitas vezes relegando a segundo plano o papel político do Estado, em sua relação ambígua e por vezes contraditória frente às classes sociais. (FONTES, 1986, p. 1 — grifo no original)

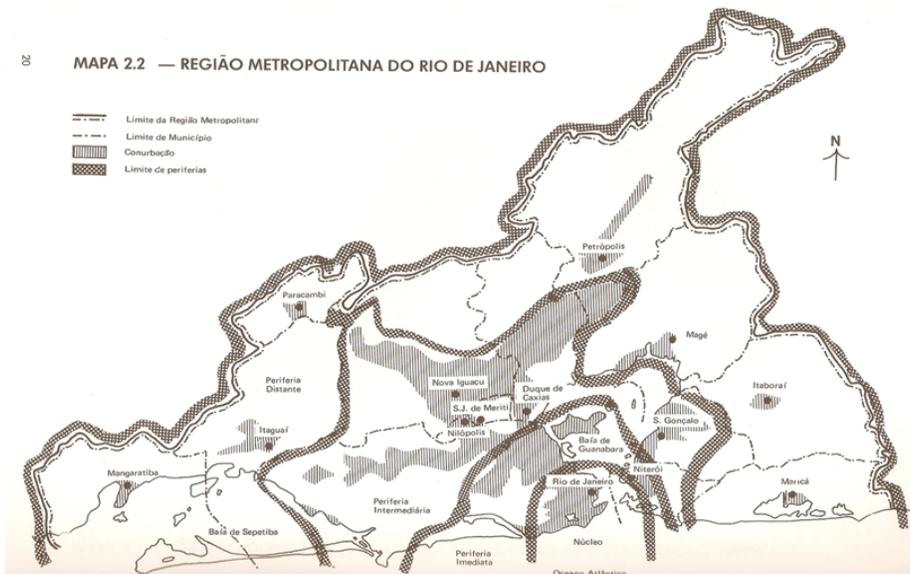
Assim, Manuel Castells conseguiu avançar em relação à reflexão de Marx e Engels acerca da cidade, entendendo que ela é fruto da relação da burguesia com as classes subalternas, porém com a decisiva mediação do Estado, que cumpre um papel central na definição do espaço urbano. Dessa forma, operando a partir da dinâmica da renda da terra, podemos perceber que o valor do terreno nas cidades capitalistas depende de uma variável fundamental, o Estado, que através da oferta de serviços e infraestrutura, torna os terrenos mais caros ou mais baratos. Assim, bairros mais caros costumam ter serviços como calçamento, praças, coleta de lixo, energia elétrica, água e esgoto, serviços de saúde e educação, sistema de transporte público, dentre outras benfeitorias em favor da população local disponibilizadas pelo poder público, ao passo que bairros pobres costumam ter menos serviços.

A cidade do Rio de Janeiro possui uma trajetória particular que a difere dos casos clássicos, como Paris, Nova York e Londres. Assim, trata-se de um centro urbano na periferia do sistema capitalista internacional, em uma economia dependente e que tem a vigência de três séculos de escravidão que marcaram sua formação, território e relações sociais. O processo de transição do escravismo colonial para o capitalismo periférico se deu no compasso de realização de grandes reformas remodeladoras da cidade que centraram suas intervenções na região portuária, dado que no final do século XIX e início do XX a antiga capital federal ainda possuía o porto mais movimentado do país, apesar de exportar menos mercadorias do que o de Santos (CRUZ, 1999). Outras marcas da “era dos melhoramentos” foram o autoritarismo, a truculência e violência social contra os mais pobres durante as ações da prefeitura, que derrubaram moradias e desenvolveram ações de saúde pública sem a explicação e conscientização prévia da população. O lento processo de industrialização favoreceu a urbanização e expansão da cidade, nas trilhas das linhas dos carris urbanos e das estradas de ferro, que combinavam as funções de transportes de

carga para o porto e de passageiros para os subúrbios.

Maurício de Abreu (1988) desenvolveu uma análise do espaço urbano da região metropolitana do Rio de Janeiro ao final da década de 1970 estabelecendo a existência de um núcleo urbano no qual constavam os terrenos mais valorizados com mais serviços públicos. Em círculos concêntricos, em torno dele, estavam o subúrbio próximo ou histórico, o subúrbio intermediário e o subúrbio distante. Trata-se do modelo típico das cidades europeias, com segregação sócio-espaical em camadas, em que as regiões centrais são as mais valorizadas, em desproveito dos subúrbios, mais pobres. Nas cidades norte-americanas, grosso modo, prevalece outro modelo no qual as populações mais pobres vivem próximas ao centro em grandes conjuntos residenciais com alta densidade urbana, ao passo que os estratos intermediários e mais ricos moram em casas nos subúrbios, com um estilo de vida mais próspero e tranquilo. O geógrafo desenvolveu o mapa abaixo:

**Mapa 1: O núcleo e os subúrbios urbanos da região metropolitana do Rio de Janeiro:**



Fonte: ABREU, 1988, p. 20.

Vê-se como Maurício de Abreu organizou a região metropolitana em camadas, formadas por círculos concêntricos, sendo o miolo o núcleo urbano, formado pelo centro do Rio de Janeiro, a zona Sul da cidade e a grande Tijuca, além da parte central e nobre de Niterói. Essa região possuía os terrenos mais valorizados da cidade, com a maior oferta de serviços públicos e privados. Conforme vamos ver adiante neste artigo, foi a região que mais recebeu investimentos também durante a ditadura, havendo um reforço da assimetria do valor dos terrenos dessa região em relação aos demais com as ações desenvolvidas pelo Estado autoritário no período. Vejamos agora como se deu o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura, com ênfase sobre as intervenções urbanas na área de infraestrutura.

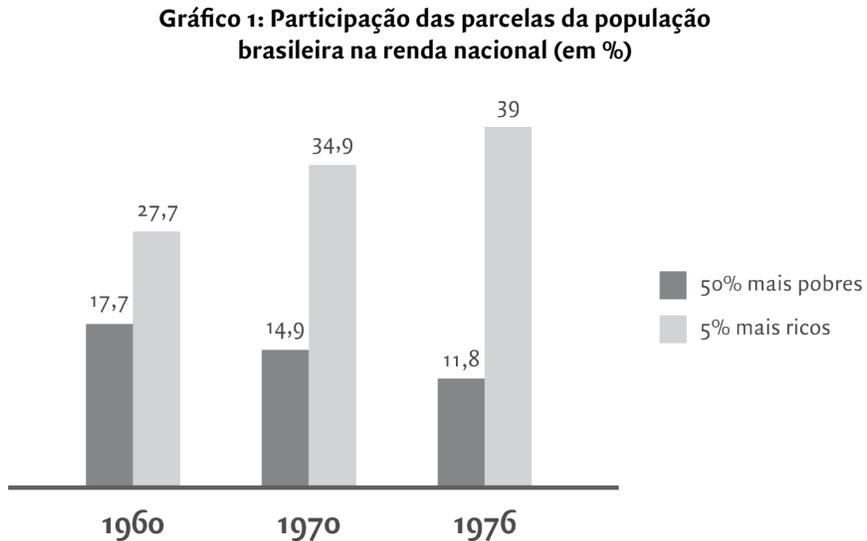
## **Ditadura, Estado autoritário e intervenções de infraestrutura na cidade do Rio:**

A ditadura brasileira tem como obra a construção de uma sociedade ainda mais desigual do que ela encontrou às vésperas do golpe de 1964. Um dos principais legados do regime é justamente o incremento da concentração de renda e a elevação de diferença de riqueza entre ricos e pobres, formando no Brasil uma das sociedades mais injustas e desiguais do mundo. O sociólogo e militante Ruy Mauro Marini teve que se exilar logo após o golpe de 1964 e regressou ao país com a anistia, em 1979, perfazendo sua vida no exterior durante boa parte do período em que o país esteve sob ditadura. Em seu texto de memória, ele ressalta como ficou impressionado com o aumento da desigualdade social, além do incremento da dependência externa, dentre outros fatores (MARINI, 2005 [1990]).

Para entender essa elevação da concentração de renda e injustiça social, deve-se verificar o caráter do golpe de 1964 e da própria ditadura. O golpe de Estado teve uma interferência direta na luta de classes e representou uma derrota para os trabalhadores, ao proibir as greves, congelar o salário mínimo, estabelecer uma repressão sistemática sobre os sindicatos e cassar direitos trabalhistas, como o da estabilidade na empresa privada após 10 anos de serviço. Essas medidas levaram com o tempo à deterioração das condições de vida, trabalho e renda por parte dos trabalhadores, que viram o poder de

compra do salário mínimo – índice fundamental para a definição da maior parte dos proventos dos trabalhadores na economia brasileira – perder quase metade do seu valor nos dez primeiros anos da ditadura. Por outro lado, o golpe teve uma participação decisiva do empresariado, assim como os governos da ditadura. A derrubada do governo Goulart levou a um conjunto de reformas no Estado brasileiro que forjaram uma verdadeira ordem empresarial no país, com facilidades dadas às companhias privadas, em especial as de grande porte e ligadas ao capital estrangeiro (DREIFUSS, 1981). Elas passaram a ter um ambiente satisfatório e estável para desenvolver as suas atividades, com perspectiva de altos lucros. Essa conformação social forjada pelo golpe acabou levando ao aumento da desigualdade social e da concentração de renda, em um processo que se perpetuou e aprofundou ao longo dos mais de 20 anos de ditadura.

O gráfico abaixo expressa a escalada da concentração de renda na sociedade brasileira verificada durante a ditadura:



Fonte: IBGE. Citado por SILVA (2000 [1990]), 365.

Como se vê no gráfico, foi crescente o aumento da disparidade de renda na sociedade brasileira ao longo da ditadura, com o empobrecimento proporcional

crescente dos segmentos sociais mais fragilizados da população no compasso do enriquecimento dos estratos mais privilegiados da pirâmide social.

Essa concentração de renda e aumento da desigualdade se fez expressar nas regiões urbanas e, particularmente, na cidade do Rio de Janeiro, não só por conta da própria situação econômica dos integrantes das classes sociais, mas por força das próprias políticas públicas aplicadas no período. Assim, o poder público autoritário no Rio durante o regime privilegiou ações na cidade que possuíam impacto regressivo sobre a distribuição de renda e apropriação da riqueza produzida. As intervenções urbanas se concentraram no núcleo urbano, valorizando os terrenos locais, em favor dos agentes que possuíam propriedades na região. Por outro lado, foram poucos os melhoramentos e ampliação da disponibilidade de serviços públicos para as regiões periféricas, onde as condições de vida, moradia e trabalho permaneceram precárias, malgrado o avanço da mancha urbana para aquelas regiões e ocupação desordenada do espaço. Para efeito de ilustração, entre 1975 e 1977, 80,5% dos gastos com investimentos na rede de esgotos da cidade do Rio de Janeiro se concentravam nos bairros da Zona Sul, em detrimento do resto do município (ABREU, 1988).

O Rio de Janeiro possuía uma peculiaridade nos 10 primeiros anos de ditadura, dado que constituía uma cidade-estado. Com a transferência da capital federal para Brasília, em 1960, o antigo Distrito Federal manteve a sua autonomia em relação ao estado do Rio de Janeiro, passando a ser um novo ente da federação, a unidade da Guanabara, que possuía governador e não mais prefeito, como ocorria até então. Tratava-se de uma unidade político-administrativa nova, que possuía como bônus o fato de não dispor de dívidas progressas e dispor de uma boa arrecadação tributária, permitindo um conjunto significativo de recursos para investimentos e projetos de infraestrutura. Assim, as três administrações vigentes no estado da Guanabara até 1975, quando a unidade foi extinta, foram marcadas por significativas intervenções urbanas, com obras de monta, de significativo impacto social.

O primeiro governo do estado da Guanabara foi o de Carlos Lacerda, político da UDN (União Democrática Nacional) que ganhou as eleições de 1960 por estreita margem sobre o seu rival, Sérgio Magalhães, do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro). Apesar de a gestão Lacerda ter transcorrido

preponderantemente em regime formalmente democrático, sua administração guarda certa proximidade com a ditadura tendo em vista o significativo empenho e até protagonismo do líder político no golpe de 1964, além do caráter autoritário e elitista das suas ações governamentais. Dessa forma, sua administração dispunha, a partir da política das “ilhas de sanidade” do governo norte-americano (LOUREIRO, 2020), de significativos recursos disponibilizados por agências do governo dos EUA e organismos multilaterais, ao contrário do governo federal, que viu seus empréstimos externos serem cortados durante o período Goulart. Com esses recursos, Lacerda implementou um amplo programa de obras públicas com destaque para a solução do abastecimento de água da cidade, com a adutora Guandu-Leblon, que garantia prioritariamente o suprimento de água potável aos bairros do núcleo urbano, notoriamente da zona Sul, em detrimento das outras regiões da cidade. Além disso, a gestão Lacerda realizou uma série de intervenções que eram centradas na região nuclear da cidade, gerando a valorização dos terrenos da região, como o aterro do Flamengo, a Avenida Perimetral, os túneis Santa Bárbara e Rebouças e a remoção de favelas da zona Sul (MOTTA, 2005; ENDERS, 2008 [2000]).

As intervenções urbanas na cidade do Rio de Janeiro nas décadas de 1950, 1960 e 1970 tiveram a marca do rodoviarismo, com prioridade reservada ao uso de veículos automotores individuais e coletivos no transporte de pessoas e carga no espaço urbano. Assim, em meio à instalação da indústria automobilística pelas multinacionais estrangeiras e com os interesses das empreiteiras especializadas em obras rodoviárias, foram abertas diversas vias de acesso para automóveis dentro do território urbano, em detrimento dos sistemas de transporte de massa e sobre trilhos. Esse período viu o processo paulatino de extinção dos bondes urbanos da cidade do Rio de Janeiro, além de uma implantação lenta, irregular e limitada das linhas de metrô e pouca atenção dada aos trens suburbanos, com diversos ramais extintos no período. Por outro lado, grandes linhas viárias foram abertas para a passagem dos carros e ônibus na cidade, em especial no núcleo urbano, onde foram abertos grandes túneis, como o Rebouças e o Santa Bárbara, acelerando o processo de integração da zona Sul com o centro e a zona Norte. Juntos desses dois túneis foram feitas as vias expressas do elevado Paulo de Frontin e avenida 31 de março respectivamente,

com pouco cuidado dado aos bairros por onde eles passavam, o Rio Comprido e o Catumbi. O viaduto no Rio Comprido, que teve um grave acidente durante a sua obra, com a queda de um dos módulos da via elevada e a morte de 26 pessoas, serviria, com a construção posterior da Linha Vermelha, para estabelecer uma ligação rápida e direta da zona Sul da cidade com o aeroporto do Galeão, reformado e ampliado significativamente durante a ditadura. Outra via elevada construída no período foi a Avenida Perimetral, também pouco ciosa com os moradores e edifícios por onde passava, que permitia atravessar o centro da cidade sem tomar o trânsito das ruas da região. Por fim, outra avenida de grande impacto e de monta realizada durante a ditadura, também inserida no núcleo urbano, foi a auto-estrada Lagoa-Barra, outro caminho expresso que expandia a fronteira de ocupação urbana na cidade, favorecendo os negócios imobiliários nos bairros de São Conrado e Barra da Tijuca, que sofreriam um processo de crescimento e intensa especulação a partir de então (ABREU, 1988; ENDERS, 2008 [2000]; SILVA, 2021).

Outro melhoramento verificado nessa região e que também envolvia a implantação de uma via expressa, acelerando os canais de acesso da zona Sul com o centro e ao mesmo tempo reforçando a valorização de bairros do núcleo urbano, foi a construção do Aterro do Flamengo. Obra de grande monta iniciada durante a gestão Lacerda, o empreendimento envolvia grandes dispêndios de obras civis criando vias expressas que uniam Botafogo ao centro da cidade e a construção de um parque que serviu de área de lazer justamente na região que já era a mais valorizada da cidade, a zona Sul. O modelo dos grandes parques, como o Central Park de Nova Iorque e o de Palermo, de Buenos Aires, foi aplicado nesse caso e o projeto proporcionou uma grande área de lazer junto aos bairros onde o aterro foi construído, com significativa valorização dos terrenos na região (LEAL, 1998).

Durante a década de 1970, foi construído também o interceptador oceânico de Copacabana e o emissário submarino de Ipanema. A grande obra de saneamento, que contou com recursos do Banco Nacional de Habitação e representou uma grande oportunidade de negócios para as empreiteiras envolvidas na sua construção, promoveu a limpeza das praias da zona Sul, com o fim do despejo de esgoto sanitário diretamente na orla de Copacabana

e Ipanema, que passou a desaguara 4,5 quilômetros da costa. A obra era justificada pelo potencial de turismo que poderia proporcionar, tendo em vista a melhora da qualidade das águas litorâneas após a sua efetivação. Apesar da valorização dos bairros da região com o empreendimento, fazendo com que a obra fosse mais um fator de investimento público na região nuclear da cidade, o projeto não veio acompanhado por uma estação de tratamento de esgoto, que, caso construída no local, região nobre da cidade, proporcionaria sensação desagradável aos moradores e pessoas do entorno, tendo em vista o odor ruim exalado por essas instalações. A solução encontrada pela ditadura foi o despejo do esgoto sem tratamento, *in natura*, em alto mar (CAMPOS, 2014).

Outra inversão de monta na região do núcleo urbano foi a construção da ponte Rio-Niterói, uma das obras mais emblemáticas da ditadura. O empreendimento, levado a cabo entre os anos de 1968 e 1974, foi realizado para ser utilizado exclusivamente por veículos automotores, sem a previsão de uma linha ferroviária ou de metrô na via elevada sobre a Baía de Guanabara. O projeto foi encaminhado com grande polêmica, havendo substituição do consórcio, diversas dificuldades técnicas encaradas durante o processo construtivo e muitas mortes de operários e engenheiros envolvidos nos trabalhos, sendo contabilizados oficialmente 35 óbitos durante a construção. A ponte uniu duas regiões do núcleo urbano, quais sejam o centro da cidade do Rio de Janeiro e o centro de Niterói, sendo o empreendimento mais um investimento da ditadura sobre a região já mais nobre da região metropolitana (PRADO, 1997; QUINTELLA, 2008).

Durante a ditadura foi construída a primeira linha de metropolitano urbano da cidade do Rio de Janeiro. A região escolhida para receber o primeiro trem subterrâneo de alta velocidade foi justamente a dos bairros do núcleo urbano, ou melhor, a zona Sul, o centro e a Tijuca. Assim, durante a década de 1970, foram realizadas as linhas de metrô nesses locais, que incorreram em valorização dos terrenos já nobres por onde a via passava. A justificativa dada para a escolha dessa região era a elevada densidade demográfica desses bairros. As obras tiveram início em 1970 e as primeiras estações foram inauguradas no final da década, havendo muitas polêmicas durante os trabalhos, como más condições de labuta dos operários, com levantes e greves, além da demolição

desnecessária de edifícios de forte valor histórico, como o palácio Monroe, na Cinelândia. Na região do subúrbio, posteriormente, foi construído o pré-metrô, a linha 2, aproveitando o leito da estrada de ferro Rio D'Ouro e com serviço de qualidade inferior, com trens sem ar condicionado, trafegando pela superfície e em uma velocidade inferior aos trens subterrâneos da linha 1 (CAMPOS, 2014).

Por fim, a região nuclear da cidade foi alvo durante as décadas de 1960 e 1970 das ações de remoções de favelas, que tiveram como alvo principal as comunidades pobres dos bairros da zona Sul do Rio de Janeiro. As populações pobres que moravam nesses bairros precários foram expulsas para regiões mais periféricas da cidade, como Cidade de Deus, Vila Esperança, Vila Aliança e Vila Kennedy, nos subúrbios distantes, com pouca oferta de serviços públicos. Nas três administrações do estado da Guanabara foram removidas 27 favelas durante o governo Lacerda, 33 na gestão Negrão de Lima e mais 20 durante o mandato de Chagas Freitas. A remoção das favelas deixou a zona Sul mais homogênea, com a expulsão das populações pobres para regiões distantes, com flagrante intensificação do processo de segregação sócio-espacial. A destruição das favelas era feita em geral com violência, havendo incêndios criminosos e truculência por parte das forças repressivas contra os habitantes locais. Alguns conjuntos nos subúrbios foram feitos com recursos estrangeiros, como indicam os próprios nomes desses novos núcleos da cidade. Bairros da zona Sul que antes contavam com grande presença de favelas, como Lagoa Rodrigo de Freitas e Leblon, foram altamente elitizados com essas medidas, sendo que em diversas ocasiões foram construídos condomínios de luxo onde antes havia moradias precárias habitadas por pessoas pobres (TRINDADE, 2006; PESTANA, 2018; MELLO, 2014).

Vimos ao longo desta parte do texto como a ditadura incidiu sobre o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro. Como expressão de um movimento geral sentido na sociedade brasileira, o micro-cosmo carioca também percebeu o movimento geral da concentração de renda e elevação da desigualdade social, que se apresentou no território da cidade na forma do aumento da segregação urbana, com maior afastamento entre o local de moradia e trabalho das classes populares em relação aos grupos abastados. Vejamos agora alguns movimentos relevantes postos em prática em relação ao Rio de Janeiro na década final de

ditadura. Seleccionamos especialmente três iniciativas, quais sejam a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, o projeto de criação de um tecnopolo na cidade no bojo do projeto do II PND e, por fim, o processo de desindustrialização da economia brasileira e como ele se fez sentir no Rio de Janeiro.

## **A decadência da ditadura e a cidade do Rio de Janeiro**

Além de todo o pique de expansão econômica adotado pela ditadura e que envolveu o Rio de Janeiro, marcado por grandes intervenções de infraestrutura, o regime reservaria ainda à cidade algumas ações com forte impacto social e político. Assim, uma das medidas arbitrárias de maior eco adotadas no período foi a fusão do estado do Rio de Janeiro com o da Guanabara determinado no início da administração Geisel. A decisão traz a marca da ditadura, tendo em vista que não foi precedida de qualquer consulta popular formal, não sendo debatida ou aprovada em câmaras legislativas ou sendo objeto de ampla discussão no espaço público. Apesar de não contar com a participação do povo na tomada de decisão, alguns grupos sociais tiveram peso na medida, como era marca no período da ditadura, conforme indica muito bem texto de Mário Grynszpan e Marieta Moraes Ferreira:

Foi nesse contexto, em que o problema do “esvaziamento econômico” fazia da fusão “um tema da moda”, que a Federação das Indústrias da Guanabara (Fiega) procedeu à realização de estudos minuciosos que serviriam de base à sua campanha em favor da união da Guanabara com o estado do Rio. A Fiega considerava a fusão um fatalismo histórico, pois a “Guanabara é uma cabeça sem corpo e o Estado do Rio um corpo sem cabeça”. (FERREIRA; GRYSZPAN, 1994, p. 84-85)

Assim, os dois autores demonstram como a fusão dos estados foi precedida de discussões, tomadas de posição e defesas da união dos estados por parte de alguns atores políticos relevantes. Não é possível, dessa forma, caracterizar o episódio como uma simples medida autoritária de um Estado forte contra uma sociedade civil fraca, havendo uma campanha em defesa da

fusão que antecedeu a medida tomada pelo governo Geisel. Como os autores acima indicam, nessa campanha, o empresariado teve um papel significativo, sendo esse setor social um dos mais comprometidos com a causa da fusão, com destaque para a federação dos industriais da Guanabara, provavelmente uma das organizações empresariais mais relevantes dos dois estados naquele momento.

A fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara foi um movimento ousado, pois unia duas unidades político-administrativas que nunca operaram juntas, sendo o atual município do Rio uma entidade institucional separada do resto da gestão provincial/estadual desde 1834, quando o Ato Adicional criou o município neutro da Corte. A partir de tal medida, o território se transformou em Distrito Federal com a primeira Constituição republicada, em 1891, e estado da Guanabara com a mudança da capital federal, em 1960. Outros fatores pesaram na tomada de decisão, como o poder que o MDB possuía em ambos estados e como a representação do partido seria reduzida com a fusão, limitando a presença dos integrantes da sigla em ambas casas legislativas federais, em um momento em que a Arena era crescentemente derrotada nas eleições legislativas e proclama oposição política ao regime (PECORARO, 2019). Além disso, havia um diagnóstico de que o estado de São Paulo estava rico e poderoso demais, devendo ser contrabalançado por outros estados igualmente fortes e poderosos, o que não era o caso antes nem do estado da Guanabara nem do Rio de Janeiro, mas a união dos dois entes federativos poderia gerar o advento de um estado com uma população, um poder econômico e político maior do que o que os dois entes anteriores possuíam de maneira isolada.

Junto com a fusão, houve um projeto para redefinição do papel do Rio de Janeiro no país, com o desenvolvimento de um projeto de que a cidade e o estado poderiam ter a função de polo técnico e científico nacional, dado que a federação não possuía o mesmo poder econômico e industrial que São Paulo, mas poderia despontar com uma relevância na produção científica e tecnológica, tendo em vista que funcionava como sede de importantes instituições de atuação nesse campo. Assim, a ditadura e, em particular, o governo Geisel direcionaram para o estado do Rio importantes iniciativas, além do reforço e fortalecimento de determinadas organizações e políticas desempenhadas no estado. Carlos

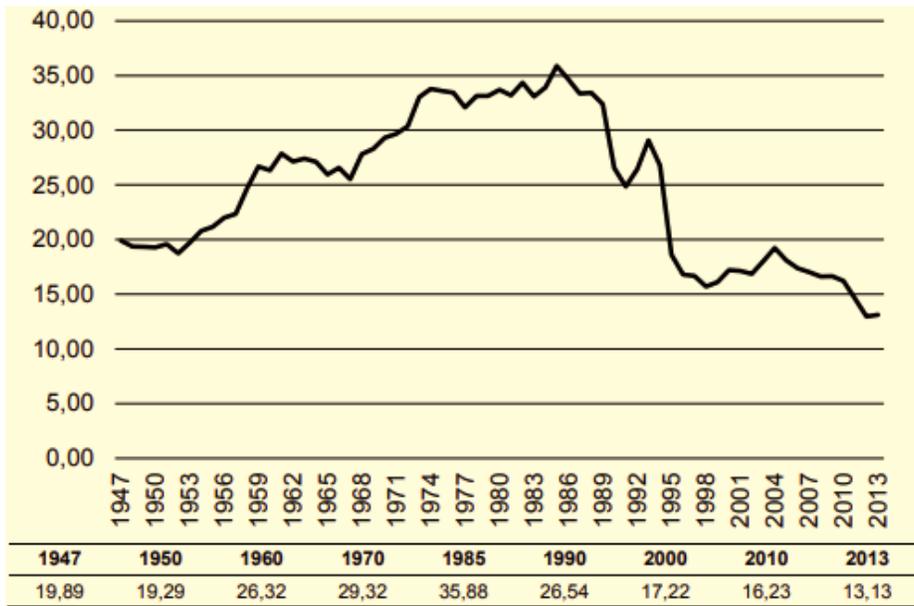
Lessa chama a atenção de que o II PND deu significativos incentivos para o desenvolvimento de centros de inovação técnica e científica no estado, com a ampliação da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), maior laboratório de pesquisa de toda a América Latina; a consolidação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE-UFRJ), um centro de ponta na pesquisa na área da engenharia no país; as unidades de enriquecimento de urânio em Resende e o próprio reator da usina de Angra dos Reis, dentre outros centros e atividades relacionados ao programa nuclear do governo federal, reforçado significativamente com o Acordo de Cooperação Bilateral na área firmado entre o Brasil e a República Federal Alemã em 1975; o desenvolvimento e apoio ao polo local da indústria naval nacional, que chegou a ser a segunda fabricante de navios do mundo, atrás apenas do Japão, e com produção superior à dos Estados Unidos e da União Soviética, e que tinha epicentro justamente no Rio de Janeiro, com as unidades produtivas instaladas na Baía de Guanabara, além do Terminal da Baía de Ilha Grande (Tebig); e, por fim, a indústria da informática, outro projeto de tecnologia de ponta do governo Geisel, tinha o Rio de Janeiro como polo relevante. A Companhia Brasileira de Computadores (Cobra), ligada ao Banco do Brasil, tinha fábrica em Jacarepaguá e sede no Rio de Janeiro, constando como parte do projeto do governo Geisel de que o país tomasse parte no desenvolvimento técnico-científico relacionado às tecnologias da chamada III Revolução Industrial (LESSA, 2000).

No entanto, essas iniciativas malograram e boa parte desses projetos foi abandonada. O Rio de Janeiro sentiu mais que o resto do país os efeitos da decadência e crise econômica da década de 1980. Ao passo que outros estados surfaram na onda da volta da produção para exportação, com atenção dedicada ao escoamento de minério de ferro, soja e outros produtos, o estado do Rio não era produtor desses itens e sua economia era dedicada sobretudo ao mercado doméstico. Assim, não só projetos como a indústria naval, a política nacional de informática e outras submergiram, como o mercado interno entrou em crise no período e a economia fluminense sentiu mais os efeitos dessas dificuldades econômicas do que outras unidades da federação. Assim, se teve início na economia brasileira desde a década de 1980 uma reformulação do seu padrão de acumulação, com lenta passagem de uma economia predominantemente urbana

e industrial para uma eminentemente centrada na valorização financeira, com desindustrialização e nova ênfase à produção e exportação de gêneros de pouco valor agregado, típicos da economia primário-exportadora, o estado do Rio de Janeiro não participou dos aspectos positivos desse processo, vindo apenas uma decadência econômica, com fechamento de fábricas, de empresas, de postos de trabalho e aumento o desemprego, da pobreza, da miséria e da criminalidade.

Assim, Espósito (2016) mostrou em sua análise da participação da indústria no produto nacional o processo de decadência da importância do setor secundário para a economia brasileira:

**Gráfico 2: Participação do valor agregado da indústria de transformação no PIB (em %):**



Fonte: ESPÓSITO, 2016, p. 51.

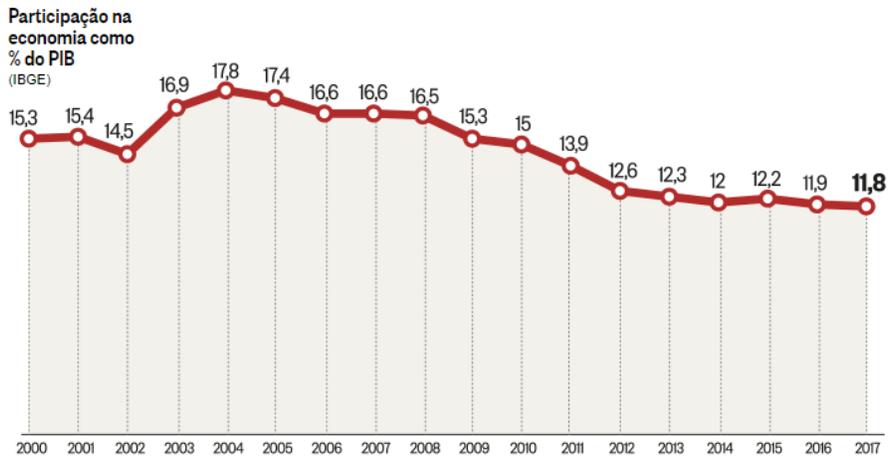
Conforme se verifica no gráfico, a indústria de transformação brasileira chegou a ter uma participação superior a 1/3 do Produto Interno Bruto, atingindo o seu auge justamente ao fim da ditadura, em meados da década de 1980. No entanto, desde então, o setor encarou um vertiginoso declínio chegando a índices inferiores a 15% na segunda década do século XXI.

Dados mais atualizados mostram o processo de desindustrialização na economia brasileira em período mais recente e também em perspectiva comparada com outros países:

**Gráfico 3: Participação da indústria da transformação no PIB brasileiro em período recente:**

### A evolução do índice

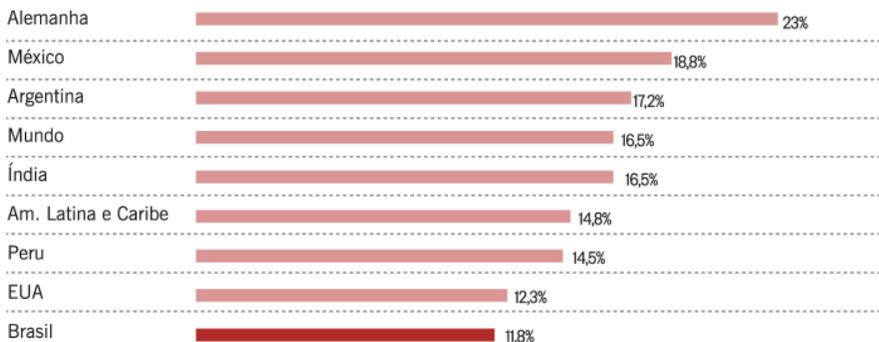
Em duas décadas, o peso do setor industrial na economia encolheu



### COMPARAÇÃO INTERNACIONAL

Participação da indústria em 2015\*

(BANCO MUNDIAL)



Fontes: IBGE e Banco Mundial \*Último ano com dados disponíveis para todos

O GLOBO

Fonte: O GLOBO (2018), p. 17.

Conforme se pode depreender do gráfico acima, o processo de decadência proporcional da indústria brasileira no conjunto da riqueza produzida no país teve continuidade ao longo da segunda década do século XXI, atingindo índices próximos a 10% no final desse período e, em perspectiva comparada, o grau de perda da importância industrial é mais significativo no Brasil do que em outros países, sejam centrais, como a Alemanha e os EUA, como também entre os países periféricos, tendo o Brasil menos participação da indústria no PIB do que o México, a Argentina e o Peru.

Esse processo de desindustrialização que atravessou a economia brasileira nas décadas de 1990, 2000 e 2010 teve intensidade maior no estado do Rio de Janeiro, com sua economia voltada ao mercado doméstico e fraco poder no processo de produção de itens para exportação no período, como o minério de ferro e a soja. Apesar disso, o estado desponta como um grande produtor de petróleo, item crescente de exportação do país no período recente, em particular após a descoberta e exploração das jazidas da camada pré-sal da bacia litorânea brasileira. Assim, o Rio de Janeiro acabou sofrendo mais que o resto do país com as crises sentidas desde o final da ditadura, contribuindo com os problemas da desigualdade, miséria, pobreza e violência, sentidos no estado desde então.

## **Conclusão**

Ao longo deste capítulo procedemos uma breve análise da trajetória e situação da cidade do Rio de Janeiro durante a ditadura. Após uma curta reflexão sobre a cidade capitalista a partir do arcabouço teórico-conceitual do materialismo histórico e uma análise da cidade do Rio de Janeiro a partir da dinâmica do núcleo urbano e das periferias da região metropolitana, estabelecemos uma problematização das principais intervenções de infraestrutura e na política urbana ao longo da ditadura. Nesta parte chamamos a atenção para significativos projetos de engenharia realizados no período, em sua maioria na região nuclear da cidade, com efeito positivo sobre a renda da terra e o valor do terreno. O efeito foi o reforço da desigualdade no espaço urbano da metrópole, com a valorização das áreas mais ricas da cidade, em desproveito das periferias distantes, que permaneceram com poucos investimentos estatais e serviços públicos. Esse processo ocorreu em uma ditadura que minguiu em meio a uma intensa crise

econômica, que incidiu fortemente sobre a economia fluminense, que, por sua vez, sentiu mais do que outros estados os efeitos da desindustrialização, empobrecimento e aumento da violência e da criminalidade.

Assim, não parece acidente que, logo após o fim da ditadura, fossem firmadas alegorias artísticas e culturais acerca da cidade do Rio de Janeiro com referência frequente em relação ao contraste social. A cidade partida, ou cidade dual, não é uma terminologia que foi cunhada em qualquer momento histórico, mas sim na primeira metade da década de 1990, guardando assim um sentido histórico contundente, tendo em vista o peso da ditadura e sua herança sobre o regime político inaugurado em 1988. Por mais que se imagine que desde muito tempo havia elementos dessa disparidade, o “purgatório da beleza e do caos” não deixa de ser furto de um processo histórico e uma herança direta da ditadura civil-militar brasileira, com suas políticas e ações com conteúdo social específico de um regime de perfil empresarial-militar, que redundaram não à toa na gestação de uma cidade mais violenta, repressiva, desigual e injusta.

## Referências

ABREU, Maurício de. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplan-Rio, 1988.

BENCHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos, um Haussman Tropical: renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no Século XIX: o espetáculo da pobreza*. Coleção Tudo é História. 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Eduff, 2014.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009 [1974].

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*. nº 8, agosto-dezembro de 1999.

DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado; ação política, poder e golpe de classe*. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1981 [1981].

ENDERS, Armelle. *A História do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Gryphus, 2008 [2000].

ENGELS, Friederich. *A Questão do Alojamento*. Porto: Coleção Textos políticos, s/d [1887].

ENGELS, Friederich. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. 2ª ed. São Paulo: Global, 1988 [1845].

ESPÓSITO, Mauricio. *A Importância do Capital Internacional nas Transformações da Estrutura Produtiva Brasileira: da industrialização à desindustrialização*. Dissertação de mestrado em Ciências Econômicas. Campinas: Unicamp, 2016.

FERREIRA, Marieta de Moraes; GRYNSZPAN, Mário. *A volta do filho pródigo*

ao lar paterno? A fusão do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.14, n° 28, p.74-100, 1994.

FONTES, Virgínia Maria Gomes de Mattos. *Continuidades e Rupturas na Política Habitacional Brasileira, 1920-1979*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ICHF/PPHIS, 1986.

O GLOBO. Edição de 5 de março de 2018.

LEAL, Maria da Glória de Faria. *O Processo Decisório da Política Urbana de Carlos Lacerda*. Tese de doutorado. Niterói: PPGH/UFF, 1998.

LESSA, Carlos. *O Rio de Todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

LOUREIRO, Felipe Pereira. *A Aliança para o Progresso e o governo João Goulart (1961-1964): ajuda econômica norte-americana a estados brasileiros e a desestabilização da democracia no Brasil pós-guerra*. São Paulo: Unesp/Fapesp, 2020.

MELLO, Juliana Oakim Bandeira de. *“Urbanização sim, remoção não”*: a atuação da Federação das Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960 e 1970. Dissertação de mestrado em História Niterói: UFF, 2014.

MOTTA, Marly Silva da. Carlos Lacerda: de demolidor de presidentes a construtor de estado. *Nossa História*. n° 19. Rio de Janeiro: 2005. p.12-25.

PECORARO, Tamires Mascarenhas. *O MDB Durante o Governo Geisel (1974-1978): a atuação parlamentar do partido de oposição à ditadura após as eleições de 1974*. Dissertação de mestrado em História. Seropédica: UFRRJ, 2019.

PESTANA, Marco Marques. *Complexificação da Sociedade Civil e Ampliação Seletiva do Estado Brasileiro: o caso do programa de remoções de favelas no Rio de Janeiro, 1957-1973*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2018.

PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção: um desafio à cidadania*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande: a história das maiores obras do país dos homens que as fizeram*. São Paulo: Saraiva/Vigília, 2008.

ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. 2ª ed. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da, “A modernização autoritária: do golpe militar à redemocratização, 1964-1984”, *In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org.), História Geral do Brasil*. 9ª ed. atualizada. Rio de Janeiro: Campus, 2000 [1990]. p. 351-384.

SILVA, Pedro Sousa da. *A (re)construção do espaço: obras, planos-diretores e reestruturação urbana no Rio de Janeiro (1948-1975)*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2021 (no prelo).

TRINDADE, Cláudia Peçanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional: programa de remoção e habitação provisória, 1960-70*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2006.

VENTURA, Zuenir. *Cidade Partida*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

# Cia. Docas de Santos: responsabilidade empresarial nos crimes de lesa humanidade

Adriana Gomes Santos & Antonio Fernandes Neto

**Resumo:** Há pouco mais de 40 anos atrás a Cia Docas de Santos encerrava seu ciclo de exploração do Porto de Santos. Foram quase cem anos ininterruptos de operação e para trás ficou uma história de sucesso empresarial, glamour, poder político e responsabilidade por vários crimes de lesa humanidade. Este texto pretende trazer as evidências presente nos documentos do SNI, da empresa, no processo do Ministério do Trabalho e nos jornais de grande circulação, referentes a Companhia Docas de Santos (Cia Docas de Santos-CDS) e da Companhia Docas de São Paulo (Codesp), nos quais apresentam práticas de violação aos direitos humanos. No entanto, as violações praticadas pela empresa coexistiam com o terrorismo praticado pelo Estado, ou seja, o “terrorismo de Estado” empregado contra a classe trabalhadora e as minorias, favorecendo a superexploração e a forte repressão aos trabalhadores gerando mais lucros aos empresários, numa combinação de prática repressiva e favorecimento econômico.

**Palavras-chave:** Crimes de lesa humanidade. Terrorismo de Estado. Favorecimento econômico. Responsabilidade empresarial.

## A gênese da empresa e desenvolvimento à custa do Estado

Candido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, eram os proprietários da loja de tecidos Aux Tuilleries, no Rio de Janeiro à época do Império. A elite brasileira que frequentava as glamourosas festa do agonizante Império adornavam seus corpos com os tecidos importados de *Aux Tuilleries*. Essa proximidade com a elite ajudou muito a que Gaffrée e Guinle fossem os vitoriosos de uma concorrência, em 1888, para a construção exploração do porto de Santos.

E ajudou também na hora de expulsar os donos dos pequenos trapiches e abrir espaços para a construção da Cia Docas de Santos. A articulação para expulsar os pequenos proprietários de trapiche, utilizando-se de bom trânsito no governo do Estado, entre os deputados estaduais, juízes e os órgãos policiais, esteve a cargo de Carvalho de Mendonça, aliás se tornou nome de uma importante rua da cidade de Santos.

Na verdade, poucos se aventuraram a participar da primeira concorrência para construção e exploração do Porto de Santos. E para que os donos da loja de tecido, Candido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, aceitassem tal empreitada, foi-lhes oferecidas benesses jamais vista na história do capitalismo atrasado e dependente do Brasil. Foram duas concessões, sendo a primeira de curta duração e a segunda por noventa anos. Assim, foram garantidos que nesses noventa anos não seria pago um centavo de tributos.

Uma publicação encomendada pela Cia Docas de Santos mostra o volume de investimentos feitos no porto, entre os anos de 1960 e 1979, na qual a concessionária Cia Docas investiu apenas 1,43% e o Estado brasileiro investiu 98,57%<sup>1</sup>.

## A crise nos anos do desenvolvimentismo

Já ao final do Governo de Juscelino Kubitschek se apresentaram as contradições entre o já constituído império da família Guinle<sup>2</sup> e o Estado brasileiro. A primeira

---

1 E segundo, o Relatório da Diretoria, referente ao ano de 1962, pode ser identificado que o movimento geral de cargas pelo porto evolui de 4 milhões de tonelada em 1950 para 13,0 milhões, em 1960, no Porto. SCHOEPS, W; DELAZARO, W. Influência Econômica do Porto de Santos. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1980.

2 Gaffrée morreu em 1919 sem deixar herdeiros e a família Guinle herdou sozinha a parte do

é que houve um salto gigantesco na movimentação de cargas e as instalações praticamente permaneceram as mesmas.<sup>3</sup>

A segunda contradição é que estava na matriz do Plano de Expansão Desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek o forte impulso à indústria automobilista, construção de estradas e diminuição do transporte de mercadoria através de rios (cabotagem) diminuindo a movimentação de cargas, especialmente, pelo porto de Santos.

## **A ruptura com Jango**

Jango Goulart herdou um país em profunda crise. Em 1958, quando foi criado o Fundo Portuário Nacional, o PIB era de 10,8% e em 1963 estava em 0,6%. Entre 1954 e 1961 o crescimento médio foi de 8,23%, de 1962 a 1964 foi de 3,25%. Com a produção em geral e a industrial, em particular, em decadência se avolumou o déficit público. Em 1960, o déficit público estava em 75,4 bilhões de cruzeiros e, em 1963, tinha saltado para 439,7 bilhões de cruzeiros. Para financiar o pagamento do déficit foram emitidas Letras do Tesouro e para fechar as contas, o Governo Goulart, contou com os 60% retidos no Fundo Nacional Portuário que eram equivalentes a 10% das emissões de Letras do Tesouro. Com a política adotada por Jango se inicia a ruptura da família Guinle com o Governo Jango.

## **A articulação do golpe de Estado — O Grupo Docas e a ditadura civil militar**

O golpe de Estado, de 1964, foi articulado essencialmente pelo Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais (IPES), o qual era comandado pelos grandes empresários nacionais e estrangeiros. Quanto aos militares coube o papel de executores dos planos traçados. Ainda que o Gal. Golbery do Couto e Silva fosse o presidente do IPES, o peso era do empresariado que traçava a política econômica.<sup>4</sup>

---

sócio falecido.

3 COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. Relatório de Diretoria. Santos, 1962, p. 3-4

4 A participação desses empresários está muito bem analisada nas diferentes publicações da pesquisadora Dra. Elaine Bortone.

O grupo econômico dirigido por Candido Guinle de Paula Machado que foi dirigente e um destacado financiador do IPES, além de controlar as empresas: Cia Docas de Santos, Banco Boavista S/A. Banco de Crédito Municipal, Cia. de Artes Gráficas Indústrias Reunidas S.A. (AGIR).

A vinculação da família Guinle com o golpe de Estado e seu envolvimento não se restringiu a Cia Docas. A Editora AGIR, exigiu ao autor ganhador do Prêmio Nobel de Economia, Paul Samuelson, que alterasse um trecho de sua principal obra “Economics”, publicado originalmente em 1948, porque fazia alusão negativa aos governos autoritários.

A AGIR também colaborou diretamente com a repressão ao publicar o livro “A produção de informações estratégicas”, do general norte americano Washington Platt (original de 1957, “considerado obra fundamental para os alunos da Escola Nacional de Informações (EsNI)”<sup>5</sup>). A escola formou e educou uma rede de espionagem do movimento opositor, sindical e juvenil, do país militarizado.

## Os trabalhadores e a defesa de seus direitos

A enorme crise econômica que descrevemos acima que se iniciou com o esgotamento do modelo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, teve seu maior ponto de inflexão a partir de 1959, provocou diversos efeitos nas condições de vida da classe trabalhadora. Fechamento de empresas com o consequente desemprego, inflação galopante, perda do poder de compra dos salários e até mesmo escassez de alimentos.

Frente a esse quadro os trabalhadores saíram a luta de norte a sul do país. A greve geral nacional pela conquista do décimo terceiro salário que foi uma das mais importantes foi para recuperar o poder de compra dos salários. Houve outras lutas importantes a nível nacional e na Baixada Santista as quais foram organizadas pelo Fórum Sindical de Debates<sup>6</sup>.

Em um período de aproximadamente trinta meses o Fórum Sindical de

5 Ishaq, Vivien; Franco, Pablo E; Sousa, Teresa E. A escrita da repressão e da subversão 1964-1985 Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p. 109.

6 SANTOS, Adriana Gomes e FERNANDES NETO, Antônio. Santos, 1980: Portuários em Greve. Nem os pombos apareceram no cais. São Paulo: Veneta, 2015, p. 25.

Debates fez dez paralisações gerais na Baixada Santista. Muitas das paralisações eram contra o descumprimento dos direitos legais dos trabalhadores pela Cia. Docas.

## O golpe de Estado e a limpeza do cais

A ruptura da Família Guinle com o governo Jango Goulart e mais o financiamento do IPES por parte das Candido Guinle, como dissemos acima, tinha a ver com a exigência de verbas públicas para ampliação do porto, defesa do Porto de Santos como prioritário e alteração do plano de desenvolvimento nacional tendo como base a indústria automobilística.

O golpe foi dado e a Cia Docas de Santos aproveitou a oportunidade para limpar o cais daqueles trabalhadores que se opunham aos desmandos da empresa contra os seus direitos.

No primeiro dia do golpe, isto é, no dia primeiro de abril, o Sindicato dos Operários Portuários amanheceu tomado por tropas de Fuzileiros Navais que abusando do poder que não tinham levaram a prisão todos que estavam ou chegavam ao sindicato, inclusive as senhoras com suas crianças que procuravam ser atendidas pelo médico ou dentista<sup>7</sup>.

Depois foi a vez do Sindicato dos Estivadores ser invadido pelos militares, mesmo não sendo dos trabalhadores da Cia Docas. Porém, a invasão daquele sindicato se deve ao mal exemplo que servia aos trabalhadores, principalmente, porque suas mobilizações e greves questionavam as políticas salariais ou de saúde e segurança aplicadas pelas empresas de navegação. Como os estivadores trabalham em coordenação com os doqueiros, qualquer greve ou mobilização dos Estivadores afetava diretamente a Cia Docas.

Na primeira semana do Golpe de Estado os trabalhadores portuários viram seus dirigentes sindicais serem presos ou perseguidos, suas diretorias sindicais — legalmente constituídas — serem afastadas enquanto novas diretorias sindicais eram nomeadas pelo Capitão dos Portos, Julio de Sá Bierrembach.

---

7 SANTOS, Adriana Gomes e FERNANDES NETO, Antônio. Cia. Docas de Santos — Eternamente em berço esplêndido. São Paulo, Editora Sundermann, 2020

## O IPM, o navio prisão Raul Soares e a Cia Docas

A invasão dos sindicatos, perseguição e prisão dos dirigentes sindicais e a designação de interventores poderia ser debitado na conta dos militares e eximir a Cia Docas de Santos de qualquer responsabilidade. Para tanto bastava acusar a todos os líderes dos trabalhadores como comunistas e estaria sacramentada a responsabilidade única e exclusiva dos militares.

Mas uma matéria de jornal da época, se transformou em uma importante afirmação da mídia que mostra o conluio entre os militares e a Cia Docas de Santos. Segundo o jornal *A Tribuna*: “A comissão de oficiais da Marinha de Guerra, encarregada do inquérito policial-militar para apurar a subversão no porto de Santos, continua seu trabalho em salas da Divisão de Pessoal, da Companhia Docas”<sup>8</sup>. A então “Divisão de Pessoal” era comandada pelo Engenheiro Saulo Pires Vianna.

Enquanto se desenvolvia o Inquérito Policial Militar, desde a sala do Eng. Saulo Pires Vianna, estava ancorado um velho navio que tinha sido rebocado desde o Rio de Janeiro e transformado em presídio. Diversos dirigentes sindicais relatam as desumanas condições a que eram submetidos e mais, o papel da Cia Docas de Santos. Uma dessas situações é descrita pelo portuário Antônio Alves Mastelini:

[...]Ah, aquilo lá era terrível, inclusive não só para nós, como pra toda família também, que ia visitar e encontrava a gente naquela depressão danada. (...) Física mesmo pouco, alguns empurrões, alguma coisa, mas psicológica bastante, quase a toda hora. (...) Chamava a gente, levava lá pro comando lá, deixava a gente lá. Vinha um e fazia uma pergunta; vinha outro e trazia a gente aqui pro escritório da Companhia Docas. Aquela tortura danada! Aquelas ameaças! Dizendo que iam afundar o navio, que nós íamos pra Fernando de Noronha, que nós íamos escapar, e aquelas torturas eram quase constantes.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> *A Tribuna (Santos)*, 26/06/1964, p. 9

<sup>9</sup> MASTELINI, Antonio Alves. Depoimento à Fundação Arquivo e Memória de Santos — PREFEITURA Municipal de Santos, 1990 In: MEMÓRIA SINDICAL DE SANTOS 1930-1964. Coordenação Conceição da P. Martins — Santos, 1997: Fundação Arquivo e Memória de Santos, p. 24-25.

Ao final do IPM do Porto, foram tomados 406 depoimentos, na sala da divisão de pessoal da Cia Docas de Santos, que resultaram no pedido de prisão preventiva de 127 trabalhadores e no pedido junto ao Ministério do Trabalho de cancelamento de uma carta sindical, isto é, ação de ilegalização do sindicato, um ato superior à intervenção na direção sindical.<sup>10</sup>

## **A conexão e cumplicidade entre a Cia. Docas de Santos e os militares: mandantes e executores**

Em diversos documentos militares há referência à “lista de trabalhadores das Docas”<sup>11</sup>. O que queria dizer “lista de trabalhadores das Docas”? Seria outra versão das famosas “listas sujas” elaboradas pelas grandes indústrias para impedir que trabalhadores grevistas conseguissem novos trabalhos? A outra pergunta é: será que a CDS realmente delatou seus trabalhadores aos órgãos de repressão? Isto pode ser enquadrado como grave violação de direitos humanos? Qual o papel desempenhado pelo então Chefe da Divisão de Pessoal das Docas, Eng. Saulo Pires Viana? Em apenas dois casos emblemáticos, entre tantos, é possível comprovar que esse alto executivo da Cia. Docas de Santos cumpriu um papel de primeira grandeza na delação, repressão e conseqüente perseguição aos trabalhadores e todos a aqueles que ousassem contrariar os interesses da Cia. Docas<sup>12</sup>.

O primeiro caso é o de Edegar Cid Ferreira: aos dezenove anos, o futuro presidente do Banco Santos S/A foi impedido de ingressar na Cia Docas conforme o relato abaixo:

Por volta de 25.06.1962, Edegar Cid Ferreira<sup>13</sup> tentou ingressar no quadro de

10 ARQUIVO NACIONAL — Arquivos do Serviço Nacional de Informações — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_001, Distrito Federal/Brasília, p. 4

11 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022. Na página 142 Encontramos o seguinte comentário: “Preso à ordem do DOPS, como agitador comunista. Seu nome consta da relação de empregados da Companhia Docas de Santos, de ideologia comunista, envolvido em atos de subversão, greve e piquetes”.

12 SANTOS, Adriana Gomes e FERNANDES NETO, Antônio. Cia. Docas de Santos — Eternamente em berço esplendido. São Paulo, Editora Sundermann, 2020.

13 Edegar Cid Ferreira, mais tarde, ficou conhecido como dono do Banco Santos S/A, que em 20.09.2005, foi fechado em uma controversa falência.

funcionários da Cia. Docas de Santos, fazendo, na época, uma espécie de teste ou concurso para escriturário, tendo sido aprovado. Apesar da aprovação não foi admitido, pois o Chefe da Divisão de Pessoal da citada Companhia, Eng. SAULO PIRES VIANNA, sabedor de suas atividades subversivas na área santista, vetou sua admissão<sup>14</sup>.

O segundo caso é o do advogado Dr. Ildélio Martins que ocupou a pasta de chefe do Departamento Nacional do Trabalho no governo Jânio Quadros. Posteriormente, quando foi aluno da Escola Superior de Guerra, se colocou contra o governo de João Goulart<sup>15</sup>. Desta maneira, após o golpe de Estado de 1964 encontrou uma boa fonte de renda trabalhando como advogado dos trabalhadores portuários atingidos pelas medidas aplicada pelos militares, portanto, advogando contra a Cia. Docas de Santos, e obteve importantes vitórias contra a companhia.

Em seguida, Dr. Ildélio Martins de advogado trabalhista passou a trabalhar a advogar para empresas. Foi presidente da OAB-SP em dois períodos: 1965-1967 e 1967-1969<sup>16</sup>. Além de todas essas prerrogativas que o qualificam no máximo como um liberal, o Dr. Ildélio Martins, era Auditor substituto da 1ª Instância da Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar. É importante ressaltar que com o Ato Institucional nº 2 (AI-2), de 27.10.1965, foi transferido da Justiça Estadual para a Justiça Militar a competência para processar e julgar os crimes contra o Estado e sua ordem política e social.

Dr. Ildélio era espírita e junto com o Brigadeiro Roberto Brandini<sup>17</sup>

---

14 ARQUIVO NACIONAL — Arquivos do Serviço Nacional de Informações — COREG — AC\_ ACE\_55496\_73, Distrito Federal/Brasília, p. 3

15 Tal afirmação pode ser constatada na citação do documento do Serviço Nacional de Informação (SNI) “em 1963, portanto antes do 31 de março de 1964, o Dr. Ildélio Martins fez um discurso na ADESG, cuja cópia segue em anexo, condenando a atuação do governo João Goulart na subversão das ideias e dos princípios democráticos”. ARQUIVO NACIONAL — Arquivos do Serviço Nacional de Informações — COREG — AC\_ ACE\_94299\_67, Distrito Federal/Brasília, p. 3.

16 Disponível em [www.oabsp.org.br/portaldamemoria/galeria-de-presidentes](http://www.oabsp.org.br/portaldamemoria/galeria-de-presidentes) — consultado em 25/10/2017.

17 Nas citações que faremos, referentes ao caso do Dr. Ildélio Machado, há dois sobrenomes parecidos, de origem italiana, Brandini e Brandani. Pertencem a: a) Brigadeiro Roberto Brandini e b) Tenente Brandani, do SNI de São Paulo. Se isso não for ressaltado, poderá haver

compartia relações de amizade e fé. Quando o Coronel Jarbas Passarinho assumiu o Ministério do Trabalho e Previdência Social, no dia 15.03.1967, durante o Governo Costa e Silva, o Brigadeiro Brandini, íntimo amigo de Jarbas Passarinho, indicou o Dr. Ildélio Martins para o cargo de chefe do Departamento Nacional do Trabalho, cargo que Martins já havia exercido no governo Jânio Quadros.

Passarinho fez várias reuniões com Ildélio e submeteu sua indicação ao presidente Costa e Silva. A partir de sua ascensão ao posto de chefe do Departamento Nacional do Trabalho apareceram diversas denúncias contra o “comunista” Ildélio Martins. O leitor deve parar um pouco, respirar fundo e pensar: o defensor da derrocada de Jango em palestra na ESG, o Auditor substituto da 1ª Instância da Auditoria de Guerra da 2ª Região Militar, poderia ser comunista?

Era uma situação muito desconfortável, no auge da ditadura civil militar, ter um comunista no governo. O ministro do Trabalho Cel. Jarbas Passarinho questionou o Brigadeiro Brandini que saiu em defesa do seu amigo, o Dr. Ildélio Martins.<sup>18</sup>

O então ministro Jarbas Passarinho enviou uma delegação à Santos para procurar o Coronel Coelho Neto e o tenente-coronel Erasmo Dias. Foram, o Brigadeiro Brandini e o Tenente Brandani, do SNI de São Paulo. O primeiro contato foi com o Coronel Coelho Neto, no Quartel, que já tinha conhecimento da acusação e mandou chamar a fonte do mesmo, que era o Dr. Saulo Pires Vianna, da Cia. Docas de Santos. Saulo, não se fez de rogado e disse que realmente o informe era inconsistente mas que o Dr. Ildélio tinha se transformado em um problema para as Docas.

O papel do Chefe da Divisão de Pessoal das Docas de Santos, Eng. Saulo Pires Vianna, transcendia o de elaborador de dossiês, de informante ou delator, pois lhe cabia o papel de investigador dos supostos crimes contra o Estado brasileiro. Quer dizer, o Sr. Saulo Pires Vianna acusava e investigava. 19Então, o Eng. Saulo Pires Vianna, Chefe da Divisão de Pessoal da Cia. Docas de Santos, como se vê, i) escreveu dossiês a partir de denúncias de terceiros,

---

confusão.

18 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC\_ACE\_94299\_67, p. 6.

ii) difundiu, iii) investigou e iv) julgou a denúncia improcedente. Neste caso e em outros momentos, Saulo Pires Vianna, Chefe da Divisão de Pessoal da Cia. Docas de Santos, mostra intimidade com os órgãos de repressão e controle ao ter audiência nos comandos militares na Baixada Santista e em escala nacional, conseguindo, inclusive, influenciar nos ministérios.

## **1965: os militares impõem novos ordenamentos jurídicos**

Em 1965, com o terrorismo de Estado impondo sua força, o governo do Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco impõe um clima de terror derrotando a oposição, decreta o AI-2 e cria o Decreto-Lei nº 3, de 27.01.1966, que militariza a Guarda Portuária. O Ato Institucional nº 2, de 27.10.1965, impõe uma importante modificação nos ritos processuais, ao transferir para Justiça Militar a competência para processar e julgar os crimes contra o Estado e sua ordem política e social.

O Artigo 8º do AI-2 alterou o artigo 108 da Constituição de 1946 e passou a vigorar com a seguinte redação: Esse foro especial poderá estender-se aos civis, nos casos expressos em lei para repressão de crimes contra a segurança nacional ou as instituições militares.

Para a consecução do AI-2 juridicamente se apoiou na Lei nº 1.802, de 05.01.1953, promulgada por Getúlio Vargas, que regulamentou e definiu os crimes contra o Estado e a Ordem Política e Social. Apoiado nessa Lei, o AI-2, em seu artigo oitavo impunha:

§ 1º — Competem à Justiça Militar, na forma da legislação processual, o processo e julgamento dos crimes previstos na Lei nº 1.802, de 5 de janeiro de 1953.

§ 2º — A competência da Justiça Militar nos crimes referidos no parágrafo anterior com as penas aos mesmos atribuídas, prevalecerá sobre qualquer outra estabelecida em leis ordinárias, ainda que tais crimes tenham igual definição nestas leis.

E mais, o AI-2 criava as condições para uma maior repressão às

reivindicações e lutas dos trabalhadores, conforme a redação dos artigos 12 e 13:

Art. 12 — A última alínea do § 5º do art. 141 da Constituição passa a vigorar com a seguinte redação: Não será, porém, tolerada propaganda de guerra, de subversão, da ordem ou de preconceitos de raça ou de classe.

Art. 13 — O Presidente da República poderá decretar o estado de sítio ou prorrogá-lo pelo prazo máximo de cento e oitenta dias, para prevenir ou reprimir a subversão da ordem interna.

O Decreto-Lei nº 3, de 27.01.1966, criado alguns meses após o AI-2, com o objetivo de ampliar as prerrogativas do segundo Ato Institucional e controlar, vigiar e punir os trabalhadores da orla portuária. Os seus considerados falam por si quando estipulam que:

os serviços portuários e conexos e a atividade dos órgãos sindicais a eles vinculados envolvem aspectos que dizem respeito à segurança nacional... é de grande importância a inadiável recuperação econômica dos serviços portuários, com o cumprimento fiel da legislação ora em vigor... as diversas medidas para corrigir as distorções havidas nesse setor de trabalho não têm proporcionado resultados eficazes que a conjuntura atual exige... é imperioso disciplinar as relações jurídicas do pessoal que integra o sistema de atividades portuárias.

O Decreto-Lei nº 3 abarcava o conjunto dos trabalhadores da orla portuária. No entanto, no caso específico dos trabalhadores das Docas, dava uma nova dimensão à repressão contra os trabalhadores, pois a Guarda Portuária adquiriu um caráter militar, sendo-lhe vedado o direito à sindicalização:

Art. 9º As guardas portuárias, como forças de policiamento, ficam subordinadas aos Capitães dos Portos, vedada aos seus integrantes toda e qualquer vinculação ou atividade de caráter sindical.

Mesmo tendo esse caráter militar, continuará a fazer parte do quadro de funcionários da CDS:

§ 1º Ao concessionário caberá a responsabilidade de rotina na escalação, emprego e movimentação do pessoal da guarda.

§ 2º A Guarda Portuária continuará sendo paga pelos concessionários, devendo, para tanto, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, no cálculo das tarifas, prever os necessários recursos.

Em 1965 os contratos coletivos de 1962 e 1963 foram anulados e foram firmados novos contratos entre a empresa e os sindicatos dirigidos por interventores indicados pelo Delegado do Trabalho Marítimo, capitão-de-fragata Júlio de Sá Bierrenbach. Por via das dúvidas, para garantir o controle, o Decreto-Lei nº3 determinava que poderia a “autoridade competente solicitar o afastamento do empregado do serviço ou do local de trabalho” tendo em vista as questões de segurança nacional, podendo o afastamento “solicitado pela autoridade competente diretamente ao empregador” tendo “em representação fundamentada, com audiência da Procuradora Regional do Trabalho, que providenciará desde logo a instalação do competente inquérito administrativo” e como o afastamento não configurava a suspensão do contrato o trabalhador afastado poderia receber por até 90 dias o seu salário. Porém, se ao final do inquérito revelasse houve “atos atentatórios à segurança nacional” e que por isso “Constitui igualmente justa causa para dispensa de empregado”. A motivação para o afastamento e instauração de inquérito se fundamentava em-

- a) instigar, preparar, dirigir ou ajudar a paralisação de serviços públicos concedidos ou não ou de abastecimento;
- b) instigar, publicamente ou não, desobediência coletiva ao cumprimento de lei de ordem pública.

Outra mudança foi trazida na redação do Artigo 13 na qual estabelecia que Artigo 528 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) passava a ter uma nova redação, em que

Art. 528. Ocorrendo dissídio ou circunstâncias que perturbem o funcionamento de entidade sindical ou motivos relevantes de segurança nacional, o Ministro do Trabalho e Previdência Social poderá nela intervir, por intermédio de Delegado

ou de Junta Interventora, com atribuições para administrá-la e executar ou propor as medidas necessárias para normalizar-lhe o funcionamento.

## **A utilização do aparato de Estado para controlar a rebeldia dos trabalhadores**

Consumado o golpe de Estado as prisões passaram a ser incalculáveis, aconteciam de forma massiva e cotidianamente com distintas formas de atuação dos órgãos do Estado e seus funcionários. Eram prisões dirigidas, em especial, contra os funcionários da Cia. Docas de Santos. Prisões ilegais como descreve a Comissão Nacional da Verdade

Outra modalidade de detenção ilegal e arbitrária praticada pelos agentes da repressão era a prisão em massa e programada de muitas pessoas, sem indícios fundados de cometimento de algum delito. As prisões em massa começaram a ocorrer antes mesmo do início do golpe militar, mas já dentro de sua lógica e fundamento, com o fim de inviabilizar a atuação de sindicatos e as conquistas que poderiam advir da luta dos sindicalistas em favor dos trabalhadores brasileiros.<sup>19</sup>

Até hoje não se consegue calcular o número de prisões e detenções, que ocorreram em massa. A *Tribuna (Santos)*, já no mês seguinte, ainda em 1964, continuou a informar:

Tem sido constantes, notadamente nos últimos dias, pedidos que nos fazem quanto ao número e nome dos presos políticos recolhidos na cadeia desta cidade, havendo mesmo os mais desencontrados e descabidos comentários quanto ao número e destino dos que foram detidos pelo DOPS de Santos por estarem, de modo direto ou indireto, comprometidos com o regime de agitação que vigorava no País até 31 de março deste ano.

Na verdade, desde o dia 1º de abril último, até ontem, mais de 250 pessoas foram detidas e muitas delas recolhidas ao xadrez, principalmente nos primeiros dias que se seguiram à vitória da revolução democrática.<sup>20</sup>

---

19 COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE – Relatório – Volume I, 2014, p. 309.

20 *A Tribuna (Santos)*, 07.05.1964, p. 16.

No mesmo diapasão, A Tribuna (Santos) informa ao leitor que a “revolução democrática” saía vitoriosa, pois conseguira colocar na cadeia e fazer desaparecer mais de 250 trabalhadores em menos de um mês, só ali no Dops de Santos. As perseguições e prisões se estendiam para fora dos limites da Baixada Santista. Então, as operações prenderam trabalhadores em Curitiba, Londrina e Paranaguá, os presos eram integrantes do Fórum Sindical de Debates e Central Geral dos Trabalhadores (CGT)<sup>21</sup>, busca nos municípios da Baixada Santista<sup>22</sup>. A ilegalidade das prisões era acobertada por um Judiciário acovardado e subserviente ao novo momento de exceção. Uma decisão judicial, no décimo dia de vigência do golpe, explica o papel das autoridades judiciais, conforme a matéria abaixo:

Juiz negou habeas corpus: ‘Há restrições dos direitos individuais’

Considerando que a situação presente está caracterizada como revolucionária, e que as autoridades judiciárias não podem, até a normalização institucional, criar ‘dificuldades às autoridades policiais mandatárias da chefia de um comando revolucionário’, o Dr. Paulo Rabello Teixeira, juiz da 1ª Vara Criminal, indeferiu ontem pedido de habeas corpus em favor de Argeu Anacleto da Silva, que se acha preso por atividades subversivas.<sup>23</sup>

Garantidas pela ação subserviente do Judiciário, as prisões continuaram e os presos começaram a ser transferidos para o navio-prisão Raul Soares. As prisões de dirigentes portuários amplamente divulgadas na imprensa demonstra cabalmente quão séria foi a expressão do Capitão dos Portos, Júlio de Sá Bierrenbach, quando disse: “Agiremos com serenidade, mas com extremo rigor. Garantiremos o trabalho”<sup>24</sup>. Para isso prendeu vários ativistas no Raul Soares, do Sindicato dos Operários nos Serviços Portuários, Manoel de Almeida e Rafael

21 A Tribuna (Santos). Presos no Paraná elementos do FSD e do CGT. 04/04/1964, capa; A Tribuna (Santos). Mais prisões e triagem: restam 53 detidos. 08/04/1964, p. 20. A Tribuna (Santos), Prisões ontem em Santos. 11.04.1964, p. 3.; A Tribuna (Santos). Portuários entregaram-se ao Capitão dos Portos: recolhidos ao ‘Raul Soares’. 10.06.1964, p.14.

22 A Tribuna (Santos). Caça incessante da polícia a comunistas e agitadores. 07/04/1964, p. 20.

23 A Tribuna (Santos), 11/04/1964, p. 3.

24 A Tribuna (Santos), 02/04/1964, capa.

Babunovich<sup>25</sup>. Valdemar Neves Guerra, que tinha sido o presidente do Sindicato dos Empregados nos Serviços da Administração Portuária e membro do Fórum Sindical de Debates e União dos Sindicatos da Orla Marítima de Santos<sup>26</sup>. E também foi preso Sergio Martins, 2º tesoureiro do Sindicato dos Empregados da Administração Portuária de Santos nas caçada descrita nos jornais.

## **Com forte repressão a Cia. Docas de Santos parte para tirar vantagens econômicas**

a) O massacre dos trabalhadores após o golpe de Estado

Com o golpe de Estado vitorioso, os sindicatos dirigidos por interventores ou sindicalistas dóceis, prisões em massa e o clima de terror instalado, a Cia Docas de Santos pôde efetuar um massacre contra os trabalhadores. Como nota introdutória, vejamos comentário do Dr. Eraldo Aurélio Franzese, advogado trabalhista, ex-secretário de Assuntos Jurídicos e Administrativos da Prefeitura de Santos (1979), em artigo publicado no jornal Cidade de Santos. O Dr. Aurélio como importante advogado, com boas relações com os militares e patrões. E, em um artigo por ele publicado em 1980, Dr. Aurélio expressa os nexos constitutivos da estratagem legislativa implantada junto com o golpe e o regime ditatorial, vejamos a seguir:

O que é preciso, no nosso entender, é que haja desarmamento de espíritos e vontade de realmente construir alguma coisa. Ressalte-se que a Revolução de 1964, no que concerne ao trabalhador portuário nada ofereceu. Ao contrário. Foram derrubadas vantagens existentes há mais de trinta anos, que por haverem sido inseridas em Convenção Coletiva, acabaram por ser consideradas vencidas pelo Decreto-lei número 5/66. Se, havia exageros, o que se diz apenas para argumentar, nada se fez no sentido de equacionar o problema dentro das normas e princípios de justiça social. O governo deu ouvidos a interesses escusos e até promocionais, e seguindo a orientação de autoridades não afeitas aos problemas do porto, acabou por perder a oportunidade de real e efetivamente corrigir eventuais distorções. Preferiu passar do oito para o oitenta. Reduziu

---

25 A *Tribuna (Santos)*. Portuários entregaram-se ao Capitão dos Portos: recolhidos ao 'Raul Soares'. 10/06/1964, p.14.

26 A *Tribuna (Santos)*, 02/04/1964, capa.

o ganho do operário com reflexos negativos para a própria comunidade, face, inclusive, à perda do poder aquisitivo. Numa posição muito cômoda, alega-se costumeiramente que, no caso dos portuários, suas conquistas tiveram como fundo a demagogia política dos idos de 1960 a 1964. Entretanto, já em 1936 o pessoal em geral recebia em dobro o trabalho em prorrogação. Os dias de Natal, Ano Bom, Sexta-feira da Paixão, Primeiro de Maio, sempre que trabalhados, eram pagos em triplo. Aos 29 de março de 1937, as horas trabalhadas nos domingos e feriados eram acrescidas de 70% e abonadas as restantes do dia. A própria semana inglesa, levada de roldão pelas “leis revolucionárias”, havia sido conquistada no ano de 1959, através de acordo com a empresa.<sup>27</sup>

b) Demissões em massa: nos meses subsequentes ao golpe de Estado, a CDS, em meio ao clima de terror, aproveitou para “limpar o cais” de trabalhadores, para eles, indesejáveis. Na série de documentos incluída no monitoramento<sup>28</sup> há uma afirmação: “que foi demitido desta Cia” o que nos leva a crer que esse documento foi enviado pela própria CDS aos órgãos policiais.<sup>29</sup>

A carta *IG/03.14.DP/107.64*, a que se refere o documento<sup>30</sup> pode ser assim identificada: “Da Inspetoria Geral (Engenheiro José Menezes Berenguer) para o Departamento de Pessoal (Eng. Saulo Pires Vianna)”. A descrição acima mostra, mais uma vez, a cumplicidade da CDS por meio do Inspetor Geral (José Menezes Berenguer) e seu chefe de Pessoal (Saulo Pires Vianna) com os órgãos repressivos. No mesmo documento, mais uma vez, se vê a cumplicidade da CDS com o aparato repressivo:

A Inspetoria Geral da Cia. Docas de Santos, através da carta *IG-04.14/DP/107.64*, dessa data, autoriza a dispensa deste elemento, não amparado por estabilidade, em virtude das conclusões do inquérito policial-militar, instaurado para apuração das atividades subversivas, de agitação, de greves e paralisações

27 *A Cidade de Santos*, 03/08/80, p. 16.

28 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022

29 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022, p. 177.

30 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022

ilegais do trabalho.<sup>31</sup>

O mesmo documento informa que no dia 18.05.1964 o epigrafado foi: “*indiciado em inquérito policial como incurso na Lei de Segurança Nacional*”. Além do caso específico do trabalhador, outros 3 trabalhadores foram indiciados.<sup>32</sup>

### c) Revogação dos ACT 1962 e 1963

Em entrevista aos jornais o Ministro do Trabalho Arnaldo Sussekind informa que “acordos salariais vencidas serão prorrogados”. Era melhor prorrogar os contratos, ainda que as entidades patronais pressionassem pela revogação. Deste modo evitava-se colocar os trabalhadores em movimento.

[...] os acordos salariais entre empregados e empregadores estão automaticamente renovados à medida que forem vencidos e da maneira prevista, não devendo ocorrer nenhuma interferência governamental, como consequência do movimento revolucionário. Mais adiante informou que em todo o país reina a tranquilidade entre empregados e empregadores e que não há, na sua orbita ministerial nenhum problema de maior gravidade.<sup>33</sup>

Para os doqueiros foi um momentâneo suspiro. Seu contrato coletivo com as respectivas vantagens seguia vigente. Isso durou pouco, pois

A perda dessas vantagens iniciou-se com a promulgação do Decreto nº56.420, de 4 de junho de 1965, que declarou nulos os acordos de 18 de outubro de 1962 e 21 de agosto de 1963, celebrados entre o Governo Federal e a Federação Nacional dos Portuários, postos em execução, no Porto de Santos, por força das Portarias no 719, de 29 de outubro de 1962 e B-34, de 10 de setembro de 1963.<sup>34</sup>

---

31 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022, p. 142.

32 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_022, p. 8 e 142.

33 *A Tribuna (Santos)*, 16/05/1964, p. 9.

34 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, *Notas sobre o Inquérito Policial Militar para apuração das causas da operação tartaruga em face do relatório apresentado pelo encarregado pelo Inquérito Policial Militar*, p. 6-7.

A afirmação acima é muito importante, pois parte do mesmíssimo José Menezes Berenguer, Inspetor Geral, isto é, a maior autoridade da CDS na cidade de Santos. Promulgado no dia 04/06/1965, o Decreto n° 56.420 começou a ser aplicado no dia 28/06/1965 quando houve a primeira reunião para discutir o novo contrato coletivo.

#### d) Contrato Coletivo de 1965: Negociação ou imposição

Em toda negociação sempre há dois lados, mas neste caso, foi diferente, pois foi unilateral. A negociação foi instalada na Capitania dos Portos e conduzida pelo Conselho Regional do Trabalho Marítimo, o qual era presidido pelo Capitão de mar e guerra Roberto Coutinho Coimbra. A CDS estava representada por José Menezes Berenguer, Inspetor Geral e por Saulo Pires Vianna, chefe da Divisão de Pessoal. Pelos trabalhadores estavam os interventores, sindicalistas dóceis e inclusive por alguns que iam depor contra os trabalhadores nos IPMs. Mesmo com essa composição, o Capitão de mar e guerra fez suas ameaças:

Quero dizer aos senhores que não guardo ressentimentos, mas não admito inversão de princípio de autoridade... meu gabinete tem a porta fechada, apenas para poder me entender com um de cada vez. Na realidade, a porta está aberta a todos, enquanto merecerem essa distinção e me tratarem com o respeito devido. Se algum dia tal não acontecer, e qualquer um dos senhores, ou outra pessoa qualquer, quebrar esse clima de entendimento, podem estar certos de que saberei agir com rigor.<sup>35</sup>

Consideremos que foi meio despropositada a ameaça do Capitão-de-mar guerra e negociador oficial do governo de Humberto Castelo Branco. Os representantes dos trabalhadores eram por demais dóceis. O Sr. Ibraim Antun Ruis, do Sindicato dos Motoristas de Guindastes, expressou toda essa docilidade para com a ditadura e os patrões:

Essa Comissão já tem mantido contato com a empresa e tem conseguido bons

---

<sup>35</sup> MUSEU DAS DOCAS, documentos de José Menezes Berenguer, *Atas da Reuniões promovidas pela DTM para discussão da CCT. Ata da reunião realizada em Santos, em 28.07.1965, para discussão e elaboração de nova CCT entre a Cia. Docas de Santos e os sindicatos portuários de Santos*, p. 25-26.

entendimentos. Aqui, em Santos, com o Dr. Berenguer e Dr. Vianna, e, no Rio, com a diretoria. Sempre fomos bem atendidos e sempre que vamos fazer algum apelo somos prontamente atendidos. Por isso temos essa satisfação de dialogar.<sup>36</sup>

Na verdade, o Sr. Ibraim Antun Ruis, enquanto dizia que tinha satisfação em dialogar com a empresa que o recebia tão bem, se omitia frente ao clima de terror em que viviam os trabalhadores portuários após o golpe de Estado. Além disso, Antun Ruis aceitou o triste papel de testemunha de acusação contra 128 trabalhadores denunciados pelo Ministério Público por prática de “subversão na orla marítima.”<sup>37</sup>

Na primeira reunião, o Capitão-de-mar-e-guerra Roberto Coutinho Coimbra apresentou os eixos de discussão do novo CCT. Entre eles citamos:

1. Que é da competência do governo limitar o custo dos serviços portuários em função das respectivas tarifas. Que a legislação em vigor disciplina a concessão de vantagens aos portuários, tendo em vista a fixação de tarifas.
2. Que é preceito básico da C.L.T. que nenhum interesse de classe ou particular prevalece sobre o interesse público.<sup>38</sup>

Conforme se observa acima, o governo Castelo Branco, objetivava reduzir o valor das tarifas cobradas nos serviços portuários. A redução das tarifas cobradas pela concessionária CDS deverá ter como contrapartida a redução do custo de produção, ou para ser mais claro, da mão de obra. Para melhor ilustrar isso, vejamos o caso da complementação da aposentadoria:

A cláusula 7ª do Acordo Coletivo de Trabalho firmado em 04/10/1963, entre o Governo Federal e a Federação Nacional dos Portuários determinava a

---

36 MUSEU DAS DOCAS, documentos de José Menezes Berenguer, Atas das Reuniões promovidas pela DTM para discussão da CCT: Ata da reunião realizada em Santos, em 13/07/1965, para discussão e elaboração de nova CCT entre a Cia. Docas de Santos e os sindicatos portuários de Santos, p. 19.

37 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC\_ACE\_38157\_69\_001, p. 14.

38 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, Atas das Reuniões promovidas pela DTM para discussão da CCT e Ata da Reunião do Conselho Regional do Trabalho Marítimo do Estado de São Paulo, às 14 horas do dia 28.06.1965, p. 2-3.

complementação dos proventos aos aposentados.

Cumprindo o acordo, foi baixada a Resolução nº46 de 07/02/1964, autorizando as Administrações de vários portos a cobrarem um adicional de 8% sobre as taxas da tarifa vigente nos respectivos portos, a fim de fazer face ao atendimento da clausula.<sup>39</sup>

Como o objetivo do governo é reduzir as tarifas, o negociador governamental, CMG Coimbra impõe “sustar de imediato a cobrança do adicional referente à complementação”<sup>40</sup>. Sem lastro, foi excluída da CCT a complementação de aposentadoria. Em síntese, o objetivo é

Reconduzir as taxas e tarifas aos seus justos valores a fim de permitir um melhor aproveitamento das instalações portuárias o que acarretará de imediato uma redução do custo das operações portuárias e consequentemente no frete marítimo e no custo da mercadoria transportada.<sup>41</sup>

Foram sinalizados também a redução de direitos através das seguintes imposições

Que a ninguém é dado invocar direito adquirido a vantagens e privilégios não previstos em leis, mas atribuídos em acordos e convenções que não atendem ao interesse público, por constituírem privilégio de classe, contrários à coletividade; Que são nulos de pleno direito os atos praticados com objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos na CLT; Que com a anulação dos acordos celebrados em 1962 e 1963, todos os demais atos relativos ao contrato de trabalho estão com a vigência já vencida ou não especificavam período de vigência, o que contraria o previsto no artigo 620 da CLT.<sup>42</sup>

O governo de Castelo Branco e a empresa não queriam anular apenas os CCT de 1962 e 1963, queriam também avançar em conquistas históricas.

---

39 *Idem*, p. 3.

40 *Idem*, p. 3.

41 *Idem*, p. 6.

42 *Idem, ibidem*, p. 3-4.

Vejamos o diálogo entre o Inspetor Geral da CDS, José Menezes Berenguer e o CMG Coutinho Coimbra:

O Dr. José Menezes Berenguer, Inspetor Geral da Companhia Docas de Santos, perguntou se os entendimentos para elaboração de um novo contrato coletivo entre a concessionária e os quatro sindicatos presentes deviam abranger apenas os assuntos compreendidos nos acordos de 1962 e 1963 ou toda a matéria dos acordos e contratos anteriores. O Sr. Delegado do Trabalho Marítimo respondeu que o novo contrato deveria abranger toda a matéria pertinente às relações de trabalho entre a concessionária e os trabalhadores do porto de Santos.<sup>43</sup>

E para que não ficassem dúvidas, o presidente do Sindicato dos Motoristas de Guindastes de Santos faz uma nova interpelação, como veremos:

O Sr. Jarbas Pacheco Barroso, que solicitou esclarecimentos ao Sr. Delegado sobre quais os acordos abrangidos pelo Decreto acima mencionado. O Sr. Delegado respondeu, novamente, que no contrato a ser elaborado deveriam ser reestudadas não apenas os acordos cancelados e referentes a 1962 e 1963, mas todas as Convenções Coletivas de Trabalho anteriores e os demais atos, pois estavam com as respectivas vigência vencidas ou indeterminadas.<sup>44</sup>

Nessas condições históricas impostas pela ditadura civil-militar os trabalhadores tiveram perdas gigantescas. As horas extras, que eram de 290 e 240%, foram reduzidas para 100 e 75%, respectivamente. No dia 27.07.1965, antes da penúltima reunião de negociação, um documento do Ministério de Viação e Obras Públicas/Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis<sup>45</sup>, assinado pelo Diretor Geral, Almirante Luís Clovis de Oliveira informava que a) estava excluído o salário chuva e gratificação de férias; b) na jornada noturna o novo adicional seria rebaixado para 25%; c) o trabalho aos domingos seria rebaixado a 50% e d) férias de 20 dias. Com esse documento confirma-se, sem

---

43 *Idem*, p. 4-5.

44 *Idem*, p. 5.

45 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer: *Atas das Reuniões promovidas pela DTM para discussão da CCT – Documento Reservado dirigido ao Ministro de Viação e Obras Públicas, de 27/07/1965*, p. 1-3.

margem de dúvida, que não houve negociação, houve imposição. As perdas foram:

‘salário chuva’; taxa de 25% em diversos serviços perigosos e insalubres; descanso semanal e férias remuneradas; redução do salário-família; fim dos extraordinários pagos à base de 70 a 290%, sendo as horas noturnas remuneradas com um acréscimo de apenas 20% (CLT); criação de dois turnos de trabalho (um durante o dia e outro à noite, com revezamento semanal); corte na cubagem para os serviços de produção, permanecendo somente a tonelagem, o que representou um corte salarial na base de 50%; drástica redução do número em cada terno de serviço<sup>46</sup>.

Os percentuais pagos nas horas extraordinárias existiam desde o Acordo Coletivo de Trabalho de 1937. Esse acordo foi publicado no Diário Oficial, do dia 17 de agosto de 1937, isto é, no limiar do Estado Novo e foi derrubado pela ditadura civil-militar implantada em 1964.

O Acordo Coletivo de Trabalho de 1937 impunha os seguintes porcentuais em caso de horas extras:

**Tabela 1: Adicional de Horas Extras**

Jornadas	Período de Trabalho	Taxas
Serviço Ordinário	Dias úteis (de 07:00 às 11:00 e de 13:00 às 17:00 horas)	---
Horas Extraordinárias	Domingos e Feriados (das 07:00 às 17:00 horas)	70%
Horas Extras Noturnas	Das 19:00 às 03:00 da madrugada	70%
Horas de Refeição	Das 11:00 às 13:00, das 17:00 às 19:00 e da 23:00 às 24:00 horas	290%
Horas Especiais	Das 03:00 às 6:30 horas	240%

A diretoria da CDS estava eufórica em seu Relatório da Diretoria dirigido aos acionistas referente ao exercício de 1965.

<sup>46</sup> O Estado de São Paulo, 22.01.1966 In: TEIXEIRA DA SILVA, Fernando. *A Carga e a Culpa*. São Paulo, Hucitec, 1995, p. 206.

[...] os esforços e as enérgicas providências tomadas pelo governo no sentido de racionalizar o regime de trabalho nos portos, aumentando a eficiência mediante a implantação de critérios econômicos. Assim, as disposições do Decreto nº 54.420/65, que declarou nulos os Acordos de 1962 e 1963, firmados diretamente entre o Governo Federal e a Federação Nacional dos Portuários, e a política salarial consubstanciadas no Decreto nº 54.018/64 permitiram considerável diminuição de ônus suportados pelos usuários do porto de Santos. Em consequência, foi possível, no decorrer do exercício, suprimir a cobrança do adicional transitório de 10% e outros às taxas das tarifas, cujos atos constam deste relatório.

Da supressão desses diferentes adicionais resultou, no exercício, redução global de 33% para os usuários do porto. Este fato merece todo destaque, pois desconhecemos qualquer outro serviço ou mercadoria, cujos preços tenham sido reduzidos em tal vulto no ano de 1965.<sup>47</sup>

e) A imposição dos dois turnos de trabalho. 24 horas contínuas de exploração do cais e seus trabalhadores.

Já antes do golpe de Estado havia uma cruzada pela operação 24 horas no Porto de Santos. Empresários vinculados ao transporte marítimo, usuários do porto, a CDS e funcionários do Estado, todos juntos, fizeram diferentes atividades e publicaram inúmeros materiais com o objetivo de convencer a sociedade a não aceitar a resistência dos trabalhadores contra a imposição do trabalho por 24 horas. Os trabalhadores, como veremos, não eram contra a operação *full time* do porto. Eram contra a retirada de direitos que viria com essa medida.

Então, diversas manifestações contra a imposição dos dois turnos, foram realizadas antes mesmo do Golpe de 1964. E, inclusive, no segundo semestre de 1963 funcionou uma Comissão Parlamentar de Inquérito-CPI para apurar as razões do congestionamento do porto de Santos e do Rio de Janeiro. Na CPI houve uma divisão de tarefas: uma delas coube às CDS ao tratar da falta de investimento no porto; e a outra tarefa coube aos funcionários do Estado brasileiro, antes do golpe, atacarem duramente os trabalhadores e defenderem a imposição de dois turnos.

O Capitão dos Portos do Estado de São Paulo — o Comandante Oyama

---

47 COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, *Relatório da Diretoria*, ano 1965, p. 4-5.

Sonnenfeld de Matos-nomeado pelo governador Adhemar de Barros, foi um dos depoentes na CPI. O Comandante Oyama Sonnenfeld de Matos que, por sua vez, nutria afinidades com o governador e tinha sua linha de raciocínio baseada na convicção de que “a legislação trabalhista vigente é desastrosamente contra o empregador e o empregado não transige em seus direitos”, como consta nos autos da CPI.

A intervenção que abriu a “fase santista” da CPI designada para apurar as causas do congestionamento do porto foi feita pelo capitão dos portos, Comandante Oyama, o qual apresentou um relatório assim descrito pelo jornal local:

Prestando um lúcido depoimento, o Comandante Oyama leu para os membros da CPI um relato por ele elaborado sobre essas causas. Disse, a princípio que, como Capitão dos Portos, sua ação é mínima no sentido de modificar a situação vigente, e como delegado do Trabalho Marítimo, sua tarefa consiste em agir como mediador entre as partes, nas contendas de caráter trabalhista. Fez a seguir um resumo de suas atribuições, afirmando que as mesmas nada têm a ver com congestionamento portuário. Afirmou, porém, que se as contendas trabalhistas fossem resolvidas a contento e com presteza, podem influir no desenvolvimento dos serviços portuários.<sup>48</sup> [e] Ainda sobre a legislação, disse que ela é ‘desastrosamente contra o empregador, e o empregado não transige em seus ireitos assegurados por lei, por mais absurda que seja a redação da mesma.’<sup>49</sup>

O capitão dos portos tinha uma visão futurista das relações do trabalho. Propunha a flexibilização de direitos e fragmentação da categoria via a criação de cooperativas de trabalho e defendeu que “uma cooperativa de trabalho talvez representasse a solução pois permitiria a eliminação de diversas taxas atualmente cobradas, como periculosidade, etc. Seria – como informou – um

---

48 *A Tribuna (Santos)*, 27.09.1963 In: MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, Documentos da Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as irregularidades e deficiências que respondem pelo crescente congestionamento dos portos de Santos e Rio de Janeiro, 1963.

49 *O Estado de São Paulo*, 27.09.1963 In: MUSEU DAS DOCAS, documentos de José Menezes Berenguer; Documentos da Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as irregularidades e deficiências que respondem pelo crescente congestionamento dos portos de Santos e Rio de Janeiro, 1963.

contrato coletivo de trabalho para cada navio”<sup>50</sup>. Nessa CPI, o Comandante Oyama não foi uma voz isolada. Outras intervenções referiram-se ao tema da ampliação da jornada de trabalho. Queremos destacar o depoimento do Eng. Sebastião Medeiros, Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. O Eng. Medeiros ocupava um alto cargo no Estado brasileiro presidido pelo Presidente João Goulart. A receita do Eng. Sebastião Medeiros estava baseada em que “Faz-se imprescindível e urgente, portanto, evoluir para um novo regime de trabalho, novo horário e finalmente, assim estabelecidas as indispensáveis condições, passar a efetuar o pagamento dos serviços de capatazias com base na produção”<sup>51</sup>.

Ao que parece, o Sr. Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, ainda que sendo parte de um governo contestado pelos grandes empresários, tinha posições muito conservadoras com relação aos trabalhadores. Diríamos, quase fascistas. Vejamos:

Reduzida a jornada do homem aos limites impostos pela sua resistência biológica e pelas exigências da lei, há que estimulá-lo à produtividade, por um lado remunerando-lhe não à base de tempo, mas, sim, na da quantidade de trabalho que produzir; e por outro lado eliminando-lhe a possibilidade de lucrar com o retardamento do término do trabalho, isto é, não lhe permitindo participar de senão de um turno por dia.<sup>52</sup>

A intervenção do Sr. Medeiros apresenta duas pedras angulares da futura Lei 4.860/65 imposta por Castelo Branco. São elas: rodízio semanal e rescisão das convenções coletivas.

---

50 A *Tribuna (Santos)*, 27.09.1963 In: MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, documentos da Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as irregularidades e deficiências que respondem pelo crescente congestionamento dos portos de Santos e Rio de Janeiro, 1963.

51 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, Depoimento do Engenheiro Sebastião Medeiros, Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, feita aos 04.09.1963 perante a CPI destinada a apurar as irregularidades e deficiências que respondem pelo crescente congestionamento dos Portos de Santos e Rio de Janeiro, p. 8.

52 *Idem, ibidem*.

O rodízio semanal permitirá que a cada operário caiba o serviço diurno e noturno. Sendo menor o grupo da noite, porque nele não se realizam senão as operações dos navios, as semanas de trabalho diurno serão mais numerosas do que as do noturno para o empregado.<sup>53</sup> Com relação ao pessoal de capatazias, seria promovida a rescisão das Convenções Coletivas, com interveniência direta dos Ministérios do Trabalho e Previdência Social e da Viação e Obras Públicas...<sup>54</sup>

Várias dessas medidas, segundo o Sr. Medeiros, só podiam ser aplicadas acabando com o que ele chamou de “afrouxamento da autoridade na faixa do cais” e modificando o papel da Capitania dos Portos porque

Sob esse título, o que se pretende é pedir a atenção das Altas Autoridades para os problemas que se criam ou que são responsáveis pela perda, cada vez mais acentuada, da autoridade de que têm que se revestir aqueles que, no desempenho de suas funções de direção, precisam expedir e fazer cumprir ordens de serviço. Esse afrouxamento da autoridade é expresso pelo mesmo número que mede a fuga à responsabilidade pelos seus atos, daquele que devem ser os executores das aludidas ordens: Uma e outra coisa são fenômenos sociais gerados por excessos de interferência dos Sindicatos de classe, por desajustes salariais, por falta de amparo e cobertura, por parte do Poder Público, aqueles que por força de suas atribuições dirigem ou gerenciam os serviços públicos, setores industriais, etc. Constituem eles a expressão de uma época. No porto, como em qualquer organização, só é possível obter-se o máximo rendimento e produtividade nos trabalhos, quando se consegue estabelecer um clima de perfeita harmonia entre empregados e empregadores. Infelizmente, essa harmonia tem sido prejudicada pelas contínuas interferências diretas nos serviços, paralisações de trabalho ordenadas por este ou aquele motivo, pelos Sindicatos que congregam as diversas categorias de empregados que trabalham na faixa do cais. Tais práticas têm-se multiplicado e constituem flagrante desrespeito à Lei.<sup>55</sup>

Com tais opiniões sobre o papel dos sindicatos e da necessidade de controlá-los, o Sr. Medeiros fez a proposta — encampada pela ditadura

---

53 *Idem*, p. 9.

54 *Idem*, p. 10.

55 *Idem*, p. 36.

empresarial-militar — que resolveu pela “Modificação na estrutura orgânica das Delegacias de Trabalho Marítimo, de forma geral, dando-lhes maior força e amplitude de ação e dotando-as dos meios coercitivos de se contraporem aos excessos dos Sindicatos.”<sup>56</sup> Então, era realizado uma guerra contra os trabalhadores e suas organizações, tanto com relação a repressão quanto nas perdas de direitos, era uma verdadeira caça aquilo que ficou conhecido como “inimigo interno”, os trabalhadores.

A CDS, em sua participação na CPI, por intermédio do Inspetor Geral José Menezes Berenguer, tinha-se restringido a questionar a liberação de verbas para obras de ampliação do cais. Entre outras medidas de investimento, passou a defender as propostas apresentadas à CPI pelo Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, Engenheiro Sebastião Medeiros. Essas propostas eram veementemente rechaçadas pelos dirigentes sindicais e pelos seus representados. Foi preciso instituir o clima de repressão e terror no cais, com a perseguição e prisão dos dirigentes sindicais, para que o governo de Castelo Branco impusesse a Lei 4.860, de 26.11.1965.

A Lei 4.860/65 não deixou espaços para contestação por parte dos trabalhadores. A partir de sua vigência, segundo o Art. 3º, o horário de trabalho seria fixado pela Administração do Porto. E no Art. 4º, em seu parágrafo, definiu dois períodos da jornada de trabalho: Um diurno entre 7 (sete) e 19 (dezenove) horas; e outro noturno, entre 19 (dezenove) e 7 (sete) horas do dia seguinte. Em síntese, a CDS e demais concessionárias tinham total liberdade para impor aos trabalhadores a jornada que melhor as atendesse.

Jornada de 12 horas e rodízio semanal provocaram dois efeitos imediatos para os trabalhadores, um econômico e outro físico. No plano econômico houve redução do ganho mensal e no plano físico, aumento do ritmo de trabalho, mais acidentes e adoecimento.

---

56 *Idem*, p. 37.

## A ampliação do horário de funcionamento e suas consequências para os trabalhadores

No dia 29.11.1965 foi publicada no Diário Oficial da União a Lei nº 4.860<sup>57</sup>, dispondo sobre o regime de trabalho nos portos organizados. Foi o segundo grande ataque às conquistas históricas dos trabalhadores portuários. O primeiro grande ataque, no caso de Santos, foi o Decreto nº 56.420, de 04.06.1965 que declarou a nulidade dos acordos firmados em 1962 e 1963.

A ditadura empresarial-militar impunha as regras, a CDS navegava com vento e maré a favor e os trabalhadores sabiam que sua organização sindical tinha sido esfacelada, seus dirigentes presos ou perseguidos e mesmo assim, os portuários souberam reagir. A reação não se perfazia com as greves de antes, mas com uma alternativa de luta como a operação-tartaruga. O que levou esses trabalhadores a reagir? Vejamos a opinião de José Menezes Berenguer, Inspetor Geral da CDS que afirma baseando-se em diversidade de apanhados jurídicos que

O descontentamento gerado no seio dos nossos empregados foi motivado pela supressão ou redução de várias vantagens concedidas por decisões de governo, acordos e convenções anteriores, obtidas sob imposições sindicais, às vezes com ameaça de greve ou mesmo deflagrando-a.

A perda dessas vantagens iniciou-se com a promulgação do Decreto nº 56.420, de 4 de junho de 1965, que declarou nulos os acordos de 18 de outubro de 1962 e 21 de agosto de 1963, celebrados entre o Governo Federal e a Federação Nacional dos Portuários, postos em execução, no porto de Santos, por força das Portarias nº 719, de 29 de outubro de 1962 e B-34, de 10 de setembro de 1963.<sup>58</sup>

No dia 01.01.1966, o Conselho Nacional de Política Salarial determinou um aumento de 26% e mais uma Gratificação Individual de Produtividade a ser paga a partir de 01/03/1966. Mesmo assim, o ganho mensal médio dos

57 DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Seção I, Parte I, de 29.11.1965, p. 12.073.

58 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, Notas sobre o Inquérito Policial Militar para apuração das causas da “operação-tartaruga” em face do relatório apresentado pelo encarregado do IPM, p. 6-7.

trabalhadores de capatazia caiu de CR\$ 290.533,00 para CR\$ 271.698,00<sup>59</sup> e os trabalhadores acumulavam diversas perdas salariais.

## 1970: a corda que estava no pescoço virou chicote

A partir da promulgação do Ato Institucional nº5, no dia 13.12.1968, aprofunda-se o ciclo repressivo e ao mesmo tempo amplia-se seu raio de ação. Com a desculpa de combate ao terrorismo, sua ação estende-se a todos os trabalhadores. Se antes era contra os dirigentes sindicais e políticos da classe trabalhadora, agora se estendia aos trabalhadores sem participação sindical ou política que se indignassem e rebelassem contra as péssimas as condições de vida e trabalho.

Neste país, hoje, existe uma classe que após conquistar o poder, não o mantem, tendo como símbolo a corda. O símbolo foi, hoje, transformado no chicote. Essa classe não apenas absorveu para si própria a tarefa de proprietária das decisões, a tarefa de, à revelia de toda a Nação, decidir por ela os rumos que o país deva tomar, mas entendeu que para fazê-lo deveria o seu poderio com chicote na mão.<sup>60</sup>

A “santa aliança” formada pela Cia. Docas de Santos, a ditadura civil militar e os interventores sindicais conquistaram importante suporte devido a transformação da Guarda Portuária — antes dirigida pela Cia. Docas — que passando para comando da Capitania dos Portos. Vários guardas foram contratados por suas vinculações com as forças repressivas. A repressão passou a ser experienciada cotidianamente pelo trabalhador comum e com isso o medo aumentou. Nesse clima de medo e terror, aumentou a exploração dos trabalhadores e sua exposição aos riscos. Assim, os acidentes de trabalho atingiram números assustadores se comparados com a média brasileira

---

59 MUSEU DAS DOCAS, Documentos de José Menezes Berenguer, *Notas sobre o Inquérito Policial Militar para apuração das causas da ‘operação tartaruga’ em face do relatório apresentado pelo encarregado do IPM, Anexo nº 14.*

60 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — INQUÉRITO POLICIAL MILITAR 865, 29 de abril de 1969 — frase atribuída ao deputado federal cassado Mario Covas Jr. — BR\_DFANBSB\_AAJ\_IPM\_o865\_d — p. 34.

de acidentes. É importante ressaltar que nesse mesmo período, o Brasil foi considerado campeão mundial de acidentes. Mesmo assim, as Docas de Santos superaram a média nacional. O próprio presidente-ditador Ernesto Geisel, ao referir-se às estatísticas de acidentes no país afirmava: “sabidamente muito mais que insatisfatórias, se não mesmo vexatórias”<sup>61</sup>

**Tabela 2: Brasil e Cia. Docas de Santos — Número de Trabalhadores e Porcentagem de Empregados Acidentados — 1970/75**

Ano	Brasil			Cia Docas de Santos		
	Número de trabalhadores	Número de acidentes	% Empregados acidentados	Número de trabalhadores	Número de acidentes	% Empregados acidentados
1970	7.284.022	1.220.111	17	11.421	2.513	22
1971	7.649.848	1.308.335	17	11.235	2.674	24
1972	8.001.377	1.504.732	19	11.877	3.038	26
1973	10.956.856	1.632.696	15	13.015	3.957	30
1974	11.537.024	1.796.761	16	16.287	7.141	44
1975	12.996.796	1.916.187	15	14.548	4.768	33

Fonte: Boletim Informativo da Fundação Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho (Fundacentro). São Paulo, vol. 7, n°74, fevereiro de 1976, e vol. 7, n°79, junho de 1976; Dr. Zelnor Paiva de Magalhães. *A Prevenção dos Riscos Profissionais no Trabalho Portuário*, trabalho apresentado no XVII CONPAT (Congresso Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho), de 1 a 4 de outubro de 1978, Cia. Docas de Santos.

Nos anos 70 do século passado o terror matava nos porões da ditadura, também matava por acidentes de trabalho, na beira do cais, em Santos.

## Prisão e espancamento de trabalhadores no DVI

Na estrutura repressiva montado no Estado ditatorial, em todos os Ministérios, foram criadas as Divisão de Segurança e Informação (DSI), se perfaziam nos braços do Serviço Nacional de Informação (SNI) no interior dos órgãos ministeriais. A Cia. Docas de Santos era uma empresa privada, concessionária do Porto de Santos que, portanto, tinha um duplo caráter: Por um lado, era privada e por outro, explorava instalações públicas vinculadas ao Ministério dos

61 Boletim Informativo da Fundacentro. São Paulo. Vol. 5, Out. 1974, n° 58, p. 1.

Transportes ou da Viação e Obras Públicas, dependendo da denominação que tiveram em distintos governos.

A Cia. Docas de Santos tinha o seu Departamento de Vigilância (DVI), que era vinculado à Divisão de Segurança e Informações (DSI) do Ministério dos Transportes. Diga-se de passagem, a DSI do Ministério dos Transportes, por conta das ferrovias e dos próprios portos, era uma das mais organizadas.

## **A Polícia Portuária e a origem do DVI**

A Polícia Portuária da Cia. Docas de Santos foi criada ainda no governo Goulart e teve o seu regulamento aprovado pelo Decreto nº 2.034, de 15/01/1963. Seu objetivo primordial era vigilância preventiva. E no artigo 3º “A Companhia dará à Polícia Portuária uma organização pautada nos moldes das polícias de vigilância preventiva, ministrando-lhe as instruções necessárias e exigindo disciplina irrestrita.” O caráter de vigilância preventiva da Polícia Portuária da Cia. Docas de Santos fica ainda mais claro quando se discute a sua competência de acordo com o Artigo 4º e os parágrafos I, II e III respectivamente abaixo

Exercer contínua vigilância à pé, em veículo motorizado, ou não, nas faixas interna e externa dos cais a qualquer hora do dia, ou da noite, quer alfandegados, quer não, velando pela fiel guarda e conservação dos bens e mercadorias existentes em todas as dependências da Companhia; Manter a ordem em todas as dependências da Companhia, requisitando, quando necessário, o auxílio da Polícia Civil, da Polícia Marítima e Aérea ou da Capitania dos Portos; Entregar os contraventores das leis penais e fiscais, surpreendidos nas dependências da Companhia em ato de flagrante delito, à Polícia Civil, à Polícia Marítima e Aérea, ou a Capitania dos Portos, ou à Guardamoria da Alfandega de Santos, pedindo a competente abertura de inquérito para formação de culpa.

Em caso de pessoa suspeita, o papel da Polícia Portuária da Cia. Docas de Santos estava definido no Art. 4º e inciso §VI “Encaminhar qualquer pessoa suspeita que se encontre nas dependências da Companhia, à presença do responsável, no momento, peça Polícia Portuária, a fim de aguardar a chegada da Polícia Civil para proceder a revista”. Em síntese, a Polícia Portuária da Cia. Docas de Santos tinha uma atuação preventiva, sem poder para interrogar ou

revistar o suspeito, segundo o que se lê no Decreto 2.034.

Quando da Operação-Tartaruga, o Decreto-Lei nº3 provoca importantes alterações no papel do policiamento da faixa portuária, instituindo a Guarda Portuária, subordinada ao Capitão dos Portos. A Guarda Portuária é civil, mantida pela Cia. Docas de Santos, subordinada e disciplinada pela Capitania dos Portos. Era a militarização da vigilância portuária.

Art. 9º - As guardas portuárias, como forças de policiamento, ficam subordinadas aos Capitães dos Portos, vedada aos seus integrantes toda e qualquer vinculação ou atividade de caráter sindical.

Art. 9º § 2º A Guarda portuária continuará sendo paga pelos concessionários.

Portanto, se a antiga Polícia Portuária *velava pela fiel guarda e conservação dos bens e mercadorias*, agora, com a Guarda Portuária, adquiria uma nova dimensão: a dimensão da segurança nacional e subordinada à principal autoridade militar na área portuária.

## **Deputado Federal Marcelo Gatto denuncia clima de terror na Cia. Docas de Santos<sup>62</sup>**

No dia 28/08/1975, o então deputado federal Marcelo Gatto fez o seguinte pronunciamento na Câmara de Deputados:

Trago ao conhecimento da Câmara Federal acontecimentos de alta gravidade que vem provocando a intranquilidade, o desassossego e criando clima de verdadeiro terror entre os milhares de empregados e trabalhadores avulsos da Cia Docas de Santos. O responsável por essa situação é o Departamento de Vigilância — DVI — da referida companhia que, no cumprimento de suas atribuições de guarda, proteção e vigilância do patrimônio e mercadorias movimentadas pelo Porto de Santos, vem constantemente exorbitando de suas funções, ferindo leis penais brasileiras e a própria Constituição da República. Referi-me a clima de verdadeiro terror implantado junto a estivadores, doqueiros, motoristas, conferentes, pessoal de administração, etc., enfim junto aos mais de vinte e cinco

---

62 *Idem, ibidem.*

mil trabalhadores que labutam no cais do porto de Santos. Clima de medo e terror não é exagero, pois o Departamento de Vigilância segundo denúncias prende, ameaça, humilha, persegue, submete a cárcere privado, trabalhadores de todas as categorias profissionais e de todos os níveis funcionais. Basta haver a mais leve suspeita sobre qualquer trabalhador em casos de extravio, furto ou desaparecimento de mercadorias, para que o DVI entre em ação com seus métodos ilegais, que estão a merecer a intervenção urgente das autoridades do país, de quem esperamos as providencias cabíveis, pois é preciso definitivamente encerrar os processos de arbitrariedades desse organismo parapolicial.

Na sequência do seu pronunciamento, o Deputado Gatto lê a carta enviada por um funcionário da Cia. Docas de Santos ao seu superior, o Superintendente Geral, José Menezes Berenguer, *na qual narra em detalhes o que sofreu durante horas e horas nas mãos dos agentes do DVI.*

A denúncia de Marcello Gatto tinha muita força e consistência, de tal forma que o deputado federal Cantídio Sampaio, governista, tenente coronel da PM, advogado, ex-secretário de Segurança Pública do Estado de São Paulo, fez um importante aparte:

Creio que realmente a guarda dessas empresas deve ser providenciada por elas próprias, mas em ligação com a autoridade competente, porque o poder de prender, de processar, enfim, realizar funções peculiares à Polícia legitimamente instituída, é absolutamente indelegável. Espero que este pronunciamento que V. Exa. faz em boa hora venha reforçar e talvez agir como um elemento catalisador das providencias que se preparam a fim de se resolver definitivamente a matéria.

O caso foi analisado pelo chefe da Assessoria Jurídica do Ministério do Trabalho, Dr. Walcídio de Castro Oliveira, que respondendo ao Expediente nº 001184 (Reservado), informa ao Delegado Regional do Trabalho em São Paulo, Vinicius Ferraz Torres, que mandou arquivar a denúncia. O caso pode ter sido arquivado, porém obteve muita repercussão na imprensa nacional<sup>63</sup>.

63 “Denunciada violência na Docas de Santos”, O Estado de São Paulo, 29.08.1975; “Terror na CDS, a denúncia de Gato”, Cidade de Santos, 29.08.1975; “Gato denuncia clima de terror na Cia Docas”, A Tribuna (Santos), 29.08.1975; “Líderes sindicais confirmam sevícias” – Folha de São Paulo, 09.09.1975; “Denúncia de tortura contra trabalhadores é confirmada” – Jornal de Brasília, 30.08.1975; “Portuários confirmam acusações” – O Estado de São Paulo, 09.09.1975.

## **DVI: prisão, espancamento e queimadura com cigarro**

Encontramos outra denúncia nos arquivos do SNI, depositados no Arquivo Nacional em Brasília. Desta vez a acusação partiu do trabalhador da Cia. Docas de Santos, Sr. Valter Bráulio de Almeida. O histórico de abuso está expresso na denúncia apresentada pelo escritório jurídico de Eraldo Aurélio Franzese ao Juiz de Direito da Vara Criminal de Santos. Dos fatos:

No dia 20 de agosto de 1975, após uma ausência de 05 (cinco) dias ao trabalho, em razão de uma licença médica fornecida pelo Instituto Nacional de Previdência Social – INPS para tratamento de saúde, e, ao assumir as funções de trabalhador de serviços diversos (C.O.N) na Cia. Docas de Santos às 7h, fora intimado, por volta das 8h45 horas, pelo agente de polícia portuária de nome Fernando para acompanhá-lo ao Departamento de Vigilância e Polícia da Cia. Docas de Santos (DVI), a fim de prestar declarações sobre um acidente em que envolveu uma locomotiva e um caminhão, onde saíra vitimado Valter. Assim, sem nada suspeitar Valter Bráulio de Almeida acompanhou o agente até o Departamento de Vigilância (DVI), e lá chegando, NELSON DI GIULIO passou a ofender Valter e este como nada respondia, silêncio que causou ódio, passou a ser espancado a socos e pontapés por Nelson Di Giulio, a fim de que confessasse o utópico furto ocorrido na faixa portuária. Como Valter respondia negativamente a prática do delito, veio a irritar ainda mais o agressor Nelson Di Giulio, que com um cigarro (instrumento calórico) e de forma cruel queimou a face interna do antebraço direito de Valter conforme prova o Laudo de Exame de Corpo de Delito. Nelson Di Giulio, após espancar Valter deixou-o aproximadamente por 04 horas numa saleta dentro do Departamento de Vigilância (DVI), mas sob a vigilância de um outro polícia portuário. Como se não bastasse, após as torturas recebidas, fora encaminhado para o 4º Distrito Policial, a fim de ser indiciado, onde permaneceu no xadrez até as 17:15 horas; e quando foi liberado por aquela autoridade policial por volta das 17.30 horas, deparou no interior do distrito com Nelson Di Giulio que voltou a agredi-lo moralmente, e somente não passou à violência física em virtude da interferência de um escrivão de polícia que estava lá.<sup>64</sup>

A repercussão na imprensa expressa o quanto o tema da violência praticada contra os trabalhadores tinha ultrapassado os muros da Cia. Docas.

---

64 Arquivo Nacional no Distrito Federal – COREG – AC\_ACE\_108023\_77, p. 16-17.

A revista *Veja*, 17/09/1975, dedicou uma página inteira ao artigo intitulado: *Violência no Cais*. A matéria se refere ao coronel reformado José do Amaral Garbogni, diretor de vigilância da Cia Docas, na qual constam os relatos de Luiz Amaro Costa, presidente do Sindicato dos Empregados na Administração dos Serviços Portuários.

## **Sob nova direção, mas com as mesmas práticas**

Nos referimos, anteriormente, havia “conexão da Cia. Docas de Santos e os militares,” que ficou evidente na farsa envolvendo a indicação do advogado Ildélio Martins para chefe do Departamento Nacional do Trabalho e o papel executado por Saulo Pires Vianna, como chefe da Divisão de Pessoal da Cia. Docas de Santos no processo. Nessa mesma direção também atuou o inspetor geral, o José Menezes Berenguer. Nas Cia Docas já não era Saulo Pires Vianna, esse papel passou a ser exercido por Nelson Di Giulio. O diretor da farsa seguiu sendo o mesmo, José Menezes Berenguer.

As autoridades da Cia Docas de Santos gozavam de impunidade ilimitada. Podiam prender, bater, julgar e libertar os trabalhadores. Esse sentimento de impunidade se estendia inclusive a autoridades constituídas como é o caso Juiz de Direito Nilo Entholzer Ferreira, que foi acusado de comunista pelo simples fato de ter libertado um preso desafeto à Cia. Docas. A mesma denúncia recaiu sobre o Promotor Público Marcos Ribeiro de Freitas. Um caso estarrecedor é do ex Delegado do Dops, José Aurélio Cardoso, que tinha participado da perseguição à Carlos Lamarca no Vale do Ribeira, e agora na condição de desafeto da empresa, segundo o DVI da Cia Docas era ativo membro do Partido Comunista.

No dia 08/11/1980 se iniciam os tempos da Cia. Docas do Estado de São Paulo período em que Paulo Salim Maluf governava o Estado de São Paulo. E após a greve a, em 1980, a família Guinle intensificou a forma repressiva. E ainda deixou para a futura Cia. Docas do Estado de São Paulo (Codesp) uma máquina de reprimir azeitada e estendida não só ao porto, mas a toda cidade.

Em três casos a Cia. Docas do Estado de São Paulo (Codesp) realizou o monitoramento dentro da cidade, inclusive, para fora da circunscrição do próprio porto: o primeiro no Lançamento do Partido dos Trabalhadores-PT na

Praça dos Andradas, em 28 de novembro de 1980. O lançamento do PT se dava em meio a ideais antiditatoriais e com forte presença de sindicalistas, colocando as empresas em situação polvorosa. Convém afirmar que o ato ocorreu fora da área do porto, em verdade a quase dois quilômetros do ponto mais próximo ao cais. Só foi possível identificar os guardas portuários porque eram meio atabalhoados e acabaram sendo descobertos<sup>65</sup>. E em um dos informes<sup>66</sup> está a comunicação do guarda portuário, o Edinaldo P. Silva dirigida ao chefe da Guarda Portuária em papel timbrado da Cia. Docas do Estado de São Paulo (Codesp) que foram encontrados “um exemplar dos panfletos que eram distribuídos na Praça dos Andradas” e ainda que mantiveram “esquema na faixa portuária até as 20:30 horas, nada sendo observado de anormal, sendo certo que a referida concentração terminou por volta das 19:45 horas”<sup>67</sup>. Os documentos evidenciam participação direta da Guarda Portuários nos espaços públicos fora do perímetro da empresa.<sup>68</sup>

A exilada argentina monitorada pela CODESP Crizal Sacramone era o nome de uma enfermeira argentina, exilada no Brasil. Essa pessoa tinha vida regular no país, inclusive com filho brasileiro. A Codesp se preocupava muito com os militantes do Partido dos Trabalhadores — PT, em especial após a greve de 1980. No bojo desse monitoramento, talvez Crizal fosse um troféu a ser apresentado.

Um informante da AGSI Codesp manteve um diálogo com Crizal, enfermeira argentina, infiltrada no PT Santos onde tem tido uma participação ativa. Além de Crizal, outros argentinos têm desenvolvido atividades políticas em Santos, mas nenhum até agora com a mesma pertinência<sup>69</sup>.

---

65 Arquivo Histórico de Santos. Arquivo policial n°11.178, pag. 291 – pasta Partido dos Trabalhadores/Santos In: SANTOS, Adriana Gomes e FERNANDES NETO, Antônio. *Nem os pombos apareceram no cais*, São Paulo, Editorial Veneta, 2015, p. 209.

66 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_020.

67 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_020.

68 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — BR\_AN\_BSB\_PA\_001\_020 p. 45.

69 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC A019778/81; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG. ACE AO197798; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — ASP\_ACE\_10810\_82; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC\_ACE\_19779\_81, p. 3.

Esses diálogos a que se refere o documento<sup>70</sup> foram realizados em reuniões nas casas de pessoas que seguramente não sabiam que estavam sendo monitoradas.

E ainda houve a troca de informações e documentos entre a CODESP e os órgãos repressivos que seguiu o mesmo percurso tal qual nos tempos da Cia Docas. Isso fica evidenciado no informe<sup>71</sup> dedicado “as atividades de Nobel Soares de Oliveira e outros” contendo 10 (dez) folhas de documentos relacionados a sua demissão da Cia. Docas de Santos. Entre os documentos, em papel timbrado da Codesp, encontra-se a assinatura do diretor financeiro da empresa.

## Conclusão

Em geral se fala de cumplicidade das empresas nos casos de repressão praticada por agentes do Estado, em especial por agentes militares, policiais ou judiciais. No entanto, o conceito de “cumplicidade” não expressa a riqueza desse fenômeno que é pertinente a explicação dada pelos principais movimentos de direitos humanos argentinos que afirmam: “Cumplicidade aparece comumente associada ao acompanhamento de uma ação desenvolvida por outro ator”.<sup>72</sup>

Tratar as empresas como cúmplices e responsabilizar “apenas” os agentes repressivos do Estado é um reducionismo, na medida em as empresas aparecem como se tivessem desempenhado um papel complementar, ou apenas subsidiário na repressão aos trabalhadores. Ao contrário, as empresas junto com os militares aplicaram políticas coercitivas e repressivas e ao final, saíram ilesas. Voltemos à experiência argentina neste importante tema:

A articulação entre práticas e interesses das forças militares e das direções empresariais é um dado central... onde ambos atores aparecem com peso e linha de ação próprio. Para melhor entender essa aliança repressiva, propomos,

70 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG. ACE AO197798

71 O informe n° 0960/116/ASP/1981, de 20/04/198.

72 *Responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad. Represión a los trabajadores durante el terrorismo de Estado*. Tomo II, p. 405. Essa publicação está disponível de forma livre e gratuita no site: [infojus.gob.ar](http://infojus.gob.ar). Acessado em 25/10/2017.

então o conceito de ‘responsabilidade’, que permite expressar em uma forma mais clara e contundente, o papel ativo que tiveram as empresas na repressão aos trabalhadores.<sup>73</sup>

Portanto, ao trabalhar com o conceito de “responsabilidade” da Cia. Docas de Santos juntamente com os agentes do Estado, na repressão aos trabalhadores e à população da Baixada Santista, conforme analisamos. A violência empresarial praticada por agentes do Estado visou as organizações ou indivíduos que poderiam criar condições que interferissem no disciplinamento da força de trabalho e da sociedade como um todo.

Neste sentido o Estado atuou com métodos que nos últimos anos, convencionou-se chamar de “terrorismo de Estado”. O terrorismo de Estado tem diversas facetas, sendo bombardeios, assassinatos em massa, etc. Porém há outras facetas, que em termos quantitativos poderíamos dizer que são menores, mas em termos qualitativos são iguais, na medida em que o Estado atua como o fator disciplinante e paralisante das reivindicações sociais por meio do terror, autocensura, inclusive com a cooptação de adversários.

Portanto, nas conclusões, dizemos que inicialmente a Cia. Docas de Santos, e posteriormente a Cia. Docas do Estado de São Paulo<sup>74</sup>, juntamente com órgãos e agentes do Estado atuaram com métodos terroristas nos locais de trabalho, moradia e associação dos trabalhadores.

## **Métodos da CDS, CODESP e do Estado brasileiro para disciplinar e reprimir**

1. Participação e financiamento na criação do IPES;
2. Articulação e apoio incondicional ao golpe de Estado
3. Fornecimento de dados e endereços para o Inquérito Policial Militar;
4. Fornecimento de sua estrutura física para funcionamento do IPM;

---

73 [www.cels.org.ar/web/wp-content/uploads/2017/10/Responsabilidad-empresarial-en-delitos-de-lesa-humanidad-T2.pdf](http://www.cels.org.ar/web/wp-content/uploads/2017/10/Responsabilidad-empresarial-en-delitos-de-lesa-humanidad-T2.pdf) — p. 405, consultado em 25/10/2017.

74 Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC A019778/81; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG. ACE AO197798; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — ASP\_ACE\_10810\_82; Arquivo Nacional no Distrito Federal — COREG — AC\_ACE\_19779\_81, p. 3.

5. Utilização de seus veículos para detenção de ex-funcionários;
6. Fornecimento de documentos internos da empresa, em papel timbrado e com assinatura, para execução dos processos repressivos;
7. Prisão dos principais dirigentes sindicais da Cia. Docas no navio-prisão Raul Soares;
8. Subordinação do navio-prisão Raul Soares ao Capitão dos Portos;
9. Seus dirigentes maiores, Saulo Pires Vianna (Chefe da Divisão de Pessoal) e José Menezes Berenguer (Inspetor Geral) elaboraram dossiês falsos, deram falso testemunho nas Auditorias Militares e testemunharam contra políticos que ousaram denunciá-los, como nos IPM contra os ex-deputados Gastone Righi e Mario Covas Jr.
10. Militarização da Guarda Portuária por meio da subordinação à Capitania dos Portos e pagamento de salário por parte da CDS;
11. Contratação de oficiais da reserva e policiais na ativa para comporem os quadros da Guarda Portuária;
12. Detenção de funcionários suspeitos na sede da Guarda Portuária e submetidos a atos vexatórios, inclusive com tortura por queimadura de cigarro.
13. Nelson Di Giulio (Chefe de Seção do DVI), Cel. R1 José Carlos Garboggini (Responsável do DVI) e José Menezes Berenguer (Inspetor Geral) possibilitaram, facilitaram a preparação ou prepararam diretamente dossiês falsos contra juiz, promotor, delegado de Polícia responsável pelo DOPS e também contra trabalhadores.
14. Fornecimento aos órgãos repressivos de dados dos funcionários, tais como: nome, filiação, endereço, número de registro, função, etc.
15. Monitoramento de atividades públicas, tais como comícios, atos públicos, etc.
16. Violação do domicílio privado para efeito de investigação sem ordem judicial;
17. Punição e demissão de funcionários sem que a Justiça tenha intercedido em favor do mais frágil e com direitos.

## **Vantagens econômicas, financeiras e trabalhistas obtidas pela**

## CDS e Codesp:

1. Liberação de investimento no porto mesmo com o país em recessão;
2. Nulidade dos Contratos Coletivos de 1962 e 1963;
3. Retirada de direitos históricos, como a tabela de horas extras, vigente desde 1937;
4. Imposição do regime de trabalho de dois turnos e real redução salarial;
5. Como consequência dos itens 2, 3 e 4, houve redução de até 33% do custo operacional;
6. Aumento do adoecimento e acidentes de trabalho, duplicando ou até triplicando os indicadores nacionais;
7. Correção monetária do registro contábil do valor dos bens que integram o ativo imobilizado. Dessa medida resultou um montante líquido de CR\$ 23.162.900653,00, elevando-se o capital da concessão para CR\$ 54.492.522.478,00. Dessa benesse legal, resultou, em 1965, um aumento de capital na proporção de uma ação por grupo de onze ações. Portanto, com um único decreto, a ditadura civil-militar deu uma bonificação de 10% para cada acionista titular.
8. Manutenção das isenções fiscais por 90 anos;
9. Indenização de CR\$ 1,1 bilhão quando da devolução das instalações portuárias à União;
10. Passivo trabalhista repassado à Codesp, sendo que apenas duas ações estavam orçadas em CR\$ 400 milhões.

Não há, portanto, como negar que a Cia. Docas de Santos e a Codesp se utilizaram de práticas de terrorismo em parceria com o Estado para disciplinar, controlar e reprimir não só os trabalhadores na faixa dos portos como também focos de possível resistência na sociedade, na Baixada Santista. Além do mais, é inegável o favorecimento econômico obtido pelas empresas que e evidenciados nos documentos acima analisados.

# Megaprojetos do capital e o “novo desenvolvimentismo brasileiro”: o caso do complexo siderúrgico-portuário da ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (2005-2017)

Rafael Vaz da Motta Brandão

**Resumo:** Integrando o projeto “Steel Americas”, a ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA), localizada no Rio de Janeiro, entrou em funcionamento em 2010. Com investimentos de R\$ 8 bilhões e contando com um porto próprio para o escoamento de sua produção, a construção do complexo siderúrgico-portuário obteve amplo apoio dos governos federal, estadual e municipal. Contudo, a construção da TKCSA seria marcada por uma série de irregularidades trabalhistas e crimes ambientais, além de ser fortemente beneficiada pelo financiamento público e por isenções fiscais. O objetivo deste artigo consiste em analisar os aspectos econômicos e os principais impactos sociais e ambientais resultantes da instalação do complexo siderúrgico-portuário da TKCSA no Rio de Janeiro e de sua relação com o chamado “novo desenvolvimentismo brasileiro”.

**Palavras-chaves:** Megaprojetos. Novo desenvolvimentismo. TKCSA.

“E mais animado eu estou quando vejo um empreendimento como este e vejo trabalhadores vestindo seus uniformes. Eu queria dizer ao presidente do grupo ThyssenKrupp, nosso companheiro Köhler: o maior patrimônio que você leva deste país é uma lição de vida que você vai ter” (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2008). Na manhã do dia 26 de fevereiro de 2008, debaixo de chuva fraca, o presidente Luís Inácio Lula da Silva manifestava o seu entusiasmo ao discursar para um público formado em sua maioria por trabalhadores, em visita ao canteiro de obras da ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA). Acompanhando o presidente na comitiva estavam o governador do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral; o vice-governador, Luiz Fernando Pezão; o presidente da Firjan, Eduardo Eugênio Gouvêa; o presidente do BNDES, Luciano Coutinho; além do senador Marcelo Crivella, dos ministros Miguel Jorge, do Desenvolvimento, Comércio e Indústria e Edson Santos, da Secretaria Especial de Políticas de Promoção de Igualdade Racial, do deputado estadual Jorge Picciani, presidente da ALERJ, e de mais três deputados federais.

A TKCSA integrava o chamado projeto “Steel Americas” que previa, além da siderúrgica no Rio de Janeiro, a construção de uma unidade no Alabama, nos Estados Unidos. A estratégia da ThyssenKrupp era exportar as placas de aço semiacabadas produzidas na usina brasileira para serem finalizadas nas unidades americana e alemãs (NEHER, 2017). Localizada às margens da baía de Sepetiba, a siderúrgica foi construída pela ThyssenKrupp em associação com a Companhia Vale do Rio Doce.

Com investimentos de mais de R\$ 8 bilhões e contando com um terminal portuário próprio para o escoamento de sua produção, a TKCSA foi inaugurada em 2010, com uma capacidade anual de produção de dez milhões de toneladas de placas de aço semiacabadas, tornando-se a maior siderúrgica da América Latina e peça central na estratégia de crescimento global do grupo multinacional alemão.

O “companheiro Köhler” citado pelo presidente Lula em seu discurso era Karl-Ulrich Köhler, presidente da ThyssenKrup. Segundo o jornalista e ativista político alemão Christian Russau, em 2009, um ano depois da visita de Lula às obras da TKCSA, Köhler seria demitido do cargo devido “ao desastre do projeto no Brasil” (RUSSAU, 2017, p. 184). E não foi apenas Köhler que perdeu

o seu emprego por conta dos problemas e prejuízos acumulados pela TKCSA durante suas obras e também depois que entrou em operação. No final de 2011, Ekkehard Schulz, presidente do conselho de administração do grupo alemão foi obrigado a deixar o posto. Dois anos depois, em 2013, Gerhard Cromme, que assumiria no lugar de Schulz, também renunciou ao cargo, “igualmente pela responsabilidade que teve no desastre brasileiro” (RUSSAU, 2017, p. 184).

O objetivo deste artigo consiste em analisar os aspectos econômicos e os principais impactos sociais e ambientais resultantes da instalação do complexo siderúrgico-portuário da TKCSA no Rio de Janeiro, destacando sua relação com o chamado “novo desenvolvimentismo brasileiro”. Além do megaprojeto da TKCSA na região da baía de Sepetiba, o Porto do Açú era outro importante complexo siderúrgico-portuário voltado para o processamento e escoamento de minério de ferro instalado no território fluminense.

Planejada para ser a maior siderúrgica da América Latina e contando com amplo apoio dos governos federal, estadual e municipal, a TKCSA tornou-se um dos mais controversos negócios da indústria alemã, marcada por graves irregularidades, como desrespeito à legislação trabalhista e inúmeros acidentes de trabalho, concessão de financiamento e isenções fiscais lesivas ao interesse público, agressões ao meio ambiente e descumprimento das leis ambientais que, somadas com mudanças na conjuntura econômica internacional, levariam a multinacional alemã a ter um prejuízo bilionário com a siderúrgica (QUINTELA, 2009, p. 8). A TKCSA, cujo projeto inicial foi concebido em 2005, entraria em funcionamento cinco anos depois, com metade de sua capacidade de produção. Em 2017, por conta das inúmeras irregularidades e problemas acumulados, acabaria sendo vendida para o grupo ítalo-argentino Termium, atual controlador da siderúrgica.

## **O “novo desenvolvimentismo brasileiro” e as grandes obras de infraestrutura**

A eleição presidencial de 2002 colocaria em xeque o modelo neoliberal inicialmente implantado pelo governo Collor (1990-1992), continuado por Itamar Franco (1992-1994), e aprofundado pelos governos FHC (1995-2002). Os impactos negativos decorrentes da reestruturação produtiva, da abertura

comercial e financeira, das políticas de privatizações sobre o mundo do trabalho, com a elevação do desemprego e a queda do nível de renda dos trabalhadores, amadureceram as condições políticas para a derrota eleitoral do neoliberalismo e dos grupos políticos que o representavam. Dessa forma, estavam dadas as condições objetivas para que o Brasil pudesse construir um novo modelo de desenvolvimento econômico e social, abandonando os programas de ajustes inspirados pelo FMI e pelo Banco Mundial.

Segundo a economista Laura Carvalho, entre 2003 e 2005, a principal novidade do governo Lula, ainda em seu primeiro mandato, ocorreria na esfera das políticas de transferência de renda, que foram ampliadas de maneira significativa com a criação de programas como, por exemplo, o Bolsa Família, e as novas políticas de salário mínimo, aumentando a distribuição da renda (CARVALHO, 2018, p. 69). O Estado efetivou, assim, uma massiva transferência de renda, com a elevação do poder de compra do salário mínimo e a ampliando do acesso ao crédito, promovendo a inclusão social dos mais pobres e desprotegidos da população (POCHMANN, 2014).

O governo Lula, especialmente a partir do seu segundo mandato, impulsionou a retomada do planejamento econômico e a realização de grandes obras de infraestrutura, naquilo que o economista Aloísio Mercadante Oliva chamaria de “novo desenvolvimentismo brasileiro” (OLIVA, 2010). A ideia central era de que, a partir dos governos petistas, ocorreu a emergência de um novo modelo de desenvolvimento, que se diferenciava tanto do modelo neoliberal, marcante ao longo da década de 1990, quanto do modelo nacional-desenvolvimentista, predominante desde o início da industrialização brasileira na década de 1930 e perdurando até os anos 80. Mercadante apontou a “Carta ao Povo Brasileiro” como uma espécie de documento fundante do “novo desenvolvimentismo”.

Nesse sentido, dentro da estratégia petista de desenvolvimento, a partir da conquista da estabilidade econômica, com a manutenção do chamado “tripé macroeconômico” (metas inflacionárias, câmbio flutuante e superávit primário), e da dinamização e ampliação do mercado interno de consumo de massas, tornou-se possível sustentar os processos distributivos de renda e de inclusão social (MELO, 2020, p. 188).

Se por um lado, o novo desenvolvimentismo seria marcado pela ampliação da inclusão social, por outro, teria como projeto o fortalecimento das multinacionais brasileiras (as chamadas “campeãs nacionais”) e a execução de megaprojetos, baseado, sobretudo, na exploração de recursos naturais, em particular as *commodities* agrícolas e minerais. Em conjunto com o empresariado, o Estado brasileiro, através do BNDES, foi responsável pelo financiamento de grandes obras de infraestrutura necessárias para alavancar o desenvolvimento e o crescimento econômico, como energia elétrica subsidiada, abertura de estradas e construção de portos (TAUZ; SISTON; PINTO; BADIN, 2010, p. 250). O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) deve ser entendido neste contexto (PACS, 2012, p. 12).

Criado em 2007 durante o governo Lula e tendo continuidade no governo Dilma, o PAC previa a retomada do planejamento estatal e a execução de grandes obras de infraestrutura logística, energética e social e urbana no país, com o objetivo de favorecer o desenvolvimento e o crescimento acelerado da economia, bem como a correção dos desequilíbrios e das desigualdades regionais. Nesse sentido, o PAC engloba um conjunto de medidas que buscavam incentivar o investimento privado a partir do aumento do investimento público, especialmente em grandes obras de infraestrutura (LESSA; PADULA; SANTOS, 2010, p. 226).

As ações do PAC estavam sustentadas, basicamente, em três grandes “estratégias”: 1) programa maciço de investimentos em grandes obras de infraestrutura logística (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos); de geração de energia (elétrica, petróleo, gás, combustíveis renováveis) e de infraestrutura social e urbana (saneamento básico, habitação, mobilidade urbana), com grande participação das empresas estatais e bancos públicos (BNDES, CEF); 2) um conjunto de incentivos tributários e financeiros voltados para o investimento do setor privado na indústria e em infraestrutura (exonerações fiscais, expansão do crédito); e 3) um comprometimento da política monetária na redução progressiva da taxa básica de juros, com o objetivo de viabilizar o financiamento do programa de investimento e os gastos do setor público (JARDIM e SILVA, 2015, p. 63).

Entre 2007 e 2010 foram realizados R\$ 503,9 bilhões em investimentos

em infraestrutura dentro do PAC. Segundo a origem do capital, o montante foi dividido da seguinte forma: R\$ 67,8 bilhões foram investidos com recursos diretos do governo federal, provenientes do orçamento fiscal da União e da previdência; R\$ 216,9 bilhões foram oriundos do setor privado, especialmente de empresas e fundos de pensão e de investimentos; e R\$ 219,2 bilhões foram investimentos realizados por empresas estatais, sendo que, deste total, a Petrobrás foi responsável, sozinha, por investimentos de R\$ 148,7 bilhões (BRASIL, 2012). Em infraestrutura logística, os investimentos foram de R\$ 13,5 bilhões em 2007 e R\$ 44,8 bilhões no período 2008-2010; em infraestrutura energética, foram aplicados recursos da ordem de R\$ 55,0 bilhões no primeiro ano e de R\$ 219,8 bilhões para os três anos subsequentes; e em infraestrutura social e urbana, foram realizados investimentos de R\$ 43,6 bilhões em 2007 e para o período seguinte de R\$ 127,2 bilhões (MORAES, 2010).

Do total de R\$ 58,3 bilhões aplicados em obras de infraestrutura logística, R\$ 33,4 bilhões foram investidos em rodovias; R\$ 7,9 bilhões em ferrovias; R\$ 3,0 bilhões em aeroportos; R\$ 2,7 bilhões em portos; R\$ 700 milhões para hidrovias e outros R\$ 10,6 bilhões foram destinados à Marinha Mercante. Os R\$ 274,8 bilhões investidos em infraestrutura de energia foram assim divididos: R\$ 65,9 bilhões para geração de energia elétrica; R\$ 12,5 bilhões para transmissão de energia elétrica; R\$ 179 bilhões para o setor de petróleo e gás natural e outros R\$ 17,4 bilhões para fontes renováveis de energia. Em obras de infraestrutura social e urbana foram utilizados R\$ 170,8 bilhões. Esse valor foi dividido em: R\$ 8,7 bilhões para o programa Luz Para Todos; R\$ 40 bilhões para projetos de saneamento básico; R\$ 106,3 bilhões para planos de habitação (Programa Minha Casa Minha Vida); R\$ 3,1 bilhões para obras de mobilidade urbana (metrô) e R\$ 12,7 bilhões para investimentos em recursos hídricos (JARDIM e SILVA, 2015, p. 65).

Os recursos do PAC para a área de infraestrutura logística previam investimentos em rodovias e ferrovias, além de obras melhoria e ampliação em 20 aeroportos. Em relação às hidrovias, foram realizadas a ativação de 67 portos e uma eclusa. Na região Norte, os investimentos foram de R\$ 6,2 bilhões, com destaque para a integração da Ferrovia Norte-Sul com a Estrada de Ferro de Carajás e com a hidrovia do Tocantins. No Nordeste, o total de investimentos

foi de R\$ 7,3 bilhões. Entre as obras realizadas na região com recursos do PAC estavam a ferrovia Nova Transnordestina, integrando o Porto do Pecém (Ceará) ao Porto de Suape (Pernambuco) e à rodovia BR-101. Na região Sul, os investimentos totalizam R\$ 3,9 bilhões, com destaque para melhorias no Porto de Paranaguá, Itajaí e Rio Grande, bem como a integração da ferrovia Ferroeste com o Porto de Paranaguá e a integração das rodovias BR-392 e BR-116. No Centro Oeste, foram investidos R\$ 3,5 bilhões, e entre as obras de infraestrutura figuravam o projeto de integração da rodovia BR-364 e da ferrovia Ferronorte com os portos de Santos e Itaguaí. Na região Sudeste, foram aplicados recursos da ordem de R\$ 6,1 bilhões, destacando-se a construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (ligando o Porto de Itaguaí ao Comperj, em Itaboraí), o Rodoanel de São Paulo, a drenagem dos portos de Santos e Itaguaí, além das obras de contenção do cais do Porto de Vitória, no Espírito Santo (MOREAS, 2010).

Na área de infraestrutura energética foram realizados investimentos do PAC em geração e transmissão de energia elétrica, em petróleo e gás natural e em fontes de energias renováveis. Foram incentivadas as parcerias público-privadas, inclusive para a área de petróleo e gás, estimulando concessões e parcerias da Petrobrás com empresas privadas. Para fomentar os investimentos em geração e transmissão de energia elétrica foram criadas pelo BNDES condições especiais de crédito, além de um alargamento do prazo de financiamento de 14 para 20 anos. No segmento de energia elétrica, o PAC procurou garantir o aumento no fornecimento de energia, com a ampliação da rede de transmissão em 13.826 quilômetros para o período entre 2007 e 2010. No mesmo período, a capacidade de geração foi aumentada em mais de 12.000 Mw (MORAES, 2010).

Os maiores recursos do PAC foram destinados ao setor energético e se concentraram, sobretudo, nas regiões Norte e Nordeste para a construção de grandes usinas hidroelétricas. Na região Norte, destacaram-se as construções das usinas de Jirau, Belo Monte e Santo Antônio, a interligação da linha de transmissão Tucuruí — Macapá — Manaus, que leva a energia produzida por Tucuruí à região ao norte do rio Amazonas, e a interligação das usinas do rio Madeira (Santo Antônio e Jirau) com Araraquara, em São Paulo. No Nordeste, as principais obras de infraestrutura do setor energético foram a interligação

entre as linhas de transmissão do tronco Norte — Nordeste e a interligação entre as linhas de transmissão de Balsas (Maranhão) e Ribeiro Alves (Piauí) (MORAES, 2010).

Nos setores de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis, os objetivos do PAC foram baseados na busca pela autossuficiência no longo prazo, no aumento da produção de óleos leves, na ampliação e modernização do parque de refino, no aumento do processamento do petróleo nacional, na melhoria da qualidade do combustível, e na aceleração da produção e da oferta de gás natural, assegurando a liderança do Brasil na área de biocombustíveis. Visando atingir a autossuficiência, os principais projetos no segmento de petróleo foram os da construção das plataformas P-52, P54 e P55 (Roncador), P-53 (Marlim Leste), P-51 e P-56 (Marlim Sul) e P-57 (Jubarte), com a Petrobrás contribuindo com R\$ 81,4 bilhões do investimento total de R\$ 93,4 bilhões (JARDIM e SILVA, 2015, p. 66).

Nas áreas de infraestrutura social e urbana foram investidos R\$ 170,8 bilhões em recursos do PAC. O Programa Luz para Todos contou com recursos de R\$ 8,7 bilhões, beneficiando 5,2 milhões de pessoas (MORAES, 2010).

Os investimentos tiveram continuidade com o governo Dilma Rousseff que, a partir de 2011, relançou o PAC, rebatizando-o de PAC 2. Desta vez, os recursos do programa foram divididos em áreas de transporte e de energia e nos programas “Cidade Melhor”, “Comunidade Cidadã”, “Minha Casa Minha Vida” e “Água e Luz para Todos”. Um das características mais importantes do PAC 2 foi a ampliação da inclusão social dos setores mais pobres e vulneráveis da população, sobretudo da criação dos programas “Comunidade Cidadã” e da continuidade e ampliação do programa habitacional “Minha Casa Minha Vida”. Do total de cerca de R\$ 1 trilhão de reais desta segunda etapa do PAC, cobrindo o período 2011-2014, estima-se que 50% do total de investimentos fossem direcionado ao setor de energia e 30% ao programa Minha Casa Minha Vida. Outra característica do PAC 2 foram os investimentos em infraestrutura esportiva visando os megaeventos (Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas Rio de 2016). Dos R\$ 33 bilhões aplicados, a maior parte destinou-se aos projetos na área de transporte, sendo R\$ 11,6 bilhões para o setor de mobilidade urbana e R\$ 5,5 bilhões para portos e aeroportos (JARDIM e SILVA, 2015, p. 68).

## **Megaprojetos do capital e o complexo siderúrgico-portuário da TKCSA**

Os megaprojetos podem ser divididos a partir de duas categorias principais. A primeira delas refere-se ao que podemos denominar de megaeventos, em geral, associados a práticas esportivas de curto prazo e que demandam uma série de investimentos e transformações nas cidades e países-sedes (Copa do Mundo, Jogos Olímpicos). A segunda categoria está relacionada aos megaempreendimentos ou megaprojetos de capital, que são projetos de orçamentos elevados, que frequentemente ultrapassam valores superiores a R\$ 1 bilhão, destinados à construção de plantas industriais de alta complexidade (PACS, 2012, p. 14)

Dentro da estratégia do novo desenvolvimentismo, foram realizados, além dos megaeventos, importantes megaprojetos no estado do Rio de Janeiro. Uma parte significativa destes megaempreendimentos está relacionada ao setor siderúrgico-portuário. O Complexo do Açú, localizado em São João da Barra, litoral norte fluminense, é um dos exemplos. Empreendimento construído pelo grupo EBX, do empresário Eike Batista, é um complexo siderúrgico-portuário especializado no processamento de minério de ferro, voltado para a exportação. Outro megaprojeto do capital, objeto deste artigo, está localizado na baía de Sepetiba, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro e no limite com o município de Itaguaí. Trata-se do complexo siderúrgico-portuário da Companhia Siderúrgica do Atlântico (PACS, 2012, p. 14-15).

A TKCSA foi o primeiro projeto do bloco de megaempreendimentos planejados para a Baía de Sepetiba em décadas recentes. Lançado em 2005, o conglomerado industrial, siderúrgico e portuário da TKCSA era um projeto da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), com 10% de participação, e da ThyssenKrupp, com 90%. A CVRD, que participava do projeto visando garantir mercado para o minério de ferro, posteriormente aumentou sua participação na TKCSA, a partir de 2009, para 26,7% (GUIMARÃES, 2011, p. 62). Resultante da união, em 1999, entre as empresas Thyssen e Krupp, gigantes do ramo siderúrgico alemão, a ThyssenKrupp é um dos maiores grupos empresariais do mundo. Pouco depois da formação da ThyssenKrupp, a empresa realizaria um de seus maiores investimentos fora da Alemanha com a construção, da

Companhia Siderúrgica do Atlântico, no Rio de Janeiro, com custos de três bilhões de euros (R\$ 8 bilhões).

Segundo o relatório do Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (PACS), antes de chegar ao Rio de Janeiro, inicialmente a ideia era a construção do megaempreendimento em São Luís, capital do Maranhão. Contudo, o projeto sofreu forte resistência local, mobilizando ambientalistas, sindicatos, moradores, lideranças religiosas, pesquisadores, movimentos sociais e membros do Ministério Público, no movimento “Reage São Luís”, contrário à instalação do complexo siderúrgico-portuário na cidade maranhense (PACS, 2012, p. 33). Com a desistência da ThyssenKrupp de construir o empreendimento em São Luís, o governo estadual do Rio de Janeiro negociou a vinda da siderúrgica para Santa Cruz, na região da baía de Sepetiba. Após cinco anos de obras, a TKCSA entrou em operação em 2010, e sua inauguração contou com as presenças do presidente Lula, do governador Sérgio Cabral e do prefeito Eduardo Paes.

O conglomerado siderúrgico-portuário da TKCSA é formado por uma usina siderúrgica, com capacidade de produção anual de até 10 milhões de toneladas de placas de aço semiacabadas, composta por várias unidades de produção integradas: uma coqueria (para a produção do coque, matéria prima necessária para a produção do ferro-gusa, base da produção do aço); uma unidade de sinterização (para o processamento de minérios pela CVRD vindos de Minas Gerais para a produção de ferro-gusa); dois alto-fornos (onde o ferro-gusa é produzido); uma aciaria (onde o ferro-gusa é processado, transformando-se em metal líquido); e um lingotamento contínuo (onde o metal líquido é refinado e transformado em aço e, em seguida, em placas semiacabadas) (ZBOROWSKI, 2008, p. 119). Outras unidades auxiliares de produção contempladas são: uma fábrica de oxigênio, estações de tratamento de água, estação de tratamento de efluentes e uma fábrica de cimento. Faz parte também do complexo industrial um ramal ferroviário da MRS Logística S.A.

Além disso, o complexo da TKCSA possui uma usina termelétrica, com capacidade de geração de 490 Mw de energia elétrica e um porto privativo, o Terminal Portuário Centro Atlântico, com dois terminais, composto por uma ponte de acesso de 4 km e um píer de 700 metros, que atravessa o manguezal e o oceano.

É importante destacar que a TKCSA não seria o único empreendimento planejado para a região de Santa Cruz e Itaguaí. Diversos outros projetos foram desenvolvidos, como a Base de Submarinos da Ilha da Madeira, empreendimento da Marinha voltado para a construção de submarinos, incluindo o primeiro submarino brasileiro com propulsão nuclear; a ampliação da capacidade produtiva da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN); a elaboração de uma nova planta produtiva da Gerdau Aços Especiais; e a construção de porto privados ao lado do Porto de Itaguaí, entre eles, o Porto Sudeste, planejado para ter a capacidade de exportar um quinto de toda a exportação brasileira de minério de ferro em um ano, ou seja, 50 milhões de toneladas (PACS, 2015).

## **Benefícios econômicos: o financiamento do BNDES e as isenções fiscais**

O megaempreendimento da TKCSA contou com amplo apoio do governo federal por meio de financiamento direto de R\$ 1,48 bilhão através do BNDES, o que correspondia a 18% do investimento total do projeto, além de isenções fiscais (GERMANO, 2020, p. 9).

O BNDES foi o principal agente financeiro do novo desenvolvimentismo, seja através do financiamento direto às empresas, ou seja pelo fomento de grandes obras de infraestrutura, como abertura de estradas, construção de portos e usinas hidroelétricas, entre outras, favorecendo o grande empresariado nacional e internacional. Os investimentos do banco saltaram de R\$ 35,1 bilhões em 2003 para mais de R\$ 137 bilhões em 2010 (TAUTZ; SISTON; PINTO; BADIN, 2010, p. 260).

A região do complexo industrial do porto de Itaguaí recebeu amplos recursos do BNDES. Em 2005 a CSN, por exemplo, obteve um financiamento de R\$ 332,8 milhões para a realização de obras no porto, como a ampliação da malha ferroviária e adequação do sistema de descarregamento dos trens, bem como obras no pátio de estocagem, no sistema de peneiramento e nos sistemas de transportes terrestres e de carregamento de navios (GERMANO, 2020, p. 9).

Em 2010, o BNDES aprovou um financiamento de R\$ 407,7 milhões para a construção do Porto Sudeste, outro empreendimento do grupo EBX, além do complexo do Açu. Os recursos seriam investidos para a aquisição da LLX

Sudeste Operações Portuárias comprar máquinas e equipamentos nacionais. O financiamento do BNDES correspondia a cerca de 80% do investimento total de R\$ 509,6 milhões previstos para a aquisição de maquinário e equipamento, como carregadores de navios, empilhadeiras, viradores de vagão e correios transportadoras (GERMANO, 2020, p. 9). O Porto Sudeste seria dedicado ao escoamento de minério de ferro da empresa MMX, também do grupo de Eike Batista, e teria uma capacidade de movimentação de 50 milhões de toneladas de minério por ano.

Por fim, um terceiro megaprojeto na região do Porto de Itaguaí foi o da TKCSA, que receberia quase o dobro do valor dos empreendimentos da CSN e do Porto Sudeste juntos. Em junho de 2007, o BNDES aprovou um financiamento R\$ 1,48 bilhões “destinado à aquisição de máquinas e equipamentos nacionais, obras civis, instalação e montagens associadas” (GERMANO, 2020, p. 9). O crédito correspondia a 18% do investimento total do projeto da TKCSA, de R\$ 8 bilhões, sendo o maior empreendimento, na época, da alemã ThyssenKrupp em sua estratégia de ampliação global da produção de aço.

É importante destacar que, após o início das obras de drenagem na baía de Sepetiba, em setembro de 2006, as organizações de pescadores da região e ambientalistas, contrários à instalação da TKCSA no local, buscaram um canal de diálogo com o BNDES e com a própria siderúrgica. Em 2007, depois de um ato público de protesto em frente à sede do BNDES, foi realizada uma reunião entre uma comissão de representantes dos pescadores e funcionários do banco. O objetivo era a denúncia das irregularidades e dos impactos sociais e ambientais causados pelas obras da TKCSA na baía de Sepetiba e pedir que o BNDES suspendesse o financiamento até que os problemas fossem solucionados pela empresa. A pressão do movimento dos pescadores resultou na interrupção do financiamento por um intervalo de nove meses, porém, após esse período e sem que nada fosse feito pela siderúrgica, o financiamento foi retomado (PACS, 2012, p. 49).

Em 2008, reunindo vários documentos sobre as irregularidades e crimes cometidos pela TKCSA, representantes do Instituto de Políticas Alternativas do Cone Sul (PACS), da Rede Brasil, do Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (Ibase), e de associações de pescadores locais, novamente,

solicitaram a suspensão do financiamento de R\$ 1,48 bilhões à TKCSA. As denúncias foram entregues ao presidente de BNDES, Luciano Coutinho, e ao ministro do Desenvolvimento, Paulo Bernardo. Também foi estabelecido contato com a equipe responsável pelo projeto dentro do BNDES, bem como junto a ouvidores do banco. Desta vez, nenhuma providência foi tomada (PACS, 2012, p. 49).

Além do financiamento do BNDES, a TKCSA foi amplamente beneficiada pela isenção do pagamento de impostos municipais e estaduais. Segundo o governo estadual, entre 2007 e 2011, a TKCSA deixou de pagar R\$ 695 milhões devido à isenção de ICMS (PACS, 2012, p. 50).

A isenção do ISS, por sua vez, concedida a partir de 2007, estava condicionada a exigências como a geração de empregos e a realização de cursos e programas de capacitação profissional nos diferentes níveis (básico, médio e superior), na área do complexo siderúrgico. O projeto deveria atender anualmente cerca de 500 pessoas da região da baía de Sepetiba. Além disso, a isenção do ISS obrigava a TKCSA a destinar 25% do valor economizado com o não pagamento do imposto para a elaboração de um plano diretor do entorno, prevendo os impactos que o empreendimento causaria, como o aumento populacional, e a recuperação da baía de Sepetiba. Nenhuma das condições estipuladas foi cumprida pela TKCSA (PACS, 2012, p. 51). Mesmo assim, em 2009, o prefeito Eduardo Paes em projeto encaminhado para a Câmara dos Vereadores, ampliou o prazo de isenção do ISS por um período de cinco anos. (O GLOBO, 2009, p. 21). O novo projeto de lei alterava as condicionalidades para a isenção do ISS, retirando a maioria delas.

## **Irregularidades e violações de direitos trabalhistas**

Para se instalar no Rio de Janeiro, a TKCSA recebeu uma série de incentivos e benefícios. O terreno onde a siderúrgica se instalou foi doado pelo governo estadual. No local viviam em torno de 75 famílias ligadas ao MST. Elas estavam acampadas e ocupavam o espaço há cinco anos, retirando o seu sustento da produção agrícola. Com o início das obras, estas famílias foram expulsas de forma truculenta e violenta pela empresa (PACS, 2012, p. 29).

As obras de construção da TKCSA, por sua vez, foram marcadas por

inúmeras irregularidades trabalhistas. As empreiteiras, responsáveis pelas obras, traziam trabalhadores de outras regiões do Brasil para trabalhar no canteiro de obras. De acordo com o relatório produzido pelo Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul, “a vinda desses trabalhadores não estava inserida em um planejamento por parte do governo municipal”, o que ocasionava “o inchaço em bairros próximos ao canteiro de obras, aumentando a pressão sobre as áreas naturais e acentuando processos de favelização”. Outra consequência apontada pelo documento foi “a inflação de preços de aluguéis e a sobrecarga dos serviços públicos de educação, saúde e previdência” (PACS, 2012, p. 37).

As irregularidades não paravam por aí. O relatório do PACS aponta ainda que a TKCSA, a fim de evitar a consolidação de vínculo empregatício, contratava trabalhadores por um período máximo de três meses junto às empreiteiras. Após este período, os operários eram demitidos e novos eram contratados em seus lugares (PACS, 2012, p. 37).

A TKCSA também seria responsável por diversos acidentes em seu canteiro de obras. Em 26 de abril de 2008, um rebocador a serviço da empresa foi o responsável por um acidente no canal de São Francisco, causando a morte de um pescador e ferindo outro gravemente. A TKCSA apreendeu o barco antes da chegada da perícia segundo relato do advogado dos pescadores. Dois dias depois, um guindaste caiu sobre oito operários, causando a morte de três trabalhadores (JORNAL DO BRASIL, 2008, p. A-18).

Nos meses de abril e maio, devido aos acidentes e às inúmeras denúncias de violações de direitos trabalhistas pela empresa e desmandos operacionais no canteiro de obras, o Ministério Público do Trabalho (MPT) realizou operações diárias de fiscalização, chegando a interditar as obras ao constatar irregularidades como a ausência de condições de segurança no trabalho e a falta de equipamentos de proteção individual (PACS, 2012, p. 37).

A partir de então, ficou determinado que a TKCSA assinasse um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), sob pena de multa. A empresa assinou um acordo no dia 12 de junho com o MPT. Entre as obrigações impostas à TKCSA estavam a criação e a manutenção em funcionamento até o final das obras de construção da siderúrgica de um serviço especializado em segurança e medicina do trabalho; a elaboração de programas de condições de ambiente de trabalho

no setor da construção civil, controle médico e saúde ocupacional; além da obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança e da não permissão do ingresso ou permanência de trabalhadores nas frentes de trabalho que não estivessem asseguradas pelas medidas e normas de segurança. Além disso, “a ThyssenKrupp foi obrigada a exigir das empresas contratadas e subcontratadas instalações sanitárias, vestiários, refeitórios e ambulatórios decentes, que não existiam anteriormente” (PACS, 2012, p. 38).

Apesar destas imposições do MPT, as violações de direitos trabalhistas continuaram. No dia 13 de agosto de 2009, a imprensa noticiou a existência de trinta trabalhadores, contratados por uma empreiteira para trabalhar nas obras de construção da TKCSA, que estavam sem receber salários há dois meses, vivendo em condições precárias em um alojamento no município de Itaguaí. A maioria dos trabalhadores era do Paraná e de Minas Gerais, e alegavam não terem dinheiro para comprarem passagem para retornarem para suas cidades (PACS, 2012, p. 38).

Em 9 de novembro de 2011, já com a siderúrgica em funcionamento, moradores de Santa Cruz relataram terem escutado explosões seguidas de uma enorme nuvem de fumaça vindo da TKCSA (JORNAL DO ENGENHEIRO, 2011, p. 3). A empresa, no entanto, negou a ocorrência de qualquer tipo de acidente, e que tudo não passaria de um “procedimento padrão, quando há a abertura de válvulas de segurança do alto-forno com o objetivo de reduzir a pressão que se forma no interior do mesmo” (PACS, 2012, p. 37).

Outra grave violação de direitos trabalhistas praticados pela TKCSA refere-se à contratação, na fase de construção, de trabalhadores chineses. Desde o início das obras, a TKCSA vinha tentando, junto ao governo federal, a autorização para a contratação de três mil operários chineses para trabalhar no canteiro de obras da siderúrgica. A empresa siderúrgica justificou a importação de mão de obra, afirmando que os operários chineses trabalhariam na construção da coqueria da siderúrgica e que esta teria sido uma condição imposta no acordo entre a ThyssenKrupp e a China International Trust & Investment Corporation (Citic), empresa estatal chinesa fornecedora de máquinas e equipamentos (O GLOBO, 2009, p. 29). Também como justificativa, a TKCSA e a Citic apontaram, ainda, a falta de profissionais e engenheiros brasileiros com conhecimento da tecnologia

e da língua chinesa suficientes para a empreitada de montar a linha de produção e de operação imediata das máquinas e equipamentos (O GLOBO, 2007, p. 13).

Ao final, a Citic e a TKCSA conseguiram autorização para o recrutamento de 600 trabalhadores vindos da China. Apesar da justificativa da necessidade de mão de obra especializada, o que se verificou é que os trabalhadores chineses contratados realizavam atividades que não exigiam nenhuma especialização (PACS, 2012, p. 39). Em agosto de 2008, o MPT entrou com uma ação civil pública contra a vinda dos chineses, alegando que a fiscalização do trabalho encontrara 120 deles sem registro e atuando como pedreiros (O GLOBO, 2009, p. 29).

Na realidade, a contratação destes trabalhadores se daria com o objetivo de reduzir ainda mais os custos da força de trabalho, uma vez que a mão de obra chinesa custava bem mais barato que a brasileira. Além disso, segundo o relatório do PACS, “o fato destes trabalhadores não possuírem relações sociais consolidadas no local das obras trazia uma vantagem adicional para a empresa, visto que possuíam menos capacidade de articulação, resistência e mobilização” (PACS, 2012, p. 39).

## **Impactos sobre as comunidades pesqueiras e repressão aos movimentos sociais de resistência**

Um dos grupos mais prejudicados com a construção do complexo siderúrgico-portuário da TKCSA na região da baía de Sepetiba foi o dos pescadores artesanais. Com a inauguração da empresa, em 18 de junho de 2010, os moradores do seu entorno também passaram a sentir também constantemente os impactos negativos do empreendimento. Mesmo operando com uma licença provisória, que a impedia de utilizar sua capacidade máxima de produção, a TKCSA foi responsável pela elevação dos índices de poluição da região.

As atividades de drenagem, o aumento de circulação na baía e nos canais devido à circulação de grandes navios, bem como a contaminação da água e dos peixes por metais pesados (cádmio, chumbo e zinco), impediram os pescadores artesanais da região de exercerem a atividade da pesca (PACS, 2012, p. 34).

Juntamente com a contaminação da água, que levaria ao desaparecimento dos peixes, os próprios pescadores foram impedidos de trabalhar devido à

criação de uma zona de exclusão de pesca, por conta da grande movimentação de navios de grande porte. Assim, por motivos também de segurança, a pesca foi proibida. Além disso, o terminal portuário da TKCSA, que avança cerca de quatro quilômetros dentro do mar, segundo relatório do PACS, impedia “que os mastros dos barcos dos pescadores passem por baixo da ponte”. Dessa foram, para navegarem “de um ponto ao outro em uma área onde tradicionalmente circulavam livremente, os pescadores precisam contornar a construção para chegar ao outro lado” (PACS, 2012, p. 36).

Além dos impactos sobre a pesca, a comunidade local e os ambientalistas contrários à TKCSA foram submetidos a outros tipos de riscos, como a atuação de milícias a serviço da empresa (O GLOBO, 2011, p. 4). O relatório do PACS destaca a presença de homens armados, ligados a grupos milicianos, que faziam a segurança do canteiro de obras durante a fase de construção da TKCSA (PACS, 2012, p. 39-40).

## **Crimes ambientais e danos à saúde pública**

Outros impactos resultantes da construção do complexo siderúrgico-portuário da TKCSA referem-se aos danos e crimes ambientais.

Segundo relatório do PACS, “desde o início da dragagem da TKCSA, a transformação do ambiente e sua deterioração tornaram-se visíveis”. Conforme o documento, “a empresa transformou canais que deságuam na Baía de Sepetiba em afluentes de dejetos oriundos do processo de drenagem, acelerando também a degradação da bacia hidrográfica, que compõe uma biota singular e mantém todo o equilíbrio ecológico da baía” (PACS, 2012, p. 42).

As drenagens, segundo o documento do PACS, “promoveram a destruição e a morte de espécies marinhas, sugadas pelos tubulões”. Entre eles, inclusive, estavam espécies em período de defeso, como sardinha e camarão (PACS, 2012, p. 42). Além disso, o material dragado, que foi utilizado para fazer o aterramento do terreno da siderúrgica, encontrava-se contaminado por metais pesados provenientes dos vazamentos da Companhia Ingá Mercantil, produtora de zinco e sulfato de zinco, fechada em 1998 (O GLOBO, 2008, p. 34).

Outra irregularidade cometida pela TKCSA refere-se ao desrespeito da legislação ambiental. O licenciamento de empreendimentos em zona costeira,

como a TKCSA, conforme a legislação ambiental, é feita exclusivamente pelo Ibama, órgão federal. Contudo, foi um órgão estadual, a Feema, que concedeu o licenciamento, descumprindo o decreto de regulamentação nº 5.300/2004 (PACS, 2012, p. 42).

Além disso, em dezembro de 2007, as obras da TKCSA foram embargadas pelo Ibama, devido à ocorrência de desmatamento da vegetação de manguezal, considerada uma Área de Preservação Permanente (APA), sem a prévia autorização do órgão. Na ocasião, foi aplicada uma multa de R\$ 100 mil.

As obras da TKCSA também tiveram um forte impacto sobre a saúde pública da população do entorno. Segundo o relatório do PACS, o início das operações da TKCSA, em 2010, “desencadeou uma série de eventos de poluição atmosférica, descritos pela população como uma chuva de poeira prateada” (PACS, 2012, p. 44). O fenômeno conhecido como “chuva de prata”, segundo relato de moradores, desencadeou problemas respiratórios e dermatológicos que afetam principalmente os idosos e as crianças, levando a TKCSA a ser, novamente, multada (O GLOBO, 2012, p. 18).

O relatório da PACS observa ainda que “os danos envolvidos na construção da TKCSA não se resumem aos impactos locais, mas também abrangência ampliada e coloca em risco toda a população do Rio de Janeiro, Itaguaí e Mangaratiba” (PACS, 2012, p. 47). Nesse sentido, megaprojetos como o caso da TKCSA representam não apenas um risco ao meio ambiente e a fauna e flora local, mas a toda saúde pública.

## **Considerações finais**

Em 2017, sete anos depois de entrar em operação, o complexo siderúrgico-portuário da TKCSA acabaria sendo vendida para o grupo ítalo-argentino Ternium. A siderúrgica faz parte do grupo Techint, um conglomerado de empresas fundado em 1945 por Agostino Rocca, empresário de destaque da indústria do aço na Itália. Criada em 2005, a Ternium é resultado da fusão de várias empresas do ramo siderúrgico compradas pela Techint.

As negociações vinham ocorrendo desde 2012, quando a ThyssenKrupp, que à época detinha 73% das ações, comprou as ações da Vale do Rio Doce, sua sócia no empreendimento. Após a venda das ações da Vale para o grupo alemão,

a Ternium concordou em assumir a dívida financeira da TKCSA com o BNDES, comprando a siderúrgica pelo valor de 1,56 bilhões de euros.

Como vimos ao longo do artigo, a TKCSA foi planejada para ser a maior siderúrgica da América Latina, sendo um dos principais megaprojetos do “novo desenvolvimentismo brasileiro”. Contudo, o complexo siderúrgico-portuário, instalado às margens da baía de Sepetiba, na divisa entre os municípios do Rio de Janeiro e Itaguaí, foi marcada por diversas irregularidades ambientais e trabalhistas, além de ser fortemente beneficiada pelo BNDES, que financiou 18% do valor total do empreendimento, e por isenções fiscais lesivas aos cofres públicos do município e do estado do Rio de Janeiro, entre outras questões.

## Referências

BRASIL. Ministério do Planejamento. *11º Balanço Completo do PAC — 4 anos (2007 a 2010)*. 29 ago. 2012. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>. Acesso em: 27 set. 2014

CARVALHO, Laura. *Valsa brasileira: do boom ao caos econômico*. São Paulo: Todavia, 2018.

GERMANO, André Luiz do Nascimento. A chegada da Companhia Siderúrgica do Atlântico em Santa Cruz: novo desenvolvimentismo na borda metropolitana fluminense. In: *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Ano IX, nº 19, 2020.

GUIMARÃES, Virgínia Totti. *O licenciamento ambiental prévio e a localização de grandes empreendimentos: o caso da TKCSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Industrial), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL. *Companhia Siderúrgica do Atlântico — TKCSA: impactos e irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Rosa Luxemburgo, 3ª ed., 2012.

\_\_\_\_\_. *Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas*. Rio de Janeiro: Fundação Rosa Luxemburgo, 2015.

JARDIM, Maria Chaves e SILVA, Márcio Rogério. *Programa de aceleração do crescimento (PAC): neodesenvolvimentismo?* São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

JORNAL DO BRASIL. “CSA nega morte de três operários”, 30 mar. 2008, p. A-18.

JORNAL DO ENGENHEIRO. “Vídeo mostra corre-corre no pátio da TKCSA”, dez. 2011, p. 3.

MELO, Wanderson Fabio de. A falência do novo desenvolvimentismo, o golpe de 2016 e a queda do governo Dilma Rousseff. *In: ALMEIDA, Gelsom Rozentino de; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira; BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *Miragem do Brasil: dos governos do PT ao golpe de 2016 e à ascensão conservadora*. Rio de Janeiro: Garamond, 2020.*

MORAES, Gloria. Programa de Aceleração do Crescimento (verbete). *In: Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.

NEHER, Clarissa. “Como a ThyssenKrupp fez no Brasil um dos piores negócios da indústria alemã”, *In: Deutsche Welle.com*, 24 fev. 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/como-a-thyssenkrupp-fez-no-brasil-um-dos-piores-neg%C3%B3cios-da-ind%C3%BAstria-alem%C3%A3/a-37697527>. Acesso em: 21/05/2021.

O GLOBO, “Isenção fiscal da CSA passa em 1ª discussão”, 19 nov. 2009, p. 21.

O GLOBO. “Polêmica com chineses e meio ambiente”, 13 dez. 2009, p. 29.

O GLOBO. “Chinatown à vista”, 19 dez. 2007, p. 13.

O GLOBO. “Polêmica com chineses e meio ambiente”, 13 dez. 2009, p. 29.

O GLOBO. “Eu sei quando serei assassinado, mas não sei o dia, diz pescador ameaçado”, 5 jun. 2011, p. 4

O GLOBO. “Dragagens e circulação de navios tiram o ganha-pão dos pescadores”, 10 ago. 2008, p. 34.

O GLOBO. “CSA é multada por poluição do ar em Santa Cruz”, 28 dez. 2010, p. 18.

OLIVA, Aloísio Mercadante. *As bases do novo desenvolvimentismo no Brasil: análise do governo Lula (2003-2010)*. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas), Universidade Estadual de Campinas, 2010.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante visita às obras da ThyssenKrupp — Companhia Siderúrgica do Atlântico, Santa Cruz — Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2008*. Secretaria de Imprensa: Brasília, 2008.

POCHMANN, Márcio. *A vez dos intocáveis no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2014.

QUINTELA, Sandra. Rio de Janeiro em jogo: entre Cubatão e o paraíso. *In: Jornal dos Economistas* (Rio de Janeiro), nº 238, maio de 2009, p. 8.

RUSSAU, Christian. *Empresas alemãs no Brasil: o 7 x 1 da economia*. São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

TAUTZ, Carlos; SISTON, Felipe; PINTO, José Roberto Lopes; BADIN, Luciana. O BNDES e a reorganização do capitalismo brasileiro: um debate necessário. *In: MAGALHÃES, João Paulo de Almeida, et. al. Os Anos Lula: contribuições para um balanço crítico (2003-2010)*. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

ZBOROWSKI, Marina Barboza. *Conflitos Ambientais na Baía de Sepetiba: o caso dos pescadores atingidos pelo processo de implantação do complexo industrial da Companhia Siderúrgica do Atlântico (ThyssenKrupp CSA)*. Dissertação (Mestrado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

# QUEM ESCREVE



### **Adriana Gomes Santos**

Professora da Universidade Federal de Roraima — UFRR, Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo cujo o título: *Controle e Repressão aos Waimiri-Atroari na Fronteira Amazonas-Roraima no Período da Ditadura*. Co-autora dos livros; «A greve portuária de 1980: «Nem os pombos apareceram no caís» — (Editorial Veneta); «Cia. Docas de Santos -Eternamente em Berço Esplêndido — (Editora Sundermann)»; *África: colonialismo, genocídio e reparação* (Editora Sundermann).

✉ [adriana.santos@ufr.br](mailto:adriana.santos@ufr.br)  Lattes

### **Alcides Goularti Filho**

Doutor em Economia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); Professor da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC).

✉ [agf@unesc.net](mailto:agf@unesc.net)  Lattes  Orcid

### **André Fontes Dantas**

Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História Local e Regional da Universidade do Estado da Bahia — UNEB, Campus V. Graduado em História (Licenciatura) pela Universidade Estadual de Santa Cruz. Atualmente membro do Grupo de Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana — GPEADA, do Grupo de Trabalho Nacional Histórias do Atlântico e da Diáspora Africana, atuando na produção de estudos relevantes a História Portuária, História da África e demais atividades voltadas ao ensino de História em sala de aula.

✉ [deh.fd@hotmail.com](mailto:deh.fd@hotmail.com)  Lattes  Orcid

### **André Lima de Alvarenga**

Geógrafo e Doutor em Geografia pela UFRJ. Realiza seu segundo estágio de pós-doutoramento pela PUC-Rio com bolsa PNPd/Capes, tendo como foco de pesquisa as reformas urbanísticas em cidades portuárias.

✉ [andreimalva@gmail.com](mailto:andreimalva@gmail.com)  Lattes  Orcid

### **Antonio Carlos Higino Da Silva**

Possui Graduação e Licenciatura Plena em História (2005), Mestrado (2009) e Doutorado (2020) em História Comparada realizados pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2009) atuando principalmente nos seguintes temas: Processo de modernização do Estado brasileiro na capital federal no século XIX, Abolicionismo, Associacionismo e Redes de Sociabilidade. A investigação desses temas procura lançar luz nos seguintes aspectos: surgimento de corporações e de distribuição de concessões de serviço público, construção de novas relações publico-privada no contexto da modernização; desdobramentos desta modernização para a mão de obra escravizada e a aquisição, controle e distribuição de novas tecnologias no Brasil Imperial.

✉ [higinoalleluia@gmail.com](mailto:higinoalleluia@gmail.com)  Lattes  ORCID

### **Antonio Fernandes Neto**

Ex-trabalhador portuário, anistiado político, participante da primeira greve portuária pós-1964. Co-autor dos livros: «A greve portuária de 1980: «Nem os pombos apareceram no caís» — (Editorial Veneta); «Cia. Docas de Santos — Eternamente em Berço Esplêndido — (Editora Sundermann)»; África: colonialismo, genocídio e reparação (Editora Sundermann); Ex-presidente do ILAESE — Instituto Latino-Americano de Estudos Socio-Econômicos.

✉ [cneto52@yahoo.com.br](mailto:cneto52@yahoo.com.br)

### **Carmoly Carteado Monteiro Lopes Filho**

Possui graduação em História pela Universidade Federal da Bahia (1997). Especialista em Novas Tecnologias da Comunicação e Informação pela Universidade do Estado da Bahia (2001), Cozinheiro profissional pelo Senac (2015) e Mestrando em História do Atlântico e Diáspora Africana pela Universidade Estadual de Santa Cruz (2020).

✉ [carmoly@gmail.com](mailto:carmoly@gmail.com)  Lattes  ORCID

### **Eduardo Cesar Valuche Oliveira Brito**

Possui Bacharelado e Licenciatura em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF, 2013) e Mestrado em História Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ, 2017). Doutorando em História Social pela Universidade Federal Fluminense (UFF, 2021), bolsista do Programa de Excelência Acadêmica (PROEX) da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Tem experiência na área de História; Geo-História; consultoria em projetos educacionais; e docência na educação básica. Atuando principalmente nos seguintes temas: História Política; História Social do Território; Projetos educacionais; Historiografia; Teoria Política; Igreja Metodista e História do Rio de Janeiro.

✉ [eduardovaluche@id.uff.br](mailto:eduardovaluche@id.uff.br)  Lattes  Orcid

### **Gilvan Leite de Oliveira**

É Licenciado em História pela Universidade Católica de Santos - UniSantos (2013) e Mestre em Ciências - Área de concentração: História Econômica — pela Universidade de São Paulo — USP (2016). Atualmente, é Professor de Educação Básica das redes pública e particular de ensino.

✉ [gloliveira@alumni.usp.br](mailto:gloliveira@alumni.usp.br)  Lattes  Orcid

### **José Jobson de Andrade Arruda**

Doutorou-se em História Moderna pela Universidade de São Paulo. Tem carreira completa, portando atualmente os títulos de Professor Sênior e Professor Emérito, recebido em 2018. Atua no Departamento de História da USP, em nível de graduação e pós, junto à Pós-Graduação em História Econômica formou mestrandos e doutorandos, devidamente catalogados no Lattes. Tem vários livros publicados; dezenas de artigos em veículos especializados nacionais e internacionais. Exerceu cargos de relevo: chefia de Departamento, Diretor do Museu de Arqueologia e Etnologia, Diretor de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do CNPq, membro do Conselho Superior da Fapesp do qual foi Vice-Presidente, além de Editor da Edusc, Bauru. Atualmente, é pesquisador da Cátedra Jaime Cortesão onde participa do Grupo de Estudos Historiográficos Ibero-Americano.

✉ [jobson.a@uol.com.br](mailto:jobson.a@uol.com.br)  Lattes  Orcid

## **Laila Brichta**

Possui graduação em Bacharelado em História pela Universidade Estadual de Campinas (1997), graduação em Licenciatura em História pela Universidade Estadual de Campinas (1997), mestrado em História pela Universidade Estadual de Campinas (2002) e doutorado em História pela UNICAMP (2012). Atualmente é professora adjunta da Universidade Estadual de Santa Cruz.

✉ lbrichta@uesc.br  Lattes  Orcid

## **Luiza de Cavalcanti A. Ferreira**

Doutora em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF). Atualmente é pesquisadora do Instituto Internacional para Sustentabilidade (IIS) no Projeto Pescadores Artesanais/História de Armação dos Búzios.

✉ luizacaf@gmail.com  Lattes  Orcid

## **Marco Volpini Micheli**

É mestre em História Econômica pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP (2018), com bolsa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Atualmente, é doutorando no mesmo programa (PPGHE-USP). Atua e pesquisa nas áreas de História Moderna e do Império Português, História do Brasil (Colônia e Império) e História de São Paulo, com enfoque nos séculos XVIII e XIX.

✉ marco.micheli@usp.br  Lattes  Orcid

### **Miguel Suárez Bosa**

Doctor en Historia por la Universidad de Las Palmas, Catedrático de Historia e Instituciones Económicas. Investigador Principal (IP) en varios proyectos nacionales y autonómicos, ha publicado en editoriales nacionales e internacionales (L'Harmattan, Palgrave McMillan, P. U. de Rennes, La Catarata) o revistas de impacto como *International Journal Maritime History*, *Revista de Indias*, *Secuencias (México)*, *Water* o *Revista de Historia Industrial*, *African Historical Review* y *Agricultura y Sociedad*.

✉ miguel.suarezbosa@ulpgc.es  Orcid

### **Pedro Henrique Pedreira Campos**

É doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e professor do Departamento de História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), atuando também no programa de pós-graduação em História da UFRRJ.

✉ phpcampos@yahoo.com.br  Lattes  Orcid

### **Rafael Vaz da Motta Brandão**

Pós-Doutorado em História pela UERJ (2018). Doutor em História Social pela UFF (2013). Professor visitante do Departamento de Ciências Humanas e do Programa em Pós-Graduação em História Social da UERJ. Coordenador do Laboratório de Economia e História (LEHI/UFRRJ/CNPq), vice-coordenador do Núcleo de Estudos sobre Território, Movimentos Sociais e Relações de Poder (TEMPO/UERJ-FFP/CNPq), membro do POLIS - Laboratório de História Econômica e Social (UFF/CNPq).

✉ rafabrandao@uol.com.br  Lattes  Orcid

# DaMa

• DESIGN •

[agenciadama.com.br](http://agenciadama.com.br)

Este livro foi composto em  
Minion Pro, Quadraat & Quadraat Sans