

PREFEITURA DO RIO

# Dos Trapiches ao Porto

Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão



) "16/19"  
Ex.3

coleção



Biblioteca  
CARIOCA

# Dos Trapiches ao Porto

Um estudo sobre a área portuária do  
Rio de Janeiro

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
Cesar Maia

SECRETARIA MUNICIPAL DAS CULTURAS  
Ricardo Macieira

DEPARTAMENTO GERAL DE DOCUMENTAÇÃO  
E INFORMAÇÃO CULTURAL  
Antonio Olinto

DIVISÃO DE EDITORAÇÃO  
Beth Almeida

**ARQUIVO GERAL**  
**DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**  
**BIBLIOTECA**  
N.º de Registro:  
Data:

co le ç ã o



Biblioteca  
CARIOCA

# Dos Trapiches ao Porto

Um estudo sobre a área portuária do  
Rio de Janeiro

**Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão**

2ª Edição

*7M (81531)  
"16/19"  
L215 223*

**ARQUIVO GERAL  
DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
BIBLIOTECA**

**Q<sup>o</sup> Registro: 18.213**

**Data: 12/12/06**

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro  
Secretaria Municipal das Culturas  
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural  
Divisão de Editoração

COLEÇÃO BIBLIOTECA CARIOCA

Volume 17

1ª Edição - © 1991 - 2ª Edição - © 2006 Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão  
Direitos desta edição reservados ao Departamento Geral de Documentação e  
Informação Cultural da Secretaria Municipal das Culturas (C/DGDI)  
Proibida a reprodução sem autorização expressa.

*Printed in Brazil* / Impresso no Brasil  
ISBN 85-85096-60-8

Créditos da 1ª Edição

Edição e revisão de texto – Divisão de Editoração do CT/DGDI  
Ana Lúcia Machado de Oliveira, Célia Almeida Cotrim, Diva Maria Dias  
Graciosa, Rosemary de Siqueira Ramos

Capa e projeto gráfico da coleção:  
Ivone Barros

Diagramação:  
Regina Côrtes

Arte-Final da capa:  
Vera Camisão

Editoração Eletrônica:  
Augusto Batista

Reprodução fotográfica  
Marco Belandi  
Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro / DGDI

Agradecimentos:  
Mapoteca do Itamarati (Rio de Janeiro)  
Biblioteca Nacional (Seção de Iconografia)

2ª Edição - Capa: Anna Paula Mello  
Foto: Cais do Porto (Obras-1905) registro 171/12 - Acervo do Arquivo da Cidade.

**Ficha catalográfica elaborada pelo Divisão de Processamento  
Técnico / DIB / DGDI**

L215 Lamarão, Sérgio Tadeu de Niemeyer, 1952 –  
Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária  
do Rio de Janeiro / Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. –  
Rio de Janeiro Secretaria Municipal das Culturas,  
Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural,  
Divisão de Editoração, 2006.  
172p.; il – (Biblioteca Carioca; v. 17)

1. Rio de Janeiro (cidade) – Urbanização – Século XVII –  
XX. I. Título. II. Série.

CDD 711.098154  
CDU 711 (815.31) "16/19"

Divisão de Editoração C/DGDI  
Rua Afonso Cavalcanti, 455 sala 235 - Cidade Nova  
CEP 20211-110 - Rio de Janeiro - RJ  
Tel.: (0xx21) 2503-2139 Fax: (0xx21) 2273-9390

# SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO, 7

PREFÁCIO, 9

NOTA DO AUTOR, 11

DOS TRAPICHES AO PORTO: UM ESTUDO SOBRE A ÁREA  
PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO,

1. INTRODUÇÃO, 13

2. LOCALIZAÇÃO/DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO, 17

3. O PERÍODO COLONIAL, 22

3.1. O SÉCULO XVII, 22

3.2. O SÉCULO XVIII, 25

4. A PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX., 37

5. OS PROJETOS DE MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS, 53

5.1 A SOCIEDADE BRASILEIRA NA TRANSIÇÃO PARA O  
CAPITALISMO, 53

5.2 OS PROJETOS PORTUÁRIOS, 55

5.2.1 A doca da Alfândega, 57

5.2.2 Docas de D. Pedro II, 60

5.2.3 Formação e atuação das Companhias das Docas da Alfândega  
e das Docas de D. Pedro II, 64

5.2.4 A Estrada de Ferro D. Pedro II e a Estação Marítima da  
Gamboa, 71

5.2.5 A Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de  
Janeiro, 74

5.2.6 Outros projetos de melhoramentos portuários, 77

6. UM NOVO ESPAÇO URBANO, 91

6.1 A CIDADE, 91

6.2 ÁREA: OCUPAÇÃO/POVOAMENTO, 96

6.3 A ÁREA: DEMOGRAFIA, HABITAÇÃO E CONDIÇÕES DE  
SAÚDE, 101

6.4 A ÁREA: ATIVIDADES ECONÔMICAS, 107

6.5 A ÁREA: SERVIÇOS URBANOS, 110

7. A MODERNIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 128

<b>7.1 AS ÚLTIMAS CONCESSÕES,</b>	<b>128</b>
7.1.1 A vertente marítima central,	129
7.1.2 A área de estudo,	130
7.1.3 A fusão das empresas,	136
<b>7.2 A ESTRUTURA PORTUÁRIA DO RIO ANTES DA MODERNIZAÇÃO E A MUDANÇA DE FUNÇÃO DO PORTO,</b>	<b>137</b>
<b>7.3 OS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS,</b>	<b>143</b>
7.3.1 Medidas preparatórias,	144
7.3.2 As obras,	148
<b>8.CONCLUSÃO,</b>	<b>158</b>
<b>9.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS,</b>	<b>166</b>
<b>LISTA DE ILUSTRAÇÕES,</b>	<b>170</b>

## APRESENTAÇÃO

A Prefeitura do Rio decidiu republicar este excelente estudo de Sérgio Lamarão, no momento em que, afinal, a revitalização da área portuária sai do papel e começa a ser executada – exatamente na área do Saco da Gamboa, por razões tão bem analisadas por ele. Com “Dos Trapiches ao Porto”, Lamarão vai muito além da questão da área portuária. Mostra como a decisão de negar as autorizações pedidas para se ter um grande Porto na área frontal do Centro do Rio – entre o Arsenal de Marinha e o Morro do Castelo – salvou a cidade. Analisa cada passo para o deslocamento progressivo do Porto em direção à Prainha e ao Saco da Gamboa, culminando com o Parque da Marítima, aterro de chegada dos trens de carga e dos armazéns de carga/descarga, hoje ocupado pela Cidade do Samba e a Vila Olímpica da Gamboa.

O processo de tomada de decisões é sempre o ponto nervoso de qualquer atividade. Lamarão descreve em detalhes o debate entre os setores privado e público e as disputas dentro do setor privado com vistas à localização do Porto do Rio de Janeiro. Descreve as críticas de Vieira Souto às propostas da Comissão de Melhoramentos dos anos 70, que incluía Pereira Passos, comissão que, ao contrário de Vieira Souto, não acreditava na revitalização do Centro. Paradoxalmente foi o próprio Pereira Passos que 30 anos depois liderou essa revitalização.

Lamarão finalmente chega à reforma definitiva do Porto - com Lauro Muller - articulada à reforma do Centro do Rio, especialmente à abertura, depois, da Avenida Centro-Rio Branco. Entre outros elementos de atenção, sublinhe-se a dinâmica das decisões que poderia ter desintegrado o Centro do Rio, e que através de um processo conflitivo foi apontando para um quadro que muito dificilmente poderia ter sido melhor para a Cidade, com o deslocamento do Porto para o Parque da Marítima, pelo aterro do Saco da Gamboa, com o aterro do Saco do Alferes, que construiu e ordenou as ligações do Centro com a Zona Norte, via Cidade Nova, e do Centro com a Área Suburbana através do que seria depois - no Porto definitivo com Lauro Muller e Rodrigues Alves - o binômio das avenidas Rodrigues Alves



e Francisco Bicalho. Trabalho fundamental para quem quer entender razões e riscos de reformas urbanas, num momento em que novas decisões estão sendo tomadas para a área Portuária.

**PREFEITURADORIO**

## PREFÁCIO

É extremamente feliz e oportuna a iniciativa da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes de publicar a dissertação de mestrado de Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão – *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, elaborada e defendida junto ao Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ, em 1984.

Feliz e oportuna pela qualidade intrínseca do trabalho, pela densidade de seu conteúdo e pertinência de seu tratamento analítico, representando acervo precioso de informações coletadas em fontes primárias as mais diversas, que somente uma minuciosa pesquisa em arquivos, como a realizada pelo autor, poderia alcançar.

Feliz e oportuna por trazer a público não apenas o produto final de uma investigação séria e cuidadosa, mas também a explicitação dos passos percorridos no processo de construção do seu objeto, e que fazem deste trabalho um referencial valioso de metodologia da pesquisa em ciência social, além de fonte indispensável de consulta para qualquer estudo sobre a evolução urbana do Rio de Janeiro.

Feliz e oportuna por expressar, de forma concreta e inequívoca, o reconhecimento público e a valorização da investigação acadêmica a que, nos últimos anos, jovens pesquisadores vêm dedicando tempo precioso de suas vidas, num esforço ainda não devidamente apreendido e dimensionado em nosso país, fora dos circuitos relativamente fechados da própria academia – a qualificação profissional viabilizada pela pós-graduação.

*Dos trapiches ao porto* é muito mais que um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro, como nos diz seu título. Tendo como foco a área e as atividades portuárias articuladas à expansão urbana, ele é um estudo do processo de urbanização do Rio de Janeiro no contexto da economia colonial e mercantil em que se fundamentam sua origem e crescimento, e na trama das mudanças sociais e políticas deflagradas pela expansão das relações capitalistas de produção, que esboçam novas relações entre o Estado e o grande capital na virada do século.

*Dos trapiches ao porto* é uma história sofrida e vitoriosa ao mesmo tempo, muito bem contada e verdadeira. É uma história de lutas e conquistas entre o homem e a natureza, da incorporação de inovações tecnológicas promovidas pela segunda revolução industrial, e do enfrentamento de grupos econômicos entre si e com o Estado, envol-

vendo a produção de um espaço de serviços incrustado no tecido urbano carioca.

Uma história viva e intensamente vivida por seu autor, que nos leva pela mão à Saúde, Gamboa e Santo Cristo do século XVII com seus morros, praias e alagados, e daí nos mostra, com a própria área que viria a constituir a zona portuária do Rio, os processos de “portuarização” que a modelaram, inserida no quadro de estruturas sociais, econômicas e políticas em mutação na cidade, no país e no exterior, até o início deste século.

A preocupação do autor pela reconstituição visual do espaço estudado é fundamental para o acompanhamento e compreensão das transformações promovidas por desmontes e aterros, que expressam não apenas a expansão da mancha urbana, mas a diferenciação hierarquizada de seu conteúdo social, consubstanciada nos bairros que se formam, à medida que se aprimoram os meios de circulação e de transporte, e se definem novas relações sociais de produção.

A discussão das relações entre o Estado (imperial e republicano) e o capital privado, corporificadas no esforço de modernização portuária e na remodelação urbana de Pereira Passos – à partir do porto – traz à tona indagações e questionamentos importantes quanto aos processos de mudança em curso no Distrito Federal naquela época e à possível “emergência de uma nova relação Estado-sociedade”, a ser pensada e investigada.

Abrem-se assim, ao final do trabalho, novos espaços de discussão e novos filões de pesquisa sobre o Rio de Janeiro, a serem desenvolvidos na cadeia infindável da busca e produção do conhecimento, da qual *Dos trapiches ao porto* é, sem dúvida, um elo muito importante.

Maio de 1991

**Maria do Carmo Corrêa Galvão**

*Doutora em Ciências pela Universidade de Bonn.  
Professora adjunta do Departamento de Geografia  
da Universidade Federal Rio de Janeiro*

## NOTA DO AUTOR

Ao longo da década de 1980, a cidade do Rio de Janeiro foi estudada por um expressivo número de historiadores, geógrafos, cientistas sociais, arquitetos, entre outros profissionais, que, enfocando-a sob diferentes ângulos, em muito contribuíram para um maior conhecimento da dinâmica e multifacetada história carioca.

Desenvolvidos quer por alguns dos cursos de mestrado e doutorado em suas teses acadêmicas, quer no âmbito de instituições – como a Fundação Casa de Rui Barbosa, o Solar Grandjean de Montigny (da Pontifícia Universidade Católica), o Museu da República, o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – e dos Departamentos de História e Geografia das universidades, esses estudos concentram-se no arco de tempo balizado pelos anos de 1870 e 1920, período de transição da sociedade brasileira para o capitalismo.

O trabalho realizado pelo Grupo de Estudos Urbanos em 1983 abriu caminho para um melhor aproveitamento das pesquisas sobre o Rio, ampliando os contatos entre os estudiosos e evitando a dispersão de esforços e a repetição de iniciativas. Durante aquele ano, 15 pesquisas – concluídas e em andamento – foram apresentadas e discutidas em encontros ocorridos no Solar Grandjean de Montigny.

Em meados de 1984, o seminário sobre a história da cidade e do estado do Rio de Janeiro – organizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (Cpdoc), da Fundação Getúlio Vargas – veio comprovar a necessidade de uma divulgação mais ampla e mais sistemática dos estudos já feitos ou em realização. Frente a esse quadro, o Grupo de Estudos Urbanos decidiu suspender suas atividades e se integrar às novas iniciativas que estavam sendo tomadas e que culminaram na fundação da *Revista do Rio de Janeiro*.

Financiada pela IBM Brasil e respaldada institucionalmente pela Universidade Federal Fluminense, a revista tornou-se o principal veículo de divulgação da produção acadêmica contemporânea sobre a cidade – e também o estado – do Rio de Janeiro, originária dos centros universitários e de pesquisa. Em seus quatro números – dezembro de 1985; abril, agosto e dezembro de 1986 –, a *Revista do Rio de Janeiro* publicou 38 artigos de inegável interesse sobre o tema, além de um Catálogo de Teses que visava a apresentar um balanço atualizado do que estava sendo realizado nas instituições.

*Nota do autor*

Infelizmente, porém, a *Revista do Rio de Janeiro* teve a mesma sorte da maioria das publicações acadêmicas do país. Sua circulação foi interrompida por falta de recursos, pouco antes do seu quinto número ir para a gráfica.

Foi, portanto, com grande satisfação que eu, participante direto das iniciativas acima referidas, atendi ao oferecimento da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes para publicar, na coleção Biblioteca Carioca-série História, minha dissertação de mestrado, submetida ao Programa de Planejamento Urbano e Regional (PUR), da COPPE/FRJ em março de 1984. A linha de ação adotada pela Secretaria vem, sem dúvida, dar continuidade, num outro plano, aos esforços empreendidos nos anos 1980, editando estudos inéditos e reeditando obras já esgotadas que têm na cidade do Rio de Janeiro seu objeto central de investigação.

Quero deixar aqui registrados os mais sinceros agradecimentos a Diva Maria Dias Graciosa, Ana Lúcia Machado de Oliveira, Célia Almeida Cotrim e Rosemary de Siqueira Ramos, da Divisão de Editoração, que com competência e afincio procederam à revisão do texto original da tese.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1991

**Sergio Tadeu de Niemeyer Lamarão**

## 1. INTRODUÇÃO

Nosso trabalho não pretendia ser mais do que um estudo essencialmente descritivo das transformações urbanas registradas naquela área do Rio de Janeiro que as autoridades municipais incluem na Zona Portuária – os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo –, e que tiveram como motor a expansão das atividades portuárias, culminando nas obras de modernização do início deste século.

Contudo, com o avanço da pesquisa, sentimos a impossibilidade de dar conta daquelas transformações sem estabelecer, de forma sistemática, os cruzamentos entre o desenvolvimento da área de estudo, a evolução da história da cidade em seu conjunto e as próprias atividades portuárias. Nesse sentido, nosso objeto de investigação ganhou um novo conteúdo, passando a considerar essas três vertentes de estudo, nas quais funda suas raízes a atual área portuária, produto final da história que pretendemos narrar.

A partir das grandes reformas de 1904-1911, a área de estudo converteu-se numa zona definitivamente especializada no contexto urbano carioca, passando a desempenhar, *com exclusividade*, a função portuária, num momento em que essa função atingia um patamar técnico superior na escala da modernização capitalista.

A redefinição do espaço portuário implicou a redefinição da totalidade urbana. Com efeito, a construção do novo porto foi o eixo, a base de uma ampla operação de renovação urbana, previamente concebida, que, incidindo fundamentalmente na sua área central, promoveu uma completa reordenação da *urbis*, consolidando, ao mesmo tempo, um processo de hierarquização/segregação já em curso.

As novas instalações materiais, os novos maquinismos e aparelhos, acionados a energia elétrica, a subordinação do serviço portuário à supervisão do Estado modificaram em sua essência a estrutura portuária e todo o sistema de movimentação de cargas. A área portuária *stricto sensu* (o cais do Porto) foi localizada num espaço físico novo, artificialmente produzido, a partir das demolições e dos vastos aterros realizados na baía de Guanabara. Sobre esses aterros, abriram-se ruas e avenidas, ergueram-se grandes armazéns, instalaram-se linhas férreas.

As obras, além de terem destruído a promiscuidade da estrutura portuária anterior – trapiches, escritórios, cortiços, oficinas, compartilhando todos de um mesmo espaço –, alteraram drasticamente a geografia da área de estudo. As encostas povoadas, até então à beira-

mar e integradas a um determinado conjunto de atividades econômicas, ficaram, num curto lapso de tempo, separadas por quilômetros do litoral. Nesse sentido, as obras foram também responsáveis por uma certa especialização espacial no interior da própria área, configurando-se, em termos genéricos, o cais do Porto como o espaço do trabalho, e os morros e imediações como o espaço da moradia, zonas residenciais que ainda aglutinavam um grande contingente de trabalhadores portuários.

Esse estudo pode ser definido, em síntese, como a tentativa de recuperar o processo de geração de uma determinada área do Rio de Janeiro – periferia com trapiches / parte do Centro com muitos trapiches / zona portuária da cidade –, pensada a partir da tríplice determinação área-cidade-atividades portuárias.

No desenrolar do trabalho, tivemos a preocupação constante em proceder a um mapeamento minucioso dos acidentes geográficos, das ruas, prédios e trapiches, bem como ordenar, da forma mais precisa as diversas denominações que coexistem e se superpõem. Visamos, com isso, retratar, de maneira muito viva, o processo de produção da área – a rua que muda de nome, a enseada que desaparece –, e, ao mesmo tempo, tornar menos confusas as referências de localização.

As teses e monografias recentes, do mesmo modo que as obras mais antigas, que tematizam a história da cidade do Rio de Janeiro, ressentem-se de uma imprecisão muito nítida sempre que seus autores se referem à zona portuária da cidade. Procuramos, através desse esforço de agregação de dados empíricos, tornar um pouco mais suave o caminho dos pesquisadores, que não precisarão recorrer mais com tanta frequência a informações fragmentárias, dispersas em crônicas, relatos, guias, estudos geográficos e outros tipos de fontes.

Nossa intenção é que este trabalho figure como uma contribuição à corrente de estudos monográficos sobre o Rio de Janeiro, que retoma a tarefa de resgatar a memória histórica da cidade num degrau diferente – talvez mais rico em questões – daquele alcançado pelos cronistas da cidade, como Brasil Gerson, Noronha Santos, Luís Edmundo, Gastão Cruis e outros, os quais, explorando um veio que reunia literatura e historiografia, produziram obras de inegável utilidade.

Para a elaboração desta dissertação, percorremos – sem, obviamente, tê-las esgotado – duas vertentes historiográficas, a “científica” e a “cronística”, destacando na primeira a decisiva contribuição trazida pelo trabalho pioneiro de Jaime Benchimol, *Peretra Passos: um Haussmann tropical*: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX, ao qual recorreremos com inusitada frequência. Consultamos igualmente artigos de geógrafos, que nos ofereceram subsídios valiosos, sobretudo nos primeiros capítulos.

Faltou-nos, convém registrar, travar contato com toda uma literatura – sem dúvida existente, mas de localização e acesso mais difíceis – relativa às reformas portuárias efetuadas em cidades estrangeiras como Buenos Aires e Montevideú, e em cidades do país, como

Santos, Belém e Manaus. O confronto entre os diversos processos de modernização portuária, conferiria, inegavelmente, maior densidade ao nosso trabalho.

Quanto às fontes primárias, trabalhamos com um abundante material de pesquisa, encontrado no Arquivo Nacional e no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Defrontamo-nos com uma considerável massa de informações, contida em documentação praticamente inexplorada, e ao mesmo tempo extremamente rica. Lidar com material dessa natureza, sem poder contar com obras já publicadas que nos oferecessem balizamento, foi tarefa difícil e não sabemos até que ponto o exploramos da maneira mais proveitosa. Não queremos dizer com isso que nosso esforço tenha sido inútil. Ao contrário, julgamos sumamente importante ter tido acesso a essas fontes, sem as quais não poderíamos ter desenvolvido parcela significativa do nosso trabalho.

Os mapas desempenharam um papel crucial no planejamento e na concretização do trabalho. Partindo da área hoje, que sabíamos ter sido radicalmente alterada na sua própria conformação geográfica, foi essencial para nós recuperar visualmente seu passado de sacos e mangues, identificar no "espaço físico" do mapa toda uma nomenclatura presente nos textos.

Podemos mesmo afirmar que as plantas da cidade foram nesse momento inicial, o que nos possibilitou a familiarização com a área do estudo, senti-la, reconhecê-la como algo nosso, como nosso objeto. Através delas, conseguimos precisar melhor uma série de informações que a bibliografia nos fornecia sobre a dinâmica do povoamento da área, a multiplicação dos trapiches na orla marítima, a abertura de novas ruas, etc. Por outro lado, nada nos deu mais prazer do que localizar no mapa aquela rua estreita, aquela esquina, aquela fatia do espaço com as quais tínhamos entrado em contato ainda na véspera, em nossas incursões de pesquisador.

Resta-nos fazer uma sucinta apresentação do que constitui efetivamente nosso trabalho, discorrendo sobre seus capítulos. Iniciamos com um pequeno capítulo no qual procuramos, basicamente, localizar/descrever a área de estudo tal qual se mostrava nos primórdios da história da cidade, tencionando expressamente recuperar seu passado geográfico; dedicamos também aí uma atenção especial à questão das denominações.

Em seguida, tratamos do processo de ocupação/povoamento da área de estudo nos dois primeiros séculos de vida do Rio de Janeiro, visto já sob a tríplice determinação explicitada nesta introdução. O capítulo seguinte dá continuidade a esse enfoque, abordando o período histórico subsequente, isto é, a primeira metade do século XIX. Esses dois capítulos revelam como cada surto, como cada novo impulso das atividades portuárias no Rio (o *boom* da mineração, o fim do pacto colonial, o desenvolvimento da lavoura cafeeira) repercutiram na área.

No capítulo 5, a área de estudo deixa de ser, provisoriamente, a protagonista da narrativa. Nele, descrevemos e discutimos um conjun-



to de projetos de melhoramentos portuários, elaborados pelo capital privado entre as décadas de 1850 e 1870, que procuravam responder aos problemas ocasionados pela inadequação da estrutura portuária do Rio de Janeiro, frente à intensificação do comércio mundial. Nossa área participa indiretamente desse capítulo, na medida em que passa a ser considerada por alguns como um espaço apto a abrigar instalações portuárias modernas, uma nova base material para o porto. Através do estudo dos projetos, tratamos também, sem maior aprofundamento, das relações entre o Estado imperial concessionário e os consórcios de capitalistas.

Retornamos à área no capítulo seguinte, recuperando tratamento adotado nos outros dois capítulos, e destacando o momento novo vivido por ela e pela cidade na sua totalidade (a determinação "atividades portuárias" foi, de certa forma, o eixo em torno do qual girou o capítulo referente aos projetos). Entre 1850 e 1910, a cidade e a área estão inseridas no contexto da rápida desagregação do escravismo e da passagem para o trabalho assalariado, tendo como quadro maior de referência a transição da sociedade brasileira para o capitalismo. Nesse capítulo, detivemo-nos mais demoradamente na reconstituição dessa conjuntura tão rica, tanto no que diz respeito à área quanto no que tange à cidade. Destacamos o processo de desqualificação sofrido pela área, integrado a um processo mais amplo de hierarquização/segregação espacial da totalidade urbana.

O último capítulo está centrado nas grandes obras portuárias da primeira década do século XX. Retornando aos anos 1890, estudamos o fim do ciclo das concessões, determinado pela incapacidade do capital privado de levar adiante os projetos de reforma do porto. A seguir, descrevemos o funcionamento do porto do Rio de Janeiro na virada do século, colocando em relêvo as condições de operação, totalmente superadas e anacrônicas daquele que constituía o maior porto importador do país. Vemos, por fim, como o Estado, intervindo drasticamente no espaço urbano da capital da República, toma a seu encargo a execução da almejada reforma portuária, viga-mestra de um ambicioso plano de renovação da *urbis*. Nossa área de estudo tornava-se, a partir de então, a área portuária da cidade.

## 2. LOCALIZAÇÃO/DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área que será objeto de nosso estudo corresponde, em termos aproximados, à atual I Região Administrativa (Zona Portuária), com exceção do Caju<sup>1</sup>. Porém, devido às grandes obras de construção do cais do porto, realizadas no início do século XX, que alteraram profundamente sua fisionomia, torna-se necessário descrever com algum nível de detalhes como era essa porção do Rio de Janeiro no período que se estende, *grosso modo*, desde as origens da cidade até as reformas urbanas efetuadas durante a administração do prefeito Pereira Passos.

Localizada a leste da pequena península em forma de trapézio, na qual a cidade foi fundada e se expandiu em seus dois primeiros séculos de vida, a área em questão compreendia uma estreita faixa de terra espremida entre as águas da baía de Guanabara e uma compacta parede montanhosa que praticamente a isolava do resto da *urbis*.

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

Eduardo Canabrava Barreiros afirma que o desenho do litoral da praia Formosa ao Valongo "pode ser observado em todas as plantas do século XVIII e princípio do século XIX, quando então começa, gradativamente, sua alteração, em virtude de construção de pontes e trapiches e mesmo de pequenos aterros isolados"<sup>2</sup>.

O relevo da área é constituído pelos morros de São Bento (55m), da Conceição (50m), do Livramento, da Providência (117m), do Pinto (68m) e de São Diogo (57m). À beira-mar, formando dois promontórios, erguem-se o morro da Saúde (50m), entre os sacos do Valongo e o da Gamboa, e o morro da Gamboa (10m), entre esse último e o saco do Alferes.

É impressionante a variedade de denominações que esses morros receberam, não apenas ao longo dos séculos, como também numa mesma faixa cronológica (apenas os morros de São Bento, da Conceição, da Saúde e da Gamboa não oferecem maiores problemas a

esse respeito). A leitura da bibliografia e a consulta dos mapas revelaram, além disso, a inexistência de consenso quanto ao número de morros do paredão montanhoso a serem efetivamente considerados, ora reduzindo-os a quatro – São Bento, Conceição, Providência e Pinto –, ora ampliando-os.

Embora sem ter qualquer pretensão de esgotar o assunto, julgamos necessário examinar um pouco mais de perto essa diversidade toponímica. Acreditamos – essa reflexão carece de um maior aprofundamento – que a variedade de denominações está relacionada não apenas a um processo mecânico de ocupação, mas também a um processo, mais complexo, de apropriação/produção do espaço. As diferentes designações, que vão se impondo umas às outras, são indicadores não só da ocupação, como também das correntes de dominação do espaço. Por conseguinte, constituem, ao lado dos acidentes geográficos, elementos importantes para a delimitação da área de estudo, podendo oferecer uma valiosa contribuição para a compreensão da sua história.

A geógrafa Lígia Bernardes restringe o alinhamento montanhoso – que, como já foi visto, não engloba os morros da Saúde e da Gamboa – aos morros de São Bento, Conceição e Providência. Já Eduardo Barreiros<sup>3</sup> vai mais além, enumerando os morros da Conceição (“antigo do Padre Salsa”), do Livramento da Providência (“antigo de Paulo Caieiro”), do Nheco, do Pinto (“antigo de Santa Teresa”) e o de São Diogo. O morro de São Bento não consta do seu mapa. O conhecido estudioso da história carioca, Noronha Santos<sup>5</sup> trata dos morros da Conceição, Providência, Pinto (ou do Nheco, “também chamado de São Diogo”), destacando a existência de diversas denominações locais no morro da Providência, como Valongo, Livramento, São Lourenço, Santana, Barros e Formiga.

Dois textos datados do final do século passado apresentam uma relação de nomes um pouco diferentes. Augusto Fausto de Sousa<sup>6</sup> refere-se aos morros de São Bento, Conceição, Livramento, Providência, Pinto (“outrora do Nheco”) e de São Diogo – (“antigo de Santa Teresa”). Texto publicado em 1894<sup>7</sup> traz os nomes dos morros de São Bento, Conceição, Livramento, Formiga (“antigo de Paulo Caieiro”), Providência, Nheco (“hoje do Pinto”), Santa Teresa e São Diogo (“ex-de Manuel Pina”).

O estudo dos mapas nos trouxe uma dificuldade suplementar, uma vez que nem todos os morros têm seus nomes legíveis e muitas vezes nem sequer são nomeados. Ainda assim, serviu-nos na tentativa de estabelecer alguma cronologia para essas designações. Consultamos mais de 15 plantas, datando a mais antiga de 1758/1760 e a mais recente de 1906, que cobrem – com escalas diferentes – toda a área de estudo ou parte significativa dela.

Depois de trabalharmos com os textos e com os mapas, chegamos a algumas constatações. A denominação Livramento, que remonta ao início do século XVIII, só passa a dividir o respectivo morro com a

designação Providência por volta de 1850, sendo reservada a esta última a área mais próxima ao morro do Pinto, cabendo à primeira o trecho que se limita com o morro da Conceição; essa duplicidade de nomes permanece até o início do século XX, quando os mapas passam a se referir apenas a Providência.

Em relação ao morro do Pinto, observamos que a primeira denominação que recebeu foi Santa Teresa (presente no mapa de 1808<sup>9</sup>). Na planta de 1852<sup>10</sup>, o morro não recebeu nenhuma denominação. Já em 1864<sup>11</sup>, a denominação do Nheco aparece sozinha, cobrindo todo o morro. Em 1875<sup>12</sup>, ocorre nova divisão: do Nheco passa a se referir à porção leste (que anteriormente correspondia a Santa Teresa), enquanto o nome do Pinto abrange o trecho denominado do Nheco. Na década de 1890, a designação Santa Teresa reaparece no texto já citado de 1894, referida à parte oeste, cabendo do Pinto à parte leste. No início do século atual, porém, a denominação do Pinto se impõe, passando a designar todo o morro.

Paralelamente, verificamos que a maioria dos mapas atribui a denominação específica de São Diogo à extremidade oeste do morro do Pinto, na altura em que o saco de São Diogo toma a direção do Campo de Santana. A partir de 1900 aproximadamente, a denominação do Pinto também se estende a esse trecho.

Feito esse balanço, a nomenclatura por nós adotada será aquela que o próprio texto indica. A justificativa da manutenção dos nomes Livramento e São Diogo, prende-se a elementos distintos. Quanto à primeira designação, é ela até hoje comumente empregada pela população local e pelos conhecedores da área; por outro lado, o morro é suficientemente extenso e fisicamente diferenciado para comportar os dois nomes (Livramento e Providência). No que diz respeito à segunda, nossa escolha teve por base a presença de uma pedreira (a pedreira de São Diogo, designação que algumas fontes explicitam) que confere uma certa singularidade ao trecho do morro que a circunda.

As denominações utilizadas para parte dos acidentes litorâneos não apresentam variação ao longo do tempo, perdurando até o desaparecimento físico desses acidentes. É o caso da praia Formosa e do saco do Alferes (em torno dos quais surgiram os bairros da praia Formosa e do Saco do Alferes), do saco (ou mangues ou manguezais) de São Diogo, e do saco da Gamba.

Já a denominação Valongo designava originalmente (século XVIII) o saco propriamente dito e suas imediações, cabendo o nome Valonguinho ao trecho da orla imediatamente anterior (na direção da atual praça Mauá). Essa ordem é invertida nos anos 1830 e 1840 (pelo menos as plantas atestam a inversão). Posteriormente (depois de 1850), a denominação Valonguinho sai de cena, permanecendo apenas Valongo. Ao mesmo tempo, o nome Valongo, designativo do bairro, cede lugar a Saúde, denominação que acaba se impondo definitivamente na década de 1870, incorporando mais tarde também o espaço referido desde o século XVII por Prainha (porção do litoral entre o Arsenal de

Marinha e a atual praça Mauá). Essa observação se justifica na medida em que muitos autores contemporâneos referem-se a Valongo e a Saúde enquanto bairros, como se essas duas denominações tivessem coexistido. No nosso trabalho, procuramos ficar atentos a essa questão; nas citações, porém, tivemos de ser fiéis aos autores.

Mas voltemos à geografia da área. Os morros, independentemente de suas denominações, eram obstáculos de difícil superação. O acesso às pequenas planícies litorâneas, cobertas de lodaçais, situadas no fundo dos três sacos, e à da praia Formosa, só era possível através de três passagens naturais.

A mais ampla, a da Prainha<sup>13</sup> – que corresponde à atual praça Mauá –, localizada entre os morros de São Bento e o da Conceição, levava à região da Prainha (que corresponde hoje a parte do bairro da Saúde). Mais adiante, percorrendo o caminho entre os morros da Conceição e do Livramento, que deu origem à atual rua Camerino, chegava-se ao saco do Valongo. No trecho da orla marítima entre a Prainha e o Valongo havia outro empecilho à circulação, a pedra da Prainha, que só seria arrasada em meados do século XIX. Pelo saco do Valongo, através do que viria a ser mais tarde a rua do Livramento, contornando o morro da Saúde, atingia-se o saco da Gamboa.

A terceira e última passagem natural do paredão natural situava-se no colo da atual rua da América, entre os morros da Providência e do Pinto. Por ela, alcançava-se o saco do Alferes e a praia Formosa. Pelo oeste, o alinhamento de morros era virtualmente intranponível, visto que os manguezais de São Diogo – que o cercavam pelo interior – chegavam até sua base, praticamente impedindo a circulação terrestre.

O processo de ocupação da área teve, portanto, de levar em conta estes dois importantes marcos geográficos: a barreira de montanhas, dificultando sobremaneira as comunicações por terra com o resto da cidade, e a acidentada orla marítima que, oferecendo bons ancoradouros no fundo de seus sacos, desde cedo favoreceu o desenvolvimento de atividades ligadas à navegação e ao comércio.

## NOTAS

1. A I.R.A. foi criada pelo decreto no 1.008, de 8 de maio de 1962, e instalada em 23 de março de 1963. Compreende o Cais do Porto, e os bairros do Caju, Santo Cristo, Gamboa e Saúde, além das ilhas dos Ferreiros, Pompeba, Santa Bárbara, das Cobras e Fiscal. Sua população residente em 1980 era de 46.080 habitantes (em 1970 chegava a 51.115), distribuídos por uma superfície de 6,88 km<sup>2</sup>. Convém mencionar que o morro de São Bento, incluído na nossa área de estudo, faz parte hoje da II Região Administrativa – Centro.
2. BARREIROS, E.C. 1965, p.10.

3. BERNARDES, L.M.C. 1959, p.27.
4. BARREIROS, E.C. 1965, p.10.
5. SANTOS, F.A. de N. 1907, p.130.
6. SOUSA, A.F. de. 1881, t.XLIV, p.139
7. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal. Os morros da cidade do Rio de Janeiro. 1894, p.293.
8. A tarefa de localização e seleção dessas plantas nos foi imensamente facilitada pela obra de Lígia da Fonseca Fernandes Cunha (1971). Nela encontramos praticamente todos os mapas dos séculos XVIII e XIX que utilizamos. As plantas, porém, terão seus créditos específicos e por conseguinte, não nos referimos à obra acima citada. Por outro lado, só recorreremos à nota bibliográfica na primeira menção feita ao mapa, limitando-nos depois à referência, no próprio texto, simplesmente como planta (ou mapa) deste ou daquele ano. Os mapas citados no decorrer dos capítulos serão – com exceção deste capítulo – apresentados em anexo no final de cada um deles.
9. PLANTA da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. 1812.
10. KER, J.E. 1852
11. NOVA planta da cidade do Rio de Janeiro. 1864
12. GARRIGA, A.J.F. & RODRIGUES, C.A. 1875
13. Deoclécio de Paranhos Antunes (1960:24), citando mapa do final de século XVI publicado por Everardo Backheuser em *A faixa litorânea do Brasil Meridional*, refere-se à existência da primeira lagoa de Sentinela (para diferenciar de outra, situada perto do morro do Senado), que desaguava na Prainha, entre os morros da Conceição e de São Bento. Segundo Paranhos, essa lagoa deve ter sido a primeira da cidade a ser entulhada, uma vez que não aparece nos mapas posteriores.
14. BERNARDES, L.M.C. 1959, p.28.

### 3. O PERÍODO COLONIAL

Delimitada a área de estudo, indicaremos os principais marcos de seu desenvolvimento no decorrer dos séculos XVII e XVIII, tendo como eixo de referência a evolução da cidade do Rio de Janeiro no período colonial. Trata-se, portanto, de recuperar a história da área, articulando-a ao contexto mais amplo da história da cidade, orientação presente nos demais capítulos deste trabalho.

#### 3.1. O SÉCULO XVII

Fundada pelo colonizador português em 1565, entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar, e transferida dois anos depois para o alto do morro do Castelo, no início do século XVII, a cidade do Rio de Janeiro já atingira a planície vizinha, ao longo do mar, espalhando-se em direção ao morro de São Bento e à área da Prainha.

Assentada em terras alagadiças, com lagoas e brejos por toda a parte, “por longo período (...) a povoação teve de ficar confinada em um pequeno quadrilátero irregular, cujos vértices eram os morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e Conceição”<sup>1</sup>, onde não eram necessárias a drenagem de pântanos e a abertura de valas.

Na franja litorânea próxima ao sopé do morro do Castelo (hoje rua da Misericórdia), onde o ancoradouro era favorável, começaram a se desenvolver as atividades portuárias da cidade. Boa parte da produção dos engenhos instalados no recôncavo da baía de Guanabara era transportada para aí, “em faluas a vela que (...) atracam ao pé do morro da cidade (...) e descarregam as caixas de açúcar ou as pipas de aguardente junto às mercadorias trazidas pelas naus do reino”<sup>2</sup>.

A intensificação do movimento do porto no início do século XVII pode ser atestada pela ordem baixada em 1618 pelo governador do Rio, Rui Vaz Pinto, determinando que os escravos negros fossem empregados na carga e descarga dos navios. “Era o início dos serviços regulares da estiva, que nasciam desde logo sob o regime dum privilégio ou monopólio”, concedido nesta ocasião a Duarte Vaz, irmão do governador<sup>3</sup>. Essa informação revela, por outro lado, que a presença

do negro não se limitava aos serviços agrícolas executados nas grandes propriedades rurais, fazendo-se também sentir na esfera do trabalho urbano.

O comércio logo se estabeleceu nas ruas ao longo da praia, “tendência que se verificava mesmo para os estabelecimentos públicos”<sup>4</sup>. Vivalco Coaracy informa que em 1612 “a Câmara comprou uns chãos de terra na atual rua da Assembléia para ali edificar o açougue da cidade (...). (...) a transferência do açougue do morro do Castelo para a Várzea parece indicar que já na parte baixa da cidade se adensava a maioria da população”<sup>5</sup>.

Além da lavoura canavieira – de pouca expressão, se comparada com as prósperas plantações de Pernambuco e da Bahia – e do cultivo de alguns produtos alimentícios, a economia do Rio de Janeiro e áreas próximas limitava-se no século XVII à pesca e à caça da baleia.

O peixe era alimento essencial na parca dieta alimentar da população, “até que se constituíssem os primeiros rebanhos de gado importado”<sup>6</sup>. Da baleia consumia-se a carne, mas seu principal atrativo eram as barbatanas, empregadas no vestuário feminino, o espermacete, usado no fabrico de velas, e o azeite, de vital importância para acender os candeeiros que iluminavam a cidade<sup>7</sup>.

Em termos administrativos, até 1628 a cidade do Rio de Janeiro era constituída por apenas uma freguesia<sup>8</sup>, a de São Sebastião, instalada em 1569, e que tinha por sede “a igreja do mesmo nome, a matriz, situada no morro do Castelo. Em 1628, decidiu-se a divisão da cidade em duas paróquias, o que foi efetuado em 1634”<sup>9</sup>, com a criação da freguesia da Candelária. Ainda no século XVII, foram instaladas as freguesias de Irajá (1644), Jacarepaguá (1661) e Campo Grande (1673), todas situadas fora dos limites urbanos.

A ocupação da área em estudo no decorrer do século XVII foi lenta. O único trecho integrado à precária malha urbana era a região da Prainha e a vertente do morro da Conceição voltada para o morro de São Bento.

Na década de 1620, os monges beneditinos ergueram no morro de São Bento o mosteiro do mesmo nome, “edificado em terras havidas em 1586, ou pouco depois, por doação de Manuel de Brito de Lacerda, as quais constituíam sesmaria desde 2 de setembro de 1573 e incluíam todo o morro de São Bento e parte do morro da Conceição”<sup>10</sup>. Entre 1641 e 1642, foram concluídas as obras da igreja de São Bento e “junto a esta, uns dez anos depois, erigia-se um novo convento, voltado para a cidade...”<sup>11</sup>. Em meados do século, os padres abriram uma pequena via, comunicando a planície com o alto do morro, a ladeira de São Bento.



Por essa mesma época, no vizinho morro da Conceição, foi construída, por iniciativa particular, a capela ou ermida da Conceição, concluída em 1634, depois doada aos frades do Carmo e posteriormente aos capuchinhos franceses<sup>12</sup>. Duas ladeiras facilitavam o acesso às partes mais elevadas do morro: a da Conceição, aberta no final do século XVI e que conduzia até a capela, e a da Prainha, que data de 1654. No século XVIII, essa última ladeira passou a denominar-se ladeira da Fortaleza da Conceição e, posteriormente, ladeira do João Homem. Entre os morros da Conceição e de São Bento, margeando a vala que escoava desde a lagoa de Santo Antônio, encontrava-se o caminho da Prainha. No sopé do morro da Conceição, do lado do morro, havia uma pequena fortificação, o reduto da Prainha<sup>13</sup>.

Em 1670, "no morro em que João Caieiro da Silva possuía uma chácara, no Valongo"<sup>14</sup>, ergueu-se, por determinação do proprietário, a capela de Nossa Senhora do Livramento, denominação que mais tarde designaria todo o morro.

Outra igreja localizada na área era a de São Francisco da Prainha, erguida na encosta do morro da Conceição, bem próxima ao mar, provavelmente nos últimos anos do século XVII. Ao seu lado havia um trapiche, o que indica alguma atividade comercial na área. Igreja e trapiche seriam demolidos em 1710, para impedir que os invasores franceses, chefiados por Duclerc, neles se fortificassem. Em 1740, no mesmo local, seria erguida uma nova capela, com o mesmo nome da antiga<sup>15</sup>.

Há ainda referências à capela de São Diogo<sup>16</sup>, erigida no morro do mesmo nome pelo alferes Diogo de Pina, proprietário de terras na região. Brasil Gérson<sup>17</sup> informa que tanto as denominações de morro e mangue de São Diogo quanto a de saco do Alferes se originam da mesma fonte, isto é, o citado alferes Diogo de Pina. E como essas denominações já eram conhecidas no início do século XVIII, acreditamos que o alferes tenha se instalado na área pelo menos no final do século XVII, datando igualmente desse período a construção da capela.

A descrição dos sítios onde estavam situadas essas igrejas demonstra a existência em nossa área de estudo de algumas grandes propriedades – as chácaras – nas encostas e cumeeiras dos morros. A presença dessas chácaras – observada em vários outros pontos da cidade – está ligada às doações de terras efetuadas pela Câmara, com base nas cartas de sesmaria. Constituídas em torno do núcleo urbano, as chácaras "eram muitas vezes objeto de doação para a construção de ermidas e conventos"<sup>18</sup>, sofreriam fracionamentos à medida que a cidade se expandia.

Se nos morros dominavam as chácaras, no litoral que se estendia da Prainha ao saco do Alferes e à praia Formosa destacava-se a atividade pesqueira, responsável pela presença em determinados trechos da costa de um pequeno número de pescadores. O traçado da orla marítima fazia do Valongo e da Gamboa, ao lado da praia de D. Manuel

e de São Cristóvão, “desde os tempos dos primeiros governadores, os pontos preferidos para embarcadouros”<sup>19</sup>.

### 3.2. O SÉCULO XVIII

Centro urbano de importância regional durante todo o século XVII, o Rio de Janeiro conheceu, a partir do início do século XVIII, grande desenvolvimento econômico. O principal responsável foi a mineração, surgida nos últimos anos do século XVII, na região montanhosa das Gerais, cuja “rentabilidade foi suficiente para arrastar para o interior da Colônia grandes levas de população e atrair de Portugal, em meio século, quase um milhão de pessoas”<sup>20</sup>.

A abertura do caminho Novo, por Garcia Rodrigues Pais, em substituição ao antigo caminho que passava por São Paulo, estabeleceu uma ligação direta do Rio com os distritos mineradores, fazendo da cidade um movimentado ponto de intercâmbio entre as Minas Gerais e Portugal. Seu porto passou a ser visitado regularmente por navios da metrópole, exportando ouro e diamantes e recebendo gêneros alimentícios tecidos e escravos.

Além de intensificar a função portuária, o ouro também contribuiu para a melhoria dos “caminhos para o interior, quer os que partiam diretamente da cidade, via Irajá, quer os que se iniciavam – e eram os mais procurados – através de alguns rios que vinham vazar no fundo da baía, tais o Magé, o Piedade, e, principalmente, o Iguaquê e o Estrela ou Inhomirim”<sup>21</sup>. Pelo curso deste último rio, que se articulava ao caminho Novo, era escoada praticamente toda a produção aurífera, que daí era encaminhada para o porto.

A mineração estimulou igualmente a expansão física e o crescimento demográfico da cidade. Até aproximadamente 1730, a malha urbana ainda se limitava ao “Castelo e adjacências, não indo muito além da Prainha (rua do Acre), rua da Vala (Uruguaiana), (...) e rua da Ajuda”<sup>22</sup>; no decorrer do século, porém outras áreas progressivamente adquiriram fisionomia urbana, como “a Lapa, a Glória, o largo das Pitangueiras (largo do Machado)”, ao mesmo tempo “que núcleos de povoamento iam sendo formados em direção à rua Mata-Cavalos (Riachuelo) e além da Prainha (...), em área mais tarde ocupada pelos bairros da Saúde e Gamboa”<sup>23</sup>. Quanto à população, o número de habitantes do Rio passou de 12.000 em 1713 para cerca de 30.000 em 1760.

O desenvolvimento econômico e comercial experimentado pela cidade já nas primeiras décadas do século XVIII provocou uma certa especialização espacial. O bairro da Misericórdia, trecho da planície mais próximo ao morro do Castelo, concentrava o grande comércio e

aí residiam “os mais importantes contratadores dos produtos territoriais”; nele “ficavam a Santa Casa de Misericórdia, cujos fundamentos datam de 1582, e a Alfândega, o Senado da Câmara, a casa dos homens bons e na praia de D. Manuel o cais de desembarque das mercadorias e destinado também ao carregamento de gêneros exportados”<sup>24</sup>, além dos principais depósitos, trapiches e armazéns. Mas, o crescente movimento comercial requeria um espaço sempre maior. Assim, as atividades portuárias foram se estendendo da praia de D. Manuel – na qual se iniciaram obras de aterro em meados do século, durante o longo governo de Gomes Freire de Andrade (1735-1762) – para a praia do Mercado, “onde começou a construção de estaleiros, barracas e trapiches”<sup>25</sup>.

No decorrer da administração Gomes Freire, o Rio conheceu significativas melhorias urbanas. Foram abertas várias ruas e calçadas outras, aterrada a lagoa de Santo Antônio (que tornou-se campo de Santo Antônio, depois largo da Carioca), e construídos prédios públicos, como o palácio dos governadores, concluído em 1743 (mais tarde palácio dos vice-reis, Paço Real e Paço Imperial). Foram terminadas as obras do aqueduto da Carioca, e a Casa do Trem (futuro Arsenal de Guerra) foi instalada numa velha construção reformada, erguida na ponta do Calabouço.

Capital da colônia e sede do vice-reinado desde 1763, em substituição a Salvador, a cidade teve nessas atribuições político-administrativas o principal fator de atenuação das conseqüências do declínio da atividade mineradora, observada desde meados do século.

Durante o período dos vice-reis foram construídos o Arsenal de Marinha, pronto em 1764, e situado na ilha das Cobras, um cais de pedra no terreiro do Carmo (atual praça XV de Novembro) e aterrados pântanos e lagoas. Com o dessecamento da lagoa do Boqueirão, começaram em 1779 as obras do Passeio Público, inauguradas em 1783. A secagem da lagoa da Sentinela, no morro de Pedro Dias (depois do Senado), e dos pântanos de Pedro Dias (1796) permitiu a abertura de novas ruas, entre as quais – nessa última área – as dos Arcos, dos Inválidos e do Resende. A trama urbana ultrapassava a rua da Vala, estendendo-se até o Campo de Santana. Na virada do século, a cidade Nova ensaiava seus primeiros passos, com os aterros iniciais dos mangues de São Diogo.

No final do século XVIII, o Rio de Janeiro já era o principal centro urbano da colônia, muito embora o recenseamento realizado pelo vice-rei conde de Resende em 1799 tenha registrado 43.736 habitantes (dos quais 14.986 escravos, número que revelava uma tendência à estagnação da população após o declínio da exploração dos metais preciosos. Entretanto, Eulália Lobo ressalta que essa estatística “restringia-se à área urbana do Rio de Janeiro, composta de apenas quatro paróquias: Sacramento (Sé-Catedral), Candelária, São José e Santa Rita (...), excluindo a tropa situada nessa cidade”<sup>26</sup>. Essas duas últimas freguesias foram criadas em 1751, desmembradas da de Candelária.

A expansão das atividades portuárias na cidade desempenhou papel fundamental no processo de ocupação/povoamento da área de estudo no curso do século XVIII. De acordo com Noronha Santos, "muito antes de 1800 (...) no litoral entre a Prainha e a Saúde principiou a ter notável crescimento a edificação, instalando-se aí depósitos e armazéns de produtos agrícolas e industriais (importados). Ocuparam-no pela mesma época, armadores e traficantes de escravos, pescadores e embarcações"<sup>27</sup>.

A presença de atividades portuárias e comerciais nessa área também está relacionada ao aumento do tráfico de mercadorias – sobretudo açúcar – "dependente da navegação interlitorânea e feito por escravos"<sup>28</sup>, realizado na baía de Guanabara, e ainda ao transporte marítimo de passageiros. Com efeito, as dificuldades opostas à circulação de bens e pessoas por via terrestre estimularam a utilização dos transportes marítimos. Segundo o mesmo Noronha Santos, "no século XVIII (...) se fazia em bote veleiro ou a remo, a viagem do Valongo para São Cristóvão e Botafogo, estabelecendo-se várias carreiras, que disputavam a preferência dos viajantes"<sup>29</sup>. Essas embarcações também eram movimentadas por mão-de-obra escrava.

A transferência do mercado de compra e venda de escravos da rua Direita (atual 1º de Março) para o Valongo<sup>30</sup> foi um elemento decisivo para a dinamização das atividades comerciais e portuárias na área de estudo. Ordenada pelo segundo marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil entre 1769 e 1779, significou também um importante marco no processo de especialização espacial da cidade, pois ao mesmo tempo que confiava ao Valongo o exercício do comércio negro, retirava da rua Direita uma atividade que não condizia com as atribuições daquela que já era a principal artéria do Rio de Janeiro. Junto ao mercado, foi instalado o trapiche do Valongo, o qual, segundo Vieira Fazenda, durante muito tempo serviu de "depósito de mercadoria negra"<sup>31</sup>. Foi a partir desse período, portanto, que a área do Valongo tornou-se conforme esse mesmo autor, "o ponto central do comércio negro"<sup>32</sup> da cidade.

Os mapas do século XVIII confirmam a extensão do comércio para a Prainha e o Valongo. A planta do sargento-mor de engenheiros Francisco José Roscio<sup>33</sup>, datada de 1769, revela a existência do trapiche do Sola, nas imediações da Prainha, e do trapiche do Leite, no costão do morro da Saúde, além de um curtume no saco da Gamboa. Esses dois trapiches já aparecem em mapa pouco anterior, desenhado entre 1758 e 1760<sup>34</sup>. Mapa datado de 1791<sup>35</sup> apresenta, além do trapiche do Leite, o trapiche de São Francisco (que, pela localização, corresponde ao trapiche de São Francisco da Prainha, originalmente construído no final do século XVII ou início do XVIII), um trapiche na altura do morro de São Bento e, próximo a ele, o importante armazém do Sal, atividade que era monopólio da Coroa portuguesa.

O desenvolvimento econômico provocou, sem dúvida, uma ocupação mais sistemática da área. Lísia Bernardes não hesita em

afirmar que “a presença das enseadas (...), que gozavam de bons ancoradouros, mais abrigados que os dos arredores do Castelo e onde diversos trapiches se estabeleceram no correr do século XVIII”, somada à existência de encostas não muito íngremes, onde a instalação era mais fácil que na planície embrejada”, possibilitou “rápida expansão das construções urbanas nessa faixa costeira durante o século XVIII”<sup>36</sup>.

Eduardo Barreiros<sup>37</sup> registra a abertura de pelo menos duas vias no morro do Livramento nos primeiros anos do século. A ladeira do Livramento partia do litoral, cortava a encosta do morro e terminava na capela de Nossa Senhora do Livramento. O caminho do Valongo nascia do outro lado da parede montanhosa e marcava o limite entre os morros do Livramento e da Conceição e entre as propriedades de Manuel Casado Viana e Julião de Oliveira<sup>38</sup>. Com a instalação do mercado de escravos e do trapiche e o dessecamento dos brejos praianos do Valongo, recebeu grande impulso, tornando-se uma rua espaçosa e com melhores condições de tráfego.

Entre os morros do Livramento e da Saúde, em terras de Manuel Pinto da Cunha e de Faustino Lima Gutierrez, algumas vias públicas foram abertas. O caminho da Gamboa, anterior a 1750, estabelecia precária ligação entre o Valongo e o saco da Gamboa. Nele, “em tempo que aquele sítio era inabitado e totalmente fora do âmbito desta capital”<sup>39</sup>, foi instalado o cemitério dos “negros novos”, onde eram enterrados, em vala comum, os negros que morriam no mercado<sup>40</sup>. Por esse motivo, essa via passou a chamar-se, mais para o final do século, rua do Cemitério. A rua do Livramento foi aberta nessa época, aproximadamente. De traçado retilíneo, cortava a base do morro do Livramento e também unia o Valongo ao saco da Gamboa<sup>41</sup>.

Duas igrejas foram construídas na área de estudo no correr do século, ambas por iniciativa particular: no morro do Livramento, a capela da Madre de Deus (1733)<sup>42</sup>, erguida pelo coronel André Guimarães, e, no morro da Saúde, até então chamado de Pina, a capela de Nossa Senhora da Saúde (1738? 1742?) por Manuel da Costa Negreiros, provável proprietário das terras<sup>43</sup>.

Integrado em boa parte à trama urbana desde o século XVII, o morro da Conceição também conheceu no século seguinte um intensificado processo de ocupação. Logo em 1701 ou 1702, o bispo D. Francisco de São Jerônimo transferiu o palácio episcopal para um prédio erguido junto à capela da Conceição, onde funcionara um hospício<sup>44</sup>. Em setembro de 1711, durante a invasão dos franceses, Duguay-Trouin fez do palácio seu quartel-general<sup>45</sup>.

Após a bem-sucedida invasão, as autoridades portuguesas resolveram construir uma fortaleza no morro para defender a cidade de futuros ataques. No relatório de Antônio de Brito de Meneses, governador da capitania do Rio de Janeiro, ao rei de Portugal, datado de 1718, constava que a fortaleza da Conceição, iniciada em 1715, estava quase acabada. Ocupando “o mais alto do monte que fica ao norte da cidade”, apresentava armazém de pólvora, corpo de guarda e cisterna<sup>46</sup>. Mais

tarde, durante o governo do vice-rei conde da Cunha (1763-1767), foram instalados na fortaleza um depósito de armas (1764) e uma fábrica de pólvora<sup>47</sup>.

A presença de construções ligadas à Igreja e à administração colonial contribuiu decisivamente para a abertura de ruas no morro da Conceição. Datam do século XVIII a rua Jogo da Bola, os becos João Inácio e João José, entre outras. Da fortaleza da Conceição saía um caminho que, serpenteando encosta abaixo, ligava a fortificação ao litoral. Acompanhando o sopé do morro da Conceição ao longo da orla, formou-se no decorrer do século um caminho que, da Prainha, avançava em direção ao Valongo<sup>49</sup>. Esse caminho foi a origem da rua da Saúde.

Esses dois pontos – morro da Conceição/Prainha e morro do Livramento/morro da Saúde/Valongo – eram os únicos em toda a área de estudo em que a população, no final do século XVIII, mostrava-se relativamente densa, pelo menos para os padrões da época. Tudo indica que no saco da Gamboa, no saco do Alferes e na praia Formosa a ocupação se limitasse a algumas chácaras e a população fosse extremamente rarefeita. Na praia da Gamboa viviam alguns pescadores, enquanto que “até 1769, a praia Formosa ou praia de São Diogo servia para plantação de canaviais, sendo na totalidade desabitada”<sup>50</sup>.

Por outro lado, a área tinha grande importância estratégica em termos militares. Em 1768, o marechal Jacques Franck apresentou ao governo de Lisboa um projeto de fortificação do Rio no qual recomendava o aproveitamento do morro de São Diogo, por estar ele “situado com muito mais vantagem para comandar a Campanha toda em roda a oeste da cidade e uma boa parte da margem da baía...”<sup>51</sup>. As plantas de defesa da cidade, organizadas pelo vice-rei conde de Resende (1790-1801), aconselhavam a construção de uma fortificação “sobre o cume do monte de Paulo Caieiro (morro da Providência) – lugar(...) de grande vantagem, porque comanda os (...) sacos (...) ao norte e comanda também para oeste até sul, Mata-Porcos (...) e do sul para leste até norte, comandando o resto do campo de Santana, grande parte da cidade e a fortaleza da Conceição”<sup>52</sup>. Esse mesmos planos incluíam nessa faixa do litoral cinco baterias artilhadas: a da Prainha, anterior a 1718, a do trapiche de São Francisco, a do Valonguinho, a do trapiche Antônio Leite e a de São Bento, todas datadas de 1793<sup>53</sup>.

A maior circulação de riquezas trazidas pela mineração e a elevação da cidade a capital da colônia proporcionaram ao Rio de Janeiro um inegável progresso material no curso do século XVIII.

Nossa área de estudo passou igualmente por esses dois momentos, participando do desenvolvimento da cidade através, sobretudo, das atividades portuárias que para ela se dirigiram. A presença dos trapiches

começou a se fazer sentir em trechos do seu litoral. Nesses trapiches eram depositados gêneros alimentícios, como o açúcar, provenientes da região vizinha à baía de Guanabara, e mesmo manufaturados, vindos da Europa. Pelo que pudemos depreender, as transações envolvendo os metais preciosos das Gerais não se davam aí, sendo realizadas na parte mais central da orla marítima da cidade, nas praias de D. Manuel e do Mercado. Assim, coube à área abrigar atividades comerciais e portuárias ligadas a produtos que, com o *boom* da mineração, não poderiam mais ser transacionados (ou o seriam apenas parcialmente) no espaço portuário principal.

A transferência do mercado de escravos para o Valongo se deveu, como o texto bem o demonstra, a uma inadequação daquele tipo de comércio a um local que já havia adquirido uma importância específica dentro do quadro urbano do Rio. Esse fato, ao mesmo tempo que estimulou enormemente as atividades econômicas no Valongo e imediações, conferiu a essa porção da área de estudo uma conotação negativa, advinda da própria natureza do comércio negroiro.

Para finalizar, dever ser destacada a real dimensão do processo de ocupação e povoamento vivido pela área no século XVIII. Seus limites podem ser facilmente percebidos através do confronto, nos mapas de 1758-1760 e de 1791, da área com o núcleo central da cidade.



*Planta com projeto de uma trincheira ou fortificação. F. Roscio. 1770.*





Planta. Manuscrito à pena. 1758-1760.



Planta copiada por F. Bettencourt. 1803.

**NOTAS**

1. CRULS, G. 1952, v.1, p. 73.
2. LATIF, M. de B. 1965, p.60.
3. COARACY, V. 1954, p. 46.
4. REIS FILHO, N.G., 1968, p.132-3.
5. COARACY, V. 1954, p. 34.
6. CRULS, G. 1952, v.1, p. 111.
7. LATIF, M. 1965, p. 61.
8. Reis Filho (1968:151) define freguesia ou paróquia como “divisões não apenas religiosas, mas também de sentido administrativo, para casamentos, batizados, óbitos e divisões militares” que “correspondem grosseiramente, na área urbana, a uma distância delimitada de percurso em relação a um ponto de reunião religiosa, civil e militar”.
9. REIS FILHO, N.G. 1968, p. 151.
10. *Ibidem*, P. 114.
11. CRULS, G. 1952, v.1, p. 89-90.
12. *Ibidem*, p. 77.
13. BARREIROS, E.C. 1865, p. 13 (prancha nº 8: A cidade do Rio de Janeiro em meados de século XVII).
14. CRULS, G. 1952, v.1, p. 77.
15. *Ibidem*, p. 221.
16. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal. 1894, p. 343.
17. GÉRSON, B. 1959, p. 159.
18. REIS FILHO, N.G. 1968, p. 159.
19. SANTOS, F.A. de N. 1934, v.2, p. 257.
20. REIS FILHO, N.G. 1968, p. 64.
21. CRULS, G. 1952, v.1, p. 128.
22. *Ibidem*, p. 142.
23. ALMEIDA, E.M.J.M. de & PINTO, D.M.A. 1967, p. 51.

24. SANTOS, F.A. de N. 1907, p. 20-1.
25. Ibidem, p. 27.
26. LOBO, E.M.L. 1978, v.1, p. 121.
27. SANTOS F.A. de N. 1934, v.2, p. 267-8.
28. Ibidem, p. 267.
29. Ibidem, p. 257.
30. GÉRSON, B. 1959, p. 155.
31. FAZENDA, J.V. 1906, p. 39.
32. Ibidem.
33. ROSCIO, F.J. 1770.
34. PLANTA da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (1758-1760).
35. PLANTA da cidade do Rio de Janeiro. 1791.
36. BERNARDES, L.M.C. 1959, p. 28.
37. BARREIROS, E.C. 1965. p. 15 (prancha nº 10 – A cidade do Rio de Janeiro nos princípios do século XVIII).
38. GÉRSON, B. 1959, p. 155.
39. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal, 1895, p. 477.
40. GÉRSON, B. 1959, p. 156.
41. BERNARDES, L.M.C. 1959, p. 28.
42. GÉRSON, B. 1959, p. 158.
43. Ibidem, p. 157.
44. CRULS, G. 1952, v.1, p. 203.
45. A área em estudo teve um papel de destaque nas operações militares de Duguay-Trouin. Depois de ocupar a ilha das Cobras, de onde atirou contra o forte de São Sebastião e o mosteiro de São Bento, o comandante francês apoderou-se da “Iha do Pina, no saco do Alferes e daí, pela praia do Valongo, (...) fazia o seu desembarque – três mil e muitos homens, divididos em três colunas, se foram fortificar nos morros de São Diogo, Livramento e Conceição”. CRULS, G. 1952, v.1, p. 138.
46. ANTUNES, D. de P. “Fortificações do Rio de Janeiro”, 1960, p. 51.

47. CRULS, G. 1952, v.1, p. 172-3.
48. GÉRSO, B. 1959, p. 151-2.
49. BARREIROS, E.C. 1965, p. 15 (prancha no 10) e p. 17 (prancha nº 12 – A cidade do Rio de Janeiro nos meados do século XVIII).
50. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal. Praias da cidade. 1895, p. 343.
51. ANTUNES. D. de p. "Fortificações do Rio de Janeiro". 1960, p. 54.
52. Ibidem, p. 56.
53. Ibidem, p. 55.

## 4. A PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

A transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, em março de 1808, inaugurou uma nova etapa na história da cidade, “com a superação de seu estatuto colonial e a conseqüente redefinição de seu papel e suas funções”<sup>1</sup>, confirmados com a Independência.

A abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal, decretada pelo príncipe regente D. João em janeiro, em Salvador, contrariava estruturalmente os princípios do pacto colonial, pelo qual o Brasil só podia transacionar diretamente com sua metrópole. A medida determinava “a livre exportação dos produtos coloniais (algodão, açúcar, café, couros, etc.), com a revogação da legislação monopolista, a não ser nos casos do pau-brasil, do sal (...) e de outros gêneros estancados”<sup>2</sup>.

Pioneira no processo de revolução industrial, a Inglaterra foi a principal beneficiária da abertura dos portos, inundando o mercado brasileiro com produtos manufaturados e alimentícios (queijos, peixe salgado, cerveja).

O posto privilegiado ocupado pelos ingleses foi ratificado em 1810, com a assinatura dos tratados de aliança e amizade e de comércio e navegação. Um dos itens mais relevantes desse último era o que criava tarifas alfandegárias preferenciais: “os produtos portugueses continuariam pagando os 16% *ad valorem* estabelecidos meses após o decreto da Abertura do Portos; as demais nações (...) taxas de 24%; e a Inglaterra com as tarifas mais baixas: 15% *ad valorem*”<sup>3</sup>. Esses tratados, estendidos em 1822 a outros países, “completaram a integração do Brasil no mercado mundial em expansão, sob a hegemonia britânica, em proveito das economias européias revolucionadas, em ritmos desiguais, pelo advento da grande indústria capitalista”<sup>4</sup>.

Os recursos fiscais obtidos através das taxações dos produtos importados eram essenciais para a manutenção da numerosa burocracia que viera de Lisboa; a Alfândega era também o melhor meio de se conseguir numerário para implantar a administração no Brasil<sup>5</sup>.

A abertura dos portos provocou um sensível aumento do número de navios que freqüentavam o porto do Rio de Janeiro. Em 1807, entraram na baía 778 navios, dos quais apenas um estrangeiro. Em 1811, o total de embarcações já superava 5.000, “de todas as lotações, bandeiras e procedências”<sup>6</sup>.

Nas primeiras décadas do século, o café firmou-se como o principal artigo de exportação do Brasil, estando o desenvolvimento das atividades portuárias do Rio de Janeiro em estreita ligação com a intensificação do comércio do produto. “Na época da Independência, o café respondia por 19,6% das exportações do país; na década de 1830, já liderava a pauta de exportações (28,6% em 1831), ocupando o lugar tradicionalmente reservado ao açúcar”<sup>7</sup>.

Baseada na mão-de-obra escrava, na grande propriedade e na monocultura de exportação – elementos que caracterizavam a economia brasileira desde a *plantation* açucareira nordestina –, a lavoura cafeeira experimentou notável surto na década de 1830, espalhando-se pelo vale do Paraíba, penetrando em terras de Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo.

Acompanhando o desenvolvimento do cultivo do café, o tráfico de escravos tornou-se cada vez mais intenso, aumentando o percentual de negros na população da cidade como um todo. Segundo Afonso de Taunay, entre 1820 e 1828, quase sempre com cifras ascensionais, devem ter entrado na Guanabara uns mil africanos. E só em 1829, esses desembarques chegaram a perto de 53 mil<sup>8</sup>.

O impacto demográfico causado pela vinda da corte portuguesa para o Rio de Janeiro não foi menor do que o do decreto da abertura dos portos sobre o movimento comercial da cidade. É fácil imaginar os transtornos decorrentes da súbita chegada de 15 mil pessoas – incluindo um número considerável de nobres, militares e funcionários de alto escalão, além da própria família real – num espaço urbano que não abrigava mais de 50 mil habitantes. Na realidade, “a instalação da corte rompeu o equilíbrio da cidade. Em menos de duas décadas, a população do Rio de Janeiro praticamente duplicou, passando a 100.000 habitantes, aproximadamente, em 1822, e atingindo 135.000 em 1840”<sup>9</sup>.

Em poucos anos (1808-1816), cerca de 600 casas foram erguidas no perímetro urbano<sup>10</sup> e aproximadamente 150 nos arredores, numa demonstração cabal do esforço empreendido para amenizar o crítico problema da moradia.

Ao mesmo tempo, observou-se uma vigorosa expansão da área urbanizada da cidade. Após a chegada da corte, intensificou-se o processo de expansão da Cidade Nova. Dessecado mais um trecho dos mangues de São Diogo, nele foi aberto o caminho do Aterrado (depois caminho das Lanternas e finalmente rua Senador Eusébio), estendendo a rua de São Pedro da Cidade Nova à ponte dos Marinheiros. Esse caminho era a principal via de acesso a São Cristóvão, área que conheceu grande desenvolvimento com a instalação da família real na Quinta da Boa Vista. Antigos sítios e chácaras, localizados entre a Quinta e a ponta do Caju, cederam lugar a aristocráticas moradias, habitadas por membros da Corte.

Paralelamente à progressão da trama urbana na direção da Cidade Nova e de São Cristóvão, “nas primeiras décadas do século XIX, aden-

sa-se cada vez mais o casario no velho centro do Rio (...) e nas ruas recém-abertas do pantanal de Pedro Dias"<sup>11</sup>. O aumento demográfico foi acompanhado pela intensificação da circulação de mercadorias e pela proliferação de novos ofícios.

Nesse período, trechos da "cidade velha" começaram a ter sua função residencial esvaziada, como é o caso do largo do Paço<sup>12</sup>, cujas "casas do lado esquerdo (...) transformaram-se em cafés, bilhares e hotéis"<sup>13</sup>, depois que a corte se transferiu para São Cristóvão. Na década de 1830, as ruas do Ouvidor e dos Ourives já eram conhecidas por suas lojas de roupas, cujos proprietários eram quase todos franceses<sup>14</sup>.

A intensificação do movimento comercial no porto do Rio de Janeiro após 1808 provocou um redimensionamento do espaço no qual se localizavam as atividades portuárias – até então concentradas no trecho da orla compreendido entre a ponta do Calabouço (Arsenal de Guerra) e o Arsenal de Marinha (ou seja, as praias de D. Manuel, do Peixe, e dos Mineiros) – projetando-as em direção ao litoral da Prainha, Valongo e Gamboa, chegando mesmo ao saco do Alferes.

A importância adquirida pela área de estudo dentro do conjunto de atividades portuárias da cidade é atestada pelo decreto de 21 de janeiro de 1809, do príncipe dom João, que previa "o aforamento dos terrenos da praia da Gamboa e do saco do Alferes para a construção de armazéns e trapiches destinados a recolher trigo, couros e outros gêneros, medida de alto alcance econômico, pois até então a cidade não tinha um porto especial para embarque e desembarque de mercadorias"<sup>15</sup>. Outra iniciativa do príncipe regente nesse sentido foi "a construção de um cais, na praia do Valongo, com rampas e escadas para facilitar o embarque e desembarque"<sup>16</sup>.

Logo nos primeiros anos do século, a Prainha já havia se convertido no principal entreposto do comércio de madeiras do Rio, antes localizado na rua d. Manuel. Também na Prainha eram desembarcados açúcar, cal de marisco (material empregado na construção) e gêneros agrícolas provenientes das ilhas da baía e do recôncavo e destinados ao abastecimento da crescente população da cidade<sup>17</sup>. Esse comércio movimentava um número cada vez maior de barcaças e faluas, que cruzavam as águas da Guanabara com suas tripulações de escravos.

Foi o café, porém, o principal fator de dinamização da Prainha e imediações. Produzido em escala crescente nas primeiras décadas do século no vale do Paraíba, o café era transportado em lombo de burro até os portos do fundo da baía (Inhomirim, Magé, Estrela e outros), onde era embarcado em faluas até a Prainha<sup>18</sup>. As sacas de café também eram desembarcadas em outros pontos dessa seção do litoral da cidade, no Valongo e na Gamboa. Carregado na cabeça "por magotes de



reforçados negros seminus e gritadores, conhecidos por trabalhadores de café<sup>19</sup>, o produto era depositado em armazéns e trapiches que se multiplicavam entre a Prainha e a Gamboa.

Em 1827, depois que foram despejados os traficantes de escravos e embarcações, estabeleceram-se na Prainha os grandes armazéns de café destinado à exportação, conservando-se, porém, algumas pontes de atracação construídas no século anterior<sup>20</sup>. O grosso do comércio cafeeiro era efetuado “no perímetro conhecido por *chacrinha*, nas imediações da Prainha, da rua Nova de São Bento e adjacências dos trapiches<sup>21</sup>, espalhando-se em direção ao núcleo da cidade. Na década de 1830 foram criados “casas especiais de exportação de café para controlar o serviço dos trapiches. Uma das primeiras casas, fundou-a em 1835 1º conde da Estrela<sup>22</sup>”.

Brasil Gérson cita o nome de alguns trapiches localizados no litoral da Prainha e do Valongo, todos eles anteriores a 1848. Nas proximidades do armazém do sal, encontrava-se o trapiche do Bastos, vindo a seguir o do Cleto, o da Ordem e, nas proximidades da pedra da Prainha, o da Pedra do Sal, construído por volta de 1840, por Manuel Fernandes da Silva. Além desses, o autor refere-se ao grande trapiche da Prainha, junto ao morro de São Bento, que mais tarde seria incorporado pelo barão de Mauá<sup>23</sup>. No litoral do morro da Saúde, na vertente voltada para a Gamboa, encontravam-se o trapiche do Ferreirinha, de propriedade de Cândido Rodrigues Ferreira, “com seus 200 escravos e onde desembarcavam pratarias<sup>24</sup>”, e, mais adiante, o trapiche da Gamboa.

O exame da planta da cidade de 1831<sup>25</sup> confirma essas informações, revelando uma sucessão de pequenas protuberâncias – a indicação gráfica dos trapiches e armazéns – da Prainha ao saco da Gamboa (trecho de maior concentração), que se estendia ao saco do Alferes e até mesmo à praia Formosa.

O significativo aumento da função portuária e comercial da área em estudo – ao lado, provavelmente, de um congestionamento das embarcações no porto da cidade – determinou que, em 13 de dezembro de 1831, fosse baixado regulamento delimitando três ancoradouros para os navios. “Os arribados ou em franquia” deveriam ancorar entre Villegaignon, Boa Viagem, Trem e Gragoatá. Para “os que esperam descarga” foi destinado o trecho da baía entre as ilhas das Cobras e Enxadas e, finalmente, as “embarcações à carga” lançariam âncoras entre o trapiche do Sal, na Prainha, e o Valongo<sup>26</sup>.

Às atividades comerciais e portuárias em franca expansão, acrescenta-se a presença de atividades manufatureiras, que na década de 1840 registraram significativo avanço<sup>27</sup>. O ramo que teve maior expressão na área foi o de fundições, serralherias e estabelecimentos que processavam metais diversos. Em 1829, foi instalada no caminho do Valongo a Fundação Imperial (depois Fundação Indígena), o mais antigo estabelecimento do gênero da cidade<sup>28</sup>. Nos anos 1840, Vieira Souto registra uma ferraria (fundada em 1840, na rua da Saúde), uma

fundição de ferro e bronze (1841, caminho do Valongo), uma oficina de caldeireiro e fundição (1845, rua do Livramento), uma fundição/serralheria (1840, rua da Prainha) e uma serralheria/ferraria (1849, rua da Gamboa)<sup>29</sup>. A proximidade do mercado de escravos levou a rua da Prainha a especializar-se “no fabrico e venda (...) de grilhões, (...), manilhas (... e os famigerados “anjinhos” que, pelo esmagamento dos polegares eram infalíveis arrancadores de confissões”<sup>30</sup>.

Intimamente relacionado com esse desenvolvimento econômico, “processou-se (...) o adensamento de população da Saúde, Valongo e da Gamboa, onde morros, encostas e enseadas foram ocupadas com residências, firmas comerciais, trapiches, etc.”<sup>31</sup>.

No Valongo, entre os morros do Livramento e da Saúde, intensificou-se o parcelamento das chácaras, abrindo-se novas vias públicas. Em 1818, por requerimento de vários moradores e arrendatários da chacara de propriedade do brigadeiro Francisco Cláudio Pinto da Cunha e de Ana Teresa da Cunha e Sousa, filhos do capitão Manuel Pinto da Cunha, o Senado da Câmara ordenou a abertura “pelo meio dela da rua Nova do Livramento, até o beco do Suspiro e das travessas da Mangueira e a que tem hoje o nome de Moreira, alinhando-se e alargando-se (...) o beco do Suspiro, que já existia (...) como comunicação dos moradores da rua do Monte para a do Cemitério”<sup>32</sup>. Com a abertura dessas ruas, o brigadeiro começou “a vender alguns terrenos que havia arrendado na frente da chacara da rua da Saúde e Nova do Livramento”<sup>33</sup>.

Indício bastante revelador da maior concentração demográfica no Valongo nos é fornecido pelo ofício, datado de 14 de fevereiro de 1829, que o intendente geral de polícia, Luís Paulo de Araújo, dirigiu ao Senado da Câmara, relativo ao cemitério de escravos (chamado pelo oficiante de cemitério do Valongo). O chefe de polícia se declara surpreso com a existência do “cemitério dos negros novos”, próximo ao morro da Saúde, em meio a muitas casas habitadas, afirmando ser ela danosa à saúde pública<sup>34</sup>.

Em março seguinte, o Senado da Câmara endereçou um ofício ao bispo capelão-mor (provavelmente a autoridade eclesiástica responsável pela administração do cemitério) no qual, depois de se referir ao fato de que à época da instalação do cemitério a área era despovoada e fora dos limites da cidade, afirmava que “ao presente, este estabelecimento é insuportável aos moradores daquele bairro, hoje bastantemente povoado, e danoso em geral à saúde desta capital”. O texto salientava que “os clamores deste povo ... já há muitos anos se têm manifestado (...) sem que aqueles a quem incumbe a imediata inspeção sobre o dito cemitério tivessem tomado eficazes medidas”<sup>35</sup>.

Outro exemplo de fracionamento da propriedade – embora sem remeter diretamente ao processo de ocupação e povoamento – nos é dado pelo estabelecimento do cemitério dos Ingleses no sacó da Gamboa, nas encostas do morro da Providência. Instalado no início do século, em terras que integravam a chacara de Simão Martins de Castro,

o British Burial Ground foi dotado de um cais de desembarque para os ingleses que morriam a bordo; seu terreno foi demarcado e nele erguida uma capela. Os herdeiros de Simão de Castro venderam a parcela da chácara a lord Stanford, oficial inglês que acompanhara a família real portuguesa na sua viagem para o Brasil. A escritura data de dezembro de 1809 e o primeiro enterro oficialmente registrado foi realizado em 1811<sup>36</sup>.

Duas gravuras de 1835, de autoria do pintor Richard Bate – apresentadas ao final do capítulo – retratam com nitidez o sítio onde estava instalado o cemitério dos Ingleses. Cercando o cemitério, vê-se um número considerável de construções, algumas de dois pavimentos, erguidas na faixa mais baixa da encosta e na linha da praia, onde o casario é praticamente contínuo. A maior parte do morro da Providência é coberta de vegetação. No mar, registra-se a presença de pequenas embarcações. Os limites do cemitério são marcados por um sólido muro branco; no interior, destacam-se a capela e as tumbas. Em frente ao grande portão de ferro central, do outro lado da rua, o mar<sup>37</sup>.

No morro da Conceição e na Prainha, Brasil Gêrson, refere-se a becos que cortavam a rua São Francisco da Prainha (a futura rua da Saúde), “por entre armazéns e trapiches”, como os do Trapiches da Ordem, e do Freitas e o do Inferno (ou do Consulado). Esse “emaranhado de becos e ladeiras se espalhava até o alto do morro da Conceição”. Ele menciona as ruas Funda e Pedra do Sal, antes conhecida como rua da Pedra da Prainha, “mas que, como nas suas proximidades se descarregava sal, ganhou o nome de rua Pedra do Sal”<sup>38</sup>.

O Saco do Alferes e sobretudo a praia Formosa não viveram o processo de ocupação e povoamento com a mesma intensidade do resto da área de estudo. Ainda assim, Noronha Santos informa que em 1806, “o Saco do Alferes, ligado ao de São Diogo (praia Formosa) passara (...) por grande melhoramento” tendo o Senado da Câmara mandado abrir “grande vala no mangue”<sup>39</sup>.

No início do século, portugueses estabeleceram um curtume na ilha das Moças, arruinado pela concorrência do curtume do francês José Francisco Derumesson, instalado em 1821 na praia do saco do Alferes e dotado de cais próprio, “o cais do francês”. Derumesson abriu em 1838 uma estrada para segas na área que terminava no Aterrado<sup>40</sup>.

O mapa de 1831<sup>41</sup> apresenta o traçado de umas poucas ruas – nessa área incluindo a do Saco do Alferes<sup>42</sup>, entre os morros do Pinto e da Providência, a de Santa Teresa, quase paralela à anterior, já na encosta do morro do Pinto, além de uma outra, pequena, marcando a separação entre os morros do Pinto e de São Diogo (rua do Morro?). As praias do saco do Alferes e Formosa foram arruadas. Em trecho bastante extenso, compreendido entre as vertentes internas dos morros de São Diogo e do Pinto e a vala que cortava o Aterrado, no eixo da progressão da Cidade Nova, aparecem algumas ruas.

O desenvolvimento dos meios de transporte terrestres é outro elemento revelador do peso da área em estudo no quadro econômico da cidade, destacando ao mesmo tempo o já significativo contingente populacional que ela comportava. No ano de 1838, foi elaborado um plano que visava estabelecer na cidade um serviço de gôndolas – “veículos puxados a dois ou quatro muares, que acomodavam de 8 a 13 pessoas, sentadas frente a frente”<sup>45</sup>. Para a área, foram definidas duas linhas: uma que ia do largo do Moura, próximo ao Arsenal de Guerra, ao Saco do Alferes, e outra que ligava o largo do Moura à rua do Saco do Alferes e outra que ligava o largo do Moura à rua do Livramento, passando pela rua Direita, pela de São Pedro, até chegar “à rua do Valongo, largo e praia deste nome e terminando no embarcadouro da rua do Livramento”<sup>44</sup>. Entretanto, só, em 1846 foi inaugurada a linha Largo do Moura-Livramento, pela Companhia das Gôndolas Fluminenses, enquanto que a outra, para o Saco do Alferes, só o seria em 1858<sup>45</sup>.

A prestação desses serviços foi favorecida pelo conserto do calçamento de diversas ruas da área entre as quais a São Francisco da Praia, a da Prainha e a Pedra do Sal<sup>46</sup>. O ponto alto desse processo de melhoramentos foi a construção da praça Municipal, no Valongo. Devido às rigorosas medidas de repressão impostas pela Inglaterra ao tráfico negreiro, no início da década de 1840, o mercado de escravos foi desativado (o que – como veremos posteriormente – não significou um esvaziamento das atividades portuárias). O espaço que ocupava foi transformado num largo e, logo em seguida, na praça Municipal, a primeira praça monumental do Rio. Seu idealizador e artífice foi o arquiteto Grandjean de Montigny, membro da missão artística francesa que chegou ao Brasil em 1816. No cais da praça Municipal desembarcou em 1843 a princesa Teresa Cristina de Bourbon, futura imperatriz no Brasil (daí “cais da Imperatriz”) passando a comitiva pela rua do Valongo para chegar ao Paço Imperial (daí “rua da Imperatriz”).

O transporte de passageiros por via marítima, empregando embarcações a vela e a remo desde o século XVIII, foi muito beneficiado com a introdução de barcos a vapor no decorrer dos anos 1840, estabelecendo-se carreiras entre o Saco do Alferes e Botafogo e entre aquele e São Cristóvão-Caju. A Prainha estava ligada a Inhomirim, no fundo da baía, e a São Cristóvão. Em 1843, foi inaugurado o tráfego de passageiros por vapores entre São Cristóvão e o cais Pharoux, na praia de D. Manuel, com parada no Valongo. Em relação ao transporte de carga, nessa mesma década, o francês Galvani criou uma empresa de transporte e descarga por mar no Valonguinho, dispondo de algumas embarcações a vapor<sup>47</sup>. Apesar da concorrência, a navegação a vela ou a remo persistia.

Em termos administrativos, até 1814 toda a área que estamos estudando fazia parte da freguesia de Santa Rita. Naquele ano, foi criada a freguesia de Santana, que abrangia os morros de São Diogo, do Pinto, da Providência. Os morros da Conceição e do Livramento, a Prainha e o Valongo continuavam sob a jurisdição da freguesia de Santa Rita.

O processo de expansão das atividades portuárias para a área de estudo, registrado desde o século anterior a partir da mineração, se fortalece na primeira metade o século, com a vinda da família real portuguesa e, sobretudo, com o rápido desenvolvimento da lavoura cafeeira do vale do Paraíba. Observa-se no período a proliferação de trapiches ao longo de boa parte do litoral da área; paralelamente, intensifica-se em determinados trechos o fracionamento das chácaras, possibilitando a abertura de novas ruas. A área comporta um certo número de estabelecimentos manufatureiros (fundições, serralherias) e é servida por meios de transportes terrestre e marítimo.

Em seu conjunto, porém, a área é ainda escassamente ocupada, apresentando verdadeiros vazios no alto e nas encostas de morros (do Pinto, da Providência), e mesmo em zonas mais densamente povoadas (morros do Livramento, da Saúde) as chácaras constituem o elemento dominante da paisagem. O que queremos salientar com essa ressalva é que, nesse momento, seria precipitado atribuir à área uma marca caracteristicamente portuária, e que dificilmente ela seria reconhecida enquanto tal pelos habitantes da cidade. Nossa área de estudo é ainda diferenciada quanto à sua composição social, abrigando, sim, uma crescente população trabalhadora (nos trapiches, armazéns e oficinas), mas contanto também com pessoas mais ou menos abastadas, proprietárias de chácaras e quintas.

Acreditamos que a instalação da praça Municipal, num local que até pouco tempo era utilizado como mercado de escravos, ajude a esclarecer nossa linha de raciocínio. Ela, seguramente, não foi construída sob encomenda para receber a futura imperatriz, mas sim porque aquele espaço era socialmente compatível com obra de semelhante envergadura e pretensão estética. Contudo, não chegaremos ao ponto de afirmar que a construção da praça fez parte de uma política deliberada de regeneração daquela fatia da área em estudo.

Acreditamos, em síntese, que a área só incorporará concretamente a marca portuária num período posterior, no curso do qual terá lugar todo um processo de hierarquização do espaço urbano carioca, parte integrante do conjunto de transformações sofridas pelo Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX.



Planta levantada em 1808. Impressão Régia, 1812.



*Planta Michelerie. 1831.*



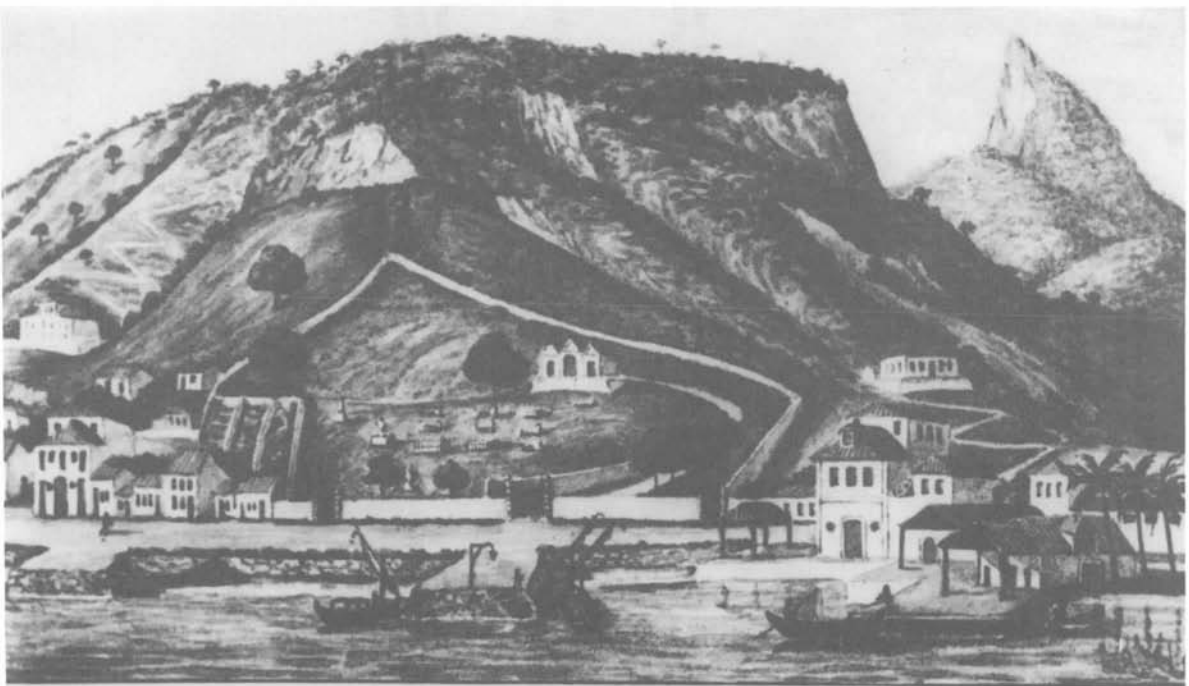
Planta. V. de L'île Adam. 1850.





Bay of Gambia.

*Cemitério dos Ingleses, na Gambia. Bate. 1835.*



*The English Burial Ground, at the Gamboa, Rio de Janeiro. view taken 1835.*

*R. W. 1844*

**NOTAS**

1. BENCHIMOL, J.L. 1982, v.1, p.7.
2. ALENCAR, F., CARPI, L. e RIBEIRO, M.V. 1979, p. 92.
3. Ibidem, p. 94.
4. BENCHIMOL, J.L. 1982, v.1, p.10.
5. ALENCAR, F. e alii. 1979, p. 92.
6. SOUSA, A.F. 1881, p. 77.
7. BENCHIMOL, J.L. 1982, v.1, p.50.
8. Citado em CRULS, G. 1952, v.2, p. 319.
9. BENCHIMOL, J.L. 1982, v.1, p.15.
10. A área considerada urbana era parte integrante das freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, que hoje correspondem, de forma aproximada, às Zonas Central e Portuária.
11. BERNARDES, L. 1959, p. 33.
12. Denominação dada à praça (ou terreiro) do Carmo depois que o palácio dos vice-reis foi transformado em palácio real – o Paço.
13. CRULS, G. 1952, v.1, p. 301.
14. Citando Pizarro, G. Cruls, (1952, v.1, p. 309) informa que em 1807 o Rio contava com 126 comerciantes, passando para 272 (207 portugueses e 65 ingleses) em 1811 e para 391 (278 portugueses, 105 ingleses e oito franceses) em 1817. Em 1828, só os franceses chegavam a 140.
15. ANTUNES, P. "D. João VI e o progresso do Rio". 1960, p. 111.
16. Ibidem, p. 110.
17. GÉRSON, B. 1959, p. 153.
18. Ibidem.
19. SANTOS, N. 1934, v.2, p. 14.
20. Ibidem, p. 268.
21. Ibidem, p. 17.
22. Ibidem, p. 14 (nota
23. GÉRSON, B. 1959, p. 152-3.

24. *Ibidem*.
25. MICHELERIE, E.H. 1831.
26. SOUSA, A.F. de 1881, p. 48.
27. L.R.V. SOUTO (1908-23), afirma que "a partir de 1840 é que começa no Brasil a montagem de fábricas mais importantes, dotadas de maquinismos mais aperfeiçoados, algumas delas com motor hidráulico ou a vapor e com trabalho dirigido por mestres e contramestres contratados na Europa.
28. GÉRSON, B. 1959, p. 157.
29. SOUTO, L.R. 1908, p. 18-19.
30. SANTOS, N. 1934, v.2, p. 317.
31. BERNARDES, L., p. 34.
32. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal, 1894, p. 535.
33. *Ibidem*, p. 536.
34. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal, 1895. Registro do ofício que ao Senado dirige o intendente geral de Polícia, Luis Paulo de Araújo Bastos, relativa ao cemitério do Valongo, p. 457.
35. *Ibidem*, p. 477.
36. REVISTA do Arquivo do Distrito Federal, 1894. O cemitério dos ingleses e as marinhas da cidade, p. 151; GÉRSON, B. 1959, p. 157; BRITISH AND COMMONWEALTH SOCIETY OF RIO DE JANEIRO, "The British Cemetery", 1979, p. 71.
37. BRITISH AND COMMONWEALTH ... 1979.
38. GÉRSON, B. 1959, p. 152 e 153.
39. SANTOS, N. 1934, v.1, p. 82.
40. GÉRSON, B. 1959, p. 160; SANTOS, N. 1934, v.1, p.301
41. As denominações foram retiradas da planta de 1850, que reproduz com exatidão essas vias.
42. Essa rua foi aberta "pelo desembargador Loureiro, o qual deu princípio ao aterro do mangue da Cidade Nova" (cf. CAVALCANTI, J.C. 1878, p. 521), provavelmente no final do século XVIII e início do XIX. As plantas de 1791 e 1808 não permitem que se afirme com precisão de quando data a abertura dessa via. De qualquer modo, acreditamos que ela está ligada ao processo de expansão da Cidade Nova.
43. CRULS, G. 1952, v.2, p. 336.
44. SANTOS, N. 1934, v.1, p. 243.

45. *Ibidem*, p. 245.
46. *Ibidem*, p. 247.
47. SANTOS, N. 1934, v.2, p. 258-60 e 262.

## 5. OS PROJETOS DE MELHORAMENTOS PORTUARIOS

### 5.1 A SOCIEDADE BRASILEIRA NA TRANSIÇÃO PARA O CAPITALISMO

Durante a segunda metade do século XIX, o Brasil passou por profundas transformações que, acelerando a dissolução das relações escravistas, favoreceram a instalação de relações capitalistas de produção no país.

No plano internacional, assiste-se nesse período a uma expansão das economias centrais – com a Inglaterra ainda na liderança, embora assediada pelos Estados Unidos, Alemanha e França – intimamente relacionada ao conjunto de inovações tecnológicas conhecido por Segunda Revolução Industrial. Essa fase é marcada pela introdução de novas técnicas na produção do aço, pelo desenvolvimento das indústrias elétricas e de química pesada, e pela grande expansão e maior rapidez dos transportes marítimos e terrestres, condição e consequência da notável intensificação do comércio mundial.

A expansão da oferta de café, observada a partir de meados do século, garantiu a firme integração do Brasil nos fluxos do comércio internacional<sup>1</sup>. Com efeito, a década de 1850 constituiu paradoxalmente os anos de ouro da lavoura cafeeira escravista do vale do Paraíba. Paradoxalmente porque, em setembro de 1850, o governo brasileiro – depois de prolongada pressão inglesa para restringir ou proibir o tráfico de escravos – decretou o fim do comércio negreiro (Lei Eusébio de Queirós). Era o próprio Estado que se reconhecia “incapaz de garantir a reprodução das relações de produção escravistas”<sup>2</sup>.

Com o fim do tráfico, as necessidades de mão-de-obra foram inicialmente atendidas pelo comércio interprovincial de escravos. Os negros provinham das áreas açucareiras decadentes do Nordeste e do Recôncavo Baiano, e, secundariamente, de centros urbanos, sobretudo do Rio de Janeiro, cidade que concentrava muitos escravos. Como consequência lógica, o preço do escravo praticamente triplicou entre 1855 e 1875<sup>3</sup>.

Contando com a franca expansão do mercado internacional, particularmente do norte-americano, em 1871-1873 o café participava com 50,2% do total das rendas de exportação do Brasil<sup>4</sup>.

A abolição do comércio negreiro implicou também a reorientação para outros setores dos capitais até então comprometidos na importação de escravos. Por outro lado, enquanto a lavoura cafeeira concentrava grandes contingentes de escravos, abriam-se espaços "para o trabalho assalariado no Rio de Janeiro (e em outros centros urbanos do litoral), não só na esfera da produção como principalmente nas atividades ligadas à circulação, (...) na construção e acionamento das ferrovias, nas novas instalações portuárias e serviços urbanos"<sup>5</sup>.

Paralelamente ao aumento das exportações de café, as importações brasileiras registraram um enorme crescimento. Sem jamais ter alcançado até 1850 a cifra de 60.000.000\$ anuais, "em 1875 (...) as importações totais do Brasil somavam 97.700 contos de réis, dos quais 43.200 eram de procedência inglesa"<sup>6</sup>.

A promulgação do Código Comercial, também em 1850, foi outro elemento decisivo para a modernização da economia brasileira. Uniformizando as leis relativas às falências, contratos, hipotecas, etc., tornou menos arriscadas as operações comerciais<sup>7</sup>. Em 1851, Irineu Evangelista de Sousa, o barão de Mauá, criou o segundo Banco do Brasil, com a intenção de canalizar os recursos liberados pela extinção do tráfico para a organização de um grande instituto de crédito. Aproveitando o clima favorável aos investimentos, no decorrer da década foram constituídas "62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transporte urbano, 2 de gás, e finalmente 8 estradas de ferro"<sup>8</sup>.

O governo imperial recorria ao capital estrangeiro, tanto para levar a termo sua política de equilíbrio orçamentário, como para obter recursos destinados a melhoramento de setores-chaves da economia como ferrovias e portos. A fim de executar esses trabalhos, eram subscritos empréstimos no exterior e foram dadas concessões a grupos e sociedades estrangeiras.

Um dos principais artificios da remodelação material do país, na segunda metade do século XIX, as estradas de ferro passaram a integrar o interior do país à economia mundial, reduzindo o custo de produção do café e de outros artigos de exportação e ampliando as escalas de produção.

A construção de vias férreas no Brasil recebeu grande impulso após a publicação de uma lei, datada de 1852, garantindo para os acionistas das empresas ferroviárias uma rentabilidade mínima ao capital empregado, elevada para 7% em 1857<sup>9</sup>.

Em abril de 1854, foi entregue ao tráfego a primeira ferrovia construída no Brasil. Iniciativa do barão de Mauá, cobria um percurso de apenas 16,9km, ligando o porto de Mauá, no fundo da baía de Guanabara, à Raiz da Serra, na direção de Petrópolis<sup>10</sup>.

No entanto, a primeira estrada de ferro de maior peso econômico foi a D. Pedro II. Constituída como companhia privada em 1855, tendo o capitalista Cristiano Benedito Otôni como presidente e o governo imperial e a firma inglesa E. Price como principais acionistas, seu

primeiro trecho – concluído em 1858 – ligava o Rio de Janeiro à estação de Queimados, numa extensão de 48km. Problemas financeiros levaram à falência a companhia que, em 1865, foi encampada pelo Estado, que passou a operá-la diretamente<sup>11</sup>. Nesse ano, suas linhas já serviam boa parte do vale do Paraíba.

A introdução da ferrovia foi fundamental para a expansão da cafeicultura do vale da Paraíba, até então às voltas com os problemas de escoamento da produção. As tropas de mulas, além de dispendiosas, arriscadas e pouco eficazes, mobilizavam cerca de 20% da força de trabalho masculina das fazendas. As estradas de ferro adiaram “a inevitável escassez de mão-de-obra (...) do vale, onde todos os braços puderam se dedicar exclusivamente à lavoura de exportação (...) Reduziram o custo de produção (...) (o preço do transporte ferroviário era seis vezes menor que o animal)”<sup>12</sup>.

O emprego da energia a vapor no transporte marítimo de cargas e passageiros contribuiu decisivamente “para o barateamento dos fretes e maior segurança e rapidez das trocas internacionais”<sup>13</sup>, ampliando “o mercado mundial, em proveito, sobretudo, de produtos e capitais ingleses”<sup>14</sup>.

Maior potência naval do mundo, a Inglaterra logo garantiu o controle da navegação marítima brasileira. Em janeiro de 1851, a Royal West India Mail Steam Packet Co. inaugurou uma linha de vapores entre o Rio de Janeiro e o porto inglês de Southampton, numa tentativa de desalojar os velozes *clippers* – novo tipo de veleiro lançado pelos armadores norte-americanos em 1845<sup>15</sup> – do transporte marítimo com o Brasil. “As companhias de navegação a vapor constituíam um dos segmentos daquilo que Richard Graham chama de *complexo de importação e exportação*, controlado predominantemente pelo capital britânico, que incluía firmas de importação e exportação, companhias de seguros, de portos e bancos”<sup>16</sup>.

## 5.2 OS PROJETOS PORTUÁRIOS

Nexo de articulação entre a ferrovia e os navios a vapor, o porto do Rio de Janeiro<sup>17</sup> teria de passar por uma série de melhoramentos para dar conta do crescente movimento comercial decorrente da grande expansão da lavoura escravista do café e do considerável aumento do comércio de importação.

Centro exportador e importador, o Rio tornara-se também ponto quase obrigatório de transferência e trânsito de mercadorias européias e norte-americanas, alimentando um ativo comércio de cabotagem. Realizado por navios que redistribuíam os artigos estrangeiros ao longo do vasto litoral brasileiro, esse comércio incluía o recebimento dos



produtos escoados pelos portos regionais, transportados em seguida para o Rio de Janeiro.

Do ponto de vista tecnológico, o principal aspecto desses melhoramentos "consistiu na introdução da energia a vapor para a movimentação de cargas", inovação verdadeiramente revolucionária se levarmos em consideração "a velha estrutura portuária colonial, toda ela acionada pela energia braçal do trabalhador escravo"<sup>18</sup>.

Saía de cena o trabalho do negro que, com o final do tráfico e subsequente deslocamento de escravos urbanos para as plantações de café, tornara-se cada vez mais escasso e caro, entrando em seu lugar a energia a vapor, mais apta a responder ao maior volume e à maior velocidade de circulação das mercadorias que ela mesma provocara a partir de sua introdução no transporte terrestre e marítimo.

Tendo como pano de fundo a desagregação das relações de trabalho escravistas e o início da exploração da mão-de-obra assalariada, as atividades portuárias – a exemplo dos demais serviços de natureza urbana que então se estruturavam, como os transportes de carga e passageiros, o sistema de esgoto, o abastecimento de água, a iluminação a gás – eram alvo de intensas disputas entre grupos capitalistas, associados ou diretamente controlados pelo capital estrangeiro, sobretudo o inglês.

Esses grupos procuravam fazer valer seus interesses junto aos diversos órgãos da administração imperial, pleiteando a concessão de favores e privilégios que facilitassem a formação de companhias que executariam as obras "de infra-estrutura vinculada, de um modo ou de outro, às atividades de importação e exportação e à estrutura material urbana que constituía seu suporte"<sup>19</sup>.

Desde o início da década de 1850 até o final de 1870, foram apresentados numerosos projetos que visavam atender às crescentes necessidades do comércio de exportação e importação da cidade. Preconizando a construção de cais, molhes, docas, armazéns, o aterro de determinadas áreas, a extensão de ramal ferroviário para este ou aquele trecho do litoral, a introdução de maquinarias nas operações de carga e descarga, esses planos estavam dirigidos para três trechos da orla marítima do Rio: de São Cristóvão ao Arsenal de Marinha, incluindo portanto o Saco do Alferes, a Gamboa e a Saúde, i.e., a nossa área de estudo; do Arsenal de Marinha ao Arsenal de Guerra, parte correspondente à vertente marítima central da cidade, na qual se situavam as principais instalações portuárias; e do Arsenal de Guerra em direção à enseada de Botafogo, passando pelas praias de Santa Luzia e da Glória. A grande maioria dos projetos contemplava os dois primeiros trechos, particularmente aquele compreendido entre os dois arsenais.

A importância da vertente marítima central é destacada por Augusto Fausto de Sousa na descrição que trata dessa porção do litoral da cidade: "(...) em toda essa extensão de cerca de 1.500m jaz uma riqueza colossal em edifícios públicos e particulares, mercadorias de todos os gêneros e em enormes quantidades, que alimentam as imensas

relações comerciais do Rio de Janeiro com todos os portos e mercados do universo; e por esse motivo, as casas, armazéns e terrenos desse lado da cidade representam valores de tal sorte elevados, que uma propriedade, por pequena que seja, nesse local, constitui um patrimônio para quem a possui<sup>20</sup>. Esse último trecho é particularmente revelador, levando-nos a acreditar que o elevado valor do solo urbano aí registrado tenha contribuído para a não concretização dos projetos portuários programados, visto que as obras implicariam desapropriações muito dispendiosas.

Além dos aspectos técnicos das obras, os projetos – normalmente acompanhados de plantas minuciosas, tratavam da organização de companhias às quais caberia a execução dos trabalhos. Seu encaminhamento era, em geral, extremamente demorado, percorrendo diferentes repartições governamentais e instâncias do poder local, como a Câmara Municipal.

O engenheiro mulato André Rebouças<sup>21</sup>, que participaria ativamente da campanha abolicionista na década de 1880, foi uma das figuras mais destacadas desse capítulo das relações entre Estado e capital privado no Brasil. Ferrenho defensor do livre comércio e de um envolvimento mais efetivo da iniciativa particular na economia, Rebouças esteve à frente dos dois únicos melhoramentos portuários realizados, embora parcialmente, no Rio de Janeiro nesse período –, a doca da Alfândega e as docas de D. Pedro II –, bem como do processo de organização das respectivas companhias.

Feitas essas colocações mais gerais, enfocaremos com mais detalhe as obras das docas acima mencionadas, tratando basicamente do seu aspecto material, para depois nos atermos à apresentação do processo – em parte comum a ambas – de formação e atuação da Companhia da Doca da Alfândega e da Companhia das Docas de D. Pedro II. Nela abordaremos também os conflitos que eclodiram nesse período entre Rebouças e seus sócios e outros grupos de capitalistas. Em seguida, trataremos da estação marítima da Gamboa e da parte do primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro relativa à questão portuária, e, finalizando o capítulo, veremos outros projetos elaborados nesse arco de tempo que, embora não tenham saído do papel, poderão contribuir para o enriquecimento da discussão mais geral sobre o tema.

### 5.2.1 A doca da Alfândega

Devido à sua importância central para as operações portuárias, o cais da Alfândega era considerado área prioritária pelo próprio governo imperial, visto que parcela considerável de sua receita era proveniente das taxas que recaíam sobre as importações.

Aproveitando-se de uma lei de 1851, que concedia 400.000\$ para melhoramentos portuários, o Ministério da Fazenda designou uma comissão – formada pelo coronel-engenheiro Antônio Joaquim de Sousa, pelo tenente-coronel-engenheiro José Gomes Jardim, pelo chefe de esquadra Pedro Ferreira de Oliveira e por Fernando Halfeld, e presidida pelo marechal Soares Andréia, barão de Caçapava – encarregada de fixar o alinhamento do novo cais “que deve construir-se para o serviço da Alfândega, em relação à sua continuidade até o Arsenal de Marinha e o hotel Pharoux”. O projeto elaborado pela comissão e anunciado em abril de 1852 ia mais além, recomendando “o alinhamento de cais geral entre os Arsenais de Marinha e de Guerra, tendo as duas docas para o serviço dessas repartições e mais três caldeiras ou pequenas bacias em frente às praias dos Mineiros, Mercado e D. Manuel, correndo no espaço entre as duas últimas um cais munido com escadas e rampas, destinado ao serviço de embarque e desembarque de passageiros”<sup>22</sup>.

Em 1853, o engenheiro hidráulico inglês Charles Neate apresentou ao governo imperial um plano a ser executado naquele mesmo trecho da costa. Os dois arsenais seriam unidos por um cais corrido, com três bacias intercaladas: uma entre o Arsenal de Marinha e o trapiche Maxwell, podendo acomodar 16 navios para a Alfândega (doca da Alfândega); a segunda, logo a seguir, de menores dimensões, com rampas de descarga para abrigar os botes do mercado (doca do Mercado); e a terceira, próxima ao Arsenal de Guerra, para serviço de faluas e pequenos vapores de navegação da baía<sup>23</sup>.

Com a aprovação do projeto, orçado em £370.130 (não incluindo trilhos, guindastes e demais acessórios<sup>24</sup>), e a entrega da direção geral dos trabalhos ao próprio Neate, tiveram início, ainda em 1853, as obras hidráulicas, abrangendo a construção da bacia e do respectivo cais em frente à Alfândega, e de uma outra, de menores dimensões, para a doca do Mercado, que seria seguida por um cais até o largo do Paço, onde haveria uma escada de cantaria para o desembarque de passageiros. As obras correspondentes ao trecho entre o largo do Paço e o Arsenal de Guerra, que incluíam o prolongamento do cais, foram mais detalhadas por Neate em plano apresentando em 1854 e igualmente aprovado pelas autoridades.

As obras internas foram iniciadas em 1855 e consistiam na construção de um grande armazém de ferro, munido de quatro elevadores hidráulicos, de outros armazéns de um pavimento e telheiros. Tais obras introduziram a máquina a vapor nos serviços portuários, a começar pelo cravamento das estacas do grande armazém, no qual foi empregado o macaco a vapor fabricado pela firma inglesa Nasmith.

Realizadas em ritmo extremamante moroso, as obras da Alfândega esbarravam também na falta de espaço útil para sua execução. Em abril de 1858, consultado sobre como aumentar o espaço para uso do Arsenal de Marinha e da Alfândega, o engenheiro Henry Law propôs o

arrasamento do relevo da ilha das Cobras e do recife da ponta do Calabouço, no Arsenal de Guerra. As pedras daí extraídas seriam empregadas na construção de três quebra-mares: do Arsenal de Marinha à ilha das Cobras; da ilha das Cobras à ilha dos Ratos; e da ilha dos Ratos à ponta do Calabouço.

Os três quebra-mares formariam uma imensa doca fechada, com apenas duas aberturas (entre o Arsenal de Marinha e a ilha das Cobras e entre esta e a dos Ratos), através das quais os navios poderiam chegar ao porto. No interior da doca, 16 extensas pontes sobre colunas de ferro serviriam de cais para embarque e descarga, operações que seriam executadas por guindastes e carretões sobre trilhos, voltados para os armazéns<sup>25</sup>. Dispomos de uma das três plantas do projeto de Law; a nº 1, que traz o trecho do litoral entre os dois arsenais, por ele chamado de porto do Rio de Janeiro, a nº 2, que apresenta o conjunto de trabalhos que deveriam ser realizados; e a nº 3, que revela as obras consideradas mais urgentes<sup>26</sup>.

O plano de Law foi objeto de críticas. André Rebouças apontou graves erros na sua concepção. A construção de uma doca fechada num porto de pequenas marés como o do Rio, além de totalmente desnecessária, não levava em conta o fato de que as águas escoariam através do quebra-mar, feito de pedras soltas. Por outro lado, o projeto não atendia à proporcionalidade indispensável entre a extensão do cais e a superfície destinada à armazenagem das mercadorias. Assim, a doca teria "o monstruoso desenvolvimento de 5,825 braças de cais e não proporcionaria armazéns para conter nem a 100ª parte das mercadorias que nele desembarcassem"<sup>27</sup>.

As sugestões fornecidas por Law não foram aceitas e o governo ordenou que o projeto de Neate tivesse seguimento.

Em dezembro de 1860 foi a vez do engenheiro francês Charles Bernard exibir um plano alternativo ao de Neate. Sua idéia central era construir "um extenso molhe, ligando a ponta sudoeste da ilha das Cobras, passando além da ponta do Calabouço, dirigindo-se para a ilha de Villegaignon, paralelo ao cais geral, e formando um canal (...) de 1.500m. O Arsenal de Marinha obteria um grande espaço, bem como a Alfândega que poderia ter em descarga 40 navios, e tornar-se-ia desnecessária a doca do Arsenal de Guerra"<sup>28</sup>. Sua proposta também não foi considerada, respeitando-se o projeto original de Neate.

Os trabalhos prosseguiam lentamente quando, em fevereiro de 1863, uma grande extensão do molhe em construção desabou, causando sérios prejuízos e atrasando ainda mais o andamento das obras. Posteriormente, Neate foi afastado e, em outubro de 1866, André Rebouças assumiu a direção das obras. Em dezembro de 1868, novo acidente: o prédio da Alfândega foi atingido por violento incêndio. Segundo cálculos feitos em 1869, até aquele ano as obras da Alfândega já haviam consumido 6.000.000\$ faltando cerca de 2.000.000\$ para sua conclusão. Ainda em 1869 foi concluído o trecho da doca entre o cais dos Mineiros, contíguo ao Arsenal de Marinha, e a Alfândega.

Em outubro de 1871, a chefia das obras passou para o engenheiro Agostinho Borja Castro, velho desafeto de Rebouças. A pedra fundamental do novo molhe foi lançada em julho de 1873. Planta detalhada dessa seção do Centro da cidade nos dá uma idéia da situação em 1874<sup>29</sup>.

A parte já concluída da obra se estendia em 1877 da ponta do Arsenal de Marinha ao largo do Paço, junto à estação das barcas para Niterói, incluindo a doca da Alfândega propriamente dita e a pequena doca do Mercado, que servia para o desembarque de legumes e outros gêneros alimentícios e mercadorias comercializados no mercado municipal. Ainda no ano de 1877 foi inaugurado o novo molhe. A remodelação completa dos velhos armazéns da Alfândega, contudo, não chegou a ser feita.

As obras da Alfândega tiveram prosseguimento nos anos seguintes, mas o plano original de Neate jamais foi cumprido integralmente. A terceira seção prevista no projeto – setor compreendido entre o largo do Paço e o Arsenal de Guerra – não foi executada conforme Neate preconizara. Não conseguimos determinar que obras foram efetivamente executadas aí, mas sabemos que em 1886 o aterro da praia de D. Manuel – que correspondia a parte dessa área –, iniciado em meados do século XVIII, foi dado como concluído.

A parte considerada pronta – doca da Alfândega e doca do Mercado – era formada

(...) por uma bacia de 1,6 hectares de superfície, com armazéns de um lado e fechada do lado do mar por um molhe de 280 por 17 metros, composto de duas muralhas de cais de arcada, fundadas sobre estacaria de madeira de lei (...) do lado norte está a entrada de 30 metros de largura, limitada pelo molhe exterior e por outro menor, enraizado em terra, sendo que o vão era transposto por uma ponte corrediça, a qual entretanto ficou sem ser ventia desde o começo.

O principal armazém construído junto à doca media 90 metros por 52 metros e tinha 4 pavimentos. O estabelecimento dispunha de uma usina, com acumuladores acionados por máquinas a vapor para o fornecimento de água sob pressão aos guindastes do cais, aos elevadores dos armazéns e à parte corrediça.

Este estabelecimento não se prestou jamais à acostagem de navios, de calado médio, em consequência de faltar-lhe o abrigo necessário (...); e para a utilização da própria doca pelos saveiros e outras pequenas embarcações foi preciso fechar por cortinas de alvenaria as arcadas do molhe<sup>30</sup>.

### 5.2.2 Docas de D. Pedro II

Em maio de 1867, depois de retornar da Inglaterra, onde havia visitado as recém-inauguradas docas da Rainha Vitória, em Londres, André Rebouças elaborou um plano no qual discorria sobre os requisitos que deveriam ser cumpridos para um porto funcionar a contento.

A extensão do cais deveria ser calculada de modo que “todos os navios existentes em qualquer época no porto possam proceder simultaneamente a sua carga ou descarga, colocados em duas fileiras

paralelamente ao cais". Tal não acontecia no Rio, onde "a maior parte dos navios mercantes ficam ancorados a grande distância da terra e sua carga e descarga se faz por meio de saveiros ou alvarengas (...) tornando muito moroso o movimento de mercadorias"<sup>31</sup>. Deveriam ser colocados guindastes em toda a extensão do cais para as operações de embarque e desembarque de mercadorias.

Rebouças destacava a necessidade de se construir uma estação marítima para a ferrovia D. Pedro II, que livraria o café de muitas despesas causadas pelo precário sistema de transporte de cargas existente na cidade. Esse problema, que aumentava os custos das mercadorias importadas e exportadas, poderia ser solucionado com a instalação de vias férreas ao longo do cais, ligadas por ramal à estrada de ferro.

Os produtos comercializados seriam depositados em edifícios situados próximos ao cais, "construídos de forma que facilitem ao máximo o movimento das mercadorias", substituindo com vantagem "os armazéns atuais, disseminados por uma grande superfície, em ruas já atravessadas por uma circulação ativa de veículos"<sup>32</sup>.

As instalações portuárias preconizadas por Rebouças comportariam ainda estaleiros de construção naval (navios de vela e a vapor) e diques para a reparação de embarcações.

Em agosto de 1867, teve início o estudo sobre o terreno mais adequado à construção das docas, sendo escolhido o litoral das enseadas da Saúde e da Gamboa. No final de outubro, conclusão do o levantamento, Rebouças, aproveitando a visita de D. Pedro II às obras da doca da Alfândega, da qual era diretor, apresentou-lhe o plano geral das obras. O imperador mostrou-se interessado e concordou que seu nome fosse emprestado ao empreendimento.

Para viabilizar seu plano, Rebouças associou-se a Stephen Busk & Company, gerentes da empresa de navegação Liverpool, Brazil and Riner Plate Mail Steamers, cujos vapores eram responsáveis pela maior parte do comércio de importação do Rio. Em dezembro de 1867, Rebouças encaminhou petição ao Ministério da Agricultura, propondo "organizar uma companhia para a construção da docas de importação e exportação, e de um estabelecimento de reparação de navios do sistema Edwin Clark nas enseadas da Saúde e da Gamboa". A petição era acompanhada de planta daquele trecho do litoral, com o traçado das docas "e dos ramos mais que a devem pôr em contato com a Estrada de Ferro D. Pedro II"<sup>33</sup>.

A partir desse momento, o pedido de Rebouças solicitando permissão para formar a companhia e dar início às obras, começou a percorrer um longo caminho, recebendo numerosos pareceres, em sua maioria favoráveis. As justificativas por ele apresentadas para tentar convencer as autoridades da conveniência do seu projeto forneceu-nos valiosas informações não apenas sobre as docas de D. Pedro II, como também a da Alfândega.

Elogiando a excelência da localização das docas “no centro mesmo do ancoradouro dos navios mercantes e do comércio, na melhor posição para ligar suas vias férreas com a Estrada de Ferro D. Pedro II”<sup>34</sup>, Rebouças frisava que as obras seriam bem mais simples do que as das docas da Rainha Vitória, que lhe serviram de inspiração. “Em muitos pontos a profundidade do mar é já suficiente para os maiores navios mercantes; noutros basta dragar de 1 a 3m. O fundo é de lama, sem pedra alguma e este trabalho é feito facilmente com dragas a vapor. As marés são no máximo de 2m, não havendo necessidade de eclusas nem de comportas. O mar é muito calmo, não havendo necessidade de se construir quebra-mar ou qualquer obra para abrigar os navios”<sup>35</sup>.

Essas facilidades permitiam um orçamento relativamente modesto, calculado em 10.000.000\$, assim distribuídos:

• desapropriação de terrenos e edifícios	3.000:000\$
• construção dos cais e pontes	3.500:000\$
• armazéns e telheiros	2.000:000\$
• aparelho de Edwin Clark (dique)	1.000:000\$
• administração durante a construção e despesas imprevistas	500:000\$
<b>Total</b>	<b>10.000:000\$</b>

O cais teria um extensão útil total de 2.386m: na Saúde, entre as ruas Pedra do Sal e da Saúde, 1.643m; na Gamboa, em todo o perímetro da enseada, 743m. No futuro, pensava-se em desapropriar o litoral do morro da Saúde para reunir as duas docas. As docas da Saúde comportariam três pontes, dois telheiros e um armazém central, enquanto as da Gamboa, dois armazéns, três telheiros e uma ponte.

A instalação de um dique dotado de um aparelho para a reparação de navios segundo o sistema Edwin Clark, empregado na Europa e nos Estados Unidos, viria atenuar uma série de deficiências dos serviços portuários do Rio. Rebouças refere-se a apenas dois diques: o Imperial, na ilha das Cobras, inaugurado em 1861, pertencente ao governo e que só atendia à Marinha de Guerra; e um outro, de propriedade de uma casa comercial, situado muito longe do ancoradouro dos navios mercantes. Naquele momento encontrava-se em construção um terceiro dique, o Santa Cruz, também situado na ilha das Cobras, e que viria a ser inaugurado em 1874.

Uma argumentação da qual Rebouças lançava mão com freqüência em seus arrazoados eram as deficiências da doca da Alfândega, muito embora – é sempre bom frisar – fosse o responsável pela direção das suas obras. “Só tem o porto do Rio de Janeiro uma pequena doca que ainda está o governo imperial construindo e no

interior da qual, quando terminada, poderão atracar apenas 12 navios". Entretanto, "o número de navios, só de longo curso no porto do Rio de Janeiro, excede sempre de 140 (...) sendo necessária uma extensão útil de cais de 5.600m"<sup>36</sup>. Quando concluída, a doca da Alfândega teria apenas 644,31m de perímetro interior e seus armazéns não acomodariam a quantidade de mercadorias a desembarcar no cais. "Gêneros importantes e de grande consumo, como a farinha de trigo, o bacalhau, os cimentos, etc., raras vezes acham aí lugar"<sup>37</sup>.

Ao mesmo tempo, porém, Rebouças preocupava-se em não ferir as suscetibilidades do governo imperial. Em memorial enviado ao Ministério da Fazenda em abril de 1868, enfatizava que as docas da Saúde e da Gamboa não fariam concorrência à da Alfândega, mas, sim, complementariam a intenção governamental de dar ao comércio internacional novas vantagens, facilitando o embarque, o desembarque e a armazenagem das mercadorias. No futuro, haveria uma divisão de tarefas: a doca da Alfândega seria "a doca do comércio especial da cidade do Rio de Janeiro" (Rebouças não especifica que comércio especial seria esse), "ao mesmo tempo em que as docas da Saúde e da Gamboa concentrarão o grande comércio do Rio de Janeiro com o interior da sua província e com as (...) províncias de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás"<sup>38</sup>.

Nesse mesmo documento, porém, Rebouças reitera suas críticas à doca da Alfândega. Além da pouca extensão do cais, ele se referia à pequena profundidade da baía, que impedia a entrada na doca de embarcações de maior calado, à impossibilidade de se ligar a doca da Alfândega à ferrovia D. Pedro II, à natureza do solo que, dificultando a fixação das fundações, encarecia enormemente as obras, "tornando antieconômica qualquer idéia de aumento dessa área no futuro"<sup>39</sup>. Em contrapartida, as docas da Saúde e da Gamboa não só seriam bem menos custosas como também ofereceriam todas as possibilidades para uma eventual expansão. "Basta olhar", dizia Rebouças, "para a planta do litoral da cidade (...) para reconhecer que nada será mais fácil do que aumentar no futuro as docas projetadas"<sup>40</sup>.

Depois de mais de dois anos de tramitação, em março de 1870 foi autorizada a organização da Companhia das Docas de D. Pedro II. Entretanto, somente em 15 de setembro de 1871, após a edição de uma série de decretos complementares ao inicial, foram inauguradas as obras das docas de D. Pedro II, na presença da princesa Isabel e do conde d'Eu.

Lançando mão do direito de desapropriação, a companhia, começou não só a comprar como também a arrendar trapiches e a explorá-los, visando com isso criar uma fonte de renda para remunerar os capitais empenhados nas obras.

Sempre às voltas com problemas financeiros e enfrentando a oposição de grupos capitalistas rivais, Rebouças não conseguiu cumprir integralmente aquilo que seu projeto previa. As docas de D. Pedro II limitaram-se, na prática, ao cais entre o beco da Pedra do Sal e a praça



Municipal, com 160m de extensão, inaugurado em 1875, a duas grandes pontes de madeira de 110 por 12,5 metros, encimadas por galpões, e ao Armazém nº 5, de três pavimentos, pronto em 1876, erguido em terreno conquistado ao mar e ocupando uma área de 4.650m<sup>2</sup>. Nada foi feito na enseada da Gamboa. Não obtivemos nenhuma informação sobre a construção do dique, nem sequer quanto ao local onde seria efetivamente instalado (algumas fontes referem-se ao litoral da Saúde, outras ao da Gamboa).

### 5.2.3 Formação e atuação das Companhias das Docas da Alfândega e das Docas de D. Pedro II

Partidário convicto de uma presença mais ativa da iniciativa privada nas atividades portuárias, desde meados da década de 1860, André Rebouças vinha atuando junto ao governo imperial para que este ampliasse o campo de atuação dos empresários. Ligado diretamente ao aparelho de Estado a partir de outubro de 1866 – quando, conforme vimos, foi nomeado diretor das obras da Alfândega –, Rebouças apresentou uma memória em junho de 1867, na qual defendia a tese de que os serviços de carga e descarga dos navios, prestados às companhias de navegação, fossem pagos e o dinheiro arrecadado pela Alfândega, e que fosse organizada “uma companhia para a conclusão e para o custeio da doca da Alfândega do Rio de Janeiro”<sup>41</sup>. A primeira parte da sua proposição foi atendida pelo decreto no 3.896 de 23 de outubro de 1867, através do qual o governo regulava a cobrança do imposto de doca na Alfândega do Rio de Janeiro.

A proposta de organização da companhia foi reiterada em outras oportunidades por Rebouças, tendo como um dos pontos mais recorrentes da sua argumentação a extrema lentidão das obras da doca da Alfândega. Rebouças se queixava que “os vapores da Companhia de Liverpool, pelo seu grande calado, não podem ainda atracar nos cais da doca da Alfândega já entregues ao serviço”<sup>42</sup>. A solução natural seria seguir o exemplo da França e da Inglaterra, colocando uma companhia privada à frente dos trabalhos. Com a adoção dessa alternativa, os navios que se utilizassem da doca teriam de pagar taxas que cobririam não apenas as despesas gerais de custeio e administração, mas também deveriam remunerar razoavelmente os acionistas.

Mas Rebouças não era evidentemente o único a ter esse tipo de preocupação e a preconizar soluções dessa natureza. Manuel da Cunha Galvão, diretor das obras municipais da Corte no final da década de 1850, defendia abertamente a entrega dos melhoramentos até então feitos na Alfândega a uma companhia particular que se obrigasse a concluí-los “mediante (...) uma taxa que se deve fixar”, de modo “que o governo desenvolva a iniciativa individual e se vá libertando do ônus que sobre ele pesa”<sup>43</sup>. Coerentemente, aconselhava o governo a en-

dossar a proposta de Stephen Busk e André Rebouças para a constituição de uma companhia que construísse docas na Saúde e na Gamboa. Defensor incondicional da outorga dos serviços públicos a particulares, Galvão associava eficiência à iniciativa privada e ineficácia à ação estatal: "No Rio de Janeiro, o serviço de iluminação a gás e o dos esgotos funcionam perfeitamente e o (...) de águas pessimamente (...) porque os primeiros estão a cargo de empresas particulares e o terceiro a cargo do governo"<sup>44</sup>.

Sistematizando suas idéias, em setembro de 1868, Rebouças enviou ao ministro da Fazenda, visconde de Itaboraí, a memória intitulada *Primeiros estudos para a organização da Companhia da Doca da Alfândega*. Em novembro seguinte apresentou proposta nesse sentido que, entretanto, em dezembro, recebeu parecer desfavorável do conselheiro João Manuel Pereira da Silva.

Paralelamente, Rebouças procurava interessar alguns capitalistas pela companhia em potencial, tendo atraído as atenções de várias casas comerciais inglesas, interessadas em participar do empreendimento.

Em 5 de novembro de 1868, diversos empresários se reuniram, comprometendo-se com a organização da companhia. "Havia aproximadamente 15 pessoas; guardei lembrança das seguintes: conselheiro Faria e comendador Mariano Procópio Ferreira Laje, entre os quais fiquei sentado, capitalista Bernardo Ribeiro de Carvalho, dr. João Manuel Pereira da Silva, capitalista Drummond, dr. Castro (gerente do *Jornal do Commercio*), Stanley P. Youle, capitalista Torres (irmão do visconde de Itaboraí ...), capitalista Jerônimo de Mesquita, companheiro de Faria na direção da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor"<sup>45</sup>. Em fevereiro de 1869, as subscrições visando à formação da empresa chegavam a 450.000.000\$.

Os argumentos defendidos por Rebouças, procurando demonstrar as vantagens da companhia privada na promoção e administração dos serviços portuários, eram veiculados em duas frentes simultaneamente. Numa, propunha a organização de uma companhia particular que desse prosseguimento, em ritmo mais intenso, a obras portuárias das quais era diretor, mas não o autor do projeto. Noutra, associado ao capital inglês, pleiteava do governo autorização para constituir uma empresa, por meio da qual, seguindo plano por ele mesmo elaborado, promoveria melhoramentos portuários num trecho da orla marítima que não o da doca da Alfândega. O que Rebouças visava, na verdade, era a modificação da legislação imperial atinente a essa questão (ou a elaboração de uma legislação mais específica) que abrisse brechas suficientes para o ingresso do capital privado na exploração das atividades portuárias.

Na sua proposta de organização da Companhia das Docas de D. Pedro II, Rebouças procurou discriminar as atribuições da iniciativa privada e as do Estado. A companhia teria direito de desapropriação de terrenos que fossem necessários à construção das docas e do dique, bem como das vias férreas, sendo obrigada a indenizar os proprietários.

Sua atuação seria limitada pela prerrogativa do Império de avaliar o regulamento para o serviço das docas, sendo a empresa obrigada a aceitar todas as modificações julgadas necessárias.

Caberia ao governo a percepção dos direitos aduaneiros de importação e exportação, que sofreriam considerável acréscimo com as facilidades comerciais proporcionadas pelas docas. Por sua vez, o Estado concederia à companhia isenção de direitos de importação até a conclusão das obras, e nos dez anos posteriores, para todo o material destinado aos trabalhos e ao seu custeio.

Rebouças reivindicava o direito de executar as obras de ligação da estrada de ferro ao litoral, caso a construção das docas começasse sem que estivesse organizada alguma companhia com esse objetivo. Alegando que faltavam recursos à Estrada de Ferro D. Pedro II para a construção e exploração de um ramal marítimo, argumentava que na França e na Inglaterra as docas sempre tiveram administração distinta das ferrovias, "sem que estejam a elas (...) ligadas por meio de ramais especiais"<sup>46</sup>.

Quanto aos rendimentos a serem auferidos, a proposta estabelecia, entre outros pontos, que a companhia receberia 1\$ por metro de cais ocupado por qualquer embarcação em dia útil e \$500 em dia feriado, especificando o quanto seria pago pelas operações de embarque e desembarque de mercadorias e pela armazenagem, sendo o cálculo feito pelo peso. As taxas cobradas por esse e outros serviços de reparo dos navios teriam por parâmetro as tarifas do dique imperial.

A incorporação da companhia deveria ocorrer "dentro de dois anos a partir da promulgação do decreto de aprovação, sob pena de caducar a concessão". A empresa também perderia o privilégio da concessão se "dentro de cinco anos improrrogáveis, a contar da data da aprovação das plantas" não concluísse "as obras projetadas na enseada da Saúde"<sup>47</sup>.

A construção das docas, que implicaria a importação e fixação no Brasil de cerca de £1.000.000, teria um efeito multiplicador sobre a economia. Mais da metade daquela soma seria transformada em salários pagos aos operários e em material comprado no país. Para a manutenção, a companhia precisaria empregar um pessoal numeroso, proporcionando "assim aos habitantes da capital do império novos meios de ganhar a vida honrada e laboriosamente"<sup>48</sup>. Respeitando o pensamento anti-escravocrata de Rebouças, o projeto determinava que a empresa não possuiria escravos, empregando nas obras e nas tarefas de administração apenas pessoas livres.

Em junho de 1869, a proposta de André Rebouças foi enviada à Câmara dos Deputados, recebendo parecer favorável da Comissão de Obras Públicas. Em agosto, o Ministério da Agricultura apresentou projeto de lei geral para a construção de docas no país como substitutivo ao projeto daquela comissão. O substitutivo foi aprovado, transformando-se na lei nº 1.746, de 13 de outubro de 1869.

A lei geral sobre docas autorizava o governo a "contratar a construção, nos diferentes portos do império, de docas e armazéns para carga e descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação"<sup>49</sup>. Os empresários interessados teriam de submeter à aprovação do governo as plantas e os projetos das obras que pretendessem executar. Qualquer alteração do capital da empresa dependeria de autorização governamental. O prazo máximo de concessão era de 90 anos, findos os quais passariam ao governo todas as obras e o material fixo e rodante da empresa. Os empresários poderiam perceber taxas reguladas por uma tarifa por eles mesmos proposta e aprovada pelo governo. Era esse o principal estímulo à iniciativa privada uma vez que "as obras dos portos seriam autofinanciáveis pela cobrança de uma tarifa adicional sobre o respectivo movimento comercial"<sup>50</sup>.

Decreto baixado no dia 20 de outubro veio completar as disposições da lei nº 1.746, autorizando o governo imperial a alterar as taxas de armazenagem e a contratar com as companhias de serviços de armazenagem e de capatazias das alfândegas. Na doca da Alfândega, este último serviço consistia nas tarefas administrativas e afins e naquelas executadas por um verdadeiro exército de profissionais, tais como mandadores, conferentes, arrumadores, vigias-bombeiros, fiéis de balança, mercadores, pedreiros, serventes, ferreiros, serralheiros, maquinistas, tanoeiros, carpinteiros e trabalhadores não especializados.

Os termos da lei e do decreto atenderam, pelo menos em seus pontos básicos, às pretensões de Rebouças e do capital privado em seu conjunto. Ainda em 1869, os decretos nºs 4.438 e 4.439, respectivamente de 4 e 6 de dezembro, constituíram a Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. André Rebouças foi escolhido gerente da nova empresa. No ano seguinte, o decreto nº 4.492, datado de 23 de março, concedia "à Companhia que Stephen Busk & Comp. e o engenheiro André Rebouças organizaram autorização para construir docas nas enseadas da Saúde e da Gamboa"<sup>51</sup>. Esse decreto, porém, fazia uma importante restrição ao projeto de Rebouças, determinando a exclusão de todos os itens que se referissem à ligação das docas com a Estrada de Ferro D. Pedro II.

Durante as negociações para a formação das duas companhias já se delineavam claramente alguns interesses em confronto, opondo grupos capitalistas rivais – incluindo o de Rebouças e seus sócios –, que disputavam o controle do transporte de cargas urbano e das operações de embarque e desembarque de café e de outros produtos. Convém frisar que "muitos dos nomes que figuravam entre os fundadores da Companhia da Doca da Alfândega estavam empenhados em solapar a formação da Companhia das Docas de D. Pedro II; o êxito ou fracasso do empreendimento parecia depender, em última instância, do jogo de influência a nível do Estado..."<sup>52</sup>.

Diretamente comprometido com as docas de D. Pedro II, Rebouças enfrentou sérios problemas na Companhia da Doca da

Alfândega. Segundo ele, em duas oportunidades teria evitado a dissolução da empresa: em abril de 1870, "por pânico na diretoria" e em outubro do mesmo ano, "por dificuldades originadas pela mudança no ministério". Falando mais explicitamente, criticava a diretoria da empresa "que impensadamente se rebelou contra seus fundadores" e que, numa referência direta à campanha contra a Companhia das Docas de D. Pedro II, "para esmagar uma companhia irmã arvorou em privilégios favores que lhe obtivemos na difícil época de sua criação"<sup>55</sup>. Sua situação dentro da Companhia da Doca da Alfândega ficou ainda mais delicada após o início das obras das docas de D. Pedro II. Em outubro de 1871 abandonou a direção das obras da Alfândega e no mês seguinte foi afastado da companhia, perdendo com isso o cargo de gerente.

Depreendemos, com base em suas próprias palavras, que a Companhia da Doca da Alfândega teve vida breve. Em novembro de 1874, referindo-se às dificuldades enfrentadas pela Companhia das Docas de D. Pedro II, Rebouças comentava que naquela ocasião fazia "exatamente três anos (...) que começou a luta com a extinta Companhia da Doca da Alfândega"<sup>54</sup>.

A história da Companhia das Docas de D. Pedro II é mais longa e acidentada. Criada em março de 1870, em 28 de junho seguinte, através do decreto nº 4.542, foi autorizada a ter sede no país ou no exterior, com a condição que tivesse um representante credenciado no Brasil. O decreto nº 4.665, de 3 de janeiro de 1871 autorizava Rebouças a constituir uma companhia à parte, organizada especificamente para o estabelecimento de reparação de navios pelo sistema Edwin Clark.

Os estatutos da empresa foram aprovados pelo decreto nº 4.779, de 23 de agosto de 1871. Nesse mesmo mês, durante a primeira reunião da diretoria, Rebouças foi nomeado gerente da companhia. Em 6 de setembro, o decreto nº 4.783 aprovou os estudos e as plantas definitivas das obras.

A essa altura, Rebouças já estava envolvido em intensa disputa com a Empresa Metropolitana, da qual Mariano Procópio, – então diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II – era um dos donos. Essa empresa, que contava com importantes aliados no Senado, na Câmara Municipal e no próprio ministério, projetava construir um ramal assentado sobre viadutos (daí ter ficado conhecida por Caminho de Ferro Aéreo) desde a rua de Santana, ligando a estação central ao largo da Prainha, onde seria instalada a estação marítima da ferrovia. Os custos das obras foram orçados em aproximadamente 15.000.000\$. Contudo, o projeto não acabaria sendo executado, tendo a Companhia das Docas de D. Pedro II garantido suas prerrogativas. Mariano Procópio, que também era acionista da Companhia das Docas de D. Pedro II, começou a vender em massa as ações da empresa, provocando o pânico na praça. Anteriormente, logo após a inauguração dos trabalhos das docas, ele interpôs-se entre Rebouças e os administradores do trapiche da Ordem,

oferecendo em nome da Companhia da Doca da Alfândega, 78 contos de réis pelo aluguel mensal do armazém, contra 60 da D. Pedro II.

Devido à importância das obras nas enseadas da Saúde e da Gamboa, as autoridades alfandegárias autorizaram Rebouças a fazer o embarque e o desembarque de diversos gêneros pelos trapiches da companhia, à exceção do café de alguns mais. A exclusão desses produtos, sobretudo do café, trazia sérios prejuízos financeiros à empresa. Em abril de 1872., Rebouças afirmava ser uma "iniqüidade negar-se à Companhia (...) o embarque do café, único meio que havia de fazer renda e distribuir dividendos aos acionistas durante a construção da obra"<sup>55</sup>, e acusava Mariano Procópio e outros capitalistas de estarem por trás daquela proibição.

A entrada em cena da Companhia Locomotora, em agosto de 1872, veio acirrar ainda mais a disputa. Sua principal finalidade era fazer o transporte de cargas – em especial do café ensacado – entre a estação terminal e os trapiches da orla marítima da Saúde e da Gamboa. Em pouco tempo, seus bondes de tração animal, que circulavam em trilhos, superaram os pesados carroções puxados por burros que congestionavam o tráfego com suas volumosas cargas. Preocupada em dinamizar o transporte do café, a companhia arrendou o trapiche Mauá, no largo da Prainha, ampliando sua ponte de embarque e transformando-o em seu principal estabelecimento.

A Locomotora não podia ver com bons olhos os planos de construção de um ramal marítimo para a estrada de ferro que, estabelecendo ligação direta entre a estação terminal e o litoral, desferiria um golpe mortal nas suas linhas de carris. Contando com o apoio de um alto funcionário do Ministério da Agricultura, a companhia opôs-se terminantemente à ampliação das docas de D. Pedro II em direção à extremidade ocidental do Arsenal de Marinha, autorizada pelo decreto nº 5.438, de 15 de outubro de 1873. Com efeito, o novo traçado das docas implicaria a realização de obras diante do trapiche Mauá, trazendo problemas às suas atividades comerciais.

O decreto, extremamente favorável à companhia de Rebouças, obrigava-a a ceder gratuitamente o terreno necessário à construção da estação marítima, se o governo entendesse levar a ferrovia ao cais que estava sendo construído pela empresa. A esta caberia "fazer todo o serviço de carga, descarga e armazenamento das mercadorias transportadas pela (...) estrada (...), salvo se os respectivos proprietários preferissem levá-las para outros pontos onde seja permitido o embarque"<sup>56</sup>. Nesse sentido, o 5.438 permitia a participação da companhia numa eventual ligação entre a estrada de ferro e a orla, o que tinha sido formalmente vetado no decreto de criação da empresa.

Quanto ao embarque do café, o decreto afirmava que continuaria sendo feito no trapiche da Ordem e em outros locais que fossem convenientes ao governo, ficando entendido, porém, de qualquer concessão que fosse feita por ele a respeito do embarque daquele produto seria extensiva aos trapiches da companhia.

A Companhia das Docas de D. Pedro II ficava também obrigada a concluir as obras do cais, escavações e armazéns no prazo de dez anos, a contar da data da aprovação da nova planta, no prazo de 13 anos todas as pontes, e no de 15 anos, as outras obras constantes da planta geral. Se no final do prazo todas as obras não estivessem prontas, a concessão caducaria, podendo o governo encampar a empresa ou transferi-la a outra, à qual passariam as obras já realizadas. O prazo total da concessão foi estipulado em 90 anos, a partir do decreto nº 4.492.

Rebouças exultou com a publicação de “tão custoso decreto, vencendo, graças a Deus, a idéia de docas em todo o litoral da Saúde até o Arsenal de Marinha, a despeito do caminho de ferro aéreo e ultimamente da Companhia Locomotora”<sup>57</sup>. Em janeiro de 1874, o governo deu parecer favorável à nova planta da companhia.

Ainda no mês de janeiro, porém, a situação começou a mudar. Em parecer datado do dia 7, o inspetor da Alfândega afirmava que a companhia não devia ficar confiante “à espera de favores, a que supõe lhe dá direitos a importância da empresa e das obras, que não tem realizado, deixando de promover seriamente os meios necessários para executá-las e fazendo do granjeio de velhos trapiches o seu principal serviço”. Caso as obras não fossem concluídas, “a única solução seria perecer a companhia e adiar-se para melhores tempos os melhoramentos, esperando que outra companhia renascesse no lugar daquela”<sup>58</sup>. Esse parecer foi usado pelo ministro da Fazenda, visconde do Rio Branco, para indeferir as pretensões da empresa.

Em março, foi a vez do conselheiro José Bernardes Pereira, em parecer dirigido a Borja Castro, ainda diretor das obras da Alfândega, desaconselhar a utilização das enseadas da Saúde e da Gamboa: “(...) sou da opinião que se deveria evitar a acumulação de navios nestas enseadas, onde o calor é muito forte e o ar não tem bastante correnteza”<sup>59</sup>. Em julho foi pedida a liquidação da Companhia das Docas de D. Pedro II.

Após a visita do visconde de Rio Branco às obras em setembro, a situação novamente se inverteu. Pelo aviso nº 423 do Ministério da Fazenda, de 9 de novembro de 1874, ficou estabelecido que, visando conciliar os interesses da Fazenda Nacional com os da empresa, “a fim de que essa possa levar a efeito suas obras e com elas prestar ao comércio e ao fisco as garantias que de um bem combinado sistema de docas se deve esperar”<sup>60</sup>, considerou alfandegados os armazéns provisórios da empresa, dando-lhe licença para depositar os gêneros da Tabela 7 (maquinismos, ferramentas, cimento, pedras, tecidos grossos de algodão e linho, etc.) e outros e também para que os navios e vapores tomassem cargas de retorno de café ou outros gêneros de exportação nos armazéns da companhia.

A queda do gabinete Rio Branco em junho de 1875 e sua substituição por um ministério chefiado pelo barão de Cotegipe – afinado com os grupos rivais de Rebouças – provocaram nova reviravolta. A situação financeira da companhia se agravou e, em setembro de

1877, Rebouças foi obrigado a firmar um contrato com o governo pelo qual arrendava o armazém nº 5 pelo prazo de três anos, recebendo 211.000\$ pela operação. Nesse mesmo ano, a companhia teve de vender diversos prédios, no valor de 286.125\$.

A localização das docas de D. Pedro II voltou a ser discutida em 1877. O engenheiro Borja Castro, que ainda chefiava as obras da Alfândega, publicou uma obra<sup>61</sup>, na qual, entre outros pontos, discorria sobre a doca da Alfândega, gabando-lhe a situação geográfica em oposição à das docas de D. Pedro II. Considerava as enseadas da Gamboa e da Saúde, apesar de seus excelentes ancoradouros, áreas perigosamente insalubres, focos desde 1850, de febre amarela. Além disso, os dois bairros não dispunham de ruas que permitissem o livre trânsito das mercadorias, o que acontecia na zona em torno da doca da Alfândega.

Antes de findar o prazo do arrendamento, o governo – através do decreto nº 7.230, de 29 de março de 1879 –, resolveu rescindí-lo. Não sabemos quem estava à frente da companhia naquela ocasião, nem em que bases ela estava funcionando. Provavelmente Rebouças já tinha se afastado, uma vez que os últimos registros acerca da empresa encontrados em seu diário datam do final de 1877.

#### 5.2.4 A Estrada de Ferro D. Pedro II e a Estação Marítima da Gamboa<sup>62</sup>

Praticamente desde a criação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1855, pensava-se na construção de um ramal ligando a estação central, no Campo de Santana, ao litoral. Naquele ano, um dos diretores da empresa, Haddock Lobo, defendeu a idéia de reservar a estação central para passageiros e depósito de carros, sendo construída na orla marítima uma estação para mercadorias. O saco da Gamboa chegou a se cogitado para receber essa estação – era bastante abrigado, dispunha de bom ancoradouro –, mas foi descartado por localizar-se longe do centro comercial. O próprio Haddock Lobo propunha como melhor alternativa o largo da Prainha, já bastante integrado à área central da cidade: seria servido por um ramal que, saindo do Campo de Santana, percorreria as ruas de São Joaquim e da Prainha.

A proposta de Haddock Lobo acabou sendo aceita, com pequenas modificações, em novembro de 1855. Em janeiro de 1856, a companhia assinou contrato com o engenheiro inglês Edward Price para a construção do ramal, mas as obras não foram iniciadas. Em junho de 1859 – depois, portanto, da entrada em funcionamento do primeiro trecho da ferrovia – o projeto do ramal foi submetido à apreciação de Henry Law, que avaliou o custo das obras, incluindo a construção do próprio ramal, da estação marítima, dos armazéns e pontes na Prainha, mas excluindo as desapropriações, em 2.460.000\$. Entretanto, nada de concreto foi feito em relação às obras.



Devido a sérios problemas financeiros, a companhia acabou sendo encampada pelo Estado em 1865, ficando a construção do ramal para o litoral e da estação marítima em segundo plano. Mais tarde, entre 1869 e 1871, a questão foi retomada. Seriam construídos dois ramais: um, para a Prainha, destinado ao serviço de mercadorias, e outro, para o Saco do Alferes, encarregado de transportar os materiais usados pela própria estrada. O capitalista Mariano Procópio Ferreira Laje, diretor da ferrovia entre janeiro de 1869 e fevereiro de 1872, alertava para o fato de que os armazéns recém-construídos ou a construir perto da estação central seriam insuficientes para receber os gêneros agrícolas, sobretudo quando as colheitas de café fossem muito grandes. Entretanto, durante sua gestão nenhum passo foi dado no sentido da construção do ramal e da estação marítima.

Esta situação só foi alterada na gestão de Francisco Pereira Passos. Engenheiro de grande prestígio nos meios oficiais, Passos foi nomeado diretor da estrada de ferro em agosto de 1876, pouco tempo depois da entrega do segundo relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, da qual fez parte. Logo depois de empossado, designou uma comissão para estudar os problemas acarretados pela grande quantidade de mercadorias depositadas na estação terminal do campo de Santana. Face às reduzidas possibilidades de expansão da estação central, tornava-se cada vez mais premente a construção de um ramal e a instalação de uma estação na orla marítima.

A comissão considerou o saco da Gamboa o trecho mais adequado do litoral, Era o mais abrigado; oferecia espaço para a construção de grandes armazéns, depósitos, linhas de manobra e desvios; seu ancoradouro, além de bastante profundo, podia ser aumentado por meio de escavações de baixo custo para navios de grandes dimensões; podia ser ligado à estação do campo de Santana por um ramal pouco extenso e barato, visto que as desapropriações seriam pouco custosas e não haveria necessidade de freqüentes passagens de nível (parte considerável do ramal correspondia a dois túneis).

É interessante lembrar que 20 anos antes Haddock Lobo já destacara algumas dessas qualidades da enseada da Gamboa que, todavia, não foram suficientes para compensar um inconveniente considerado extremamente grave: a área encontrava-se muito distante do centro comercial. Cabe, portanto, perguntar até que ponto as modificações ocorridas no espaço urbano nesse lapso de tempo – como a própria expansão física do centro comercial e a introdução de meios de transporte mais rápidos (os bondes a burro) – não determinaram a “aproximação” da Gamboa à área central da cidade.

As obras do ramal da Gamboa receberam autorização para serem iniciadas através do decreto nº 6.728, de 3 de novembro de 1877. Anteriormente, já tinham sido comprados o trapiche da Gamboa, o prédio fronteiro ao trapiche e um terreno na travessa da Gamboa. Ainda em novembro, foi firmado contrato com o empreiteiro Edward James Lynch para que realizasse os trabalhos de preparação do leito do ramal,

compreendendo a perfuração de dois túneis. No final de dezembro, as obras começaram.

Partindo da estação central, o ramal cortaria a rua do Príncipe dos Cajueiros, atravessando duas vezes o morro da Providência. O primeiro túnel teria 82m de comprimento e o segundo, 313m. Ao sair deste último, o ramal cruzaria os terrenos da chácara do capitalista Nicolau Moreira e de outras propriedades, previamente adquiridos pela ferrovia, vindo a desembocar na rua da Gamboa. Sua extensão total seria de 989m.

A estação marítima seria construída entre o morro da Providência e o mar, e seu perímetro limitado, do lado de terra, pelas ruas da Gamboa, da União, do Saco do Alferes e do Barão da Gamboa, até as marinhas pertencentes ao Cemitério dos Ingleses.

Do lado do mar ficaram os cais, em aterro de 9.575m<sup>2</sup> formado com a terra retirada das escavações feitas para nivelar o terreno entre a rua e o morro. Dos cais partiriam três pontes, uma com 258m, destinada ao carregamento e descarregamento de navios transatlânticos, e as outras duas, com 100m cada uma, destinadas a pequenos navios e à descarga de materiais para a própria estrada de ferro.

Quanto à estação marítima, a parte do terreno entre a rua da Gamboa e o morro da Providência seria ocupada por armazéns de importação e exportação; o depósito de sal, dos gêneros de fácil deterioração e de materiais de construção seria instalado entre a rua da Gamboa e o mar. A estação contaria ainda com um escritório central para coordenar as atividades comerciais, com comunicação telegráfica para o morro do Castelo (onde se encontrava a estação central de telégrafos) e a praça do Comércio, junto à Alfândega, a fim de facilitar as transações relativas ao comércio de exportação do país.

Em agosto de 1878, a diretoria da estrada de ferro assinou novo contrato com Edward Lynch, dessa vez relativo à construção do cais da estação marítima. Em 1º de julho de 1879, foi inaugurado o ramal da Gamboa.

Em discurso proferido na solenidade de inauguração, Pereira Passos procurou destacar os múltiplos benefícios trazidos pelo ramal:

Para a estrada, que começa desde já a eliminar de seu custeio mais de 100 contos de réis por ano nas despesas com as descargas e carretos de seu material importado;

Para a lavoura, que quando estiverem concluídos os grandes armazéns ora em construção, ficará aliviada do ônus das sucessivas baldeações de carretos dos seus produtos pelas ruas do centro da cidade;

Para o comércio, que poderá com maior facilidade e menos despesa remeter para o interior os artigos pesados e de pouco valor, que atualmente são sobrecarregados com a condução em carroças;

Para esta capital, finalmente, que vê desaparecer uma de suas praias mais prejudiciais à Saúde Pública, e surgirem vastas construções, onde até agora existiam casa de mesquinha aparência e habitações insalubres.<sup>63</sup>

As obras do cais e da estação marítima (armazéns, depósitos) foram concluídas nos primeiros anos da década de 1880. Dispomos de informações de que em 1881 acabara-se “de construir uma extensa ponte e armazéns para depósito de café”<sup>64</sup> e que D. Pedro II esteve na estação da Gamboa, visitando suas dependências e armazéns em novembro de 1882.

### 5.2.5 A Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro

A questão portuária foi um dos 11 pontos tratados pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Nomeada em maio de 1874 pelo ministro do Império, João Alfredo Correia de Oliveira, e integrada pelos engenheiros Jerônimo Morais Jardim, Marcelino Ramos da Silva e Pereira Passos, seu primeiro relatório foi apresentado em 12 de janeiro de 1875.

Priorizando a Cidade Nova e os bairros do Engenho Velho, Andaraí e São Cristóvão, considerados os que ofereciam melhores condições para a expansão da cidade, a comissão escolheu o canal do Mangue como eixo dos melhoramentos projetados para a área.

Inaugurado em 1860, cerca de 15 anos depois o canal havia se transformado num foco de infecções. Segundo o relatório, o canal do Mangue teria de ser totalmente recuperado e desobstruído, sendo prolongado, de um lado, em direção à raiz da serra do Andaraí, e de outro, em direção ao mar, entre as ilhas dos Melões e das Moças, na praia Formosa. Os pântanos do saco de São Diogo, marginais ao canal, seriam aterrados, “convertendo-se assim os alagadiços em terrenos úteis de subido valor pela posição que ocupam em relação ao mar”<sup>65</sup>.

A comissão projetara a construção de um cais da ponta da Chichorra à praia dos Lázarus, estabelecendo assim uma comunicação direta entre São Cristóvão e a Gamboa, passando pelo Saco do Alferes. Essa área também abrigaria a estação marítima da Estrada de Ferro D. Pedro II. Um ramal ferroviário acompanharia a margem esquerda do canal do Mangue, chegando até o cais, e prosseguindo através de uma ponte de mais de 500m, “até encontrar fundo suficiente para a atracação de navios de grande calado, como os que se empregam no transporte dos nossos gêneros de exportação”<sup>66</sup>. Esses produtos seriam transportados de trem pelo ramal até o cais, sendo aí transferidos para os navios, “sem necessidade de serem baldeados, como hoje se faz, através das ruas da cidade em carroças pesadas, que tanto dificultam a circulação”<sup>67</sup>. A própria ferrovia também seria beneficiada, uma vez que o ramal lhe permitiria receber com maior facilidade os artigos de que necessitava para sua manutenção, adquiridos na Europa.

Entre a rua de São Cristóvão e o mar, em espaço a ser aterrado, a comissão projetou a instalação de uma zona comercial e industrial, articulada ao cais.

Embora julgasse conveniente que o Estado colocasse em prática o imenso conjunto de obras por ela sugerido, a comissão, “prevendo (...) a oposição que muito provavelmente encontraria a idéia de despender o governo elevado capital em obras que a muita gente parecerão de puro interesse local, (...) não duvida a aconselhar que se entregue a execução do projeto a uma empresa capaz de levá-lo a efeito”<sup>68</sup>. Deveria ser, com efeito, uma empresa de grande envergadura, capaz de levar a cabo os 11 melhoramentos previstos e arcar com um custo total estimado em 32.000:000\$. Em contrapartida, a empresa teria uma série de vantagens que acabaria reduzindo sensivelmente o capital inicial necessário e gerando uma polpuda renda anual, advinda, entre outras coisas, da exploração do ramal ferroviário e da estação marítima.

A divulgação do primeiro relatório atraiu a atenção de jornalistas e empresários. O engenheiro e capitalista Luís Rafael Vieira Souto procedeu a uma minuciosa análise do documento, publicando suas impressões no *Jornal do Commercio* no final de 1875<sup>69</sup>.

Vieira Souto faz críticas contundentes ao relatório. Considerando o trabalho da comissão extremamente precário, estranha o fato de que o documento refira-se aos bairros do Engenho Velho, Andaraí e São Cristóvão, e não ao centro da cidade, onde “as ruas são estreitas, tortuosas e mal arejadas (...), as casas são apertadas (...), sem luz, sem ventilação (...); é aí que as praias pedem cais, os pântanos clamam por aterro, as ruas requerem ar e as praças arborização e calçamento; é no centro da cidade (...) que o núcleo do nosso importante comércio insta pelo melhoramento da viação pública, a qual atualmente tantos embaraços causa ao tráfego”<sup>70</sup>.

Denunciando uma excessiva preocupação estética, Vieira Souto aconselha que fosse dada prioridade ao aspecto sanitário. A escala das obras também é alvo de críticas. Os melhoramentos previstos, além de gigantescos, seriam desnecessários e inexecutáveis. Segundo ele, a tarefa do engenheiro “é proporcionar a obra às posses de quem a encomenda, e as nossas são bem insignificantes em comparação com os melhoramentos propostos”<sup>71</sup>.

Embora concorde com a importância conferida pela comissão às obras no canal do Mangue, reivindica a mesma urgência ao aterro entre as praias Formosa e dos Lázarus, incluindo as ilhas dos Melões e das Moças, e faz restrições à localização do cais. Em projeto apresentado ao Ministério do Império em 1873, e que não fora levado em consideração, Vieira Souto preocupava-se em não levar a linha do cais até a ponta da Chichorra, pois, com isso fecharia o saco do Alferes, como procedeu a comissão. De seu ponto de vista, as desapropriações efetuadas nessa enseada, onde “estão estabelecidos trapiches, armazéns de depósito e estabelecimentos importantes”<sup>72</sup>, seriam tão onerosas que seu custo compensaria o que se poderia ganhar com os terrenos conquistados ao mar pelos aterros.

Em relação ao ramal ferroviário que se estenderia até o litoral, Vieira Souto preocupa-se com o esquecimento da comissão, que não teria projetado armazéns contíguos à estação marítima, destinados à acomodação de comissários e ensacadores de café. O produto, afinal, não poderia nunca ser transferido diretamente da estação para os navios.

Passando, em seguida, à análise dos custos das obras, considera-os totalmente irrealistas. Acusa a comissão de procurar iludir os eventuais acionistas da companhia a ser formada para executar os melhoramentos, atraindo-os com a promessa de despesas reduzidas e receitas consideráveis, responsabilizando-a também por uma deliberada minimização dos gastos com as desapropriações.

Detendo-se no exame do orçamento do cais da ponta da Chichorra a São Cristóvão, numa extensão prevista de 1.800m, que custariam – segundo cálculo da comissão – 250\$ por metro, Vieira Souto afirmou que aquela cifra não correspondia sequer a 30% do custo real, levando-se em conta obras semelhantes executadas no país, a começar pelas das docas de D. Pedro II, dirigidas por André Rebouças.

O custo do aterro – previsto 1\$ por m<sup>3</sup> de terra – também teria sido subestimado. Vieira Souto reporta-se novamente às docas de D. Pedro II, frisando que o aterro executado em 1873 pela companhia ficou em pouco menos de 1\$500 por m<sup>3</sup>. A análise dos custos deveria ter incluído a distância média entre o morro do Pinto – de onde seria retirada a terra – e o local a ser aterrado, e as desapropriações, “que não serão baratas, visto achar-se já bastante edificado o referido morro”<sup>73</sup>. As desapropriações incluiriam também os terrenos de marinha e as benfeitorias existentes nas praias do saco do Alferes e Formosa.

Finalmente, Vieira Souto trata da execução dos melhoramentos propostos pela comissão, acabando por fazer uma verdadeira condenação do comportamento do governo imperial. Ardoroso defensor da livre-iniciativa, acusa o Estado de “transformar-se em administrador e empreiteiro de suas próprias obras” e por considerar a concessão de obras públicas um favor que faz aos empresários, julgar-se “autorizado a embarcá-las com as exigências e formalidades conhecidas”<sup>74</sup>. Ao mesmo tempo, acha paradoxal que a comissão, embora julgando conveniente que as obras ficassem a cargo do Estado, tenha recomendado os serviços de uma empresa particular.

Os três membros da Comissão de Melhoramentos não tardaram em responder aos artigos de Vieira Souto que, em 1876, lançou uma tréplica<sup>75</sup>. Como se trata basicamente de uma reiteração dos pontos de vista expressos na primeira obra, não vamos reproduzi-la aqui. A questão dos trabalhos do cais, contudo, apresenta um dado novo importante. A comissão desistira do traçado anterior, limitando sua extensão ao trecho compreendido entre a ilha das Moças e São Cristóvão. Vieira Souto não perde a oportunidade para salientar que a

comissão havia abandonado “a idéia de aterrar a enseada do Saco do Alferes, que tão fortemente havíamos combatido”<sup>6</sup>.

No apêndice dessa segunda obra, Vieira Souto informa que a comissão tinha entregue o segundo relatório às autoridades em maio de 1876. Embora afirme não pretender discuti-lo exaustivamente como fizera com o primeiro, não se furta a alguns comentários, voltando a mencionar, por exemplo, a modificação sofrida pelo projeto do cais, que limitou o aterro à praia Formosa. Segundo ele, a comissão teria repetido projeto de sua autoria – ao qual nos referimos pouco antes – que fora considerado “detestável” pela própria comissão.

Do grandioso esquema de obras propostas pela comissão, naquilo que teria constituído o primeiro plano urbanístico do Rio de Janeiro, pouco ou quase nada foi levado à prática, pelo menos a curto prazo. Apenas o ramal ferroviário e a estação marítima tiveram seguimento, conforme já vimos no item anterior, por iniciativa do próprio Pereira Passos, embora construídos num outro trecho da costa e com um outro tipo de vinculação à ferrovia.

Quanto a Vieira Souto, seu projeto acabou sendo aprovado anos depois. O decreto nº7.302, de 24 de maio de 1879, autorizava-o e a seus sócios, Filadelfo de Sousa Castro e Francisco José Gonçalves Agra Filho, a aterramem a área compreendida entre as praias dos Lázarus e Formosa e as ilhas dos Melões e das Moças, e a arrasarem os morros existentes nessas ilhas e parte do morro do Pinto, formando, com as pedras daí retiradas, um cais que rodearia essa parte do litoral. A autorização, contudo, acabou não redundando em nada de concreto.

### 5.2.6 Outros projetos de melhoramentos portuários<sup>77</sup>

Nos primeiros anos da década de 1870, foram apresentadas pelo menos sete propostas de obras portuárias, todas voltadas para a vertente marítima central, entre os Arsenais de Marinha e de Guerra.

O primeiro projeto foi elaborado pelo engenheiro Antônio Rebouças, então diretor das obras hidráulicas da doca da Alfândega, e data de 20 de dezembro de 1870, ocasião em que ele e seu irmão, André Rebouças, requereram concessão ao governo imperial. O projeto previa a construção de um cais público, um bulevar e um bairro marítimo entre os terrenos de marinhas da Companhia Ferry (das barcas para Niterói) e a ponta do Calabouço.

Em 22 de julho de 1871, Joaquim Antônio de Araújo Silva (visconde da Silva), o engenheiro Rafael Arcanjo Galvão Filho e Eduardo Pellow Wilson Filho propuseram a construção de uma doca de carga e descarga entre o Arsenal de Guerra e a entrada da doca do Mercado. As obras incluíam, entre outros pontos, a construção de um quebra-mar da ponta do Calabouço à ilha dos Ratos e de uma ponte de ferro

entre a doca do Mercado e aquela ilha. Em 7 de novembro de 1871, depois de algumas modificações o projeto voltou a ser apresentado.

O projeto de José Luís Mendes, apresentado em 28 de agosto de 1871, pretendia efetuar obras na mesma área reivindicada pelos irmãos Rebouças e a proposta consistia basicamente dos mesmos pontos que eles preconizavam.

O engenheiro civil Augusto Teixeira Coimbra encaminhou seu plano em 2 de dezembro de 1871. No seu arazoado, Coimbra afirmava que o incremento do comércio pelo porto do Rio de Janeiro logo demonstraria a insuficiência das docas D. Pedro II e da doca da Alfândega. Nesse sentido, defendia a realização de grandes obras no trecho do litoral entre os dois arsenais. O relevo da ilha das Cobras seria arrasado e as pedras utilizadas na construção de um cais artificial, de forma semicircular, em continuação à própria ilha, e que corresponderia em extensão àquela parte da costa.

Entre esse conjunto, formado pela ilha e pelo cais, e o continente, haveria naturalmente um canal, que seria aproveitado para serviços de carga e descarga. No interior da grande área delimitada pelo cais, haveria docas de exportação e de importação, docas para navios mercantes e de cabotagem, uma doca especial para a armada imperial (no setor reservado à Marinha), três diques, diversos armazéns e telheiros.

Dias depois, em 7 de setembro de 1871, Charles Bernard apresentou um plano que se referia exatamente à mesma área do projeto de Coimbra. Previa o prolongamento artificial da ilha das Cobras na direção da entrada da barra da baía de Guanabara, sendo aí construída uma vila, com 1.700 casas, comportando 40.000 pessoas. A parte voltada para o continente seria destinada a docas de exportação.

Os dois últimos projetos datam de 1873: o de João Pedro Fausto de Alcântara Filho, de 22 de fevereiro, e o de Andrade & Santos, de 14 de maio. Este último propunha a construção de uma *citê* para lojas e residências de famílias menos abastadas.

Além da localização, outro elemento que aproximava esses projetos é o fato de nenhum deles ter sido aprovado pelas autoridades, apesar dos esforços de seus autores que, depois de um parecer desfavorável, apressavam-se em efetuar pequenas modificações nas plantas e voltavam a apresentá-los.

Em setembro de 1872 – após o Conselho Naval ter considerado as propostas de Teixeira Coimbra e Bernard “menos necessárias”, de “utilidade duvidosa” e prejudiciais à conservação do porto por provocar alterações no regime das águas – o governo imperial acabou recusando os dois projetos.

O Conselho de Estado indeferiu, em junho de 1873, os pedidos de concessão dos irmãos Rebouças e de José Luís Mendes, Em parecer enviado ao imperador, afirmava-se que as obras não eram necessárias naquele momento e que “a cidade do Rio de Janeiro vai sendo cercada de cais e docas que constroem a Companhia da Doca da Alfândega e a Companhia das docas D. Pedro II, exigindo a primeira muito mais

elevado capital do que a princípio julgava e tendo a segunda encontrado dificuldades que (...) a têm impedido (...) de dar o preciso andamento às duas obras". Mais adiante, o documento enfatizava não ser aquela "ocasião apropriada para autorizar empresas que construam mais docas, em lugares em que o comércio não as exige, privando a população de logradouros públicos"<sup>78</sup>, através da privatização de faixas do litoral da cidade. O parecer alertava ainda para o fato de que essas empresas atraíam capitais que poderiam ser investidos em atividades mais produtivas.

Atendendo à solicitação do Ministério do Império, em abril de 1876, a Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro deu seu parecer sobre as sete propostas já vistas. No documento, a comissão afirmava ter feito um estudo técnico da área do litoral e, a partir dele, elaborado um projeto de obras que "é muito proximamente o mesmo apresentado pelo engenheiro Charles Neate, aprovado pelo Governo Imperial em 1854" e por Borja Castro em 1874.

A seguir, o parecer traz uma resenha dos projetos apresentados até aquela data, manifestando-se contrariamente a todos eles porque nenhum se teria respaldado no plano já aceito pelo governo e que a comissão julgava que devia ser adotada, ou seja, o de Neate.

Apesar dessa sucessão de pareceres desfavoráveis, os autores dos projetos não desistiam da obtenção das concessões. Através de petição de julho de 1878, endereçada ao imperador, André Rebouças – falando em seu nome, no da viúva e nos dos órfãos de seu irmão Antônio, falecido em maio de 1874 – reivindicava preferência ao seu projeto, baseado no direito de prioridade. (O teor da petição nos leva a crer que os outros pretendentes continuavam insistindo na aprovação de seus projetos.) Em abril de 1880, Rebouças voltou a pleitear licença para dar início às obras.

Nossa área de estudo também foi objeto de, pelo menos, mais uma proposta de melhoramentos portuários. Em 13 de dezembro de 1852, através do decreto nº 1.087, Joaquim José Pereira de Faro e outros receberam autorização para a construção de um caminho sobre o mar entre as ruas da União, no Saco do Alferes, e a do Imperador, em São Cristóvão, o que pressupunha o aterro das praias Formosa e dos Lázarus. Seria construído um cais, com docas e tapiches, em toda a extensão do caminho. O decreto nº 3.074, de 23 de abril de 1863, transferiu a concessão para Antônio Dias de Sousa Castro e José Pereira Tavares, obrigando-os a apresentar plantas do projeto dentro de seis meses. Aprovadas as plantas, as obras deveriam começar num prazo máximo de seis meses. Essa concessão foi transferida ao barão de Ivaí e ao próprio José Pereira Tavares, pelo decreto nº 3.223, de 30 de janeiro de 1864. Depois dessa data, a única informação que temos a respeito desse projeto é que em 1880, apesar de ter sido "transferida para outros", a concessão "até agora parece ter encontrado dificuldade insuperável"<sup>79</sup>.



Quanto à parte do litoral entre o Arsenal de Guerra e a ponta da Glória, foi ela objeto de variados estudos e propostas. Ainda na década de 1850, foi elaborado um plano que preconizava o arrasamento dos morros do Castelo e de Santo Antônio e o seu aproveitamento no aterro de uma grande extensão da baía, entre as pontas do Calabouço e da Glória. Nessa área, seriam instalados uma doca, armazéns e cais. Depois de ter recebido várias propostas para a execução do projeto, em setembro de 1859 o governo encarregou os engenheiros Law, Ginty e Neate de fazer os estudos necessários à obra. Eles calcularam a despesa em 29.620.000\$, sem incluir as desapropriações, dez anos de trabalho e de 1.500 a 2.000 trabalhadores. O projeto foi abandonado. Deve ser mencionado ainda o plano do general Bellegarde, prevendo a construção de um cais que também servisse de passeio, a se iniciar na ponta do Calabouço em direção a Botafogo. Esse projeto tinha preocupações estéticas e de recreio e, como tantos outros, não foi executado.

Dois temas merecem ser destacados neste capítulo: o problema portuário concreto vivido pela cidade e reconhecido por empresários, técnicos e funcionários governamentais; e a forma pela qual a área de estudo participava dessa conjuntura de crise.

Ao contrário dos dois momentos anteriores de expansão das atividades comerciais (determinados pela mineração no século XVIII e pela ruptura do pacto colonial no início do século XIX), que não implicaram maiores mudanças quanto à escala e à qualidade das instalações e serviços portuários, o conjunto de transformações sofridas pela cidade, a partir da década de 1850, articulado ao quadro mais amplo da transição da sociedade brasileira para o capitalismo, impunha a ampliação e a reconstrução da base material do porto.

Esse problema, sentido tão intensamente pelos contemporâneos, poderia ter sido superado – de forma mais ou menos duradoura, mais ou menos eficaz – se este ou aquele projeto tivesse saído do papel e/ou tivesse sido executado em sua totalidade. Algumas perguntas podem ser colocadas a partir daí. O que afinal impediu as concessões de irem para frente? Até que ponto elas não teriam servido, sobretudo, a manobras especulativas, constituindo fonte de um rendoso comércio que envolvia funcionários da burocracia imperial e capitalistas?

Podemos formular novas indagações. Até que ponto o responsável maior pela situação era, como acreditava Vieira Souto, o próprio Estado Imperial, incapaz de acompanhar o rápido processo de transformações que o país atravessava, e de oferecer condições mais propícias de atuação à iniciativa privada? Cabe indagar também se o financiamento de obras tão dispendiosas não teria constituído um empecilho à sua execução.

Outrossim, será lícito supor que as obras realizadas, por mais limitadas que tenham sido, acabaram se revelando suficientes – enquanto paliativo – para arcar com o movimento comercial ampliado, entrando em colapso final apenas na virada do século? Mas como isso foi possível, se a estrutura portuária colonial, tão criticada pelos engenheiros e empresários da época, permaneceu – como veremos adiante – basicamente intacta?

Outro ponto que permanece obscuro é o papel desempenhado nesse contexto pelos donos dos trapiches. Uma vez que seus negócios seriam afetados pelos melhoramentos portuários, supomos que esse grupo de proprietários tenha exercido algum tipo de pressão junto às diversas instâncias do aparelho de Estado. O problema é que ignoramos praticamente tudo a respeito desses trapicheiros. Quem eram eles? Quais suas relações com as companhias de navegação e com o comércio exportador-importador como um todo? Que poder econômico e político efetivamente detinham? A documentação à qual tivemos acesso e as fontes secundárias que consultamos não forneceram informações que nos permitissem sair do terreno da especulação.

O próprio alcance dos projetos é outra questão que deve ser levantada. Eles se referiam basicamente às atividades portuárias enquanto tal, i.e., destacavam a necessidade de uma maior agilização das operações de carga e descarga dos navios, de melhores condições para a armazenagem dos produtos, etc., isto sem falar da parte especificamente técnica.

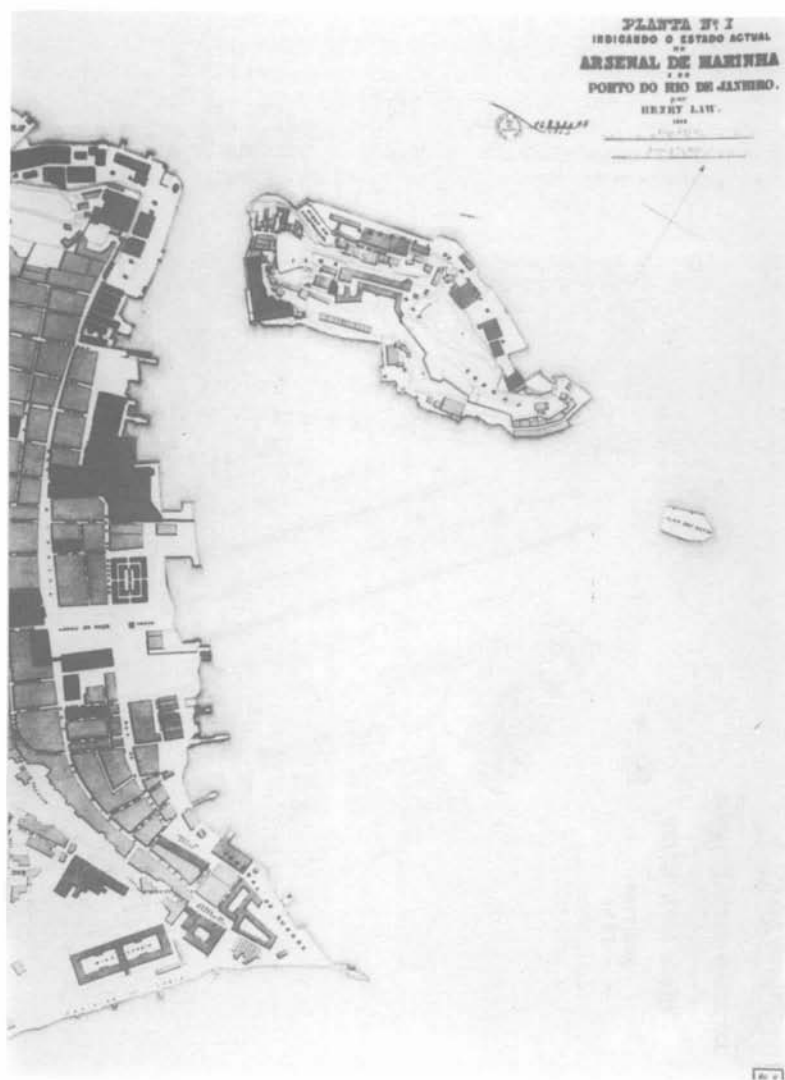
A articulação porto-cidade não parece ter sido objeto de uma preocupação maior por parte dos autores dos planos. A reorganização do espaço portuário não implicava uma alteração mais significativa na fisionomia da cidade (entenda-se, a área central como um todo), que incluísse, por exemplo, a demolição de um certo número de edificações. Esse era um ponto delicado; vimos que a Comissão de Melhoramentos de 1874 evitou deliberadamente mexer na área central da cidade. Sintetizando, o porto não era pensado enquanto parte integrante do conjunto da cidade.

Nesse momento de crise dos serviços portuários, nossa área de estudo emerge ao menos como uma alternativa a ser considerada. No entanto, argumentos de peso como a profundidade do ancoradouro, as grandes possibilidades de expansão física das instalações portuárias que nela viessem a ser localizadas, o custo relativamente baixo de eventuais desapropriações não bastaram, nesse momento, para fazer dela a área portuária por excelência do Rio. Foram valorizados seus aspectos negativos, quais sejam as dificuldades de comunicação (não esqueçamos o paredão montanhoso) e a distância do Centro, o número insuficiente de ruas e a insalubridade.

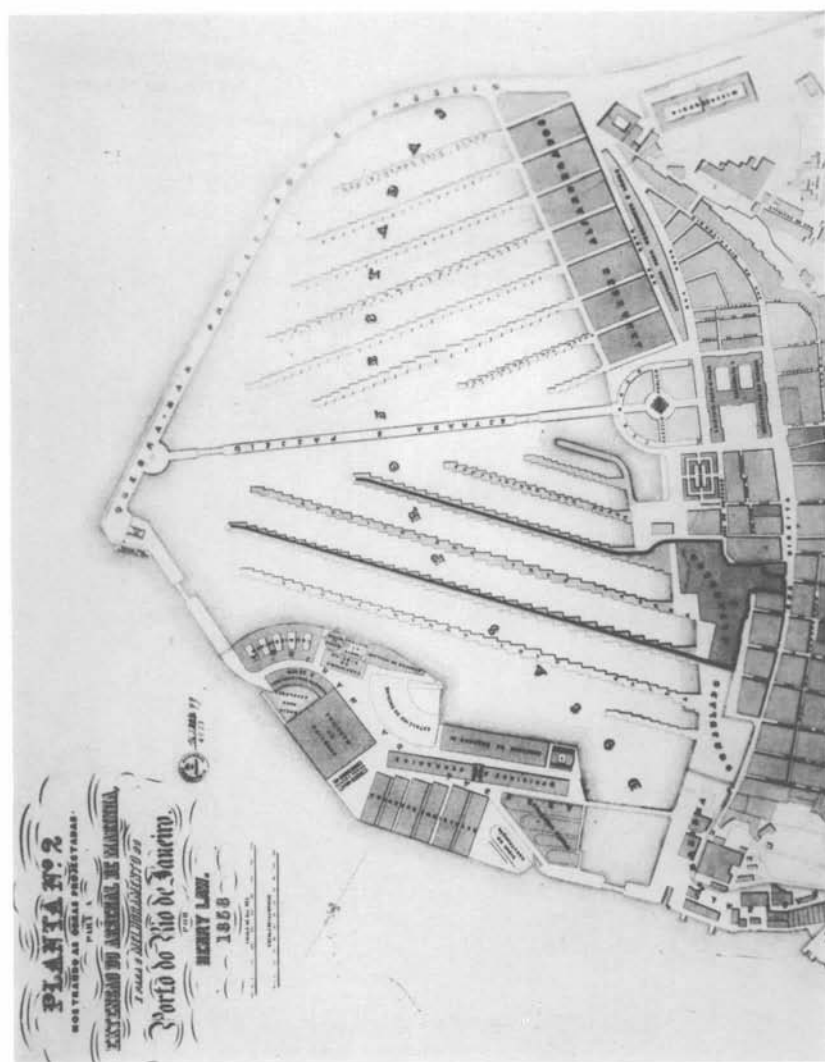
Por sua vez, a vertente marítima central, se por um lado era contígua ao centro comercial-financeiro, particularmente à Alfândega, contando com um número maior de vias para a circulação das mercadorias, em contrapartida possuía um ancoradouro raso e com bancos

de areia (o que impedia a ancoragem de navios de grande calado), não oferecia condições de ampliação das instalações portuárias (a não ser através de complicadas e caras obras de engenharia) e implicavam desapropriações extremamente elevadas.

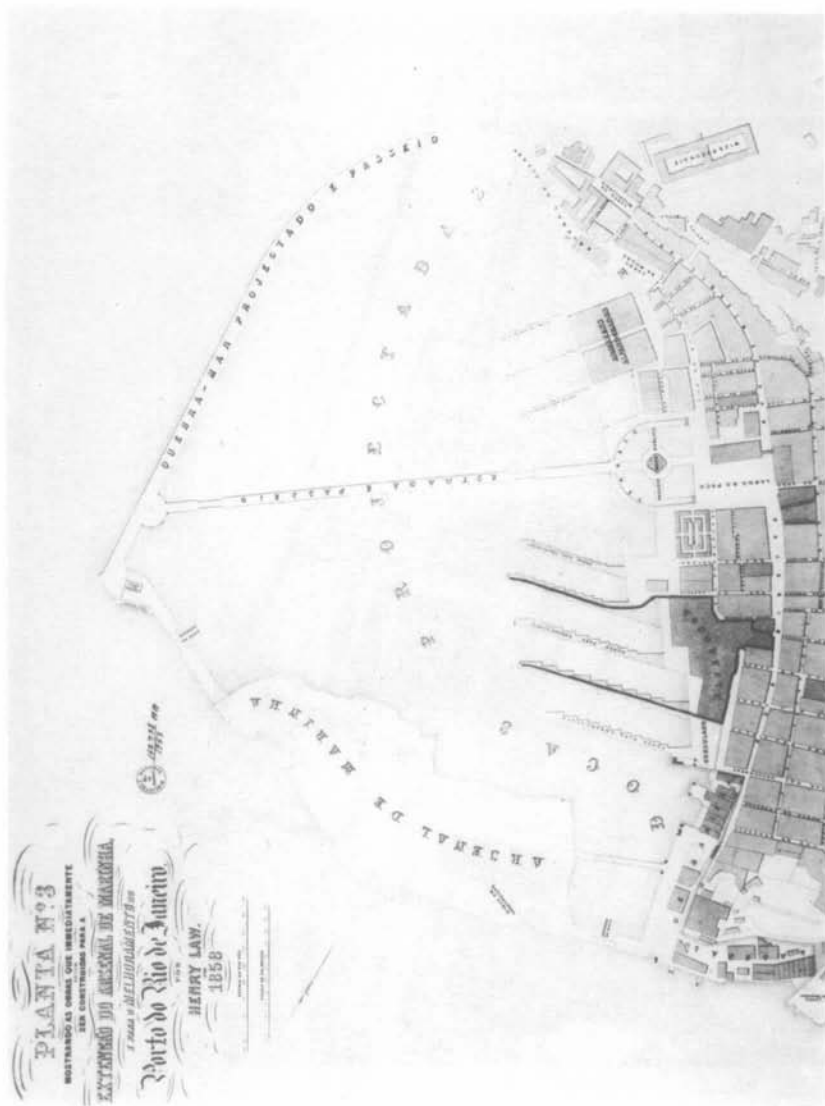
Essas características negativas presentes nas duas áreas talvez tenham também contribuído para a não conclusão dos projetos de Neate e de Rebouças. De qualquer maneira, nossa área de estudo viveu nesse período um processo incontestado de "portuarização", atestado não apenas pelo número crescente de trapiches, mas também por abrigar em seu espaço instalações portuárias modernas, que dispunham de recursos técnicos mais avançados, i.e., as docas de D. Pedro II e a estação marítima da Gamboa. Essa "portuarização" está inserida num quadro mais amplo, do qual trataremos no capítulo seguinte.



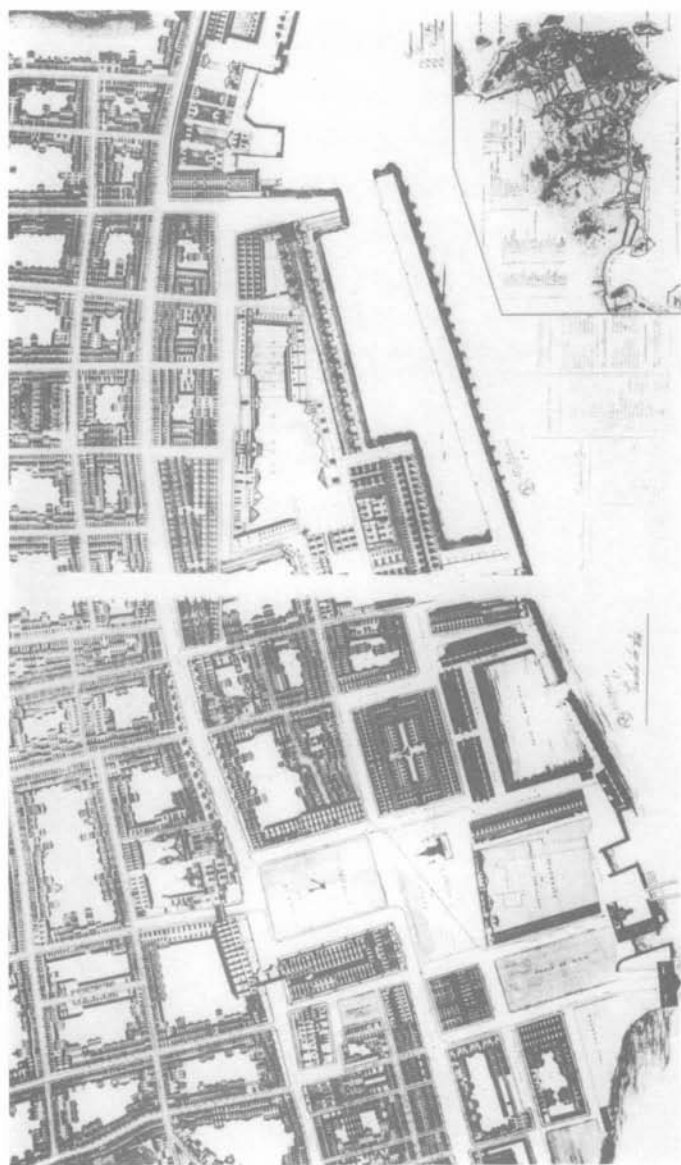
Planta nº 1. Arsenal de Marinha e porto. H. Law. 1858.



Planta nº 2. H. Law. 1858.



Planta nº 3. H. Law. 1858.



*Mapa arquitetural da cidade – parte comercial. Rocha Fragoso. 1874.*

## NOTAS

1. CASTRO, A.C. 1979, p.26.
2. LOBO, E.M.L. 1978, v. 1, p. 155-6.
3. STEIN, S. 1961, p. 26.
4. LOBO, E. 1978, v. 1, p. 156.
5. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 62.
6. CASTRO, A.C. 1979, p. 28.
7. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 61.
8. PRADOJR., C. 1978, p. 192.
9. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 63.
10. Ibidem, p. 63-4.
11. GRAHAM, R. 1973, p. 61-2.
12. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 66.
13. CASTRO, A.C. 1979, p. 23.
14. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 69.
15. PRADA, V.V. de. 1968, p. 96.
16. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 70.
17. Ibidem, p. 77.
18. Ibidem.
19. Ibidem, p. 106.
20. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 140.
21. André Rebouças nasceu na Bahia em 1838. Seu pai, o advogado Antônio Pereira Rebouças, depois de participar da Sabinada (1837/1838) e de combater o comércio de escravos, conseguiu - fato surpreendente numa sociedade escravocrata como a brasileira - eleger-se deputado no final da década de 1840, vindo a ser o único mulato no Parlamento do Império. Com a eleição do pai, Rebouças mudou-se com a família para o Rio de Janeiro, onde mais tarde ingressou no curso de engenharia da Escola Militar, juntamente com seu irmão Antônio.  
Graduado em 1860, passou os dois anos seguintes na Europa, acompanhado do irmão, em viagens de estudos, especializando-se na construção de docas e vias férreas. De volta ao Brasil, em 1865 seguiu para a frente de batalha, participando



– com a patente de tenente – dos primeiros momentos da Guerra do Paraguai. Em 1866, pediu baixa do Exército, iniciando sua carreira de empresário. Pouco depois, começou a lecionar na Escola Central (depois Escola Politécnica). Durante a década de 1870, Rebouças envolveu-se em numerosos projetos, atuando simultaneamente nos campos da navegação florestal e, sobretudo, atividades portuárias. Além das Companhias da Doca da Alfândega e das Docas de D. Pedro II, Rebouças participou de estudos para a formação de companhias de obras para os portos de São Luís, Cabedelo (Paraíba), Recife e Salvador. No Rio, tentou sem êxito obter a concessão para explorar os serviços de fornecimento de água para a cidade.

Nos anos 1880, Rebouças dedicou-se intensamente à campanha abolicionista. Defensor de uma democracia rural, ele entendia que após a libertação dos escravos a propriedade fundiária teria de ser revista, a fim de garantir acesso à terra a um maior número de agricultores. Com a queda da monarquia em 1889, acompanhou D. Pedro II – a quem era muito ligado – e a família real no exílio, passando a morar na França. Após a morte do imperador, em dezembro de 1891, Rebouças – preocupado com as condições de vida dos negros africanos – viajou para aquele continente, onde viveria seis anos. Depois de residir na África do Sul, Angola e Moçambique, estabeleceu-se em Funchal, na ilha da Madeira, onde faleceu em 1898. Seu corpo foi encontrado boiando no mar, ao pé de um penhasco e nunca se soube se sua morte foi acidental ou suicídio.

22. GALVÃO, M. da C. 1869, p. 170.
23. COMPANHIA Docas do Rio de Janeiro. 1972, p. 15.
24. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 78.
25. *Ibidem*, p. 78-9.
26. LAW, H. Planta nº 1, indicando o estado atual do Arsenal de Marinha e do porto do Rio de Janeiro. 1858.
27. REBOUÇAS, A. 1871, p. 13.
28. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 79.
29. FRAGOSO, J.R. Mapa arquitetural da cidade do Rio de Janeiro – parte comercial. 1874. Trata-se, na verdade, de uma das quatro folhas que compõem o mapa.
30. COMPANHIA Docas do Rio de Janeiro, 1972, p. 16-7.
31. REBOUÇAS, A. 1871, p. 4-5.
32. *Ibidem*, p. 7.
33. *Ibidem*, p. 15.
34. *Ibidem*, p. 23.
35. *Ibidem*, p. 25.
36. *Ibidem*, p. 22.
37. REBOUÇAS, A. 1870, p. 69.

38. Idem, 1871, p. 39.
39. Ibidem, p. 36.
40. Ibidem, p. 38.
41. Idem. 1870, p. 20. Antes de Rebouças o próprio Charles Neate propusera que as obras da Alfândega fossem confiadas a uma empresa particular, mas o governo preferiu fazê-la por administração.
42. Ibidem, p. 5.
43. GALVÃO, M. da C. 1869, p. 199.
44. Ibidem, p. 176.
45. REBOUÇAS, A. 1938, p. 174.
46. Idem, 1871, p. 50.
47. Ibidem, p. 18.
48. Ibidem, p. 42.
49. CAETANO JUNIOR, A.J. 1901, p. 3.
50. VILELA, A.V. & SUZIGAN, W. 1975, p. 371.
51. CAETANO JUNIOR, A.J. 1901, p. 157.
52. BENCHIMOL, J. 1982, v. 1, p. 92.
53. REBOUÇAS, A. 1870, p. 17-8.
54. Idem. 1938, p. 269.
55. Ibidem, p. 94.
56. CAETANO JUNIOR, A.J. 1901, p. 169.
57. REBOUÇAS, A. 1938, p. 96.
58. ARQUIVO NACIONAL – *Processo nº 10.372, maço nº 133(1900)*. Documentação Ministério dos Transportes.
59. Idem – *Processo s/nº maço nº 74(1870/1898)*. Documentação Ministério dos Transportes.
60. Idem.– *Processo nº 10.372 ...*
61. CASTRO, A.B. 1877, p. 18-9.

62. Essa parte do capítulo foi realizada com base em informações colhidas em FIGUEIRA, M.F., 1908.
63. Citado em FIGUEIRA, J.F. 1908, p. 191.
64. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 138.
65. *Primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, citado em BENCHIMOL, J. 1982, v. 2, p. 268.
66. Ibidem, p. 272.
67. Ibidem, p. 273.
68. Ibidem, p. 277.
69. Esse artigos foram reunidos em SOUTO, L.R.V., 1875.
70. SOUTO, L.R.V., 1875, p. 10.
71. Ibidem, p. 32.
72. Ibidem, p. 29.
73. Ibidem, p. 59.
74. Ibidem, p. 109.
75. SOUTO, L.R.V., 1876
76. Ibidem, p. 105.
77. A redação da parte desse item que trata dos projetos dirigidos para a vertente marítima central foi feita a partir dos dados obtidos em ARQUIVO NACIONAL – *Processo s/nº, Maço nº 74 ...*
78. ARQUIVO NACIONAL – *Processo s/nº, Maço nº 74 ...*
79. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 80; ver também, GALVÃO, M. da C. 1869, p. 195-6.
80. SOUSA, A.F. de. 1881, p. 81.

## 6. UM NOVO ESPAÇO URBANO

### 6.1 A CIDADE

O processo de modernização da economia brasileira, verificado no decorrer da segunda metade do século XIX, e intensificado no início do século seguinte, não poderia deixar de afetar profundamente a vida do Rio de Janeiro, centro político-administrativo e, de longe, o maior núcleo urbano do país. Embora as principais atividades econômicas da cidade continuassem ligadas à circulação de mercadorias, basicamente à articulação das zonas produtoras de café com o mercado internacional, e mais tarde, como centro distribuidor de artigos importados, houve uma mudança qualitativa na base material dessa articulação.

Com efeito, a utilização da máquina a vapor e o surgimento, no interior do espaço urbano, de um conjunto de serviços de consumo coletivo destinados a atender a necessidades básicas da população (água, esgoto, iluminação, transportes) reestruturaram o deslocamento de homens e mercadorias, definindo um novo contexto que ampliava consideravelmente as possibilidades de atuação do capital. A força de trabalho escravo, cuja presença na cidade diminuía progressivamente desde o fim do tráfico, foi se tornando, assim, um elemento dispensável, permitindo a formação de um contingente de trabalhadores assalariados livres.

O sistema de transportes – de passageiros e cargas – foi revolucionado com a introdução do trem e do bonde, que, em meados da década de 1870, já se haviam incorporado ao cotidiano da cidade. A expansão das linhas de carris e dos ramais ferroviários, elevando o valor tanto do solo urbano quanto o da periferia do Rio, influiu decisivamente no fracionamento das chácaras e sítios.

Se as companhias de bondes podem ser consideradas como as principais responsáveis pela conformação das chamadas Zonas Norte (Companhias de São Cristóvão Companhia de Vila Isabel) e Zona Sul (Companhia Jardim Botânico), e, por conseguinte, como um dos agentes do processo de hierarquização/segregação espacial da cidade, a Estrada de Ferro D. Pedro II (a Central do Brasil do período republicano) comandou, ao longo de seus trilhos, a formação dos subúrbios, tendo como pólos irradiadores as estações ferroviárias.

Tanto os bondes quanto os trens partiam da área central da cidade, “febril, indiferenciada, multiforme, superpopulosa e insalubre”, onde existiam “numa malha de ruas estreitas, sujas, sinuosas e congestionadas, armazéns, oficinas, fabriquetas, escritórios, bancos, prédios públicos, sobrados, casas térreas, cortiços e outras modalidades de habitações coletivas”.

No final da década de 1870, a trama urbana se expandia, no sentido sul, em direção à lagoa Rodrigo de Freitas, subindo as ruas Voluntários da Pátria e São Clemente, e ao Cosme Velho; na orla marítima, as construções praticamente se sucediam desde a praia da Glória até o final da praia de Botafogo. Abriram-se novas ruas no morro de Santa Teresa. Na direção norte, seguindo o canal do Mangue, em grande parte concluído, São Cristóvão e o Caju apresentavam uma população considerável, contando com grande número de vias públicas, enquanto nas ruas Barão de Mesquita e São Francisco Xavier iam sendo construídas as primeiras casas. Parte da fazenda dos Macacos fora loteada e urbanizada, transformando-se no bairro de Vila Isabel.

Trinta anos depois, os trilhos da poderosa Companhia Jardim Botânico – que detinha o monopólio do transporte de passageiros entre o Centro da cidade (largo da Carioca) e a Zona Sul, então completamente configurada – já chegavam aos dois extremos de Copacabana, o Leme e a Igrejinha (Posto 6), através do túnel Velho, aberto na década de 1890, e do túnel do Leme (túnel Novo), inaugurado em 1906. Nos primeiros anos do século, Copacabana vivia um intenso processo de loteamento, sendo vendida pelas companhias imobiliárias como o bairro mais *chique* e promissor da cidade (“Em 1889 havia lá três casas. Hoje tem seiscentas”). Mas os bondes da Jardim Botânico iam mais além, chegando até a deserta praia do Arpoador, fazendo ponto terminal na Vila Ipanema. Outros bairros da Zona Sul eram igualmente servidos pela companhia, entre eles a Gávea, a Praia Vermelha e o Cosme Velho. Em 1891, a Jardim Botânico introduziu os bondes a tração elétrica, que foram progressivamente estendidos a todas as suas linhas.

Nesse processo de definição da Zona Sul como área nobre, destinada à residência das populações mais abastadas, a construção da avenida Beira-Mar, no período Pereira Passos, desempenhou importante papel.

Para a Zona Norte, a expansão das linhas de carris, também foi marcante. A São Cristóvão, nos primeiros anos do século, transportava passageiros de largo de São Francisco ao Rio Comprido, Catumbi, São Cristóvão, Caju praticamente todos os bairros que atualmente recebem a denominação genérica de Tijuca. A Vila Isabel dividia com a São Cristóvão essa vasta fatia do espaço urbano do Rio. Seus bondes partiam da praça Tiradentes e atingiam Vila Isabel, Andaraí, Engenho Novo, Aldeia Campista e outro bairros.

Os subúrbios começaram a surgir na década de 1860: o de São Francisco Xavier (1861), o de Todos os Santos (1868) e o do Riachelo

(1869). Nos anos 1870, o do Engenho de Dentro (1871) e o da Piedade (1873). O ramal ferroviário de Santa Cruz criou e fixou novas comunidades: Realengo, Campo Grande e Santa Cruz (1878). A Estrada de Ferro Rio Douro, aberta ao tráfego em 1883, deu origem aos subúrbios de Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio e Pavuna. Ainda no eixo da D. Pedro II (Central do Brasil) inauguraram-se no decorrer dos anos 1880, entre outras, as estações do Méier e Quintino; em 1890, foi a vez de Madureira.

Na década de 1890, já estava em funcionamento a Estrada de Ferro Melhoramentos, (incorporada à Central do Brasil em 1903 com o nome de Linha Auxiliar), cujos trens serviam às estações de Mangueira, Sapopemba (Deodoro), Del Castilho, entre outras. A Rio de Janeiro Northern Railway Company – depois Estrada de Ferro Leopoldina – fez surgir ao longo de seus trilhos, no final do século XIX e início do XX, numerosos subúrbios como Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha. A Companhia Vila Isabel também estava presente em alguns subúrbios, estabelecendo a ligação entre as estações de trem e os entornos do Méier, Todos os Santos, Jacaré, Cachambi e Inhaúma.

Veremos os demais serviços públicos (água, iluminação e esgoto) mais adiante, quando retomarmos nossa área de estudo. No entanto, não poderíamos deixar de nos referir aqui à entrada em cena, nos primeiros anos do século XX, da The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power. Incorporada em Toronto, no Canadá, em 1904, e autorizada a funcionar no Brasil em 1905, difundiu o uso da energia elétrica nos serviços de iluminação pública e particular na cidade e impulsionou a eletrificação das linhas de bonde, iniciada, como já foi mostrado, pela Jardim Botânico. Mas a firma estrangeira não se limitava a esses serviços. Em pouco tempo, atuaria, monopolisticamente, no fornecimento e distribuição de gás e no serviço telefônico da capital do país.

Ana Célia Castro traça a vertiginosa trajetória da Light no controle da infra-estrutura dos serviços da cidade<sup>3</sup>. Em primeiro lugar, adquiriu a Vila Isabel, os Carris Urbanos, a Companhia Carioca, que servia Santa Teresa, 99% da São Cristóvão e 75% do ativo da Jardim Botânico, unificando as vias de carris e praticamente monopolizando esse importante serviço de transporte coletivo, cujas linhas foram em pouco tempo eletrificadas. Em seguida, absorveu todo o capital em ações da Rio de Janeiro Gas Company, que, por sua vez, detinha o controle acionário da Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, de capital belga, que recebera a concessão para o fornecimento de gás e para a iluminação elétrica no Rio. Essa companhia, contudo manteve sua identidade jurídica. A Light construíra três estações, próximas à cidade, para a geração de eletricidade, controlando assim a produção e o fornecimento de energia elétrica.

O monopólio dos serviços telefônicos – que funcionavam no Rio desde a década de 1880 – estava nas mãos da empresa alemã *Brazilianische Elektrizitäts-Gesellschaft* (que aliás, antes da Light, adquirira o controle da Companhia Vila Isabel). A Rio de Janeiro Telephone

Company, empresa norte-americana, possuía todo o capital em ações da sociedade alemã. A Light não tardou em comprar a firma americana, apropriando-se dessa forma também dos serviços de telefonia.

Do ponto de vista demográfico, o Rio de Janeiro experimentou, na segunda metade do século XIX e início do século XX, notável crescimento, passando sua população de 151.776 habitantes em 1856<sup>4</sup>, para 522.651 em 1890, 691.565 em 1900<sup>5</sup> e 811.844 em 1906<sup>6</sup>. Além do incremento demográfico – em 50 anos a população aumentou mais de cinco vezes –, três elementos podem ser destacados na composição desse quadro: a progressiva diminuição, relativa e absoluta da população escrava no conjunto da população, culminando, obviamente, na abolição, o crescimento do contingente de estrangeiros – sobretudo nas décadas de 1870 e 1890 – e o elevado percentual de pessoas classificadas como sem profissão definida pelos recenseamentos, artifício pouco eficaz para mascarar a existência de uma quantidade considerável de desempregados e subempregados.

Outro traço marcante na vida urbana do Rio de Janeiro em todo esse período foi a séria crise habitacional que, radicada no Centro da cidade, refletia o grande crescimento demográfico e, particularmente, o aumento da pobreza urbana. Essa crise de moradia, “entendida como penúria e carestia de habitação para a grande massa dos pobres”, era fruto da desarticulação da escravidão no espaço da cidade, ganhando dimensões de tragédia após a Abolição, quando levas de ex-escravos, expulsos do campo pelo colapso da lavoura cafeeira escravista do vale do Paraíba, fluíram à cidade<sup>8</sup>. A migração interna veio se somar, no decorrer da década de 1890, a imigração estrangeira que, fazendo do Rio ponto de trânsito para o interior do país – especialmente para as florescentes zonas cafeeiras do Oeste Novo paulista –, conferiu grande instabilidade ao painel demográfico da capital.

As reformas urbanas promovidas por Pereira Passos vieram agravar sobremaneira essa situação caótica. As demolições maciças ocorridas na área central da cidade naquele período acabaram, sem dúvida, com um sem-número de cortiços e habitações anti-higiênicas, tão condenadas pelas autoridades e abominadas pelas elites, e limparam literalmente o terreno para a livre atuação do capital. Num curto espaço de tempo, essa “plebe urbana”, abandonada à sua própria sorte, foi obrigada a procurar respostas aos seus problemas, não só de moradia, como de trabalho, transporte, abastecimento e, no caso daqueles pequenos produtores independentes, ao próprio exercício da profissão.

Como conseqüência, registraram-se “o enorme aumento dos aluguéis, a superpopulação dos cômodos, a deterioração das condições higiênicas dos alojamentos”. A escassez de moradia para a população pobre “foi potencializada e repostada nas áreas deterioradas remanescentes no próprio centro da cidade e em suas imediações (como, por exemplo, a zona do Estácio).

A crise de habitações era tão dramática que, em 1905, o Ministério da Justiça formou uma comissão para propor soluções ao problema. Reconhecendo a situação como calamitosa, a comissão propôs – derrotados em seus pontos de vista os membros que defendiam a intervenção direta do Estado na construção de casas para operários e outros setores desfavorecidos da população – a adoção da “antiga política liberal de concessões e privilégios (...) aos capitalistas que se dispusessem a construir casas para os pobres”<sup>10</sup>. Desnecessário dizer que esse tipo de solução não surtiu nenhum efeito prático.

A proliferação de cortiços e casas de cômodos, superlotados e insalubres, aliada aos deficientes serviços de saneamento básico, foi a causa determinante das violentas epidemias de febre amarela, varíola, cólera – morbo e outras moléstias que faziam milhares de vítimas, elevando incrivelmente a taxa de mortalidade nos vários anos em que eclodiram. As diretrizes preconizadas pelos médicos higienistas e atualizadas na década de 1880 pela Junta Central de Higiene, visando coibir a construção de cortiços e garantir o respeito às normas higiênicas nos já existentes, não surtiram nenhum efeito concreto, devido especialmente à manutenção das precárias condições de reprodução da força de trabalho carioca.

Parte integrante da vasta operação de renovação urbana vivida pelo Rio de Janeiro, a política sanitária visava, sem dúvida, erradicar da cidade as epidemias de varíola, febre amarela e outras moléstias que grassavam na cidade desde meados do século XIX (e faziam um número elevado de vítimas). Mas é inquestionável que o saneamento visava também atender aos interesses diretos do capital, preocupado em desfazer a imagem da cidade empestada que dificultava a realização de bons negócios (as frequentes referências a navios europeus que, vindo para a América do Sul, dirigiam-se diretamente para Buenos Aires sem fazer escala no Rio) e, sobretudo, em garantir a reprodução da força de trabalho no âmbito da cidade. É nesse contexto que surte a figura mitificada de Oswaldo Cruz que, com seus métodos autoritários, combateu com inegável êxito a peste, a varíola e a febre amarela. Nós nos deteremos um pouco mais nesse ponto no final do capítulo, quando falarmos da Revolta da Vacina.

Para completar esse quadro de transformações, tendo como referência maior a transição da formação social brasileira de um modo de produção escravista para o modo capitalista de produção, falta registrar o surto industrial observado no Rio de Janeiro na década de 1890 e seu desdobramento nos anos posteriores.

O acentuado aumento das despesas públicas por parte do Estado republicano, a baixa rápida e continuada do câmbio e as maiores facilidades creditícias ligadas à política emissionista do Encilhamento (1889/1891) provocaram o aparecimento dos primeiros segmentos tipicamente fabris na cidade, voltados para a produção de bens de consumo corrente (tecidos, calçados, alimentos e bebidas). O Rio consolidava, assim, sua posição de maior centro industrial do país.



O levantamento industrial realizado em 1907 pelo Centro Industrial do Brasil<sup>11</sup> atesta a supremacia do Distrito Federal no panorama industrial do país. A cidade do Rio de Janeiro detinha 33% da produção nacional, contra 16% de São Paulo e 15% do Rio Grande do Sul. Concentrava 56% da produção dos moinhos de trigo, 55% das indústrias de vestuário, 53% do setor da construção naval, 41% de bebidas (sobretudo cerveja) e 25% da produção de tecidos. Além disso, contava com a indústria mais diversificada do país, abrigando 78 dos 98 grupos de produtos que constavam do censo, sendo que 20 com exclusividade.

O setor mais dinâmico da indústria carioca era o de fiação e tecelagem. Na cidade localizavam-se indústrias de grande porte, com características predominantemente fabris, instaladas, em sua maioria, em áreas excêntricas, como a Fiação e Tecidos Confiança Industrial, em Vila Isabel, a Fiação e Tecidos Aliança, em Laranjeiras, a Fiação e Tecidos Corcovado, no Jardim Botânico, e a Companhia Industrial do Brasil, em Bangu. No entanto, em termos gerais, o parque industrial do Rio situava-se principalmente no centro, Saúde, Gamboa, São Cristóvão e Caju, e era mercado ainda pela presença maciça de estabelecimentos manufatureiros e de pequenas unidades artesanais, onde a divisão de trabalho era escassa e a mecanização praticamente inexistente, “mantendo muitas vezes o artesão ‘assalariado’ a propriedade de seus instrumentos de trabalho”<sup>12</sup>.

A população operária do Distrito Federal alcançava em 1907 o total de 34.586 trabalhadores, sendo 10.281 na fiação e tecelagem, 2.729 na construção naval e 2.004 em fundição e obras sobre metais.

Veremos agora como nossa área de estudo atravessou a segunda metade do século XIX e o início do século XX, i.e., como ela se inseriu, sob diversos aspectos, no processo de mudanças vivido pela cidade, que acabamos de descrever. Duas afirmações, devem ser antecipadas: a completa integração da área à malha urbana, levando-a a compartilhar de uma série de características – e problemas – do Centro da cidade, e sua crescente vinculação às atividades portuárias, tornando-se uma alternativa cada vez mais factível à localização daqueles serviços.

## 6.2 A ÁREA: OCUPAÇÃO/POVOAMENTO

O que mais chama a atenção na área de estudo é a rápida e repentina abertura de vias no morro do Pinto, possibilitando sua progressiva ocupação. As plantas de 1852 e 1864 retratam o morro como um

verdadeiro vazio, que conta apenas com a antiga rua de Santa Teresa e a rua do Pinto (presente somente na de 1864). Já o mapa de 1875 apresenta um quadro totalmente novo: o morro aparece cortado de vias em suas duas vertentes e mesmo na cumeeira.

Verificamos que o morro do Pinto serviu de palco a dois processos simultâneos, através dos quais foram adquiridas e posteriormente loteadas muitas das chácaras aí existentes. Na face do morro voltada para o litoral e nas terras planas da praia Formosa e do saco do Alferes, uma empresa – o Banco Industrial e Mercantil – construiu o bairro de Vila Formosa. Em 1875, foram abertas diversas vias, entre as quais as ruas Sara, Orestes, Moncorvo (denominada Carlos Gomes em 1877)<sup>13</sup>, Paulina (Conselheiro João Cardoso em 1877), Atilia (com a travessa do mesmo nome, depois travessa Barros Sobrinho), a do Capitão Sena (com a travessa do mesmo nome) – em terras compradas ao capitão Emiliano Rosa de Sena, e a travessa do Pinheiro.

Na vertente interna do morro, em terras que pertenciam ao visconde de Mauá, pelo menos desde o início da década de 1850, o comerciante Antônio Pinto Ferreira Morado<sup>14</sup> abriu, também em 1875, a rua do Bezerra de Meneses (Monte Alverne nos anos 1880), a rua e travessa Deolinda (depois travessa da Boa Vista e mais tarde a rua Antônio José, a rua Conselheiro Saldanha Marinho, a rua do Conselheiro Afonso Celso (por volta de 1900, rua Farnese), a travessa do Silva Brasão, a rua Mariano Procópio, rua Barão de Angra e outras. Nesse lado do morro foram erguidas a igreja de Nossa Senhora de Montserrat, em 1890, e a capela do Senhor do Bom Jesus do Mirante, em 1900.

O único trecho do morro do Pinto que não sofreu esse processo ao longo dos anos 1870 foi a face voltada para o morro de São Diogo. Entretanto, no curso da década de 1880 também essa parte começou a ser arruada. É o caso da rua Conselheiro Leonardo, aberta em terras de José de Castro Moreira e cujo traçado foi reconhecido pela Câmara Municipal em agosto de 1884. A rua Dr. Piragibe data dessa mesma época. O confronto da planta de 1875 com as de *post* 1885<sup>15</sup> e de 1905<sup>16</sup> revela claramente as modificações que aí tiveram lugar.

A rua do Saco do Alferes, principal via de acesso à praia do mesmo nome e às suas imediações, em 1863 passou a chamar-se rua da América. O largo do Gambá, por sua vez, tornou-se praça do Santo Cristo em 1874, devido à construção da igreja de Santo Cristo, cujas obras se estenderam de 1873 a 1879<sup>17</sup>. Na década de 1880, a rua de Santa Teresa passou a denominar-se rua André Vidal de Negreiros, e em 1896 a rua da Praia Formosa recebeu o nome de rua Coronel Pedro Alves.

Outra parcela da área de estudo que começou a ser armada por essa época, embora em escala muito menor, foi a face interna do morro do Livramento, próxima à rua da Imperatriz. Na década de 1860, aí foram abertas a ladeira do Barroso e a ladeira de São Lourenço (do Faria, a partir de 1867), na qual havia uma chácara, de propriedade de José Tavano, com ruas já traçadas, mas cuja divisão ainda não fora aceita

pela Câmara Municipal no final da década de 1870.

O fracionamento das grandes propriedades ocorreu em outros pontos. A chácara do barão da Gamboa, situada na encosta do morro da Providência que dá para o mar, ao lado do Cemitério dos Ingleses, foi comprada por Antônio de Serpa Pinto, que em 1874 nela abriu duas pequenas ruas, a do Barão da Gamboa e a Serpa Pinto. No sopé do morro da Gamboa, em chácara pertencente a Manuel Pires da Costa, foi aberta em 1875 a travessa da União, logo rebatizada de travessa do Comendador Leonardo.

Ao lado desse processo de ocupação, outras áreas se consolidavam. No morro da Conceição, na Saúde, incluindo o espaço compreendido entre as encostas dos morros do Livramento e da Saúde, aumentou consideravelmente o número de edificações, ao mesmo tempo que a malha viária tornava-se mais densa. No alto do morro da Saúde foi instalada a hospedaria de imigrantes, possivelmente a primeira do país. Isso ocorreu no início dos anos 1870 – o mapa de 1875 já a registra –, período em que o movimento de entrada e saída de estrangeiros no Rio foi muito intenso. A hospedaria ocupou o solar de Cândido Rodrigues Ferreira, dono do trapiche do Ferreirinha, que mandou construir uma nova residência no Flamengo<sup>18</sup>. Posteriormente, a hospedaria dos imigrantes foi transferida para a ilha das Flores.

Ocorreram numerosas mudanças de denominações, algumas bem significativas. É na década de 1870, por exemplo, que a denominação Valongo (e também Valonguinho, menos freqüente) cai definitivamente em desuso, sendo substituída pela denominação Saúde. Esse fato está certamente relacionado com o afastamento no tempo do tráfico de escravos e do mercado negreiro, elementos que conotavam fortemente o nome Valongo.

Por outro lado, a denominação Saúde está diretamente associada à rua que, gradativamente, adquirirá esse nome. Em 1874, toda ela, do largo da Prainha à esquina da rua da Boa Vista, no morro da Saúde, foi nomeada, por sugestão do vereador barão de Mesquita, rua da Saúde<sup>19</sup>. Em 1888, passou a chamar-se rua Antônio Prado, mas o novo nome não vingou, voltando pouco tempo depois à denominação anterior.

Texto publicado em 1881, fazendo uma descrição da área, já incorporara essa alteração onomástica: "Seguem-se as antigas praias do Valonguinho e do Valongo, que constituem hoje os bairros da Saúde e da Prainha, importantíssimos pelos seus estaleiros, mercado, escola pública, oficinas de fundição (...), a praça Municipal (...); é ainda aí que existem as docas de D. Pedro II (...), vários trapiches, a mesa de rendas provinciais, as oficinas do Arsenal de Marinha, indo terminar na ponta de São Bento. Toda esta parte é dominada pelos morros do Livramento, da Conceição e de São Bento"<sup>20</sup>. Especificado melhor, a Prainha compreendia apenas o trecho entre o largo da Prainha e a ponta de São Bento, correspondendo basicamente às oficinas do Arsenal de Marinha, não constituía propriamente um bairro. Todo o restante da área cabia à Saúde.

A extinção do tráfico de escravos está ligada à mudança de denominação da rua do Cemitério, que em 1853 tornou-se rua da Harmonia. O cemitério de negros, instalado nessa via na década de 1770 e, como já vimos, objeto de reclamações dos moradores nos anos 1820, deve ter sido removido antes mesmo do fim do tráfico, mais ou menos na mesma época em que o mercado de escravos foi desativado, no início da década de 1840.

Outros nomes de ruas foram alterados. A rua da Imperatriz tornou-se rua Camerino em 1892; a da Boa Vista passou a chamar-se rua do Conselheiro Zacarias em 1880. No morro da Conceição, a travessa do beco do João Inácio foi batizada de travessa do Sereno em 1874. Nesse mesmo ano, a travessa da Conceição tornou-se travessa Coronel Julião, e a ladeira da Saúde tornou-se ladeira Filipe Néri. No morro do Livramento, o beco do Suspiro foi elevado a rua do João Alvares, a travessa da Mangueira a rua Cunha Matos, e um trecho desmembrado da rua do Monte ganhou o nome de rua do Cunha Barbosa, todos em 1874. A união da rua do Lazareto com a praia da Gamboa deu origem, em 1874, à rua da Gamboa. Em 1871, o largo da Prainha recebeu a denominação de praça 28 de setembro, em homenagem à Lei do Ventre Livre, promulgada naquela data. Entretanto, o novo nome não vingou, visto que a antiga denominação continuou sendo largamente empregada.

Fora as áreas consolidadas e as de ocupação recente, temos aquelas que até o início do século XX continuavam praticamente desertas, sem indício de arruamento, conforme atestam os mapas do período. É o caso do morro de São Diogo. Da rua de Dona Joaquina (depois Moreira Pinto) – que, começando na praia Formosa, marcava a passagem entre o morro do Pinto e o de São Diogo – saía um caminho, única via de acesso até o alto da elevação.

Grande parte do morro da Providência – o topo, a vertente interna e o lado voltado para o morro do Pinto – apresentava-se igualmente sem marcas visíveis de ocupação. Apenas no último trecho mencionado encontrava-se uma via, a rua da Providência ou do morro da Providência, aberta antes de 1850. Foi nesse morro que surgiu a primeira favela do Rio de Janeiro, formada no final da década de 1890 por ex-combatentes da guerra dos Canudos.

Nossa área de estudo compreendia ainda, nesse período, a Vila Guarani, bairro construído sobre o aterro de amplo trecho dos manguezais de São Diogo, ao norte da embocadura do canal do Mangue, entre a praia Formosa e a praia das Palmeiras, em São Cristóvão, onde o Banco Industrial e Mercantil possuía terrenos<sup>21</sup>.

A iniciativa do empreendimento coube ao comendador Francisco Engênio de Azevedo, diretor do banco, que havia obtido em 1882 a concessão para construir uma linha de bondes entre a praia Formosa e a estação de São Cristóvão da Estrada de Ferro D. Pedro II. O aterro foi realizado por uma companhia imobiliária de propriedade do comendador, e pela Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil,

responsável pela execução da maior parte das obras, tendo nelas utilizado terra obtida na fase inicial do desmonte do morro do Senado. Os trabalhos de recuperação dessa zona pantanosa, empreendidos pela Melhoramentos, fizeram desaparecer as ilhas dos Melões e das Moças.

Como a Melhoramentos só foi fundada em 1890, somos levados a crer que a implantação efetiva do bairro só viria a ocorrer depois daquele ano. O mapa *post* 1885 não fornece nenhum registro da Vila Guarani, mas as ilhas dos Melões e das Moças são completamente visíveis. Já os mapas de 1904 e o do distrito da Gamboa (que integra o *Recenseamento* de 1906, entre a p. 258 e a 259) revelam claramente o bairro de Vila Guarani. Descrição feita em 1904 assim se refere a esta área: "É um arrabalde novo, que se desenvolveu rapidamente; é hoje muito povoado e dispõe de boas casas e bons edifícios de diversas fábricas. Compreende uma faixa de terrenos situados entre os morros do Pinto e São Diogo, por um lado, e por outro, a rua e praia de São Cristóvão, sendo atravessado pelo moderno prolongamento do canal do Mangue. Os carros da Companhia Vila Isabel (...) fazem o serviço de transporte para esse arrabalde"<sup>22</sup>.

A área correspondente à parte da Vila Guarani, à Vila Formosa e ao Saco do Alferes, englobando os morros aí localizados, viria a constituir o atual bairro de Santo Cristo.

Merecem ainda ser destacadas na análise da ocupação da área de estudo a presença e a atuação da Estrada de Ferro D. Pedro II. Partindo do Campo de Santana na direção oeste, os trilhos da ferrovia passam bem próximos às encostas dos morros da Providência, do Pinto e de São Diogo, vindo a ocupar, na década de 1870 uma extensa fatia de terreno, onde foram instaladas as oficinas de São Diogo. Em abril de 1888, a Estrada de Ferro D. Pedro II adquiriu a pedreira de São Diogo, na extremidade daquele morro, com terrenos e dois prédios, por 60.000\$<sup>23</sup>. Mais tarde, em 1896, foi inaugurada a estação de São Diogo (ou da praia Formosa), que passou a ser a parada de trens mais próxima da estação terminal.

Contudo, foi a construção do ramal ferroviário e da estação marítima da Gamboa que tornou mais incisiva a intervenção da estrada. Consultando a já citada documentação do Ministério dos Transportes, obtivemos informações valiosas sobre as relações da estrada de ferro, enquanto empresa do Estado, e diversos proprietários do saco do Alferes, praia Formosa e Gamboa. Os interesses da companhia se impunham sempre, o que acabou determinando o surgimento de uma verdadeira "área de reserva", apta a servir à expansão eventual da ferrovia.

Os processos referentes à indenização de prédios desapropriados, numerosos entre 1878 e 1881, versavam invariavelmente sobre pagamentos ainda não efetuados pela empresa, ou sobre divergências quanto ao valor dos imóveis. Chamaram-nos particular atenção, pela riqueza de detalhes, quatro processos - os n° 3.257, 3.258, 1.939 e 9.075 (todos incluídos no Maço n° 4 e com data de 1881)

– que tratavam dos pedidos de indenização movidos por cinco proprietários, todos eles portugueses.

Os requerentes, residentes no morro da Providência, diziam-se prejudicados pelas obras de perfuração do túnel do ramal ferroviário (a fonte não especifica qual dos dois), que teriam abalado as estruturas dos prédios, obrigando-os à demolição. A ferrovia recusou-se a fazer qualquer pagamento, alegando que os estragos nada tinham a ver com o túnel, mas sim com as condições em que os imóveis foram construídos, já que prédios mais próximos nada sofreram. Além disso, argumentava que as reclamações eram extemporâneas, uma vez que só dois anos depois da conclusão das obras os proprietários se lembravam de pedir indenização.

Os pedidos de aforamento de terrenos de marinha, feitos por particulares, também eram muito freqüentes. O processo nº 277 (Maço nº 3), de 1878, refere-se à participação do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, ao qual estava subordinada a D. Pedro II, no encaminhamento de um pedido de aforamento de terreno de marinha, na praia do saco do Alferes, dirigido ao Ministério da Fazenda. O texto apresenta a recomendação expressa para que o Ministério da Fazenda não concedesse “terrenos acrescidos sem segundo aviso do supradito ministério, porque os terrenos da Gamboa, saco do Alferes e praia Formosa eram precisos para o prolongamento projetado da Estrada de Ferro D. Pedro II”. O pedido acabou indeferido, com base na proximidade do terreno da futura estação marítima da Gamboa.

Mesmo após a construção da estação, os requerentes continuaram tendo seus pedidos indeferidos. O processo nº 8.566 (Maço nº 4), de 1881, vetava o aforamento de terrenos de marinha, sitos na praia da Chichorra, na Gamboa, por se encontrarem “dentro da área precisa para o futuro desenvolvimento da Estação Marítima desta Estrada de Ferro”, sendo conveniente “que o Estado disponha dos mesmos terrenos”.

Essas considerações são repetidas no processo nº (Maço nº 4), também de 1881: “Cumpre informar que o terreno acrescido às marinhas em que está o prédio nº 4 da praia do saco do Alferes, será necessário, em tempo mais ou menos próximo, para o desenvolvimento que não pode deixar de ter a Estação Marítima desta Estrada de Ferro, não sendo, portanto, conveniente o aforamento que pede o senhor Manuel José de Sousa”.

### 6.3. A ÁREA: DEMOGRAFIA, HABITAÇÃO E CONDIÇÕES DE SAÚDE

Calcular o contingente populacional da área de estudo não é tarefa das mais fáceis, uma vez que as duas freguesias onde estava localizada –

Santa Rita e Santana – não lhe correspondiam nem em superfície nem quanto ao número de habitantes. A população somada de Santa Rita e Santana era certamente superior à da área, mas não temos condições de estabelecer com segurança o *quantum* desse total que cabia a ela.

Podemos fazer, contudo, algumas inferências que, embora não sejam suficientes para uma quantificação da população da área, talvez, nos forneçam algumas pistas. Sabemos, por exemplo, que a Saúde – incluindo aí os morros da Conceição, do Livramento e da Saúde, em suma, as chamadas áreas consolidadas a que nos referimos anteriormente – e a Prainha, com o morro de São Bento, constituíam – quanto à superfície – quase toda a freguesia de Santa Rita. Somos levados a crer que também em termos demográficos sua participação fosse amplamente majoritária, ainda que não possamos precisar o percentual.

A Gamboa, o saco do Alferes e a praia Formosa – com os respectivos morros da Providência, da Gamboa, do Pinto e de São Diogo – eram parte integrante da freguesia de Santana. Acreditamos que o peso desses bairros na população total da freguesia tenha sido relativamente pequeno até meados da década de 1870. (Devemos nos lembrar que Santana abrangia a Cidade Nova e o Catumbi, zonas em rápido crescimento demográfico). No entanto, a partir da gradativa ocupação do morro do Pinto e de outros trechos, iniciada na década de 1870, e da formação da Vila Guarani, nos últimos anos do século, esse peso deve ter aumentado consideravelmente. Tanto isso é verdade que no recenseamento de 1906, o distrito da Gamboa<sup>24</sup> – criado em 1903 – contava com 42.049 habitantes, quase cinco mil a mais que o distrito de Santana.

De qualquer maneira, conforme podemos observar na tabela nº 1, Santa Rita e Santana eram as freguesias mais populosas do Rio durante o período, respondendo por 20 a 30%, aproximadamente, do efetivo demográfico da cidade. Se no censo de 1856, o número de habitantes de Santana era um pouco inferior ao de Santa Rita, no censo seguinte, em 1870, a situação se inverteu. Essa tendência se acentuou com o tempo e, em 1980, Santana já contava com cerca de 20.000 habitantes a mais que Santa Rita.

O que podemos afirmar, com convicção, é que nossa área de estudo participava com uma parcela significativa e em continuado crescimento da população total das duas freguesias.

A redivisão territorial-administrativa de 1903 e as informações mais completas do Censo de 1906 nos permitem traçar um perfil demográfico um pouco mais aproximado da realidade da nossa área de estudo (ver tabela nº 2). O número total de habitantes dos distritos da Gamboa (11º) e de Santa Rita (2º) chegava em 1906 a 87.978 habitantes (quase 11% do total da cidade). A população da área, contudo, não era exatamente essa, uma vez que, como veremos logo a seguir, mesmo com a redivisãb, continuava não havendo uma correspondência absoluta entre os seus limites e os dos distritos.

TABELA Nº1					
POPULAÇÃO DO RIO DE JANEIRO POR FREGUESIAS (1856-1890)					
ANO DE CRIAÇÃO	FREGUESIA	1856	1870 <sup>1</sup>	1872 [1875]	1890 [1895]
1826	Sacramento	—	24.429	26.909	32.663
1628? 1634?	Candelária	10.557	9.239	9.818	9.701
1751	São José	15.088	20.220	20.010	42.017
1751	Santa Rita	20.804	23.810	30.865	46.161
1814	Santana	19.173	32.686	38.446	67.533
1834	Glória	11.750	18.624	22.135	44.105
1875	Engenho Novo	17.423	13.195	15.428	36.988
1809	Lagoa	8.189	11.304	13.447	28.741
1873	Gávea	—	—	—	4.712
1854	Santo Antônio	12.222	17.427	20.629	37.660
1865	Espírito Santo	—	10.796	13.793	31.389
1856	São Cristóvão	—	9.272	10.833	22.202
1873	Engenho Novo	—	—	—	27.873
1644	Irajá	6.7000	5.476	5.782	16.130
1661	Jacarepaguá	—	7.633	7.993	16.070
1743	Inhaúma	5.452	7.190	7.220	17.448
1775	Guaratiba	8.443	6.918	7.091	12.654
1673	Campo Grande	9.207	9.593	9.686	15.950
1833	Santa Cruz	3.838	3.445	2.631	10.954
1710	Ilha do Governador	2.910	2.594	2.782	6.991
1769	Ilha de Paqueta	—	1.260	1.333	2.709
<b>Total</b>		<b>151.776</b>	<b>235.381</b>	<b>266.831</b>	<b>522.651</b>
<i>Fonte:</i> Recenseamento de 1906					
Observações:					
(1) Resultado duvidoso, abaixo das expectativas, o que explica a realização do censo de 1872.					
[ ] Anos de divulgação dos resultados.					

Dos 45.929 habitantes de Santa Rita, 28.043 eram homens e 17.886 mulheres. O distrito contava com o maior contingente de estrangeiros da cidade – 17.580 –, dos quais 11.327 eram portugueses e 2.323 espanhóis. Entre as 34.277 pessoas maiores de 15 anos, 13.723 eram analfabetos.

No distrito da Gamboa, a diferença entre o número de homens e o de mulheres não era tão grande quanto em Santa Rita: 23.347 contra 18.702. Os estrangeiros também eram numerosos, chegando a 15.045. Os portugueses representavam 2/3 desse total (10.045), vindo a seguir os italianos (2.499). Em termos relativos, os analfabetos maiores de 15 anos tinham um peso maior no conjunto dessa faixa etária do que em Santa Rita: 12.928 em 29.352.

Os dois distritos concentravam assim 32.625 estrangeiros, o que correspondia a praticamente 40% do seu número total de habitantes e a quase 16% da população estrangeira da cidade. Os portugueses – 21.362 – representavam cerca de 25% dos habitantes de Santa Rita e



Gamboa, quase 70% do contingente de estrangeiros desses distritos e aproximadamente 18% do total de portugueses do Rio.

Embora, mais uma vez, não possamos “quantificar” nossa área de estudos, estamos totalmente seguros de que ela compartilhava das mesmas características básicas dos distritos de Santa Rita e da Gamboa. Com auxílio dos mapas dos distritos da Gamboa e Santa Rita (igualmente publicados no *Recenseamento* de 1906, p.182), procuramos localizar, da forma mais precisa, nossa área de estudo.

Santa Rita compreendia duas seções. A primeira incluía o morro de São Bento, com o Arsenal de Marinha, uma série de pequenas ruas (Benedetinos, São Bento) até a rua Visconde de Inhaúma, todo o morro da Conceição, o largo da Prainha, a rua da Saúde até a esquina com a rua Camerino. Pelo litoral, estendia-se do Arsenal da Marinha à praça Municipal, abrangendo as docas Nacionais. A segunda seção comportava praticamente todo o morro do Livramento, a continuação da rua da Saúde, diversas vias nossas conhecidas (ruas do Livramento, da Harmonia, do Propósito, trecho da rua da Gamboa, etc.). No litoral, a praça da Harmonia, praticamente à beira-mar, o morro da Saúde (com o dique da Saúde, de um lado, e as instalações do Moinho Inglês, do outro), e trecho reduzido do saco da Gamboa.

A exemplo de Santa Rita, a Gamboa também se dividia em duas seções. A primeira compreendia grande parte do morro da Providência (alto e vertente interna), incluindo as ladeiras do Barroso e do Faria e algumas ruas, já em terreno plano, entre a base do morro e os prédios do quartel-general do Exército e da estação terminal da Estrada de Ferro Central do Brasil (Barão de São Félix, Senador Pompeu). A vertente litorânea do morro da Providência, o morro da Gamboa, grande parte dos morros do Pinto e de São Diogo, e trecho do recém-criado bairro de Vila Guarani ficavam na segunda seção. Nela estavam as ruas da América, do Santo Cristo dos Milagres e coronel Pedro Alves e a maior parte do traçado da rua da Gamboa, o cemitério dos Ingleses, a estação marítima da Gamboa e a estação da praia Formosa.

Nossa área de estudo não se encaixava exatamente nesses limites da divisão administrativa. As primeiras seções de Santa Rita e da Gamboa apresentavam trechos situados fora dela; ao mesmo tempo, uma parcela da área (boa parte da vertente interna do morro do Pinto e a vertente interna do morro de São Diogo) não foi incluída na segunda seção da Gamboa, permanecendo como parte integrante do distrito de Santana. Por isso, tivemos a preocupação de indicar nos mapas tanto os trechos que pertenciam aos dois distritos, mas não à área – marcados com riscos e destacados do resto por uma linha pontilhada –, quanto aquela pertencente à área, mas não ao distrito (da Gamboa) – marcado com quadriculas e limitado por uma linha tracejada.

Expressivo percentual da população da área residia em cortiços e em outras modalidades de habitações coletivas. Essa afirmação tem por base dados referentes às freguesias de Santa Rita e Santana. Em 1862, essas duas paróquias, juntamente com as demais freguesias

TABELA Nº 2		
POPULAÇÃO DO RIO DE JANEIRO POR DISTRITOS - 1906		
DISTRITOS	POPULAÇÃO	
Candelária	4.454	
Santa Rita	45.929	
Sacramento	24.612	
São José	42.980	
Santa Teresa	7.971	
Glória	57.477	
Lagoa	47.992	
Gávea	12.570	
Santana	37.266	
Gamboa	42.049	
Espírito Santo	57.682	
São Cristóvão	45.098	
Engenho Velho	37.695	
Andaraí	48.556	
Tijuca	7.708	
Engenho Novo	28.422	
Méier	34.476	
Inhaúma	67.478	
Irajá	27.406	
Jacarepaguá	14.980	
Campo Grande	31.248	
Guaratiba	17.928	
Santa Cruz	15.380	
Ilhas {	Paquetá	2.283
	Governador	5.616
	Outras	1.083
	<u>811.443</u>	8.982

*Fonte:* Recenseamento de 1906

centrais – São José, Sacramento e Candelária – contavam com 11.526 pessoas morando em cortiços, o que representava 54% da população total das cinco freguesias e 58% de todos os habitantes dos cortiços cariocas.

Na década de 1870, Santana detinha o mais alto percentual de população cortiçada do Rio de Janeiro. Dos seus 32.686 habitantes, registrados no censo de 1870, 6.458 habitavam em cortiços, o que equivalia a 20% da população da paróquia e a 29% do total de moradores de cortiços da cidade.

Dispomos de outros elementos para corroborar nossa afirmação inicial. A obra de João Curvelo Cavalcanti<sup>25</sup> nos foi de grande valia, trazendo, na relação de logradouros públicos da cidade que a compõe, informações sobre o uso dado aos imóveis. O livro, publicado em 1878, revelou-nos que muitas ruas da área de estudo possuíam cortiços. Na

rua Imperatriz havia oito, na rua da Saúde, nove, na rua da Gamboa, cerca de dez. Rua da América e a praia Formosa também registravam a presença de cortiços. Uma rua nova, a Barão da Gamboa, era quase toda constituída de cortiços, o que nos faz supor que ela fora aberta exatamente com esse objetivo.

A documentação do Ministério dos Transportes também nos forneceu subsídios a esse respeito. O processo nº 6.483 (Maço nº 4) refere-se à compra, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, de três imóveis situados na travessa da Gamboa, em fevereiro de 1883. O prédio nº 4 era uma estalagem com 15 quartos. Outro processo, o nº 7.711 (Maço nº 2), de 1876, diz respeito à desapropriação, pela ferrovia, de um terreno, na travessa da Gamboa, necessário à construção do ramal ferroviário, no qual o proprietário estava edificando um cortiço, com cinco casinhas para alugar. O proprietário queria que a indenização levasse em conta os lucros que deixaria de perceber com os aluguéis.

Face à estreita relação entre habitações coletivas e epidemias, não é surpresa o fato de a nossa área de estudo se ter consituído num dos principais focos irradiadores de moléstias da cidade. Devemos salientar que para essa situação muito contribuíram as atividades portuárias localizadas na área, na medida em que elas implicavam uma intensa movimentação de pessoas e cargas. As tripulações dos navios mercantes que aportavam nos ancoradouros da Saúde e da Gamboa também desempenhavam importante papel na propagação das doenças.

Em 1850, ocorreu a primeira grande epidemia de febre amarela no Rio de Janeiro, fazendo numerosas vítimas. A Prainha e a Saúde foram epicentros de irradiação. No mês de setembro, quando as autoridades consideraram extinta a epidemia, foi baixada uma lei que "decretava a desapropriação por utilidade pública de terrenos e edifícios necessários ao estabelecimento de cemitérios e enfermarias (...), devendo o valor da propriedade ser previamente indenizado pelo contratante". A lei sugeria a corporações civis e religiosas, ou empresários "manterem e conservarem três enfermarias, providas de boticas regulares para tratamento e socorro da pobreza enferma". Um dos locais escolhidos para as enfermarias deveria ser central, para "prestar fácil socorro à pobreza enferma (...) da Praia Formosa, Gamboa, Saúde, Saco do Alferes, São Diogo e outras contíguas e aos moradores das ilhas adjacentes"<sup>26</sup>.

Foi esse contexto que deu origem ao hospital Nossa Senhora da Saúde, instalado no alto do morro da Saúde, em prédio no qual funcionava a Casa de Saúde Dr. Peixoto. A Santa Casa de Misericórdia adquiriu o imóvel, reformou-o, inaugurando-o em julho de 1853, quando o Rio sofria nova epidemia de febre amarela<sup>27</sup>.

A primeira grande epidemia de cólera-morbo irrompeu na cidade em 1855, fazendo mais de quatro mil vítimas fatais. A paróquia de Santa Rita apresentou um número elevado de mortos. No hospital Nossa Senhora da Saúde, "a mortalidade regulava de 25 a 40 coléricos por dia"<sup>28</sup>.

Na década de 1870, foram frequentes e virulentas as irrupções de febre amarela e varíola. Entre julho de 1872 e maio de 1873, a cidade foi assolada por uma epidemia de febre amarela especialmente violenta, considerada uma das mais graves e mortíferas ocorridas no país. Segundo as autoridades médicas, a Gamboa, o Saco do Alferes e a Saúde, lugares baixos e cercados de praias infectas, concentravam o maior número de doentes. Outro surto epidêmico de febre amarela em 1877 tornou necessária a construção, no litoral do morro da Saúde, atrás do hospital, de uma ponte de embarque e remoção dos cadáveres, por via marítima, para o cemitério do Caju.<sup>29</sup>

A agudização da crise de moradia nos anos 1890 provocou um agravamento das condições sanitárias da cidade. Em 1891, eclodiram epidemias de febre amarela, varíola, malária e influenza, fazendo a primeira 4.454 mortos. As freguesias mais afetadas foram, como sempre, as centrais, onde era mais elevada a densidade de cortiços, que incluíam Santana e Santa Rita, e com elas a área de estudo.

Para concluir, convém ressaltar a associação da área de estudo com insalubridade e risco de contágio de epidemias estabelecida por diversos textos da época. Essa correlação foi um dos argumentos mais recorrentes, conforme já vimos na capítulo anterior, nos pareceres contrários à realização de melhoramentos portuários, como as docas de D. Pedro II, naqueles bairros.

#### 6.4 A ÁREA: ATIVIDADES ECONÔMICAS

Populosa, pobre e insalubre, nossa área de estudo desempenhou um importante papel na economia da cidade. Tomando como ponto de referência o censo de 1870, Eulália Lobo, traça um quadro geral das freguesias do Rio. Enquanto Santana "concentrava as atividades manufatureiras e artesanais da cidade, além de possuir um ativo comércio varejista", Santa Rita "possuía as mais importantes casas comerciais de café, muitos trapiches, estaleiros, além de oficinas artesanais e manufatureiras".<sup>30</sup> O eixo econômico da área de estudo propriamente dita eram as atividades portuárias, destacando-se os trapiches.

Com o fim do tráfico de escravos, os trapiches negreiros do Valongo e da Gamboa adquiriram em pouco tempo, graças à intensificação do movimento comercial, as mesmas características dos trapiches da Prainha, voltados para os negócios de importação e exportação. No final dos anos 1850 e início da década seguinte, a comercialização do açúcar via trapiches era muito importante. O açúcar branco ou mascavo era depositado, embalado em caixas, barricas e sacos, nos trapiches do Cleto, Pedra do Sal, Silvino, Portas, Maia,

Valongo, Damião, Pinheiro, Vapor e Gamboa<sup>31</sup>. Em seguida, entrava no circuito de consumo do mercado carioca.

Segundo o *Relatório do Ministério da Fazenda* de 1885, citado por Noronha Santos<sup>32</sup>, existia então no município do Corte 31 trapiches, localizados em sua grande maioria da nossa área de estudo. Só a rua da Saúde contava com pelo menos dez: os já citados Freitas, Cleto, Silvino, Maia e da Ordem, e mais o Novo Cleto, o Carvalho, o Novo Carvalho, o Reis e o Moss. O trapiche da Saúde ficava na rua Conselheiro Zacarias, enquanto os já mencionados Damião e Vapor localizavam-se respectivamente, nas ruas do Livramento e da Gamboa; o trapiche do Comércio estava situado no beco do Cleto<sup>33</sup>. O mapa de 1875 apresenta mais dois trapiches: o da Companhia de Paquetes a Vapor, e outro, sem nome, ambos na praia da Chichorra.

A planta das 2ª e 3ª seções do cais entre a Prainha e a ponta do Caju, traçada pela Empresa Melhoramentos em 1893 (documentação do Ministério dos Transportes) revela alguns trapiches novos, como o Mendes e o Rio e Saúde, na rua da Saúde, o Monteiro, no litoral do morro da Saúde, e o Faro e o Flora, na orla do morro da Gamboa.

Esses trapiches empregavam numerosa mão-de-obra, repartida em diversas funções. No final do século XIX e início do XX, os trabalhadores portuários formaram várias associações de classe e beneficentes, sediadas na área de estudo e nas imediações. A entidade pioneira foi a Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval, fundada em 1858 e que, no início do século XX, tinha seu endereço na rua da Saúde. Muitos anos depois, vieram a Sociedade Marítima de Beneficência (1883), na rua do Livramento, a Sociedade Protetora dos Mestres Práticos da Baía do Rio de Janeiro (1890), também na rua do Livramento, a Associação Auxiliadora dos Empregados da Estação Marítima (1898), na própria estação da Gamboa, a União dos Operários Estivadores (1903), na praça dos Estivadores (antigo largo da Imperatriz), a Sociedade União dos Foguistas (1903), no largo de São Domingos, a Associação de Marinheiros e Remadores (1904), na rua Barão de São Félix, a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café (1905), na rua Municipal, e a Associação dos Trabalhadores em Carvão Mineral (1905), na rua do Livramento.<sup>34</sup>

O desempenho de um número cada vez maior de funções portuárias atraiu para a área de estudo escritórios de firmas comerciais e de companhias de navegação. Mais uma vez, a rua da Saúde – sem dúvida, a principal artéria de toda a área – concentrava boa parte dos estabelecimentos, como as firmas Leandro de Sousa & Moss e Maylor & Company. Na rua da Gamboa estavam localizados a Simon & Berroguin, a Companhia de Transporte Marítimos e a Rodrigues Nunes Pinto e C. No beco do Cleto ficava a Companhia Navegação Paulista, e na rua do Escorrega, a L. A. Andrews & Company.

O setor artesanal e manufatureiro também vinculava-se em grande parte aos serviços portuários, dispondo de pequenos estaleiros e oficinas de reparos de navios. Deve ser destacado nesse ramo o dique

da Saúde. Localizado nas abas do morro da Saúde, em parte escavado na rocha, em parte feito de alvenaria, começou a funcionar na década de 1880 ou no início da de 1890. Obra do industrial Finnie, foi mais tarde arrendado ao Lloyd Brasileiro. Possuía 520 pés de comprimento por 70 de largura e 24 de profundidade, e destinava-se à reparação de navios de 135m de comprimento de 6m de calado, no máximo. Era dotado de uma cais de atracação de 140m de extensão.

As fundições e oficinas que trabalhavam com metais – um dos mais importantes ramos manufatureiros do Rio nos anos 1880, reunindo 34 estabelecimentos, 1.030 operários e utilizando 350 cavalos-vapor<sup>35</sup> – continuava concentrado na nossa área de estudo. Na rua da Saúde situavam-se algumas fundições (Henri V. Delforge, Kemp e Comp.) e estabelecimentos congêneres; na rua da Gamboa, a fundição Companhia Oficinas de Mecânica Industrial; na rua da Imperatriz havia duas oficinas de construção e consertos de veículos.

A área abrigava ainda serrarias, uma fábrica de sabão (registrada desde o mapa de 1852 até o de post 1885), situada na praia Formosa, e uma fábrica de ladrilhos e mosaicos, na rua da Saúde, que localizamos na planta da Melhoramentos.

Destaque especial deve ser conferido a duas grandes unidades fabris, voltadas para a moagem de trigo: o Moinho Inglês e o Moinho Fluminense. Essas duas fábricas se distinguiam dos demais estabelecimentos não apenas pelas dimensões de suas plantas e pelo número de operários, mas também pela tecnologia e montante de capital empregados.

Controlado pelo capital britânico, o Moinho Inglês – The Rio de Janeiro Flour Mills and Graneries Limited – recebeu autorização para funcionar no Império através do decreto nº 9.763, de 7 de julho de 1887. Logo em seguida, deu início à construção de uma grande fábrica de farinha de trigo, na rua da Gamboa nº 1, do lado oeste do morro da Saúde. A empresa dedicou-se primeiramente ao beneficiamento do trigo, passando depois a fabricar também sacarias, massas e por fim biscoitos, por volta da década de 1920.

O Moinho Inglês dispunha de um cais de 145m de comprimento, um molhe de estrutura metálica, em forma de “T”, um elevador que efetuava a descarga do trigo a granel dos porões dos navios. A matéria-prima era conduzida até os silos por meio de uma série de esteiras móveis.

Fundado pelos irmãos ítalo-argentinos Carlos e Leopoldo Gianelli, o Moinho Fluminense recebeu autorização para funcionar no país através do decreto nº 9.776, datado de 25 de agosto de 1887. O terreno escolhido para a construção da fábrica localizava-se na esquina da praça da Harmonia com a rua da Saúde, próximo ao mar, a fim de facilitar o desembarque das matérias-primas e o embarque dos produtos. Seria dotado de cais e uma ponte de madeira, permitindo que atracassem até três navios de cada vez, sendo os sacos de trigo descarregados na cabeça e levados para o armazém. A produção de farinha de trigo teve início

em 1889.<sup>36</sup>

Com base nos dados do levantamento industrial de 1907, montamos um quadro das atividades fabris da área de estudo (ver p.112-3). Dos 17 ramos ou subsetores arrolados, os mais importantes eram a construção naval, que – incluindo o Arsenal de Marinha – empregava 1.048 trabalhadores (cerca de 40% da mão-de-obra total do ramo), a fundição e obras sobre metais, com 556 trabalhadores, e a moagem de cereais, com 390 operários. O número total de operários da área chegava a 2.692, ou seja, cerca de 8% da força de trabalho industrial da cidade.

À exceção da construção naval e da moagem de cereais – nos quais o processo de produção era bastante avançado, sendo elevado o capital investido e numerosa a mão-de-obra empregada – a grande maioria dos estabelecimentos dos demais ramos industriais tinham características basicamente artesanais. A escala e o valor da produção eram reduzidos, a utilização da força motriz era baixa, constituindo muitos deles, na realidade, simples oficinas. As tamancarias fornecem um exemplo bem revelador dessa situação. Todos os sete estabelecimentos desse ramo operavam com força manual, a mão-de-obra variava de três a 12 trabalhadores e o valor da produção era baixo.

## 6.5 A ÁREA: SERVIÇOS URBANOS

Transportes – Nossa área de estudo era servida por três companhias de bondes. A São Cristóvão possuía uma linha, uma das primeiras da cidade, inaugurada em junho de 1870 que, partindo do largo de São Francisco, fazia ponto terminal no lardo do Gambá (praça de Santo Cristo), depois de percorrer a rua da Imperatriz em toda sua extensão, grande parte da rua da Saúde, as ruas do Livramento, da Gamboa e da União e da praia do saco do Alferes.

Outra empresa presente na área na década de 1870 era a Locomotora, que realizava o transporte de carga (sobretudo café) e de passageiros, entre o Campo de Santana, defronte à estação terminal da Estrada de Ferro D. Pedro II, e “os populosos quarteirões marítimos da Saúde e da Gamboa, onde fervilhava o grosso do movimento portuário do Rio de Janeiro”.<sup>37</sup> Em 1878, a Locomotora reuniu-se a mais três empresas que serviam à área central da cidade – a Santa Teresa, a Fluminense e a Carioca-Riachuelo –, for mando a Companhia de Carris Urbanos.

Dois anos depois, a Carris Urbanos inaugurou duas linhas para a área. Ambas partiam das imediações da praça D. Pedro II (largo do Paço): uma se estendia até a praia Formosa, passando pela rua da América e pela praia do saco do Alferes; a outra, mais curta, chegava

até a praça Municipal, depois de percorrer a rupa e o largo da Prainha e parte da rua da Saúde.

Em junho de 1882, os serviços da companhia foram reformulados, passando a contar com cinco pontos iniciais, entre os quais a praça Municipal. Desse logradouro partia uma linha que chegava até a praia Formosa, percorrendo as ruas da Saúde, do Livramento, da Gamboa, da União, a praia do saco do Alferes, a praça de Santo Cristo e a ponta do Boticário. Outra linha era a largo de São Francisco – estação Marítima, que depois de descer a rua da Imperatriz e atravessar a praça Municipal, tomava as ruas da Saúde, do Livramento e da Gamboa até chegar ao ponto terminal. A Carris Urbanos contava na área de estudo com as estações do Lazareto, da Saúde e do antigo trapiche Mauá, no largo da Prainha, que vinha da época da Locomotora.

Em 1902, a área de estudo era servida por diversas linhas da Carris Urbanos. Os principais pontos terminais eram praia Formosa, ligada ao largo de São Francisco, à estação das barcas para Niterói e à rua da Alfândega, e rua da América (provavelmente na altura do largo de Santo Cristo), que recebia bondes vindos das barcas e da praça XV. A empresa continuou efetuando, em seus vagões de carga, o transporte de café feito anteriormente pela Locomotora. Em 1897, conduziu 2,3 milhões de sacas da estação terminal da Central do Brasil para os trapiches do litoral.<sup>38</sup>

A Carris Urbanos era a empresa de bondes da cidade que transportava o maior número de passageiros-anos, o que revela a concentração demográfica da zona que servia (além do Centro da cidade e da área de estudo, atendia também à Cidade Nova) e a intensa circulação de pessoas e mercadorias aí registrada. Em 1904, o total de passageiros transportados foi de 33.296.190, superando largamente os números da Jardim Botânico (21.562.774), da Vila Isabel (20.980.252) e da São Cristóvão (18.344.885).<sup>39</sup>

A atuação da Companhia Ferro Carril Vila Guarani está intimamente associada, como já vimos, à formação do bairro desse nome. A companhia foi organizada em 1883 e em novembro desse ano foi inaugurada a linha entre a praia Formosa e a estação de São Cristóvão da Estrada de Ferro D. Pedro II, através da rua Francisco Eugênio, construída sobre aterro de um pequeno trecho do saco de São Diogo. A estação principal da companhia ficava na praia Formosa. Em 1886, os direitos de exploração da linha foram transferidos para a Companhia de Vila Isabel, depois desta ter firmado acordo com a Companhia de São Cristóvão, que também disputava a concessão.

Quanto ao transporte marítimo, as barcas a vapor se impuseram como as embarcações mais solicitadas pelos usuários. O saco do Alferes era ligado a Botafogo, São Cristóvão e Caju; da praça Municipal partiam barcas para a ilha do Governador. Do largo da Prainha partiam, no início deste século, barcas para Mauá, no fundo da baía, ponto de partida da ferrovia que conduzia a Petrópolis; para Santo Antônio do Maruí, que permitia o acesso, também por ferrovia, a Friburgo e



Ramo Industrial	Endereço	Proprietários	Capital	Força	Valor de produção	Nº de operários
Artigos de flandres	Rua da Saúde, 169	Antônio Teixeira de Azevedo	7:000\$	manual	16:000\$	4
Bebidas alcoólicas e gasosas	Rua do Livramento, 147	Custódio J. Chaves	10:000\$	manual	22:000\$	12
	Rua da Prainha, 72	A. Santos e C.	22:000\$	"	90:000\$	13
	Rua da Saúde, 169	J. P. de Magalhães	30:000\$	4 c.v.	40:000\$	4
	Rua da Saúde, 132	Sousa Fernandes e C.	100:000\$	2 c.v.	50:000\$	10
	Rua Camerino, 68	Teodoro M. Rocha e C.	50:000\$	manual	450:000\$	6
	Rua Camerino, 54	Carlos Freire	50:000\$	"	60:000\$	7
	Rua Camerino, 42	Custódio Mendes e C.	30:000\$	"	84:000\$	3
Biscoitos	Rua do Livramento, 130	Almeida e C.	150:000\$	50 c.v.	540:000\$	42
Construção naval	Litoal	Governo Federal (Arsenal de Marinha)	—	1740 c.v.	—	500
	Rua da Saúde	M. Buarque e Comp. (Companhia Novo Lloyd Brasileiro)	—	120 c.v. e eletricidade	—	450
	Rua da Saúde, 184	Vicente dos Santos Caneco	125:000\$	120 c.v. e manual	800:000\$	98
Fiação e tecelagem	Rua da Costa	Nova Fábrica Rink	1.200:000\$	150 c.v.	(220 milímetros de lâ)	150
Flores artificiais	Rua da Harmonia, 50	Francisco Civello e C.	5:000\$	manual	6:000\$	6
Fundição e obras sobre metais	Rua do Livramento, 5 e 7	João Tuaino e C.	25:000\$	10 c.v.	130:000\$	25
	Rua do Livramento, 143	José Garcia Passos	5:000\$	manual	3:000\$	3
	Rua da Gamboa, 44	Slater e Rowlands	135:000\$	10 c.v.	280:000\$	60
	Rua da Gamboa, 70	Felismino Seares e C.	50:000\$	20 c.v.	390:000\$	190
	Rua Camerino, 80	Antônio Silva Sampaio	12:000\$	manual	50:000\$	6
	Rua Camerino, 120	Farinha, Carvalho e C.	300:000\$	10 c.v.	700:000\$	140
	Rua da Saúde, 86	M. & Lino	80:000\$	8 c.v.	400:000\$	80
	Rua da Harmonia, 1	João Camuirano	120:000\$	20 c.v.	250:000\$	52

Fumos preparados	Rua do Livramento, 39	Manuel Teixeira Osório	20:000\$	manual	60:000\$	50
Ladrilhos	Rua da Saúde, 126	Matos Cresta e C.	300:000\$	hidrául.	200:000\$	44
Moagem de cereais	Rua da Saúde Rua da Saúde, 188	Moinho Inglês	5.634:000\$	1.000 c.v.	14.600:000\$	300
		Moinho Fluminense	1.000:000\$	500 c.v.	8.000:000\$	90
Pregos	Rua de Santo Cristo, 8	Hime e C.	100:000\$	100 c.v.	260:000\$	56
Produtos químicos	Rua de Santo Cristo, 112	Companhia de Ácidos	360:000\$	manual	180:000\$	35
Sabão e velas	Travessa São Diogo, 8 Rua da Gamboa, 54 Rua da Gamboa, 193	Alves Magalhães e C.	30:000\$	5 c.v.	60:000\$	10
		Gonçalves Campos e C.	350:000\$	manual	650:000\$	42
		Artur Carvalho e C.	80:000\$	"	500:000\$	25
Selins e arreios	Rua da Harmonia, 56	Antônio Giacomazzi	5:000\$	manual	8:000\$	3
Serrarias e carpintarias	Rua Camerino, 93 Rua da Saúde, 106 Rua da Harmonia, 3	Oscar Almeida Gama	500:000\$	50 c.v.	740:000\$*	70
		Veiga e C.	100:000\$	40 c.v.	360:000\$	20
		Brás da Cunha	20:000\$	15 c.v.	60:000\$	25
Tamancarias	Rua Camerino, 326	A. V. Gouveia	15:000\$	manual	40:000\$	12
	Rua do Livramento, 149	Manuel Alves da Costa	4:000\$	"	30:000\$	3
	Rua do Livramento, 24	João de Oliveira	20:000\$	"	46:000\$	10
	Rua da Saúde, 197	Antônio Ferreira da Silva	50:000\$	"	100:000\$	12
	Rua da Saúde, 301	Antônio Gomes Braguez e Filho	5:000\$	"	10:000\$	3
	Rua da Saúde, 173	Domingos S. Martins	6:000\$	"	25:000\$	7
	Rua da Saúde, 185	Antônio Francisco Ribeiro	3:000\$	"	18:000\$	4
Xaropes e licores	Rua da Saúde	F. Magalhães	60:000\$	12 c.v.	50:000\$	10

\* Esses dados incluem os de outra unidade do mesmo proprietário, situada na rua Senador Pompeu.

Fonte: *O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias*. Segunda parte: Estatística da Indústria Fabril. Distrito Federal.

Cantagalo, e a Piedade, de onde se chegava a Teresópolis.<sup>40</sup>

Esgotos – O Rio de Janeiro foi uma das primeiras capitais do mundo a contar com uma rede domiciliar de esgotos. Em 1862, a companhia inglesa The Rio de Janeiro City Improvements recebeu do governo imperial o privilégio exclusivo de construir e explorar comercialmente esse serviço. Dois anos depois começaram a funcionar os primeiros trechos do sistema e em 1866 a cidade já estava dividida em três distritos: São Bento (1º distrito), Gamboa (2º distrito) e Glória (3º distrito).

Nossa área de estudo estava incluída dentro dos limites dos dois primeiros distritos: no de São Bento, Prainha, Saúde, o morro da Conceição e a vertente interna do morro do Livramento; no de Gamboa, esse bairro propriamente dito, o sacó do Alferes e a praia Formosa. A casa de máquinas do 1º distrito ficava no morro de São Bento e a do 2º distrito, no morro da Gamboa.

Entretanto, a qualidade dos serviços oferecidos pela City Improvements deixava muito a desejar, sendo alvo de freqüentes denúncias. O conselheiro Pereira Rego, inspetor-geral de Higiene, chegou mesmo a afirmar que a instalação da rede de esgotos em nada contribuía “para diminuir ou atenuar as epidemias de febre amarela, e pelo contrário, cooperou na infecção do solo da cidade e do interior das casas e, portanto, compromete (...) a salubridade geral”.<sup>41</sup>

Água – Contrariando as pretensões de diversos grupos, o governo imperial decidiu em 1874 que o abastecimento de água do Rio de Janeiro seria feito por administração pública, abrindo espaço para a atuação do capital privado no que concerne às obras de construção do sistema. Em 1876, o empreiteiro Antônio Gabrielli foi contratado para a execução das obras.

O projeto previa a utilização de mananciais da serra do Tinguá e, para atender ao consumo do Centro, a instalação de reservatórios nos morros do Castelo, de Santa Teresa, do Livramento, de São Bento e da Glória. Em 1880 os serviços foram inaugurados. Gastão Cruls assinala, na área de estudo, a existência de um reservatório também no morro da Conceição. O mapa de 1875 revela a presenças de uma caixa d'água no alto do morro do Pinto, provavelmente de iniciativa particular, para abastecer os moradores das ruas recém-abertas.

No início do século XX, a área de estudo integrava o 3º distrito da rede de abastecimento de água da cidade. Dispunha de quatro reservatórios, localizados no alto dos morros do Pinto (com 166.060 litros), do Livramento (com 680.000 litros), da Conceição (com 229.105 litros) e de São Bento (com seis milhões de litros).<sup>42</sup>

Durante a segunda metade do século XIX, paralelamente ao avanço da ocupação e ao crescimento demográfico, desenrola-se todo

um processo de homogeneização “por baixo” da composição social da área. Com o fracionamento das chácaras e quintas, seus proprietários transferem-se para outras fatias do espaço urbano carioca, que estão se especializando como zonas elegantes destinadas às residências dos ricos, das pessoas abastadas. Não é esse o caso do dono do solar onde se instalou a hospedaria dos imigrantes, que deixou a Saúde para morar no Flamengo? E também do proprietário da Casa de Saúde Dr. Peixoto, que passou as instalações da clínica para a Santa Casa, trocando a Gamboa por Botafogo (conforme verificamos na planta de 1864)? Que dizer do Instituto dos Meninos Cegos (depois Instituto Benjamim Constant), iniciativa do governo imperial, instalado em 1854 no morro da Saúde, mas já na década seguinte transferido para a praça da Aclamação, no Centro da cidade?

Nossa área de estudo chega ao século XX carregada de adjetivos que a desqualificam, que a estigmatizam frente à cidade. Identificada como a parte do centro urbano que concentrava o grosso das atividades portuárias, onde os navios mercantes ancoravam e as mercadorias ficavam depositadas, reduzida a um labirinto de becos e vielas, a uma infinidade de trapiches e oficinas, ela é uma nódoa, algo que incomoda concretamente uma elite que incorpora com rapidez os valores burgueses, substrato ideológico do processo de transição para o capitalismo.

Ela incomoda porque sua numerosa e concentrada população – composta de brancos e negros, brasileiros e estrangeiros, operários, trabalhadores da estiva, biscateiros, ambulantes, desempregados, – é pobre, amontoa-se em precários cortiços, e morre aos montes, vitimada pelas epidemias. Área densa, populosa, pobre, insalubre ... e perigosa. Os quarteirões marítimos, o bairro “rubro” da cidade, o “homizão predileto dos valentões” servem de cenário a crimes que levam a Saúde, a Gamboa e o saco do Alferes às primeiras páginas dos jornais. A moral e os costumes também não recomendam. Ferreira da Rosa, defensor entusiástico da civilização superior trazida pela remodelação urbana do Rio, afirmava que as obras do cais do porto, além dos benefícios materiais, seria também benéfica “à higiene e ao decoro da capital”.

A Revolta da Vacina<sup>45</sup> (nov. 1904), considerada pela classe dominante – e mesmo por grande número de historiadores e estudiosos de períodos mais recentes – como reação explosiva e violenta da massa ignorante e refratária ao progresso e às inovações, veio reforçar essa imagem negativa da área de estudo. No final de outubro de 1904 – quando, portanto, as obras de remodelação já estavam sendo executadas – o Congresso aprovou a lei que tornava obrigatória a vacina contra a varíola. Osvaldo Cruz pôde então colocar nas ruas suas brigadas sanitárias – que já haviam atuado no combate à peste e à febre amarela – entrando em residências e vacinando à força seus moradores, contando para tal com o eficiente auxílio das forças policiais.

A campanha da vacina obrigatória, conduzida de forma arbitrária, bem à feição da administração Pereira Passos, sem os necessários

esclarecimentos à população, catalisou um crescente descontentamento popular, provocado basicamente pelas maciças demolições e despejos, pela alta do custo de vida, pelo desemprego, enfim, por um conjunto de fatores que tornava ainda mais críticas as condições de vida de parcela significativa da população carioca.

Em 9 de novembro, a lei da vacina obrigatória foi regulamentada pelo Senado. No dia seguinte, eclodiu a rebelião<sup>44</sup>, que durante uma semana convulsionou a vida da cidade, sobretudo o largo de São Francisco, a praça da República e praça Tiradentes, pontos nevralgicos do Centro da cidade, "o bairro da Saúde e, de modo geral, os populosos quarteirões proletários da zona portuária"<sup>45</sup>. A revolta adquiriu maiores proporções a partir do dia 13: postes de iluminação foram destruídos, paralelepípedos arrancados do chão e usados como projéteis nas depredações das lojas, bondes incendiados e virados, materiais das demolições empregados no erguimento de barricadas.

O *Jornal do Commercio*, na sua edição de 15 de novembro, descrevia os principais momentos da rebelião no dia anterior. No dia 14, como na véspera, "muito cedo tiveram início os tumultos e as depredações (...). Pela rua Senhor dos Passos, às 17 horas, numeroso grupo de mais de 500 pessoas desceu em direção à praça da República, prorrochando em gritos hostis à polícia e à vacina obrigatória e assaltando os bondes que (...) ainda chegavam àquele ponto." O jornal relata a morte de três pessoas. "À noitinha vários ataques à propriedade privada foram levados a efeito. Às seis e meia, numeroso grupo atacou a fábrica de velas da Companhia Luz Stearica em São Cristóvão (...). Também atacaram o Moinho Inglês, na Gamboa, quebrando vidros (...) e praticando enormes danos".<sup>46</sup>

No final da tarde, "o quartel da polícia da rua Frei Caneca foi tomado de assalto, dirigindo-se os amotinados para o Arsenal da Marinha, onde foram rechaçados pela tropa naval a golpe de baionetas".<sup>47</sup> A revolta espocou em outros pontos da cidade, chegando a Vila Isabel, Santa Teresa, São Cristóvão, ao largo do Estácio, às ruas Voluntários da Pátria e do Resende. No dia 15, o presidente Rodrigues Alves determinou que navios de guerra apontassem seus canhões para Saúde e a Gamboa, praticamente sob controle da população sublevada.

Com a votação pelo Congresso, no dia 16, da instauração do estado de sítio no Distrito Federal e em Niterói, a repressão se intensificou. No final desse mesmo dia, tinham sido destruídas dezenas de trincheiras, muitas pessoas foram mortas, feridas ou presas. Soldados percorriam as ruas, detendo não apenas quem havia participado do levante mas todos aqueles passíveis de serem qualificados de vagabundos e ladrões. Centenas de pessoas encheram os porões dos navios e foram deportadas para o interior do Acre, que acabara de ser conquistado à Bolívia.

No dia 17, o governo recuperara o domínio da situação, dominando os últimos focos de resistência, entre os quais o mais famoso era Porto Artur (alusão à fortaleza russa que na recente guerra russo-

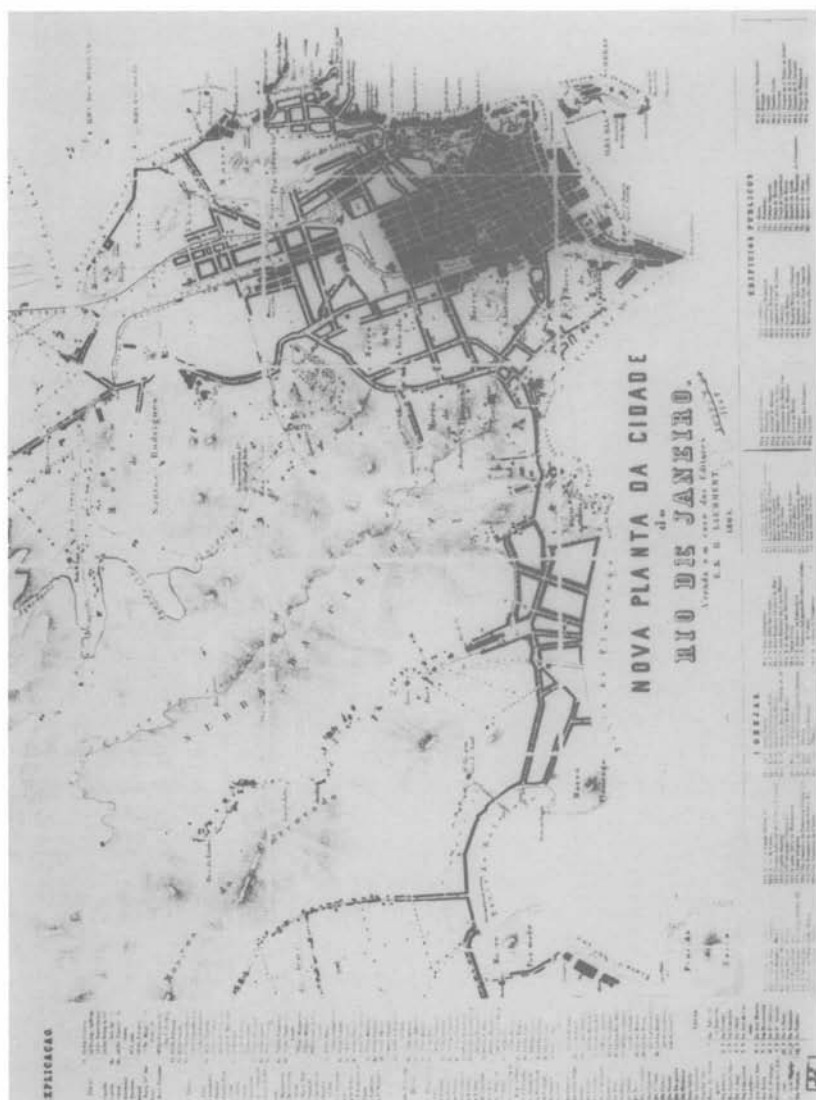
japonesa resistira meses ao cerco dos nipônicos), localizado na rua da Harmonia, próxima ao mar. *O Jornal do Commercio*, descreve-o com minúcias:

Essa trincheira, de mais de um metro de altura, era constituída de sacos de areia, trilhos arrancados à linha, postes telefônicos, fios de arame, paralelepípedos, troncos de árvore, madeiras de casas velhas, bondes e carroças. Ali, armados de carabinas com grande profusão de munições, revólveres e dinamite, permaneciam esses homens numa constante ameaça à ordem pública. Nos muros do Livramento e do Mortona, fortificam-se igualmente com os mesmos elementos de resistência. (...). O bairro estava inteiramente entregue a essa gente, pois, assaltada e invadida a 3ª Delegacia Urbana, as autoridades e o destacamento tiveram de abandoná-la (...). Do largo da Harmonia em diante até a venda denominada Varanda, na esquina da rua da Gamboa, seguiam-se as outras trincheiras, em grande número, até Porto Artur, onde estava reunido o estado-maior dos amotinados. Ali, de momento a momento, soavam toques de corneta, dando ordens e recomendando sentido (...). Nos morros próximos, haviam estabelecido verdadeiras baterias de canos, cheios de dinamite, bombas, pedras e munições".<sup>48</sup>

Restaurada a ordem pública, o governo, prudentemente, ordenou a construção do 5º Batalhão de Polícia Militar na praça da Harmonia, praticamente no mesmo lugar onde Porto Artur fora erguido.



Planta, J. E. Ker, 1852.



Nova planta. Laemmert, 1864.

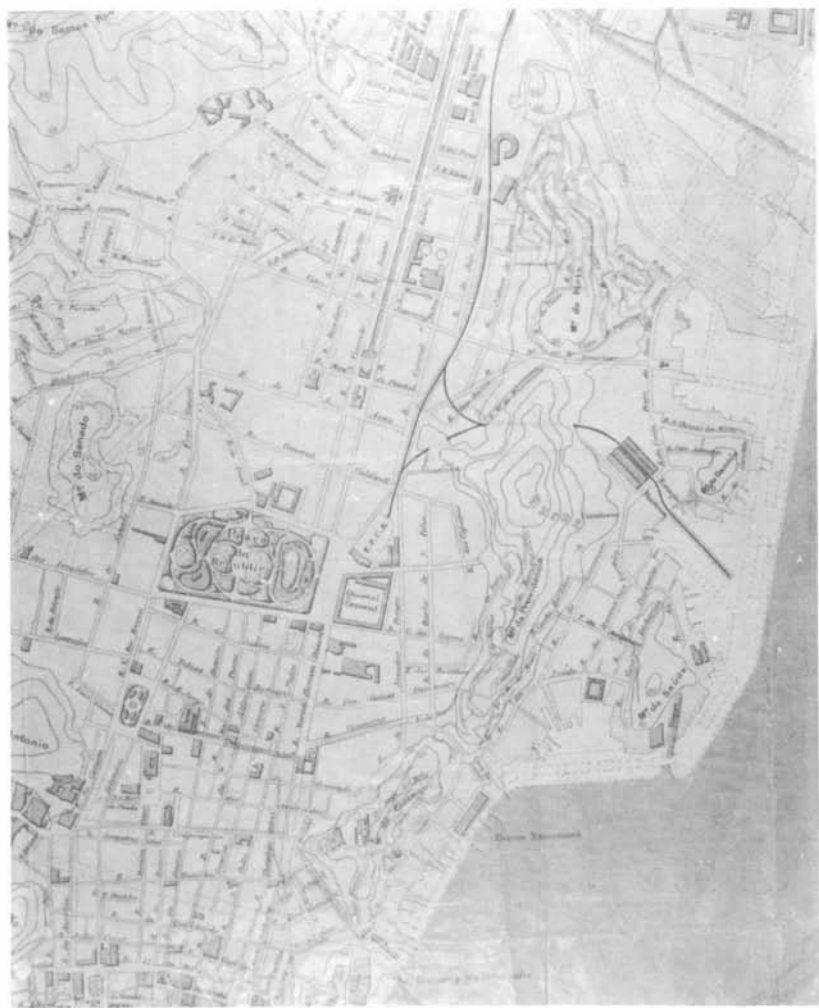




Planta da cidade e subúrbios. Garriga & Rodrigues. 1875.



Planta da cidade e de uma parte dos subúrbios. Maschbeck. c. 1885.



*Planta com o traçado dos trabalhos projetados por P. Passos. Passos & Bandeira. 1905.*



Santa Rita - 2º Distrito.



Gamboa - 11º Distrito.

## NOTAS

1. BENCHIMOL, J. 1982, v.1, p.179.
2. ROSA, F. da. *Rio de Janeiro.*, 1905, p.142.
3. CASTRO, A.C. 1979, p.110-2.
4. Os resultados do censo mandado realizar esse ano por Antônio Tomás de Godói, chefe de polícia do Rio, apresentam um total inferior à realidade, uma vez que não foram cobertas as paróquias de Sacramento, Jacarepaguá e ilha de Paquetá e as da Candelária e Santana o foram de maneira incompleta” (cf. LOBO, E.M.L. 1978, v.1, p. 226).
5. O censo efetuado esse ano, por ordem do ministro Alfredo Eugênio Almeida Maia, foi cancelado. Seus resultados, portanto, devem ser relativizados, mas ainda assim podem dar uma idéia aproximada do real.
6. RECENSEAMENTO do Rio de Janeiro (Distrito Federal) realizado em 20 de setembro de 1906. Esse censo foi iniciativa da administração municipal e ficou sob a sua responsabilidade, já levando em conta a nova divisão territorial da cidade, efetuada pelo decreto n° 434, de 16 de junho de 1903. O Rio de Janeiro passou, a partir de então, a ser dividido em 25 distritos, abandonando-se a denominação freguesia. Os distritos, por sua vez, subdividiam-se, se fosse o caso, em seções.
7. BENCHIMOL, J. 1982, v.2, p.241.
8. Esse impacto demográfico é atestado pelo médico Bento Cruz, pai do sanitarista Oswaldo Cruz, em *Relatórios dos trabalhos da Inspeção Geral de Higiene, de 1º/1/1891 a maio de 1892*, p.68: “Tudo faz crer que a população domiciliada nos cortiços representasse em 1890 o dobro da recenseada em 1888, se não mais, isto é, mais de 100.000 habitantes”.
9. BENCHIMOL, J. 1982, v.3, p.508.
10. *Ibidem*, p. 607.
11. Trata-se do primeiro censo industrial moderno do país, encomendado por Lauro Müller, ministro da Viação e Obras Públicas do governo Rodrigues Alves. Integra o volume III (Indústria de transporte. Indústria fabril) da obra CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL – *O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias – 1909*.
12. BENCHIMOL, J. 1982, v.2, p.343.
13. As mudanças dos nomes dos logradouros públicos de Rio de Janeiro eram decididas na Câmara Municipal, que votava as propostas dos vereadores encaminhadas nesse sentido.
14. Dele provém a denominação do Pinto, que num primeiro momento designava o trecho em questão, abrangendo mais tarde todo o morro.
15. MASCHKE, E. de, c. 1885.

16. PASSOS, Bilac & BANDEIRA. Planta da cidade do Rio de Janeiro com o traçado dos trabalhos projetados por Pereira Passos. 1905.
17. A origem dessa igreja remonta a 1850, quando pescadores açorianos, imigrados da ilha Terceira, trouxeram a imagem de Santo Cristo dos Milagres para aquele local, erguendo uma capelinha à beira-mar. Em 1857 foi formada a Irmandade do Santo Cristo dos Milagres, a qual promoveria a construção da igreja.
18. GÉRSON, Brasil, 1959, p.154.
19. Ibidem, p.152.
20. SOUSA, A.F. de. 1881, p.139.
21. Ver a esse respeito GÉRSON, Brasil, 1959, p.160; e SANTOS, N. 1934. v.1, p.300-1.
22. PESSOA, P. 1905, p.140-1.
23. FIGUEIRA, M. 1908, p.262.
24. Em 1901, portanto ainda de acordo com a divisão antiga, foi criada na área de estudo a freguesia de Santo Cristo dos Milagres, formada a partir de Santa Rita e Santana.
25. CAVALCANTI, J.C. 1878.
26. CARVALHO, M.J.R. de. 1908, p.33-4.
27. ZARUR, D. 1978, p.13.
28. Ibidem, p.21.
29. Ibidem, p.24.
30. LOBO, E. 1978, v.1, p.237 e 239.
31. Ibidem, p.275.
32. SANTOS, N.1934, v.2, p.29.
33. CABRAL, A. do V. 1884, p.182.
34. RIO DE JANEIRO, Departamento de Assistência Pública. 1992. Recomendamos a leitura de ALBUQUERQUE, M.B.M. de 1983. A autora centrou seu estudo na União dos Operários Estivadores e na Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café.
35. SOUTO, V. 1908, v.2, p.56.
36. Essas informações foram retiradas da publicação do próprio Moinho Fluminense, de circulação interna, *O que nós somos*, 2ª edição, publicada em novembro de 1977 e atualizada até janeiro de 1980.
37. BENCHIMOL, J. 1982, v.1, p.201.

38. SANTOS, N.1934, v.1, p.375-6.
39. ROSA. F. da. 1905, p.58-61.
40. Ibidem, p.63-4.
41. Citado em BENCHIMOL, J. 1982, v.1, p.130.
42. ROSA. F. da. 1905, p.222-3.
43. Nosso curto relato sobre a Revolta da Vacina a enfocará unicamente enquanto movimento popular, não sendo nossa intenção analisar a participação dos políticos opositoristas nem a dos militares (levante da Escola Militar).
44. O Rio de Janeiro já fora palco de outros levantes populares, embora de menor duração e intensidade. Em 1º de janeiro de 1880, estourou a Revolta do Vintém. Para minorar séria crise financeira, o governo imperial instituiu um imposto (no valor de um vintém) a ser pago pelos usuários dos bondes. Originalmente, o previsto era que as próprias companhias de carris arcassem com a taxa. A rebelião estendeu-se até 5 de janeiro e teve como núcleo irradiador o largo de São Francisco, de onde partiam várias linhas de bondes. Cerca de 4.000 pessoas participaram das manifestações de protesto, incendiando e virando os bondes, usados como barricadas. A repressão policial – que chegou a empregar a cavalaria – deixou um saldo de três mortos e vários feridos. Em setembro o imposto foi revogado. Para maiores informações sobre essa rebelião popular ver GRAHAM, S.L. (1973).  
Já no período republicano, foram registrados no Rio pelo menos dois movimentos populares. Em julho de 1901, a população depredou vários bondes, em protesto contra a majoração do preço das passagens e a má qualidade dos serviços oferecidos pelas companhias. A intervenção da polícia causou a morte de diversas pessoas. No ano seguinte, em maio, houve um levante popular contra a carestia, voltado principalmente contra o monopólio das carnes verdes, explorado por um grupo de comerciantes, e que contava com a aquiescência da administração municipal.
45. BENCHIMOL, J. 1982, v.3, p.640.
46. Citação extraída de *Nosso Século*.
47. BENCHIMOL, J. 1982, v.3, p.643.
48. Citação extraída de BENCHIMOL, J. 1982, v.3, p.643.



## 7. A MODERNIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Neste capítulo, examinaremos o processo de modernização portuária do Rio de Janeiro que teve lugar na primeira década do século XX. Para tal, subdividimos o capítulo em três grandes partes. Na primeira, dedicamo-nos ao estudo das últimas concessões e dos respectivos projetos, cuja tramitação burocrática – e técnica – se desenrolou durante a década de 1890. O insucesso dessas iniciativas marcou o fim de um determinado tipo de relação entre os grupos capitalistas e o Estado, visto enquanto concessionário maior, que vigorava desde meados do Segundo Império.

A segunda parte retrata o funcionamento das atividades portuárias no Rio de Janeiro no período que antecedeu as obras de modernização, destacando a precariedade da sua base material, praticamente a mesma de trinta anos antes. Nela abordamos também a mudança de função do porto do Rio, que, ao mesmo tempo em que se firma como maior porto importador do país, cede – devido sobretudo à decadência da lavoura cafeeira fluminense – a liderança do comércio de exportação ao porto de Santos.

Finalmente, na terceira parte, apresentamos as obras de melhoramentos portuários propriamente ditas, destacando a nova modalidade de atuação do Estado que, encampando as antigas concessões à iniciativa privada, toma a si a elaboração e coordenação do projeto do novo porto – eixo de um amplo plano de renovação urbana, habitualmente sob sua responsabilidade –, atendendo aos interesses mais gerais do capital.

### 7.1 AS ÚLTIMAS CONCESSÕES

Durante uma boa parte da década de 1880 não se registraram pedidos de concessão para a realização de melhoramentos portuários (pelo menos não obtivemos informações nesse sentido). No entanto, na passagem dos anos 1880 para os anos 1890, alguns projetos voltaram a ser apresentados. Evidenciava-se que a base material sobre a qual se

estruturavam as atividades portuárias não atendia mais às novas necessidades criadas pela acumulação de capital e a intensificação e ampliação da circulação das mercadorias e da força de trabalho (imigração) que ela implica, bem como às necessidades fiscais do próprio Estado.

Mais uma vez, os projetos se dirigiam para a vertente marítima central (litoral entre os Arsenais de Guerra e de Marinha) e para a área de estudo, que permanecia, por conseguinte, apenas como uma das alternativas possíveis para a efetivação das obras portuárias.

### 7.1.1 A vertente marítima central

Pelo decreto nº 10.372 de 28 de setembro de 1889, o governo imperial concedia ao visconde de Figueiredo, ou à firma que organizasse, autorização para construir obras de melhoramentos na cidade e no porto. A permissão foi dada com base na lei nº 1.746, de 1869, e no artigo 7º da lei nº 3.314 (Lei Orçamentária para 1887), de 16 de outubro de 1886. Através desse artigo, “resolveu o governo ampliar as vantagens previstas na lei básica de 1869), estabelecendo a garantia de juros e de amortizações de capital investido nas obras portuárias, criando para isso taxas especiais *ad valorem* sobre as importações (até 2%) e exportações (1%)”.

O plano apresentado por Figueiredo e seus sócios, elaborado pelo engenheiro James Brunlees, previa a construção de uma bacia abrigada ao sul da ilha das Cobras e a leste do litoral compreendido entre a doca da Alfândega e o Arsenal de Guerra; num sistema de cais dentro dessa bacia, aparelhado de guindastes e elevadores hidráulicos, vias férreas, armazéns e alpendres, acostariam diretamente navios de todos os tamanhos, permitindo maior rapidez e economia às tarefas de carga e descarga. Uma via férrea elevada comunicaria as docas e armazéns à Estrada de Ferro D. Pedro II. Uma área de terreno contíguo às docas destinava-se à construção de edifícios comerciais. As obras foram orçadas em 39.604:000\$, devendo ser iniciadas dentro de um ano após a aprovação do projeto. Em oito anos deveriam estar concluídas, estendendo-se a concessão por 40 anos. Pelo que podemos observar, esse projeto não trazia grandes inovações em relação aos projetos apresentados anteriormente.

Em outubro de 1890, já no regime republicano, o ministro da Fazenda, Rui Barbosa, manifestava-se contrário ao decreto anterior. Em aviso daquele ministério, datado de 22 de outubro de 1890, dizia: “Antes de mais nada é obvia a insustentabilidade da cláusula que estabelece um porto de exportação a favor da empresa. Essa disposição não pode resistir ao princípio da Constituição da República (então em discussão) que extingue os direitos de exportação. Ela deve ser (...)

eliminação do contrato por inconstitucional em presença do novo regime”<sup>2</sup>.

Transferida a concessão pelo decreto nº 137, de 11 de abril de 1891, à Companhia e Obras Hidráulicas no Brasil, em julho seguinte os trabalhos foram inaugurados. Contudo, logo foram interrompidos. Alegando não ter condições de executar efetivamente o projeto de Brunlees, a Companhia Obras Hidráulicas sujeitou à apreciação do governo um plano provisório, que não foi aceito. A concessão foi declarada caduca em novembro de 1897, sob a alegação de que as obras ainda não tinham sido iniciadas. A companhia, porém, recorreu desta decisão e, um ano depois, a lei nº 560, de 31 de dezembro de 1898, revalidou a concessão, fixando o prazo de um ano para o começo dos trabalhos.

Meses depois, pelo decreto nº 3.295, de 23 de maio de 1899, a concessão foi novamente transferida, dessa vez para a empresa britânica The Rio de Janeiro Harbour and Docks Company Limited, representada no Brasil pelo barão de Sampaio Viana. Ao que parece, a nova concessionária tratou logo de colocar o projeto em execução. Em aviso de 4 de dezembro daquele ano, o Ministério da Marinha solicitava cópias das plantas das obras do porto do Rio e mais esclarecimentos a fim de pronunciar-se sobre os trabalhos na ilha das Cobras.

O aviso revelava que a Rio de Janeiro Harbour and Docks pretendia inaugurar naquele mesmo dia as obras, no lado sul da ilha. Alguns engenheiros da empresa tinham depositado materiais nesse local, sem autorização da Marinha. “Sendo a ilha um próprio nacional que não está sujeito às cláusulas da referida concessão, não se julga este ministério com a obrigação de permitir a invasão daquela praça de guerra por particulares”.

Todavia, a companhia inglesa acabou fazendo valer seus interesses mas, por motivos que não conseguimos precisar, as obras não saíram do papel. A Rio de Janeiro Harbour and Docks se envolveria numa malograda operação de fusão com a Empresa Melhoramentos, como veremos adiante.

### 7.1.2 A área de estudo

Em março de 1889 terminou o prazo de 15 anos dado à Companhia das Docas de D. Pedro II para a conclusão das obras que executava na enseada da Saúde. A partir daí, começava a contar o prazo suplementar de três anos, com multa mensal de 10.000\$.

Em agosto de 1889, os engenheiros Gustavo Estienne e Raimundo de Castro Maia pediram ao governo autorização para construir um cais entre a ponta da Saúde e a ponta do Caju, nos termos da lei nº 1.746. No mês seguinte, Antônio Paulo de Melo Barreto, Alfredo Camilo Valdetaro, Eduardo Guinle, C. Gaffrée e João Gomes Ribeiro de

Andrade requereram uma concessão do mesmo teor para a área compreendida entre o Arsenal de Marinha e o saco do Alferes. Os dois pedidos apresentavam, conseqüentemente, um extenso trecho em comum, i.e., o litoral da Gamboa e do saco do Alferes.

Em seus pareceres sobre os requerimentos, a Impetoria de Obras Públicas da Corte, a Estrada de Ferro D. Pedro II, o Ministério da Marinha e o da Guerra e a Câmara Municipal consideraram os estudos incompletos, e não fizeram a menor referência à concessão da Companhia das Docas de D. Pedro II que, embora na carência do prazo suplementar, continuava em vigor.

Estienne e Castro Maia voltaram à carga em fevereiro de 1890, reivindicando o direito de propriedade. O novo governo republicano decidiu, contudo, aguardar os estudos que a Intendência Municipal<sup>4</sup> pretendia fazer e que levariam em conta o problema do saneamento da capital, extremamente grave naquele momento.

Em julho, Estienne e Castro Maia, por um lado, e Melo Barreto e demais requerentes, por outro, passaram suas respectivas concessões à recém-criada Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil<sup>5</sup>, presidida pelo conhecido engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin. Nesse mesmo mês, a Melhoramentos requereu ao governo autorização para construir um cais desde o Arsenal de Marinha até a ponta da Saúde e daí à ponta do Caju, fundindo assim num só os dois pedidos anteriores. Em agosto, absorveu a concessão dada em maio de 1879 a Vieira Souto.

Feitas algumas observações, o governo autorizou a Melhoramentos, pelo decreto n° 849, de 11 de outubro de 1890, a construir um cais de atracação no trecho do litoral solicitado pela empresa, tendo sempre como referência a lei n° 1.746.

As diversas cláusulas do decreto referiam-se ao estabelecimento de um sistema de cais de atracação para grandes navios, com armazéns próprios e demais melhoramentos, incluindo modernos aparelhos de carga e descarga e linhas férreas para o serviço de guindastes e armazéns, com ramal até a Estrada de Ferro Central do Brasil. Entre a Prainha e a ponta da Chichorra seria reservada uma faixa de 60 metros, dos quais 40 destinados à instalação de duas linhas férreas, guindastes hidráulicos e armazéns e 20 a uma grande artéria de comunicação entre o bairro de São Cristóvão e a Prainha.

A linha do cais seria interrompida em frente aos edifícios das docas nacionais (nome dado às docas de D. Pedro II após a proclamação da República) para deixar livre o trânsito às embarcações que a eles se dirigissem. O problema representado pelo dique da Saúde – outro obstáculo à continuidade do cais – seria objeto de um estudo específico. A empresa deveria construir, gratuitamente, em local adequado, um edifício para a capitania do porto. Entre o novo cais e o do Arsenal de Marinha seria reservada uma área para as pequenas embarcações de transporte de bagagens e passageiros.

Pela cláusula XII, a Melhoramentos estava autorizada a prolongar

o aterro ao qual se referia o decreto nº 7.302 – a concessão de Vieira Souto – até a linha do cais a ser traçada com terras provenientes do desmorte do morro do Senado. A empresa também era concessionária dessa obra, conforme o decreto nº 687, de 29 de agosto de 1890; as terras, por sua vez, estavam igualmente destinadas ao aterro da parte do saco de São Diogo, ao norte do canal do Mangue.

A Melhoramentos deveria proceder ao saneamento da enseada compreendida entre a ponta da Chichorra e a do Caju, o que coloca em relevo, uma vez mais, a gravidade do problema sanitário do Rio. Nesse trecho, o cais deveria ser adequado à atracação de navios transatlânticos de maior calado.

O prazo da concessão estabelecido pelo decreto nº 849 era de 90 anos, a partir da data de inauguração das obras. Estas deveriam ser concluídas dentro de oito anos, a contar da mesma data. A empresa era obrigada a apresentar o plano geral das obras no ano seguinte à assinatura do contrato, “e conjuntamente a planta hidrográfica do ancoradouro compreendido entre o litoral a melhorar e uma linha passando pela parte exterior das ilhas das Enxadas e das Cobras”<sup>6</sup>.

Os estudos definitivos teriam de ficar prontos dentro de dois anos, contados a partir da data da assinatura do contrato, devendo incluir o perfil longitudinal do solo no qual seriam fundados os cais, e as sondagens geológicas necessárias ao conhecimento do terreno. As plantas, os perfis e os projetos em detalhe do conjunto das obras teriam de ser apresentados ao governo por seções.

Em 11 de dezembro de 1890, o decreto nº 1.156 autorizava a concessionária “a prolongar a rua do Cais em projeto entre o Arsenal de Marinha e a ponta do Caju”. Esse prolongamento permitiria à empresa “estender seus trilhos até as docas da Alfândega, podendo para isso desapropriar o morro de São Bento (...), arrasá-lo ou perfurar os túneis (...) necessários”. Ainda em dezembro, o engenheiro Alfredo Lisboa foi contratado para fazer os estudos definitivos do plano geral de obras. O texto do decreto nº 1.156 dá margem a reflexão. Observamos que os obstáculos geográficos e sociais são tratados de forma indiferenciada: arrasa-se ou perfura-se o morro e, igualmente expõe-se a terra. O plano, mesmo antes de ser concretamente estabelecido, subordina relevo e propriedade aos seus propósitos. Em outras palavras, apoiada na base jurídica fornecida pelo Estado, o capital definirá uma nova geografia, bem como uma nova modalidade de apropriação do solo, destruindo o que até então vigorava.

No final de dezembro, o engenheiro João Antônio da Silva Peres encaminhou projeto de melhoramentos da cidade à Intendência Municipal. O ponto central desse projeto era o arrasamento dos morros de São Diogo, do Pinto, da Gamboa, da Saúde, da Providência e do Livramento, que além de contribuir para a solução do problema sanitário da cidade – através de uma melhor circulação do ar – permitiria o aterro de uma vasta porção da baía. O aterro seria limitado por um cais quebrado, formando duas retas: uma, da praça Municipal à ponta

do morro da Saúde; outra, desta ponta ao hospital dos Lázarus, em São Cristóvão. Na área aterrada, seria instalado um novo bairro, a Vila Industrial. Ao longo do cais projetado e entre duas largas e extensas avenidas, seriam construídos edifícios destinados a trapiches, armazéns e oficinas. Na avenida exterior, haveria um ramal ferroviário prolongando os trilhos da Central do Brasil. Na avenida interna, uma linha de bondes ligaria o cais ao Centro da cidade, passando pela rua da Imperatriz. O desmonte do morro da Providência implicaria a inutilização dos túneis que demandavam à estação marítima da Gamboa.

A Diretoria de Obras da Intendência Municipal deu parecer contrário ao projeto, em 29 de janeiro de 1891. Além de as obras estarem compreendidas dentro da concessão feita à Empresa Melhoramentos, o projeto foi considerado inexecutável e utópico, devido aos custos elevadíssimos e ao tempo excessivo necessário para sua execução.

A Melhoramentos comprou em fevereiro de 1891 parte da ilha das Moças. Numa etapa preparatória à construção do cais, aquela ilha e a dos Melões desapareceriam, unidas por aterro ao continente. No decorrer do ano, a empresa adquiriu os bens da Companhia das Docas de D. Pedro II – ou seja, basicamente as docas Nacionais –, através de uma operação triangular um tanto obscura. “Das escrituras passadas em 1891 no cartório do tabelião Evaristo Vale de Barros consta que os armazéns e cais construídos em virtude dos decretos nº 4.492 (...) e 5.243 (...) foram vendidos pela Companhia das Docas de D. Pedro II (...) à Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (escritura de 3 de junho) e por esta a (...) Melhoramentos (...) (escritura de 10 de julho) pelo preço em cada venda de 1.000.000\$”. Nenhuma das transferências foi autorizada pelo governo “que, porém, ao aprovar o plano geral da Melhoramentos, considerou como primeira seção do dito plano as obras que faziam parte das Docas D. Pedro II”, ratificando, assim, tacitamente a operação.

Segundo o plano geral das obras apresentado pela Melhoramentos, o cais a ser construído entre Prainha e o Caju não teria nenhuma saliência ou reentrância brusca, sendo disposto em longos alinhamentos retos, com trechos côncavos de grande curvatura. O projeto conservava as docas Nacionais (o armazém nº 5 e os 160m de cais), aí estabelecendo uma doca de comércio. Aliás, como já fora previamente aceito pelo governo, a primeira das cinco seções das obras do cais corresponderia à parte efetivamente executada do projeto de André Rebouças para as docas de D. Pedro II.

A estação marítima da Gamboa também seria mantida, mas a empresa deixava claro que mais tarde seria necessária uma nova estação, “igual à que atualmente possuía a mesma estrada na Gamboa e mais um acréscimo de 30% desta área”.<sup>10</sup>

O projeto – “pela conveniência de não desapropriar os edifícios que constituem o Moinho Inglês, que tem montado em uma ponte

sobre colunas de ferro um elevador e competente viaduto para retirar do porão dos navios o trigo que leva aos seus depósitos<sup>11</sup> – determinava que essas instalações de carga e descarga fossem respeitadas, construindo-se uma doca de grandes proporções que as conteria. As facilidades concedidas ao Moinho Inglês não passaram despercebidas ao engenheiro de porto Alfredo Dias, que indagava, em parecer encaminhado ao Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, datado de 27 de maio de 1891: “Ademais, não parecerá parcialidade considerar o serviço do Moinho Inglês, quando não se leva em conta o do Moinho Fluminense?”<sup>12</sup>

No cômputo geral, o plano previa a construção de 6.800m de cais, o aterro de 323 ha de superfície e a utilização de 24,6 milhões de metros cúbicos de terra. O custo da obra foi estimado em 89.843.000\$, soma considerada muito elevada.

O decreto nº 960, promulgado em 30 de julho de 1892, aprovou com alterações o plano da Melhoramentos. Um dos principais problemas apontados era o traçado do cais entre a Saúde e o Caju, que apresentava “o grave inconveniente econômico de ser a linha de atracação desproporcionalmente exígua com relação à enorme superfície do novo solo adquirido sobre águas (...), sem correspondente vantagem para a ampliação das acomodações portuárias<sup>13</sup>”. Pelo mesmo decreto, ficou decidido que o novo cais não passaria em frente ao dique da Saúde. A comunicação entre as seções do cais da Saúde e da Gamboa se faria através de uma larga passagem cavada na rocha, no morro da Saúde.

A essa altura, porém, a Melhoramentos estava mergulhada em profunda crise financeira, provocada pelo colapso da política de Encilhamento. Com a retração dos negócios, a empresa foi paralisando aos poucos seus diversos empreendimentos, o que teve evidentes reflexos sobre seu projeto de melhoramentos portuários. A Revolta da Armada (setembro de 1893 – março de 1894) também prejudicou seus planos, visto que “alguns tiroteios se reproduziram no litoral entre a Saúde e a Gamboa, onde as lanchas dos revoltosos tentaram desembarcar forças e pilhar embarcações e mantimentos<sup>14</sup>”. A rebelião naval provocou fechamento por seis meses na baía de Guanabara, interrompendo as operações comerciais de importação e exportação.

Ao mesmo tempo, as alterações ditadas pelo decreto nº 960 obrigaram a Melhoramentos a proceder a novos estudos e a reelaborar projetos, com variantes do traçado, para as cinco seções em que foi dividido o plano geral. Esses estudos e projetos foram sendo gradativamente exibidos às autoridades responsáveis, sofrendo novas modificações. Em julho de 1897, o aviso nº 164 informava que até aquele momento ainda não tinham sido “considerados definitivos, sujeitos como se acham ao exame e estudo do governo, que procura os meios de organizar um plano pelo qual se harmonizem os diversos interesses em jogo, sem prejuízo da real utilidade pública<sup>15</sup>”.

O teor desse documento nos leva a acreditar que “os diversos

interesses em jogo” tinham íntima ligação com a queixa feita pouco antes pela empresa de que o governo havia concedido aforamentos de acrescidos de marinhas – i.e., aterros – a particulares, exatamente na porção do litoral a ela legalmente cedida. A realização do projeto passava a contar então com mais um elemento compilador, além dos problemas de ordem técnica e financeira. Podemos levar a colocação um pouco mais além. O problema enfrentado pela Melhoramentos em suas relações com o “Estado concessionário” parece reeditar os conflitos entre concessões que, na década de 1870, contrapuseram diferentes capitalistas entre si e ao governo imperial, e cuja conseqüência principal – do ponto de vista da cidade e das atividades portuárias – foi ter contribuído decisivamente para inviabilizar as transformações que a evolução do movimento comercial impunha. Apesar de mais ambicioso que os projetos anteriores, o plano de renovação do porto da Melhoramentos parecia esbarrar nos mesmos obstáculos. E, como veremos posteriormente, é com a Melhoramentos que se fechará o ciclo de concessões, assumindo o Estado, diretamente, o planejamento e a coordenação das obras portuárias.

Com a continuação da conjuntura recessiva, a Melhoramentos foi liquidando os negócios em andamento. Em agosto de 1897, tiveram início os contatos para a venda da concessão das obras portuárias e da Estrada de Ferro Melhoramentos a capitalistas estrangeiros. Frontin, diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil desde dezembro de 1896, cedera a presidência da empresa ao engenheiro Carlos Sampaio, “que embarcou para a Europa com a missão de negociar a operação de transferência. Depois de prolongados entendimentos, conseguiu fechar negócio em Londres para a venda da concessão das obras do porto (conforme a Ata da reunião da diretoria de 24 de maio de 1898)”<sup>16</sup>. A transação, que incluía alguns melhoramentos já realizados, foi acertada por £880.000. Acreditamos, porém, que tenha sido desfeita pouco depois, já que não encontramos mais referências a ela.

Finalmente, pelo decreto nº 3.323, de 27 de junho de 1899, foram aprovadas ainda dessa vez com alterações, as modificações propostas pela Melhoramentos no plano geral das obras. A construção do cais começaria junto à ponta da Chichorra, caso a concessionária não declarasse previamente preferir construí-lo corrido, do Arsenal de Marinha ao Caju. O governo cederia à empresa, mediante indenização, a ilha de Santa Bárbara, onde seriam instalados depósitos de inflamáveis.

O cais partiria em linha reta “desde o seu início, no Arsenal de Marinha, até unir-se à curva que precede o dique Finnie (dique da Saúde), passando em frente às Docas Nacionais, à distância de 120 metros aproximadamente e por fora do primitivo traçado; e, contornando a ponta da Saúde, à distância de 60 a 70 metros, segue daí em reta até a frente, acerca de 300 metros de distância, da antiga ilha dos Melões, junto à nova embocadura do canal do Mangue prolongado”<sup>17</sup>. Para que o dique da Saúde continuasse sendo utilizado, seria



construído um canal de entrada adequado, transporte por pontes movediças.

Seriam construídos 2.975m de cais entre o Arsenal de Marinha e a foz do canal do mangue. Daí até a ponta do Caju, a linha do cais passaria a uma distância de 300-500 metros da orla de São Cristóvão, aproximando-se em seguida, progressivamente, do litoral até tocar o limite extremo do Caju. Essa segunda seção do cais teria aproximadamente 2.800m de extensão.

A faixa do terreno contígua ao cais deveria reverter para o governo federal quando expirasse o prazo da concessão. Do Arsenal de Marinha ao canal do Mangue teria 70 metros de largura, dos quais 20 para as vias férreas e os guindastes, 25 para os armazéns e 25 para uma avenida marginal; do canal do Mangue à ponta do Caju a faixa teria 60 metros de largura. Diante da estação marítima da Gamboa se daria a ligação do ramal ferroviário às vias férreas do cais, ambos com a mesma bitola de 1,60m.

Face às continuadas dificuldades da empresa, em janeiro de 1900 foram prorrogados os prazos tanto para a conclusão dos trabalhos de desmonte do morro do Senado, como para a apresentação dos planos que permitissem a efetiva construção do cais da Prainha ao Caju. Em Agosto, foram aprovados os planos e o orçamento das obras, chegando este último ao montante de 126.670:284\$400.

### 7.1.3 A fusão das empresas

Durante todo esse período, com exceção do aterro de boa parte dos mangues de São Diogo (obra que, na realidade, fazia parte da concessão do arrasamento do morro do Senado), praticamente nada do que o plano geral de obras da Melhoramentos previa foi realizado. A Rio de Janeiro Harbour and Docks, concessionária dos melhoramentos no trecho entre os dois arsenais, enfrentava o mesmo problema. Em virtude dessa situação, que dificultava “o levantamento de capitais por qualquer das duas companhias, resolveram elas em fins de 1901 fundir-se com a denominação de Companhia Docas do Rio de Janeiro, o que lhes foi facultado pelo decreto nº 4.228, de 6 de novembro desse ano<sup>18</sup>. A fusão das duas empresas significava na prática a fusão das duas concessões, o que implicaria que a linha de cais do porto do Rio de Janeiro viesse a se estender do Arsenal de Guerra à ponta do Caju.

Não sabemos até que ponto as dificuldades compartilhadas pelas duas companhias as teriam impelido à fusão. O que sabemos, concretamente, é que a medida não foi efetivada, apesar do decreto. Em junho de 1902, A Rio de Janeiro Harbour and Docks apresentou protesto em juízo, “para a ressalva de seus direitos contra a protelação posta pela (...) Melhoramentos (...), não querendo assinar a escritura definitiva da sociedade que devem constituir em virtude do decreto nº 4.228”<sup>19</sup>

Informação de outubro daquele ano introduziu um dado novo na trama, ao referir-se a uma Companhia União dos Trapiches, que também estaria envolvida na organização da Companhia Docas do Rio de Janeiro. De qualquer maneira, contudo, o prazo para essa organização acabou expirando.

Pelo que vimos acima, parece-nos evidente que a Melhoramentos não estava, ao contrário da companhia inglesa, interessada na fusão. Podemos levantar a hipótese de que Paulo de Frontin, homem com livre trânsito na administração Rodrigues Alves, sabia de antemão das intenções do presidente com relação aos serviços portuários do Rio. Por isso, preferiu ganhar tempo para negociar *sozinho* com o governo federal não só a concessão, mas também os planos e estudos feitos pela Melhoramentos.

A eventual participação da Companhia União dos Trapiches nas negociações para a formação da Companhia Docas do Rio de Janeiro chamou nossa atenção. Seria ela uma *holding* de trapiches cariocas que, ameaçados de morte pelos projetos de melhoramentos portuários, se teriam unido para assegurar um certo espaço dentro do processo de organização das Docas do Rio de Janeiro? É lícito indagar também até que ponto o envolvimento dos trapiches nesse processo teria contribuído para o fracasso dos entendimentos. Infelizmente, as informações disponíveis sobre a atuação dos proprietários de trapiches são extremamente escassas.

## 7.2 A ESTRUTURA PORTUÁRIA DO RIO ANTES DA MODERNIZAÇÃO E A MUDANÇA DE FUNÇÃO DO PORTO

Como funcionavam os serviços portuários no Rio de Janeiro no período imediatamente anterior às obras de modernização? F. A. Georlette, vice-cônsul do Brasil em Antuérpia, responde amplamente a essa pergunta no livro *Le port de Rio de Janeiro*, reprodução de uma conferência por ele proferida em Bruxelas, no dia 28 de abril de 1908, ocasião em que os trabalhos do porto já estavam em pleno andamento.

O autor localiza o Centro do Rio de Janeiro num trapézio. O primeiro lado, de frente para a entrada da baía de Guanabara, compreendia a praia de Santa Luzia e o morro do Castelo. O segundo lado, limitado pela ponta do Calabouço (Arsenal de Guerra) e o Arsenal de Marinha, abrangia a praça XV de Novembro (nome dado ao largo do

Paço após a proclamação da República), o cais Pharoux, as instalações da Alfândega e o cais dos Mineiros. E, finalmente, o terceiro lado do trapézio, que incluía a área de estudo – os bairros marítimos da Prainha, Saúde, Gamboa e Saco do Alferes – e mais São Cristóvão, chegando até a ponta do Caju.

Para os navios comerciais atingirem o ancoradouro a eles destinado, em frente às enseadas da Saúde e da Gamboa, tinham de atravessar a baía e passar diante da cidade. Ultrapassada a ilha de Villegaignon – por trás da qual ficava o poço, local onde ancoravam os navios de guerra, –, os navios recebiam as visitas do serviço de saúde e da Alfândega.

Nesse ponto, os passageiros desembarcavam em lanchas, botes e rebocadores que os conduziam ao cais Pharoux, misturando-se com os usuários dos *ferryboats* vindos de Niterói e das ilhas. As embarcações que faziam escala no Rio, transportando somente correspondência postal e passageiros, podiam ancorar naquele trecho da baía.

Os navios mercantes seguiam em frente. Depois de contornarem a ilha das Cobras, chegaram a amplo ancoradouro de 20km de extensão aproximadamente, onde não era rara a presença simultânea de cem embarcações de todas as formas e tonelagens –, às voltas com operações de carga e descarga. Esses serviços eram executados por numerosos saveiros, chatas e alvarengas.

Descrevendo a área de estudo, Georgette, depois de referir-se aos “numerosos morros que (...) impedem a brisa marinha e os ventos circularão livremente e de vivificarem o ar superaquecido que aí se respira”<sup>20</sup>, bate na tecla da insalubridade da área. Os trabalhos de saneamento, combatendo “a febre amarela, que até há pouco tempo grassava com (...) intensidade (...) nessas paragens”<sup>21</sup>, representaram portanto um pré-requisito obrigatório para o desenvolvimento do porto.

Como era a movimentação dos diversos tipos de carga nos navios parados no ancoradouro? Trilhas e vigas, carvão, cimento, peças metálicas para pontes e construções e outros carregamentos volumosos costumavam ser liberados imediatamente, “na água”, do pagamento das taxas alfandegárias, e levados por seus consignatários para os diversos armazéns e trapiches existentes nos bairros marítimos. O carvão de pedra, por exemplo, era descarregado na estação marítima da Gamboa ou em depósitos de importadores, como o da ilha dos Ferreiros, pertencente à Brazilian Coal Company. Os serviços de inflamáveis e de corrosivos eram feitos na antiga ilha dos Melões.

As demais mercadorias importadas, bem como o grosso da bagagem dos passageiros – sujeitas ao fisco aduaneiro e passíveis de imposto –, eram transportadas em saveiros e descarregadas nos 14 depósitos da doca da Alfândega. Depois de cumpridas as formalidades, as mercadorias saíam pelas portas de trás do prédio da Alfândega, onde as aguardavam os bondes de carga da Companhia Carris Urbanos e outros veículos. Os produtos destinados a outros portos e a Mato

Grosso eram descarregados em trapiches sob regime de entreposto, aguardando aí o momento de serem reembarcados.

Quanto aos produtos de exportação, provenientes do vasto *binterland* da cidade do Rio de Janeiro, transportados principalmente pela Estrada de Ferro Central do Brasil, eram depositados nos trapiches e armazéns da área de estudo. De lá eram levados, sempre pelos saveiros, chatas e alvarengas, para os grandes navios, depois de regularizados os impostos de exportação<sup>22</sup>.

Numa nova referência à área de estudo, Georlette não consegue esconder sua satisfação com as transformações trazidas à área pelas obras portuárias: "Ao longo deste litoral, entrecortado de ruas sombrias e tristes, com habitações vetustas e miseráveis, em sua maioria cortiços (...), habitadas por população heteróclita, erguiam-se, ainda ontem, uma grande quantidade de trapiches e armazéns (...). Esses trapiches e armazéns em sua maioria desapareceram, juntamente com todo esse bairro malsão, sob os golpes de picaretas dos demolidores encarregados de limpar o terreno para os trabalhos do novo porto. Foi necessário construir armazéns provisórios, enquanto não ficam prontos os vastos armazéns gerais (...) que em breve os substituirão"<sup>23</sup>.

Os saveiros e os diversos tipos de pequenas embarcações que executavam as operações de carga e descarga dos navios eram vitais para a manutenção das atividades portuárias do Rio. Eles eram "oferecidos ao comércio marítimo e às agências de navegação por companhias especiais que detêm o monopólio de fato desse serviço. Essas companhias, que são elas próprias, em sua maioria, agências das grandes linhas estrangeiras, possuem ou possuíam centenas de pequenas embarcações para o (...) transbordo de mercadoria, a preços que variam de 4 a 5 mil réis (...) a tonelada métrica (...)". A construção do novo cais, tornando completamente dispensáveis essas embarcações, fez com que "as companhias deixassem de se preocupar com a conservação e o reparo das embarcações, de modo que seu número diminui rapidamente, enquanto aumentam proporcionalmente as tarifas de locação das que ainda estão em serviço"<sup>24</sup>. Conseqüentemente, as operações de carga e descarga eram extremamente demoradas, sobretudo nos últimos anos, devido ao grande afluxo de mercadorias destinadas às obras de modernização da cidade, bem como às regiões servidas pelo porto do Rio.

Outro elemento essencial nessas operações eram as numerosas pontes, frágeis construções de madeira que avançavam nas águas da baía. Nelas, ou secundariamente em *piers* ou cais de pequenos calados, acostavam saveiros e similares para receber ou depositar seus carregamentos. Algumas dessas pontes eram utilizadas com exclusividade por pequenos vapores costeiros do Lloyd Brasileiro e de outras companhias nacionais, que detinham o monopólio de navegação de cabotagem no país. Georlette frisa, porém, que com as obras do porto as pontes logo desapareceriam.

Decidido partidário da modernização da cidade, o cônsul con-

siderava os serviços portuários do Rio extremamente primitivos, herança dos tempos coloniais, incompatíveis com os progressos e as exigências da era da navegação a vapor.

O engenheiro Alfredo Lisboa compartilhava das mesmas opiniões de Georlette. Em texto escrito exatamente quando se iniciavam os melhoramentos portuários, ele enfatizava a importância da sua realização para a cidade e o país.

Os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo. Empreendimentos como a doca da Alfândega, as docas de D. Pedro II, a estação marítima, etc., embora dotados de maior solidez que os trapiches, permitindo a acostagem de embarcações de pequeno calado, apresentavam sérias limitações, não sendo suficientes para conferir maior eficiência às operações de carga e descarga.

Analisando o desempenho dessas "obras marítimas de elevado custo e notáveis pelas dificuldades"<sup>25</sup>, Lisboa começava pela doca da Alfândega. A não superação de certos problemas como a presença "do banco submarino que se estende ao sul da ilha das Cobras, e a circunstância de estarem os cais expostos aos vendavais do quadrante SE", anulou em grande medida a utilidade dessa doca, "tendo em vista o seu elevado custo"<sup>26</sup>.

Em relação às docas Nacionais, admitia que "se tivessem sido concluídas e ampliadas a todo o bairro da Saúde e à enseada da Gamboa poderiam por longo tempo satisfazer às necessidades comerciais do Rio de Janeiro". Para tal, porém, era essencial que "os entrepostos e os molhes (...) viessem a ser diretamente servidos pelas vias férreas (...), condição (...) aliás de difícil execução, e que se melhorassem as comunicações por terra com a Alfândega e o centro comercial da cidade"<sup>27</sup>.

Já a estação marítima da Gamboa teria atendido apenas às necessidades da estrada de ferro, "facilitando (...) a descarga do carvão e de outros materiais importados para o seu tráfego, e acelerado (...) a descarga dos comboios carregados de café (...) e o acondicionamento desta preciosa carga"<sup>28</sup>. O comércio e a navegação teriam obtido benefícios restritos e indiretos, os quais, porém, Lisboa não precisa.

O autor refere-se também às empresas "que se estabeleceram ao redor do morro da Saúde, interceptando por completo as comunicações ao longo do litoral"<sup>29</sup>, destacando o Moinho Inglês e o dique da Saúde e as boas condições de funcionamento de suas instalações. Finalizando, trata do antigo Arsenal de Marinha, localizado na ilha das Cobras e ao redor do morro de São Bento, e dos diques Santa Cruz e Guanabara (antigo dique Imperial), situados naquela ilha.

Considerando o litoral da área de estudo como porto do Rio de Janeiro – o que era natural, uma vez que o começo das obras indicava que a opção já fora feita –, Lisboa caracterizava-a do seguinte modo: "Entre os trapiches, desembocam no mar vielas estreitas que se co-

municam com a rua principal, e por vezes única, dos movimentados bairros da Saúde e da Gamboa, estrangulados (...) por uma cinta de morros (...) que se estendem do morro de São Bento (...) até a pedreira de São Diogo, na praia Formosa"<sup>30</sup>. Para ele, a área apresentava graves deficiências quanto à circulação interna – becos apertados, desembocando em apenas duas vias efetivas de integração – as ruas da Saúde e da Gamboa –, e sua interligação ao resto da cidade, ao centro sobretudo, era dificultada pela parede montanhosa. Esse quadro problemático seria alterado – Lisboa não tinha dúvidas a esse respeito – pelas reformas urbanas em curso.

O interessante a observar aqui é que Georlette e Lisboa repetem os julgamentos de André Rebouças, Borja Castro e outros, que na década de 1870 consideravam os serviços portuários do Rio de Janeiro obsoletos e coloniais. Ao que parece, as obras efetivamente realizadas naqueles anos – as docas da Alfândega e de D. Pedro II – em nada contribuíram para a superação do problema.

Visto, em linhas gerais, o suporte técnico e material sobre o qual se davam as atividades portuárias no Rio, passemos agora ao exame dos aspectos econômicos do movimento comercial da cidade. O elemento mais significativo a destacar é a mudança de função do porto do Rio de Janeiro, “que perdia cada vez mais sua importância como porto de exportação de café, afirmando-se, em compensação, como centro distribuidor de artigos importados e como mercado consumidor”<sup>31</sup>.

O maior responsável por essa tendência, manifesta desde o início da década de 1880, foi a progressiva estagnação da cafeicultura fluminense, em benefício da dinâmica lavoura cafeeira de São Paulo, marcadamente após a crise da Abolição de 1888. Nesse ano, o Rio ainda concentrava quase a metade do valor total do comércio externo do país, liderando tanto o movimento de importação quanto o de exportação.

Até 1893/1894, o Rio conseguiu manter a primazia como centro exportador de café. A partir daí, porém, Santos passou a deter uma parcela crescente das exportações brasileiras, comercializando já em 1902/1903 o dobro das exportações da capital.

Ponto de saída do café paulista, Santos estava ligado às zonas produtoras desde 1867, quando foi inaugurada a São Paulo Railway (depois Estrada de Ferro Santos-Jundiaí). O porto da cidade, contudo, era extremamente precário, dispondo apenas de rústicos trapiches. Assim, por exigência do comércio do café, em 1886 foi fundada a Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, sob a razão social Gafrée, Guinle & Comp., companhia privada encarregada de executar obras de melhoramentos no porto e depois administrá-lo. Santos foi o primeiro porto a ser organizado no Brasil; em 1892, foram inaugurados 260m de seu cais acostável. Nesse mesmo ano, a Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos passou a denominar-se Companhia Docas de Santos S.A.. Os trabalhos tiveram prosseguimento e em 1894, Santos contava com 1km de cais pronto e seis armazéns concluídos. No ano seguinte, a linha do cais chegava a 1.545m de extensão. Em 1903,

estavam em operação 2.141m de cais, 12 armazéns de ferro, dois de alvenaria (para o depósito de café) e dois menores (para inflamáveis e explosivos). Georlette atribuiu a esses melhoramentos o grande aumento do movimento marítimo e comercial do porto paulista, prevendo o mesmo destino para o porto do Rio, após a conclusão das obras<sup>32</sup>.

Embora tivesse perdido a liderança como porto exportador, o Rio estava incluído entre os 15 maiores portos do mundo, aparecendo em terceiro lugar no continente americano, superado apenas por Nova Iorque e Buenos Aires.

O porto da capital argentina ultrapassara o do Rio nos primeiros anos do século, graças às reformas urbanas sofridas pela cidade e ao grande aumento de produção agrícola do país. A questão portuária foi colocada em discussão em Buenos Aires durante a década de 1870, quando foram apresentados basicamente dois planos para a construção do porto, um de Luís A. Huergo e outro de Eduardo Madero<sup>33</sup>. A luta entre os dois oponentes, envolvendo a imprensa, proprietários de terras, comerciantes, políticos e o capital estrangeiro, guarda alguns traços em comum com a conjuntura vivida por Rebouças e outros capitalistas, conforme vimos em capítulo anterior.

O projeto de Madero, grande comerciante ligado ao capital inglês, acabou se impondo e entre a metade da década de 1880 e o final da de 1890 foram realizadas as obras do porto de Buenos Aires. Em pouco tempo, porém, as novas instalações portuárias se mostraram insuficientes para atender a um movimento comercial em contínuo aumento. O agravamento da situação levaria o governo a providenciar a construção de um novo porto, concluído em 1925-1926.

Voltando ao porto do Rio de Janeiro, é importante salientar que ele não tinha mais a mesma importância como porto de trânsito ou de reexportação, uma vez que grande parte das companhias de navegação européias passara a fazer escala em cerca de 30 a 35 portos brasileiros. Georlette admitia que o estabelecimento de relações diretas de portos como os de Manaus, Belém e Recife com o mercado mundial acarretaria reflexos negativos ao movimento comercial do porto do Rio de Janeiro, mas acreditava que o fato de ser o escoadouro de uma vasta e rica zona tributária, servida por densa malha ferroviária, se imporia, tornando-se o Rio, "sem dúvida, um dos principais empórios comerciais"<sup>34</sup> do mundo.

A Estrada de Ferro Central do Brasil era o eixo fundamental de articulação do Rio com sua zona tributária. Atravessava o Estado do Rio, bifurcando-se no vale do Paraíba, na altura de Barra do Pirai, seguindo em direção a São Paulo e a Minas Gerais. Este estado enviava para o porto do Rio café, tecidos, gado em pé, e minerais como manganês, ouro e diamantes. Em contrapartida, recebia artigos manufaturados, de produção nacional ou importados.

Era, efetivamente, como porto importador que o Rio consolidava suas posições. Os principais produtos importados dos diversos estados

brasileiros eram: algodão, tabaco em folha, açúcar, borracha, carne seca, couro, lã e peles. Do exterior chegavam carvão de pedra (sobretudo da Inglaterra e que respondia por uma porção considerável da tonelagem importada); ferro e aço manufaturados (trilhos); combustíveis líquidos (querosene, petróleo e gasolina); ladrilhos, telhas, tijolos e outros materiais de construção (cuja demanda se ampliara muito com a reforma urbana de Pereira Passos); máquinas diversas; produtos alimentícios (trigo em grão, farinha de trigo, vinho, batata, bacalhau); papel; forragem (alfafa).

O porto do Rio de Janeiro absorvia em 1906 41% do comércio de importação do Brasil e uma fração ainda significativa das exportações (1/7 do total). Em 1908, a receita geral da União foi estimada em 75.279 contos-ouro; os direitos de importação chegariam, pelos cálculos, a 72.550 contos-ouro, a metade dos quais arrecadados na Alfândega do Rio. Ou seja: das atividades portuárias do Rio de Janeiro o governo federal extraía diretamente nada menos que 49% de sua receita global. Basta esta dado para sintetizar a importância econômica do porto do Rio e o significado das obras que nele se realizariam a partir de 1904.

### 7.3 OS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS

Assumindo a presidência da República em 15 de novembro de 1902, o paulista Francisco de Paula Rodrigues Alves declarou, em manifesto dirigido à nação no dia de sua posse, que seu programa de governo promoveria o “amparo à produção, estímulo à imigração e ocupação dos solos férteis, incremento dos transportes e proteção à entrada de capitais”. Porém, para atrair imigrantes e capital estrangeiro era imprescindível sanear e modernizar o Rio de Janeiro: “A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo. Os serviços de melhoramentos do porto (...) devem ser considerados como elemento de maior ponderação”<sup>35</sup>.

Com a nomeação em dezembro de 1902, do engenheiro Francisco Pereira Passos para a prefeitura do Rio de Janeiro teve início um processo de radical transformação da fisionomia urbana da cidade. Até 1906, o Rio foi palco de uma intervenção pioneira do Estado no espaço urbano – quer através do governo federal, quer através da administração municipal<sup>36</sup> –, responsável pela expulsão de numeroso contingente de pequenos comerciantes, artesãos, operários, biscoiteiros e desempregados da área central da cidade, transferida, mediante uma operação de valorização do solo, ao grande capital.

As reformas efetuadas durante a administração Pereira Passos



constituíram, sem dúvida, uma ruptura no processo de urbanização do Rio de Janeiro, um ponto de inflexão no qual a “cidade colonial” cedeu lugar, de forma definitiva à “cidade burguesa”, moderna, do século XX, que tinha como parâmetros as metrópoles dos países capitalistas desenvolvidos. Em Novembro de 1906, quando Rodrigues Alves passou a faixa presidencial a Afonso Pena, o Rio – remodelado e saneado – já era apresentado como “a cidade mais linda do mundo”.

Não é nossa intenção dar conta dessa realidade tão ampla. Nós nos ateremos, tão somente àquilo que diz respeito, direta ou indiretamente, às obras portuárias e à nossa área de estudo. Assim, veremos a seguir as iniciativas preliminares tomadas pelo governo Rodrigues Alves para viabilizar os melhoramentos portuários.

### 7.3.1 Medidas preparatórias

Em 30 de dezembro de 1902, depois de aprovada pelo Congresso, foi promulgada a lei nº 957, que determinava o orçamento federal para 1903. O Ministério da Viação, Indústria e Obras Públicas recebeu uma dotação elevada (3.783 contos-ouro e 68.030 contos-papel), só superada pela do Ministério da Fazenda. As obras do governo federal no Rio de Janeiro contavam com verbas próprias, destinadas ao abastecimento de água, à renovação da rede de esgotos e à expansão da iluminação pública.

As determinações constantes da lei relativas ao porto eram extremamente minuciosas. O governo ficava autorizado a promover as necessárias operações de crédito para a execução dos melhoramentos dos portos do país (e não apenas do Rio de Janeiro), podendo as obras serem realizadas por administração (i.e., sob o controle do Estado) ou por contrato (i.e., através de concessão a grupos capitalistas privados).

A lei nº 957 referia-se igualmente à execução de obras fora do cais que servissem para facilitar a circulação de mercadorias, abrindo assim espaço para que o governo, no caso do Rio, “construísse uma via pública ao longo do porto, levantando armazéns públicos e vendendo terrenos para a construção de armazéns particulares (...) e também que pudesse construir, fora do porto, grandes vias de circulação”<sup>37</sup>. Por outro lado, a União poderia negociar com os concessionários de melhoramentos do porto do Rio, cujos contratos estivessem em vigor, a suspensão desses contratos por meio do pagamento de indenização, o que a tornaria a única titular dos empreendimentos que não tinham sido levados adiante pela iniciativa privada.

Em janeiro de 1903, o ministro da Viação, Lauro Müller, formou uma comissão técnica com a missão de elaborar o projeto definitivo das obras do porto, que incluía a construção das avenidas Central e do Mangue, complemento necessário dessas obras e essencial para uma melhor circulação de mercadorias na cidade. Presidida pelo próprio

ministro e integrada pelo engenheiro Francisco Bicalho, Gabriel Osório de Almeida, J. F. Parreiras Horta, Domingos de Sabóia e Silva, Manuel Maria de Carvalho e o nosso conhecido Paulo de Frontin, a comissão apontou seu plano no final de abril.

Baseado – com alterações – no plano anterior da Empresa Melhoramentos, de Paulo de Frontin, o projeto da comissão das obras do porto referia-se apenas ao setor do litoral entre o Arsenal de Marinha e a embocadura do canal do Mangue, no prolongamento da rua de São Cristóvão. Aí seria construído um cais corrido de 3.500m de extensão, para a atracação de navios de grande calado. O cais contínuo, salvo na entrada do dique da Saúde e no trecho relativo à foz do canal do Mangue. Os 2.000m restantes, entre o Mangue e a ponta do Caju, seriam objeto de concessão posterior.

As principais modificações apresentadas pelo projeto da comissão em relação ao da Melhoramentos diziam respeito à profundidade e ao alinhamento do cais. Ficou decidido que o cais teria 15m de profundidade total, sendo 10 de profundidade útil. Todavia, por medida de economia (cerca de 3.000:000\$), a comissão decidiu mais tarde que apenas 2.500m de cais teriam 10m de profundidade útil. Nos 1.000m que faltavam, o fundo do mar seria dragado até 8m. Visando ganhar máximo de espaço para a atracação, o cais se estenderia num alinhamento reto até o dique da Saúde, descrevendo aí uma curva de grande raio.

Extensos aterros deveriam ser realizados entre o cais e a terra firme para o alinhamento, retificando o desenho sinuoso da orla. Para cobrir uma superfície de cerca de 175.000m<sup>2</sup> seriam aproveitados a terra e o entulho provenientes do desmonte do morro do Senado, em sua segunda fase, e de pequeno trecho do morro do Castelo.

Foi previsto o estabelecimento de uma faixa contígua ao cais, resultante dos trabalhos de aterro, com 100m de largura. Desse total, 25m seriam destinados aos serviços de carga, descarga e movimento do cais, e abrigariam os novos guindastes elétricos e os trilhos por onde se deslocariam os vagões da Central do Brasil e da Linha Auxiliar; 35m abrigariam 17 grandes armazéns e casas de máquinas, guardamoria e outros edifícios administrativos; e finalmente, 40m para uma larga avenida de trânsito público. Todos os equipamentos e sistemas de iluminação do cais seriam movidos a energia elétrica, que estava sendo introduzida naquela ocasião na cidade.

Preocupada com a articulação do porto (e da sua avenida) com o centro da cidade, a comissão incluiu no projeto a construção das avenidas Central e do Mangue. A primeira era vista como um prolongamento indispensável da avenida do porto e sua construção implicaria a eliminação das “estreitas ruas e vielas que hoje existem e nas quais basta a queda de um veículo (...) para que toda a circulação se paralise”<sup>38</sup>. Essa avenida teria 1.800m de comprimento por 33m de largura, estendendo-se em linha reta do largo da Prainha à praia de Santa Luzia.

Parte integrante das obras do canal do Mangue, a ser prolongado desde a antiga ponte dos Marinheiros até o cais projetado, a avenida do Mangue seria a outra via de comunicação da avenida do porto com a cidade, ligando-a ao centro comercial através das ruas Senador Eusébio e Visconde de Itaúna. Essa ligação se impunha, uma vez que, devido à decisão de que as obras do cais começariam pela antiga ilha das Moças, "para não embaraçar o atual serviço do porto, ficariam sem serventia e aproveitamento imediato os trechos construídos nos primeiros anos, por falta de boa comunicação com a cidade"<sup>39</sup>. O custo de todas essas obras, incluindo as desapropriações, era avaliado em 168.216:270\$.

Finalizando, a comissão defendia a posição de que as obras fossem realizadas por empreitada, sem concorrência pública, por "quem já tenha dado provas de sua competência e idoneidade em trabalhos análogos de idêntica importância, esteja devidamente aparelhado para realizá-las com presteza e disponha de recursos para garantir o exato cumprimento das obrigações e responsabilidade que deve assumir"<sup>40</sup>.

Pouco depois de tomar conhecimento do projeto, Rodrigues Alves – em sua primeira mensagem ao Congresso, no dia 3 de maio –, sublinhava a prioridade conferida por sua administração ao conjunto de obras a ter lugar no Rio de Janeiro, destacando que o melhoramento do porto seria o ponto de partida para aquelas realizações.

Ainda no mês de maio, o governo baixou o primeiro de uma série de decretos regulamentando a construção e a fiscalização das obras do porto do Rio, ou dispendo sobre o montante de recursos financeiros e elas destinado. Com efeito, pelo decreto nº 4.839, de 18 de maio de 1903, ficava a União autorizada a levantar um empréstimo de 8,5 milhões de libras com os banqueiros N. M. Rothschild & Sons, de Londres. Essa quantia correspondia, ao câmbio da época, a 136 mil contos, ou seja, 30 mil contos a menos do que o custo previsto das obras. O empréstimo era vultoso; basta dizer que o orçamento da União para aquele ano alcançava a soma de 312 mil contos. Desses 136 mil contos, 45 mil cabiam às obras da avenida Central, restando "pois, cerca de 90.000 contos do empréstimo que, com as somas recebidas da taxa-ouro e das vendas de terrenos, constituíram a massa de recursos aplicados nas obras do porto"<sup>41</sup>.

O decreto nº 4.859 criava a Caixa Especial dos Portos, estabelecendo através dela um regime cambial especial para a execução de obras de melhoramentos de portos em geral. O 4.860 tratava da encampação das antigas concessões para obras de melhoramentos da cidade e do porto do Rio de Janeiro.

A questão do financiamento voltou a ser abordada em 16 de junho, quando o governo, através do decreto nº 4.865, emitiu apólices no valor de 17.300 contos aplicados no pagamento das concessões da Empresa Melhoramentos. Em 7 de julho foi baixado o decreto nº 4.878, fixando a taxa-ouro de 1,5% – elevado em junho de 1905 para 2% – sobre as importações efetuadas pelo porto do Rio.

Paralelamente a essa enxurrada de decretos, assitia-se, desde o início do ano, a acesos debates no Congresso, na imprensa e em diversos setores da sociedade civil, que tinham como tema as desapropriações. Os melhoramentos previstos para a capital envolviam elevado número de desapropriações, concentradas no Centro da cidade e nas imediações. "A base do cálculo do valor das desapropriações, estabelecida pela legislação em vigor, correspondente a 20 vezes o valor locativo anual do prédio, onerava enormemente o custo dessas obras"<sup>42</sup>. O governo federal, da mesma forma que a prefeitura do Rio, empenhou-se ao máximo para alterar essa situação.

Após violentas lutas entre parlamentares governistas e da oposição, o Congresso promulgou finalmente a lei n° 1.021, datada de 26 de agosto de 1903. Alterando as disposições da lei de 1855, a nova reduzia sensivelmente o *quantum* de indenização a ser pago ao proprietário desapropriado – não inferior a dez nem superior a 15 vezes o valor locativo –, facilitando desse modo a aquisição pela União e pelo governo municipal do Rio das propriedades necessárias à realização dos planos já aprovados.

E os decretos continuaram: em 28 de agosto, o n° 4.939 declarava sem efeito os planos e orçamentos relativos ao melhoramento do porto; em 9 de setembro, o n° 4.956 modificava o processo de desapropriação por utilidade ou necessidade pública para todas as obras do governo e do Distrito Federal, já com base na lei n° 1.021.

Os planos, as plantas e os orçamentos das obras do porto do Rio foram aprovados pelo decreto n° 4.969, de 18 de setembro. Esse mesmo ato do Executivo determinava o emprego do empréstimo contratado com Rothschild na execução do plano, a desapropriação dos prédios e terrenos localizados no perímetro das obras, de acordo com as bases fixadas pela nova lei (o que significava uma sensível redução dos custos) e incorporava os trabalhos relativos à abertura da avenida do Mangue às obras de melhoramentos portuários.

Em 24 de setembro de 1903 foi assinado em Londres o contrato entre o governo brasileiro e a firma inglesa C. H. Walker & Company Limited, escolhida para a execução das obras de melhoramentos do porto do Rio. Atendendo à sugestão da comissão, não houve concorrência pública, o que provocou enorme reação por parte da imprensa e dos círculos oposicionistas. 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. Os serviços no Rio de Janeiro de 1904 a 1911 representavam um contrato de 4,5 milhões de libras"<sup>43</sup>.

Pela cláusula VIII do contrato, os ingleses comprometiam-se a começar os trabalhos antes de 31 de março de 1904 e encerrá-los antes de 30 de julho de 1910. O andamento das obras deveria dispor de um cronograma. Trazendo da Europa todo o material pesado, incluindo as

dragas, Walker instalou-se nas oficinas do antigo estabelecimento do barão de Mauá, em Ponta de Areia, Niterói.

Pelo decreto nº 5.031, de 10 de novembro de 1903, foi criada a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, composta de um presidente, um diretor-técnico e um diretor-gerente, auxiliados por uma equipe encarregada da administração, fiscalização e conservação dos trabalhos e serviços. As atribuições da comissão foram distribuídas entre três divisões, “a primeira com os encargos financeiros, a segunda com os trabalhos da construção e a terceira com a administração do pessoal”<sup>44</sup>. Luís Rafael Vieira Souto foi nomeado presidente da comissão e chefe da primeira divisão; Francisco Bicalho, diretor-técnico e chefe da segunda divisão (e na prática, o responsável direto pela condução dos trabalhos), e Manuel Maria de Carvalho, diretor-gerente e chefe da terceira divisão. A segunda divisão – Direção Técnica – era integrada por três seções. A primeira era chefiada por Alfredo Lisboa, a segunda por Adolfo del Vecchio e a terceira por J. C. da Silva Lara.

A superintendência das obras coube a um conselho deliberativo, diretamente subordinado ao presidente da comissão. “O pessoal, relativamente numeroso, distribuiu-se em engenheiros especializados em obras terrestres, outros em obras marítimas, além dos operários e quadros burocráticos de várias atividades. Entre técnicos e pessoal de escritório (...) havia mais de 100 pessoas”<sup>45</sup>.

Encerrando as medidas legais que deviam necessariamente anteceder às obras, em 27 de novembro os advogados Alfredo Pinto, Francisco Leite Oiticica e Joaquim Xavier da Silveira foram nomeados representantes da Fazenda Nacional junto aos trabalhos do porto.

### 7.3.2 As obras

Ficara determinado pela cláusula XVI do contrato com a Walker que o primeiro trecho do cais a ser construído seria entre a antiga ilha das Moças, na embocadura do canal do Mangue, e o trapiche da Gamboa, numa extensão de 600m. Eram assim atendidas as recomendações da comissão formada por Lauro Müller, que aconselhavam o início das obras em zona de importância secundária para não atrapalhar as operações comerciais.

A inauguração oficial dos trabalhos foi em 29 de março de 1904 com a realização da primeira dragagem. A firma inglesa mobilizava então mais de 2.000 operários. Nessa ocasião já estavam em andamento as obras do canal do Mangue e da avenida Central<sup>46</sup>.

A municipalidade participava das obras através do alargamento de vias que viessem a melhorar as comunicações do Centro com os bairros marítimos da Saúde e da Gamboa. O peso econômico da área de estudo é ressaltado por Vieira Fazenda que a descreve como “uma

importante zona comercial da cidade (...) que se estende pela rua da Saúde até a rua da Harmonia cheia de trapiches e de importantes estabelecimentos industriais"<sup>47</sup>.

Esses trabalhos integravam o plano de melhoramentos da prefeitura – elaborado pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, chefiada pelo engenheiro Américo de Sousa Rangel –, que tinha na solução dos problemas de circulação viária um dos seus principais objetivos.

Pelo decreto municipal n° 459, de 19 de dezembro de 1903, a rua Camerino teve seu traçado modificado e prolongado para 432m de extensão. Sua largura foi ampliada para 17m, o que acarretou a desapropriação de numerosos prédios. A meta dessas obras era fornecer mais uma alternativa de ligação da praça Tiradentes, no Centro, através das avenidas Passos (antiga rua do Sacramento) e Marechal Floriano (junção das antigas ruas Estreita e Larga de São Joaquim), com a zona portuária, atingindo a rua da Saúde.

Em 10 de abril, foi aprovado o projeto que ampliava de 6,5 para 17m a largura da antiga rua da Prainha, que passou a denominar-se rua do Acre. Essa via estava articulada à rua Uruguaiana, também alargada, permitindo assim a ligação do largo da Prainha com o largo da Carioca.

Quanto às obras do porto propriamente ditas, durante o ano de 1904 elas consistiram na dragagem, aterro e preparo das fundações do cais. A construção das muralhas do cais começou em dezembro de 1904, empregando o processo de ar comprimido, inédito na América do Sul, adotado pelo engenheiro Hersent na construção do cais de Antuérpia. "Utilizaram-se docas flutuantes, que faziam o papel de andaimes, e grandes caixões de ferro com cerca de 24 metros de comprimento, 7 de largura e 3 de altura, os quais funcionavam como fundações submersas e ficavam incorporadas à obra. Lançados ao fundo dragado, eram esses caixões de ferro completamente cheios de concreto e, sobre eles, levantaram-se as muralhas do cais atual"<sup>48</sup>.

O levantamento da muralha sobre as águas ficou pronto em 1° de maio de 1905, juntamente com uma pequena seção de 25m de cais. Em junho, as obras foram paralisadas por um movimento grevista que envolveu os trabalhadores das dragas e dos batelões que transportavam o material dragado para o alto mar. O aterro da área situada entre a linha do cais e o litoral teve início em setembro, com o arrasamento das elevações das antigas ilhas dos Melões e das Moças.

Em novembro de 1906, inaugurou-se o primeiro trecho do cais do porto, com 500m de extensão. No final de 1907 já tinham sido construídos 1.465m de cais, dos quais 500m dotados de armazéns provisórios, destinados aos serviços de cabotagem e com capacidade para abrigar 9 mil toneladas de carga. Essa primeira seção compreendia parte da Gamboa e a embocadura do canal do Mangue. No litoral da Saúde e da Prainha, onde o movimento portuário era mais intenso, as pontes de desembarque continuavam sendo utilizadas e só poderiam

ser demolidas quando uma extensão considerável do cais já estivesse concluída e colocada à disposição do comércio marítimo.

Durante o ano de 1907, ficou patente que o projeto de 1903 subestimara a potencialidade de expansão do movimento comercial do porto do Rio de Janeiro, calculado naquele ano em 1,6 milhões de toneladas. Já em 1906, o movimento superara os 2,6 milhões de toneladas e em 1907 o volume total deveria ser ainda maior.

Francisco Bicalho julgava iminente o colapso do porto. O avanço das obras do cais reduzia progressivamente a extensão do litoral que se prestava aos serviços de navegação e determinava o fechamento de trapiches, o que dificultava o armazenamento das mercadorias. Segundo ele, os 3.500m de cais previstos pelo projeto de 1903 foram calculados com base na utilização de aproximadamente 460 toneladas por metro e por ano, contra 540 no porto de Buenos Aires e 594 no de Santos. Já na época de sua elaboração, esses cálculos tinham sido considerados insuficientes. A ampliação do cais remetia diretamente ao trecho entre o canal do Mangue e a ponta do Caju; entretanto, não havia nenhum plano pronto para esse trecho, encontrando-se ainda em andamento demorados estudos hidrográficos sobre o regime das águas da baía.

Em dezembro de 1907, o governo federal aprovou o trabalho *O projeto para o prolongamento das obras do porto do Rio de Janeiro*, de autoria de Bicalho. Em relação à seção entre o Mangue e o Caju, esse projeto ampliava o aproveitamento da área com a construção de três grandes molhes enraizados no cais, que proporcionariam 15.300m para a atracação de navios de grande calado, contra apenas 3.200m previstos no projeto original da Melhoramentos.

No plano de Bicalho não figurava mais o dique da Saúde, que havia sido mantido em trecho já construído do cais. As dimensões desse dique não eram mais suficientes para permitir a entrada dos novos navios de guerra da Marinha brasileira – os *dreadnoughts* – que estavam sendo construídos na Europa. Com o seu fechamento, a muralha do cais passaria a ser contínua da Prainha ao canal do Mangue. Para substituir o dique da Saúde, o governo encomendou um dique flutuante na Inglaterra, o Afonso Pena, capaz de comportar os *dreadnoughts*.

No final de 1908, o novo cais dispunha de 1.900m e cinco armazéns estavam concluídos. Desde janeiro daquele ano que o Lloyd Brasileiro atracava seus navios ali, em caráter experimental, numa extensão de 1.000m. Foi também em 1908 que começou o desmonte das pedreiras do morro da Saúde, nos fundos do dique, realizado pela firma Dodsworth e Cia., facilitando a construção da avenida do Cais (depois avenida Rodrigues Alves).

Essa via teve uma importância decisiva para a área de estudo. Além de servir de instrumento à polícia de saneamento e urbanização de uma das zonas mais densamente povoadas e insalubres do Rio, a avenida atuaria, de acordo com as expectativas das classes dominantes e de seus

porta-vozes, como um agente regenerador dos hábitos de uma população de bandidos e marginais. Pouco antes da posse de Rodrigues Alves, o *Jornal do Commercio* antecipava que uma das áreas da cidade que sofreria transformações mais profundas no governo prestes a se iniciar eram os “bairros da Saúde, Gamboa e Saco do Alferes, cuja higiene e costumes não são atualmente dos mais tranquilizadores”<sup>49</sup>.

A grande avenida margearia a linha do cais, estendendo-se da rua de São Cristóvão até a futura avenida Central, a ser iniciada no largo da Prainha. A exemplo daquela, seria bem calçada, arborizada, iluminada a luz elétrica e receberia novas ruas, abertas nos aterros.<sup>50</sup> E, num comentário revelador de clara inspiração haussmaniana, o jornal acrescentava que a função policial seria enormemente facilitada após a abertura da avenida.

Em maio de 1910, perto do final do prazo dado à Walker, o presidente Nilo Peçanha informava que quase 2.500m de cais estavam prontos e mais seis armazéns encontravam-se em construção. Acrescentava que parte das chamadas obras complementares – assentamento de linhas férreas, instalação dos guindastes e dos serviços de eletricidade – também estava concluída. A prancha n° 5 do trabalho de Eduardo Canabrava Barreiros (p. 10), apresentada ao final do capítulo, revela com nitidez o novo traçado do litoral, totalmente retificado, e a extensão da superfície ganha o mar.

Embora a data oficial da inauguração do porto do Rio de Janeiro seja 20 de julho de 1910, constatamos com surpresa que nesse dia apenas 2.700 dos 3.500m de cais foram liberados, faltando cerca de 800m para seu término – trecho entre o Arsenal de Marinha e as docas Nacionais. E, o que é mais espantoso, do total considerado pronto, somente 800m foram realmente inaugurados naquele dia, compreendendo a parte fronteira às antigas ilhas dos Melões e das Moças, na embocadura do canal do Mangue. Supomos que apenas esses 800m tinham condições efetivas e imediatas de realizar os serviços portuários, carecendo os 1.900m de cais restantes de guindastes, armazéns, iluminação, linhas férreas, enfim de toda uma estrutura de apoio. Enfim, a inauguração – nessas circunstâncias – do porto do Rio mostra que já em seus primeiros momentos de intervenção direta na produção e gestão do espaço urbano, o Estado brasileiro introduzia sua hoje tradicional prática de inaugurar obras inacabadas.

Verificamos, desse modo, que a Walker desrespeitou duplamente os termos do contrato firmado com o governo, uma vez que não só não cumpriu o prazo de 30 de junho de 1910, fixado para o término das obras, como também entregou aos usuários um trecho extremamente reduzido do cais. Reportagem publicada no *Jornal do Brasil* no dia da inauguração refere-se abertamente à ocorrência de problemas durante os trabalhos, mas não os explicita. O jornal afirma que a obra, “planejada e iniciada de modo surpreendente, tal a sua rapidez” no governo Rodrigues Alves, tornara-se “um problema tão difícil e complicado que a sua solução era adiada de ano para ano”<sup>51</sup>.



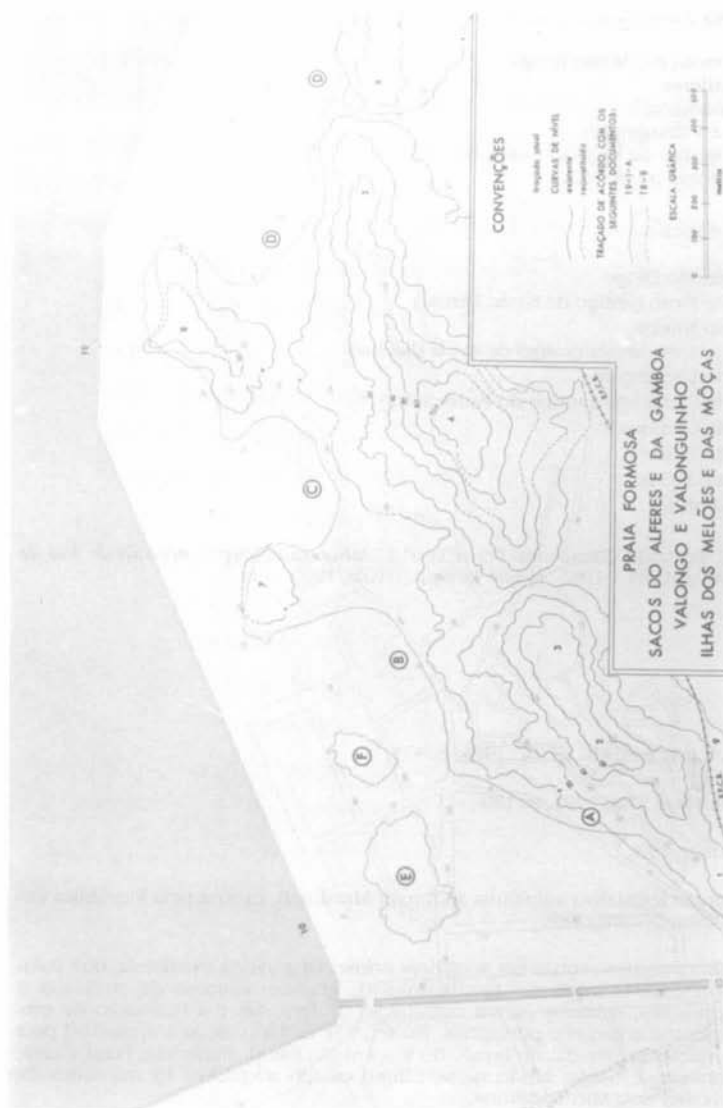
A Walker encerrou efetivamente as obras em 1911, quando foram concluídos os trechos que faltavam dos 3.500m de cais, bem como a infra-estrutura de apoio. O porto passou a contar com um total de 90 guindastes elétricos, que se locomoviam sobre trilhos; paralelamente ao cais, alinhavam-se 18 armazéns internos, dos quais um destinava-se à conferência da bagagem dos viajantes que desembarcavam. Ao longo da avenida do Cais, distribuíam-se 96 armazéns externos, voltados para os serviços de importação e exportação.

A execução da segunda seção do cais do porto – entre o canal do Mangue e a ponta do Caju – que, segundo o projeto de 1903, deveria começar logo após a conclusão da primeira, só foi definida em 1924. Nesse ano, as firmas Socièté de Construction du Port de Bahia e Companhia Nacional de Construção Civil foram contratadas para construir o prolongamento do cais, na extensão de 1.428m (o projeto de 1903 falava em 2.000m) a partir do canal do Mangue.

A questão do regime de exploração a ser adotado no porto do Rio de Janeiro foi decidida logo após a inauguração oficial, tendo o governo federal resolvido confiar a administração do porto – através de uma concessão – a uma empresa privada, que lhe pagaria uma renda anual.

Georgette destaca que os principais portos europeus seguiam regimes diferentes. Os portos de Antuérpia, Roterdã, Hamburgo e Bremen eram administrados pela prefeitura. Já nos portos franceses eram entregues às Câmaras de Comércio. Em Gênova a exploração era mista, ou seja, cabia a um consórcio integrado por representantes dos governos nacional, regional e local e da iniciativa privada. Quem administrava o porto de Liverpool era a Mersey Docks and Harbour, corporação eleita diretamente pelo comércio local e independente dos poderes públicos.<sup>32</sup>

Inicialmente, os serviços de exploração do porto do Rio de Janeiro foram arrendados 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 Compagnie du Port de Rio de Janeiro. Através de concorrência, a concessão passou em 1922 para o engenheiro Manuel Buarque de Macedo, cujo prazo de arrendamento de dez anos começou a vigorar em julho de 1923. O contrato foi transferido em janeiro de 1924 à Companhia Brasileira de Exploração de Portos, firma constituída em 30 de novembro de 1923, e da qual fazia parte o próprio Buarque de Macedo. Finalmente, em 8 de dezembro de 1933, através do decreto nº 23.595, o Estado rescindiu o contrato de arrendamento, passando a administração do porto à órbita do recém-criado Ministério da Viação e Obras Públicas.



Prancha nº 5 do Atlas (1565-1965). Canabrava Barreiros, 1965.

## Ocorrências físicas desaparecidas ou modificadas\* :

- A – Praia Formosa ou de São Diogo
- B – Saco do Alferes
- C – Saco da Gamboa
- D – Valongo e Valonguinho
- E – Ilha dos Melões ou de João Damasceno
- F – Ilha das Moças ou dos Cães

## Outras ocorrências\* :

- 1 – Morro de São Diogo
- 2 – Morro do Pinto (antigo de Santa Teresa)
- 3 – Morro do Nheco
- 4 – Morro da Providência (antigo de Paula Caieiro)
- 5 – Morro do Livramento
- 6 – Morro da Conceição (antigo do Padre Salsa)
- 7 – Morro da Gamboa
- 8 – Morro da Saúde
- 9 – Leito da E.F.C.B.
- 10 – Cais do Porto

\* BARREIROS, Eduardo Canabrava. Prancha nº 5. *Atlas da evolução urbana do Rio de Janeiro* (ensaio): 1565 – 1965. Rio de Janeiro, IHGB, 1965. p.10

## NOTAS

1. VILELA, A.V. e SUZIGAN, W. 1975, p. 371.
2. CAETANO JR., A.J. 1901, p. 180.
3. *Ibidem*, p. 193.
4. Esse órgão legislativo substituiu a Câmara Municipal, extinta pela República em 7 de dezembro de 1889.
5. A Melhoramentos reuniu em seus dois primeiros anos de existência, que coincidiram com o auge do Encilhamento, grande número de projetos e incorporações, voltados para a construção de ferrovias e a realização de melhoramentos urbanos e portuários. No setor ferroviário, ficou responsável pela implantação de estradas no estado do Rio, em São Paulo, Maranhão, Piauí, Ceará, Pernambuco e Goiás, tendo nesse último estado adquirido 15 mil ações da Estrada de Ferro Alto Tocantins.  
A empresa destinou altas somas para empreendimentos agrícolas. Em junho de 1890 incorporou a Companhia Brasileira Torrens, vinculada ao estabelecimento de colônias agrícolas com imigrantes estrangeiros e colonos brasileiros. Em São Paulo, adquiriu diversas fazendas de café no oeste do estado. Investiu igualmente na cultura cacaueteira na Bahia, de cana-de-açúcar e algodão em Pernambuco e na criação de gado no Rio Grande do Sul. Interessou-se também pelo setor industrial, canalizando recursos para a fabricação de vidro e couro e a fundição de

ferro no Distrito Federal.

Com o fim do Encilhamento, nos últimos meses de 1891, a Melhoramentos concentrou suas energias nos estudos sobre o cais do Rio de Janeiro e na conclusão da ferrovia que tinha seu nome. A estrada de ferro acabou sendo incorporada à Central do Brasil em 1903, com o nome de Linha Auxiliar.

Apesar dessas e de outras dificuldades, a empresa sobreviveu 43 anos, encerrando suas atividades em 1933, ano da morte de Paulo de Frontin.

6. COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. 1972 p. 19.
7. CAETANO JR., A.J. 1901, p. 210
8. ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Códice 8-4-10.
9. CAETANO JR., A.J. 1901, p. 223
10. ARQUIVO NACIONAL. Processo s/nº, Maço nº 74 (1870/1898). Documentação do Ministério dos Transportes.
11. *Ibidem*.
12. *Ibidem*.
13. COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. 1972. p. 20.
14. FIGUEIRA, M. 1908, p.379
15. CAETANO JR., A.J. 1901, p. 216
16. BENCHIMOL, J. 1982, v. 2, p. 435.
17. COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. 1972. p. 21.
18. *Ibidem*, p. 23.
19. ARQUIVO NACIONAL. Processo s/nº, maço nº 154 (1900/1908). Documentação do Ministério dos Transportes.
20. GEORLETTE, F.A. 1909, p. 16.
21. *Ibidem*.
22. "Esses impostos são percebidos pelos diferentes estados brasileiros por seus próprios produtos, variando de acordo com a legislação de cada um deles. Os direitos de importação são percebidos pela União e fixados anualmente pela lei orçamentária" (cf. *Ibidem*, p. 22).
23. *Ibidem*, p. 25
24. *Ibidem*, p. 26.
25. LISBOA, A. 1904.
26. *Ibidem*.

27. Ibidem. Nessa época, o armazém 5 das docas Nacionais, depois de anos como empório de café, estava sendo utilizado no armazenamento de alfafa e de outros produtos agrícolas, nacionais ou estrangeiros (cf. COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO, 1972, p. 15).
28. LISBOA, A. 1904.
29. Ibidem.
30. Ibidem.
31. BENCHIMOL, J. 1982, v. 2, p. 441.
32. GEORLETTE, F.A. 1909, p. 78.
33. Ver a esse respeito, SCOOBEIE, J. 1977. cap. 3, pp. 91-146
34. GEORLETTE, F.A. 1909, p. 48.
35. Citação extraída de *Nosso Século*, v. 1, p. 32 (grifo nosso).
36. Nas reformas urbanas do Rio no início do século XX atuaram duas esferas de competências distintas, cada qual com seus projetos, embora necessariamente se articulassem. A prefeitura competiam as obras de demolição do casario do Centro da cidade, a abertura de diversas ruas, o ajardinamento e o embelezamento em geral de logradouros públicos. Ao governo federal, as obras do porto e de construção da avenida Central e de recuperação e ampliação do canal do Mangue, além do saneamento da capital.  
O processo de renovação urbana do Rio de Pereira Passos é tema de vasta bibliografia. A maioria absoluta das obras, porém, limita-se a enunciar uma exaustiva lista de realizações, destacando o espírito empreendedor e progressista do prefeito, sua capacidade de trabalho e outras avaliações do gênero. Fazem uma leitura extremamente superficial – e parcial – daquela realidade, ignorando por completo o significado e conseqüências sociais das reformas para a grande massa de pobres urbanos. Nesse sentido, não hesitamos em recomendar a leitura de trabalhos recentes, produzidos após criterioso levantamento de fontes primárias e uma análise séria dos dados. Referimo-nos à já citada tese de mestrado de Jaime Larry Benchimol, à qual recorreremos com tanta assiduidade, e à de Osvaldo P. Rocha (1983).
37. Citação extraída de Franco, A. 1973, p. 331-2.
38. Ibidem, p. 335.
39. Ibidem, p. 336.
40. Ibidem, p. 336-7.
41. Ibidem, p. 337.
42. BENCHIMOL, J. 1982, v. 3, p. 504.
43. STEIN, S. 1961, p. 99.
44. FRANCO, A. 1973, p. 338.

45. *Ibidem*, p. 338.
46. Os trabalhos do canal do Mangue, que incluíam a construção da avenida, começaram em fevereiro de 1904. O traçado da parte antiga do canal foi corrigido e aberta a parte nova, no aterro do trecho sobrando do saco de São Diogo, entre as praias de São Cristóvão e Formosa. Nesse aterro, foi rasgada a avenida do Mangue, com duas pistas paralelas ao canal, com 1.380m de extensão e 95m de largura (a via mais larga do Rio). Esse conjunto de melhoramentos foi inaugurado em novembro de 1906.  
As obras da Avenida Central ficaram sob a responsabilidade da Comissão Construtora da Avenida Central, criada em novembro de 1903 e chefiada por Paulo de Frontin. As demolições, que começaram em 8 de março de 1904 e se estenderam até agosto, atingiram em cheio um grande número de habitações coletivas, insalubres e superpovoadas, que abrigavam uma parcela significativa da população trabalhadora do Rio. As obras de infra-estrutura (esgoto, iluminação, etc.) e a pavimentação se prolongaram até novembro de 1905, quando a Avenida Central foi entregue ao público. Nessa ocasião, foi inaugurado o serviço de iluminação elétrica da cidade.
47. FAZENDA, V. 1906, p. 40.
48. FRANCO, A. 1973, p. 341.
49. Citação extraída de BENCHIMOL, J. 1982, v. 3, p. 456.
50. As ruas paralelas à avenida do Cais receberam nomes das letras do alfabeto grego, como Alfa (atual rua General Luís Mendes de Moraes), Delta (avenida Cidade de Lima), Gama (rua Equador) e Sigma (avenida Venezuela). As ruas transversais foram batizadas com os números arábicos. Assim, rua Quatro (atual rua Comandante Garcia Pires), Seis (rua Cordeiro da Graça), Oito (rua Professor Pereira Reis), Dez (rua Rivadávia Correia), Onze (rua Silvino Montenegro), Treze (rua Sousa e Silva) e Quinze (rua Edgar Gordilho). Deve ser mencionada também a avenida Barão de Tefé, prolongamento, na área aterrada, da rua Camerino (cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1978).
51. *Jornal do Brasil*, 20/07/1910, citado em COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO, 1972, p. 30.
52. GEORLETTE, F.A. 1909, p. 87-8.

## 8. CONCLUSÃO

Estreita faixa de terra, apertada entre uma compacta barreira de morros e o mar, que banhava um litoral recortado por uma sucessão de enseadas, a área de estudo – que corresponde hoje, aproximadamente, aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo – experimentou no decorrer do século XVII um processo de ocupação e povoamento extremamente lento. Nos morros, estabeleceram-se algumas chácaras, ao passo que em certos pontos da orla marítima registrava-se uma incipiente atividade pesqueira.

A expansão das atividades comerciais e portuárias do Rio de Janeiro, determinada pela descoberta de metais preciosos nas Gerais, deu início nas primeiras décadas do século XVIII, àquilo que denominamos de “portuarização” da área, com a instalação de trapiches e armazéns no litoral da Prainha e do Valongo. Essa “portuarização” ganhou forte impulso após a transferência do mercado de escravos da área central para o Valongo, que passou a concentrar uma atividade de vital importância para a economia colonial, baseada na exploração da força de trabalho escrava. Paralelamente, a população crescia e a ocupação se intensificava. Chácaras começaram a ser parceladas e ruas foram abertas. No morro da Conceição, única parcela da área que desde o século anterior integrava-se à precária malha urbana do Rio, a presença da Igreja e da administração colonial favoreceu o surgimento de novas vias e edificações. Contudo, amplos trechos da área continuavam desabitados, a população em seu conjunto era reduzida e rarefeita, e a comunicação com a *urbis* era dificultada pela topografia.

A ruptura do pacto colonial – concretizada pela transferência da família real portuguesa para o Rio em 1808 – ampolou significativamente o movimento comercial da cidade, provocando um novo avanço na “portuarização” da área. A partir de 1830, a exportação do café – lavoura que se propagava rapidamente pelo vale do Paraíba – através do porto do Rio de Janeiro veio reforçar consideravelmente esse processo. Foi nesse período que a Prainha e imediações tornaram-se o espaço por excelência das operações ligadas ao comércio cafeeiro. O próprio governo reconheceu o peso efetivo da área dentro do conjunto das atividades portuárias, determinando que os navios “à espera de carga” ancorassem ao largo da orla entre a Prainha e o Valongo. Isso não significava que o porto “antigo”, isto é, aquele trecho central do litoral

que desde os primórdios abrigava as principais instalações portuárias da cidade, tivesse passado para o segundo plano. Ao contrário, durante esse período ele sofreu alguns melhoramentos (aterros, construção e recuperação de pequenos cais); além disso, era contíguo, imbricado mesmo, ao centro da *urbis* e conseqüentemente, tinha acesso fácil e direto aos recursos que a área central proporcionava à realização e ao andamento de uma ampla gama de negócios.

Na área de estudo, o número de trapiches aumentou; nos anos 1840, oficinas e pequenas fundições e serralherias foram instaladas nas ruas da Saúde, do Livramento e da Gamboa. O ritmo do fracionamento das chácaras acelerou-se, rasgando em seus terrenos novas vias públicas. A linha de ocupação atingia assim novos limites, a população tornava-se mais numerosa e densa. Parte da área integrava-se à trama da cidade, não só através da mútua expansão física, como também dos meios de transporte terrestres (gôndolas, tálburis) e marítimos. Esse conjunto de elementos, porém, não impicou uma alteração estrutural da fisionomia material e do tecido da área. O que, basicamente, registrou-se nos primeiros 50 anos do século XIX foi o reforço de traços, de características já presentes no século XIX.

A base material das atividades portuárias do Rio de Janeiro só foi colocada efetivamente em questão a partir de 1850. Engenheiros, empresários, governo eram unânimes em reconhecer que aquela estrutura portuária, herdada da colônia, teria de ser radicalmente modificada para poder dar vazão ao notável incremento do comércio mundial – evento intimamente ligado às inovações tecnológicas trazidas pela Segunda Revolução Industrial – ao qual o Brasil se integrava como grande exportador de café e consumidor de produtos manufaturados. Essa nova estrutura a ser produzida deveria levar em conta dois elementos que passavam a ter uma importância decisiva não só nos serviços portuários como no conjunto de uma economia que se modernizava: a ferrovia e a energia a vapor (navio a vapor). No plano das relações de trabalho, a abolição da tráfico de escravos em 1850 acarretou o progressivo desaparecimento do negro no cenário urbano e sua substituição pelo trabalhador livre, assalariado. A economia brasileira passava assim por profundas transformações, base da instalação de relações capitalistas de produção no país.

As atividades portuárias eram objeto, ao lado de outros serviços urbanos (transportes, sistema de esgotos, iluminação), de intensas disputas entre grupos capitalistas que pleiteavam junto ao Estado imperial a concessão de privilégios que permitissem a execução das obras de infra-estrutura. Entre o início da década de 1850 e o final da de 1870, foram elaborados numerosos projetos que pretendiam modernizar a estrutura portuária do Rio, através de um conjunto de melhoramentos (construção de docas e armazéns, interligação dos serviços portuários com a rede ferroviária, introdução de maquinarias acionadas a energia a vapor, etc.). Os planos contemplavam principalmente o porto “antigo” – trecho entre os Arsenais de Guerra e Marinha



–, mas também a área de estudo, particularmente o litoral da Saúde e da Gamboa.

A discussão sobre as vantagens e desvantagens que cada uma das áreas oferecia para a modernização portuária foi uma das tônicas de um processo que, todavia, pouco deixou de concreto. Na realidade, verificou-se na segunda metade do século XIX a reprodução daquela estrutura portuária tão condenada, através da proliferação de trapiches. Nesse sentido, o saldo deixado pelos projetos foi bastante magro, redundando apenas na doca da Alfândega (porto “antigo”) e nas docas de D. Pedro II (na área de estudo, litoral da Saúde), obras realizadas parcialmente, na estação marítima da Gamboa, empreendimento da Estrada de Ferro D. Pedro II e destinado ao seu uso.

Cidade e área de estudo viveram no período 1850-1910 profundas transformações. A população do Rio de Janeiro aumentou consideravelmente nesses anos (imigração, migração dos ex-escravos da decadente lavoura cafeeira do vale do Paraíba no pós-Abolição), a malha urbana se expandiu enormemente devido, sobretudo, às linhas de bondes e trens. Cruzando a cidade, bonde e trem conferiram contornos mais nítidos a um espaço que se hierarquizava, definindo uma Zona Sul, uma Zona Norte e o embrião dos subúrbios, com conteúdos sociais e econômicos diferenciados. Os serviços de infra-estrutura, em geral deficientes, atingiram pontos cada vez mais afastados do Centro. Estimulada pelo Encilhamento, as atividades fabris ganharam novo peso dentro da economia carioca, tendo como setor de ponta as indústrias de tecidos.

Na área de estudo, o processo de ocupação/povoamento acelerou-se incrivelmente. Em poucos anos, o morro do Pinto – verdadeiro vazio demográfico – que até o começo da década de 1870 foi loteado e arruado, marcou praticamente o fim das chácaras da área. Paralelamente, os trechos de ocupação mais antiga (morro da Conceição, Saúde, vertente marítima do morro do Livramento, etc.) se consolidavam. A participação da população da área no total da cidade elevou-se sensivelmente nesse período.

Ao longo desses anos, a área de estudo sofreu um processo acentuado de desqualificação – integrado ao processo mais amplo de hierarquização/segregação espacial da cidade – que homogeneizou a composição social da sua população. Os proprietários das chácaras transferiram-se de lá, passando a residir na Zona Sul e em outros locais *cbiques*. A área configurou-se como um espaço habitado por uma população formada, em sua grande maioria, por trabalhadores dos numerosos trapiches, das oficinas, fundições e também de unidades de produção de maior porte (Moinho Inglês, Moinho Fluminense). Esses trabalhadores, e a massa de desempregados e subempregados – brancos e negros, brasileiros e estrangeiros (sobretudo portugueses) – viviam em habitações coletivas (cortiços, casas de cômodos), onde as precárias condições de higiene favoreciam a propagação de moléstias, o que fazia da área o principal foco epidêmico da cidade.

Pobre, pestilenta, habitada por trabalhadores, perigosa, reduto de bandidos e malandros, palco de crimes freqüentes, nossa área de estudo entrou no século XX curvada sob o peso de uma valoração ideológica extremamente negativa, que ganhou tintas mais carregadas com a Revolta da Vacina. Quando esse movimento popular eclodiu, a área já estava sendo submetida a uma violenta cirurgia urbana – que abrangia todo o Centro da cidade – e que a levaria a tornar-se a área portuária do Rio.

No final de século XIX, a reforma do porto do Rio de Janeiro era sentida como uma necessidade imperiosa. O recurso a uma solução quantitativa e paliativa – a multiplicação dos trapiches – já se esgotara. Mesmo após o advento da República, continuava ainda em vigor a política de concessão de privilégios pelo Estado a grupos de capitalistas interessados em realizar obras de melhoramentos urbanos. Mas foi esse seu último momento, pelo menos no que concerne à estrutura portuária. Tanto a Empresa de melhoramentos – cujo projeto se dirigia para o litoral de toda área de estudo, prolongando-se até a ponta do Caju – quanto a Obras Hidráulicas (depois a Rio de Janeiro Harbour and Docks) – voltada para o porto “antigo” – foram incapazes de levar adiante seus empreendimentos.

Autores como F.A. Georlette e Alfredo Lisboa, partidários convictos da modernização da cidade, destacam o precário suporte técnico e material sobre o qual se assentavam as atividades portuárias do Rio: os navios não podiam acostar, ficando fundeados ao longo do litoral (os ancoradouros da Gamboa e da Saúde destinavam-se, já há muitos anos, aos navios mercantes); as operações de carga e descarga, realizadas por saveiros e outras pequenas embarcações, não davam vazão ao fluxo constante de mercadorias; as condições de armazenagem oferecidas pelos trapiches eram extremamente precárias. A doca da Alfândega, as docas de D. Pedro II e a estação marítima da Gamboa não eram suficientes para conferir maior eficiência ao conjunto dos serviços que tinham lugar no porto. Em síntese, a velha estrutura colonial anacrônica, ultrapassada, continuava de pé, praticamente inalterada.

Nesse momento, o porto do Rio de Janeiro passava por uma importante mudança de função. Perdida a liderança como porto exportador para Santos, devido basicamente à decadência da produção de café do Estado do Rio, a cidade afirmou-se como maior porto importador do país – distribuindo artigos importados por sua vasta e rica *binterland* – e como centro consumidor. Em 1906, o porto do Rio era responsável por cerca de 41% das importações brasileiras e contribuía com mais de 45% da receita geral da União, obtidos através dos direitos de importação arrecadados na sua Alfândega. Esse último dado revela claramente como as obras portuárias seriam importantes para o atendimento das crescentes necessidades fiscais do próprio Estado.

O ciclo das concessões foi encerrado com a posse de Rodrigues Alves na presidência da República, em novembro de 1902. A partir daí, o Estado assumiu diretamente o planejamento e a coordenação da

execução das obras portuárias, pilar e pólo de irradiação de um vasto plano de remodelação urbana e de saneamento da cidade. O novo governo baixou um lote de decretos e fez aprovar no Congresso uma série de leis, através das quais o Estado fixou o montante de recursos destinados ao financiamento das obras, encampou as concessões, alterou a lei de desapropriação em vigor, facilitando a compra das propriedades necessárias à realização dos planos previamente aprovados.

Em setembro de 1903, a firma inglesa C.H. Walker foi contratada, sem concorrência, para efetuar as obras de melhoramentos que começaram em março de 1904. Os trabalhos estenderam-se até 1911, quando foi concluída a primeira seção do porto, entre o Arsenal da Marinha e o canal do Mangue, abrangendo, portanto, toda a orla marítima da área de estudo. No dia 20 de julho de 1910 – data oficial da inauguração do porto do Rio de Janeiro – tinham sido efetivamente concluídos 800m de cais, extensão extremamente reduzida frente a um total previsto de 3.500m. Ainda em 1910, a exploração do porto “recém-inaugurado” foi confiada pelo governo – mediante arrendamento – à empresa francesa Compagnie du Port de Rio de Janeiro.

O estudo que desenvolvemos coloca algumas questões que merecem uma reflexão mais aprofundada. O que apresentamos a seguir, contudo, limita-se a breves considerações, certamente insuficientes para dar conta da riqueza que aquelas questões encerram.

Retomando a discussão dos projetos de melhoramentos portuários, tema recorrente na década de 1870, parece inegável que a disputa por concessões estabeleceu um conflito, contrapondo diferentes capitalistas entre si e estes ao Estado, e cuja consequência principal, do ponto de vista da cidade e das atividades portuárias, foi inviabilizar as transformações que a evolução das atividades comerciais impunha.

O que nos intriga é saber que essa mesma política de concessões e privilégios, posta em prática pelo Estado imperial em relação a outros serviços urbanos – transportes, rede de esgotos, iluminação –, embora também tenha apresentado problemas, acabou redundando em algo concreto. Foram constituídas companhias privadas (com a predominância do capital estrangeiro) e esses serviços foram modernizados. No caso dos transportes, por exemplo, o espaço urbano do Rio foi dividido basicamente entre quatro companhias de bonde – a Jardim Botânico, a Vila Isabel, a São Cristóvão e a Carris Urbanos – que detinham um controle monopolístico das áreas que lhes foram confiadas. O fornecimento de água, depois da investida de grupos privados, ficou sob os cuidados do Estado, o que, para nós, não é o aspecto mais importante da questão. O que queremos salientar é que também esse

serviço foi modernizado, com a construção de vários reservatórios e a utilização dos mananciais do Tinguá.

Qual era afinal a especificidade das atividades portuárias? Em momento algum, encontramos indícios de que o Estado imperial tenha cogitado tomá-las a seu encargo. O capital estrangeiro, tão atuante nos demais serviços de natureza urbana, também não mostrou interesse pela renovação da estrutura portuária do Rio. A Stephen Bunk & Company, associada à poderosa companhia de navegação Liverpool, Brazil and River Plate Mail Steamers, pareceu-nos ser apenas uma espécie de sócio menor de Rebouças na Companhia das Docas de D. Pedro II, não se fazendo presente na *débâcle* financeira da empresa. Seria o porte das obras portuárias tão gigantesco a ponto de intimidar o capital estrangeiro? É pouco provável. O prosseguimento da investigação nesta direção talvez venha iluminar esta faceta pouco conhecida das relações Estado imperial-capital privado.

A questão das concessões e dos projetos de melhoramentos portuários volta à cena da década de 1890, tendo como protagonistas dois grupos capitalistas: a Empresa melhoramentos e as Obras Hidráulicas (da qual pouco sabemos). Vimos que mais uma vez a iniciativa privada fracassou. Apesar de mais ambicioso do que os projetos dos anos 1870, o plano da Melhoramentos teria esbarrado nos mesmos obstáculos enfrentados, por exemplo, por Rebouças? As concessões continuariam tendo o mesmo peso nas relações entre o Estado republicano inaugurado em 1889 e a iniciativa privada?

É exatamente nesse final do século, nessa virada, que se define, na imprensa e nos meios acadêmicos (em especial, no Clube de Engenharia, onde já pontificavam os futuros demolidores do Rio), uma polêmica sobre a necessidade de se redefinir o papel do Estado e sua articulação com o grande capital com vistas à modernização da cidade. Nesse sentido, não só o Estado considerava os empresários incapazes de concretizar os projetos portuários, mas o próprio capital privado reconhecia suas limitações. Em síntese, o fim da era das concessões teria inaugurado uma nova etapa nas relações entre o Estado e o grande capital, que juntos promoveriam a renovação urbana do Rio de Janeiro. Homens como Vieira Souto, que em 1875 exigia com tanta veemência maior espaço de atuação para a iniciativa privada, ou como o próprio Paulo de Frontin, até a véspera detentor de uma concessão, e muitos outros engenheiros-empresários, de uma ou outra forma, vão participar do aparelho de Estado, integrando comissões encarregadas da elaboração dos projetos, da supervisão das obras, etc.

Gostaríamos de nos deter agora no tema Estado-obras portuárias, destacando desde o início a importância específica que o porto do Rio de Janeiro apresentava para o funcionamento e a sustentação deste Estado, via imposto de importação (Alfândega). A ênfase conferida por Rodrigues Alves ao porto ("os serviços de melhoramentos do porto devem ser considerados como elemento de maior ponderação") e o fato de a comissão que produziu o projeto definitivo das obras con-

siderar a construção das avenidas Central e do Mangue como parte integrante dos trabalhos portuários revelam uma grande diferença entre a concepção deste plano e as de tantos outros que o precederam. Agora é a cidade inteira – pelo menos seu centro – que é pensada à luz da reforma do porto. Mas só o Estado, dotado de uma racionalidade, de uma visão globalizadora que nenhuma fração do capital possui, poderia efetuar as obras de modernização.

Evidentemente, a racionalidade expressa pelo projeto não significa racionalidade em geral, mas sim um esforço de adaptação da totalidade dos processos às necessidades da acumulação. Tanto é assim que, rapidamente no curso de sua execução, o projeto vai se mostrar ainda limitado e tímido. Tomando como referência o projeto sobre a expansão do porto, de autoria de Francisco Bicalho, fica claro o problema da racionalidade do Estado, que mostra suas brechas, quase como a indicar que nem mesmo o Estado, empresário global, tem condições de controlar a dinâmica do capital. Parafraseando Paul Baran, “não é o planejamento que planeja o capitalismo, mas o capitalismo que planeja o planejamento”.

A ação do Estado reveste-se de alguns importantes aspectos. Num momento inicial, preparatório, ele faz tábula rasa da legalidade preexistente, introduzindo importantes modificações na legislação com o intuito de viabilizar o projeto, erguendo um novo aparelho legal que ratifique sua intervenção. O Estado faz tábula rasa do promíscuo espaço preexistente, limpando o terreno de trapiches, cortiços, e construindo em seu lugar um novo – e racional – espaço porto-cidade. Praticamente ao mesmo tempo, o Estado faz tábula rasa da demografia, limpando o terreno de gente perigosa (a repressão à Revolta da Vacina foi uma verdadeira operação de guerra), criando assim condições para a higiene física e moral da cidade moderna e civilizada que surgia dos escombros do espaço preexistente. Destruição do espaço legal, do espaço geográfico, do espaço demográfico. Destruição enfim do espaço social. Produção de *um novo espaço social*. Também deve ser mencionado o aspecto empresarial da intervenção: o Estado assume em suas próprias mãos, não apenas a execução (embora através das empreiteiras) das obras, mas sobretudo a elaboração do projeto.

A intervenção do Estado no espaço urbano do Rio de Janeiro no decorrer da primeira década deste século foi, obviamente, de extrema significação. Cabe colocar em discussão agora até que ponto essa intervenção foi pontual, especialmente localizada, ou se se tornou uma prática reiterada, inaugurando uma nova tendência, capaz de abalar a tão decantada essência liberal desse Estado. Afinal, trata-se de um novo Estado do início da República que se defronta com uma nova realidade, circunscrita aos limites da capital do país? Em outras palavras: estamos diante de um fato isolado, explicável pelas características específicas do Distrito Federal ou diante da emergência de uma nova relação Estado-sociedade?

Para responder a esta pergunta será necessário avançar, sobretudo, no estudo da vida política do Distrito Federal, observando mais de perto o modelo de comportamento adotado pelo Estado liberal oligárquico – rótulo consagrado pela historiografia para definir o Estado brasileiro durante a República Velha – na cidade do Rio de Janeiro, onde os Partidos Republicanos estão ausentes, onde o clientelismo e o voto de cabresto têm, pelo menos, uma fachada urbana (o que já basta para diferenciá-lo do resto do Brasil), mas que elege dez deputados federais e três senadores ao Congresso Nacional.

Porque a área de estudo tornou-se a área portuária do Rio? Era esse seu destino natural, potência que mais cedo ou mais tarde se transformaria em ato? Isso estava inscrito na sua geografia?

Se, por um lado, os excelentes ancoradouros e as enseadas abrigadas permitiram que se localizassem na área, desde cedo e num crescendo, uma série de atividades portuárias, por outro não foram capazes de possibilitar que a área suplantasse o porto “antigo” ao longo de todos esses anos. Ironicamente, esse mesmos atributos geográficos, físicos, naturais, tiveram que ser apagados, o litoral retificado, para que a conjugação porto-aérea de estudo se concretizasse. Verificamos assim que aquilo que, num determinado momento, constitui um elemento propiciador pode mais tarde tornar-se um obstáculo a ser removido, destruído. Os mesmos sacos, o mesmo desenho do litoral que cumpriram um papel determinado num estágio igualmente determinado do desenvolvimento da navegação, do comércio, das relações do Brasil com o mercado mundial, num momento específico da articulação atividades portuárias-cidade, enfim, os mesmos atributos que constituíam a chamada “vocação portuária” da área serão eliminados para que a área portuária possa emergir enquanto área funcional, especializada.

Assim, o processo que conduz dos trapiches ao porto não pode ser entendido como a mera evolu o das atividades portuárias numa área determinada. Na verdade, ao produzir um novo porto, esse processo envolve emergência de uma nova área urbana, de uma nova cidade, e, também, num certo sentido, uma redefini o do urbano e das rela oes do Estado com este urbano.

## 9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCOCK, Frederick. *Trade and travel in South America*. Londres, George Philip & Son Ltd., 1903.
- ALENCAR, Francisco, CARPI, Lúcia & RIBEIRO, Marcus Venício. *História da sociedade brasileira*. Rio de Janeiro, Ao Livro Técnico, 1979.
- ALMEIDA, Elisa Maria J. Mendes & PINTO, Dulce Maria Alcides. O desenvolvimento da área central. In: CAPDEVILLE, Aluísio (org.). *A área central da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IBGE, 1967.
- ANTUNES, Deoclécio de Paranhos *Estudos de história carioca*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal/Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1960.
- ARQUIVO NACIONAL. *Processo nº 10.372, maço n. 133 (1900)*. Documentação do Ministério dos Transportes.
- . *Processo s/nº, maço 74 (1870/1898)*. Documentação do Ministério dos Transportes.
- . *Processo s/nº, maço nº 154 (1900/1908)*. Documentação do Ministério dos Transportes.
- BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Atlas da evolução urbana do Rio de Janeiro (ensaio) 1565-1965*. Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1965.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos – um Hausmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Dissertação apresentada no curso de mestrado em Planejamento Urbano e Regional – COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 1982, 3 v. mimeo. Publicado recentemente pela Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990 (Col. Biblioteca Carioca, v. 11).
- BERGER, Paulo. *Dicionário histórico das ruas do Rio de Janeiro (I e II Regiões Administrativas – Centro)*. Rio de Janeiro, Gráfica Olímpia Editora, 1974.
- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, nº 1 e 2, 1959.
- . *Expansão do espaço urbano do Rio de Janeiro*. s.n.t. Separata da *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro 3, jul./set. 1961. Republicado em BERNARDES, Lysia M.C. & SOARES, Maria Therezinha de S. *Rio de Janeiro: cidade e região*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1987. (Coleção Biblioteca Carioca, v.3).
- BRITISH AND COMMONWEALTH SOCIETY OF RIO DE JANEIRO. Yearbook 1979.
- CABRAL, A. do Vale, *Guia do viajante no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Laemmert, 1884.

- CAETANO JUNIOR, Antônio José. *Repertório da legislação sobre docas, portos marítimos e terrenos de marinha (1831-1901)*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1901.
- CARVALHO, Miguel Joaquim Ribeiro de. *Notícias dos diversos estabelecimentos mantidos pela Santa Casa de Misericórdia da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Commercio, 1908.
- CASTRO, Agostinho V. Borja. *Descrição do porto do Rio de Janeiro e das obras da doca d'Alfândega*. Rio de Janeiro, Imperial Instituto de Arte, 1877.
- CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras do Brasil*. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- CASTRO, Teresinha de. *Evolução política e crescimento da cidade do Rio de Janeiro*. s.n.t. Separata da *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 4, out/dez. 1965.
- CAVALCANTI, João Curvelo. *Nova numeração dos prédios da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Gazeta de Notícias, 1878.
- CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. *O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias, v.III. Indústrias de transportes. Indústria fabril*. Rio de Janeiro, Centro Industrial do Brasil, 1909.
- COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro, no século XVII*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1944.
- COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. *Histórico do porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, s.e., 1972.
- CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1952. 2 v.
- CRUZ, Bento Gonçalves. *Relatório dos trabalhos da Inspeção Geral de Higiene de 1º de janeiro de 1891 a maio de 1892*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892.
- CUNHA, Lígia da Fonseca Fernandes. *Álbum cartográfico do Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Ministério de Educação e Cultura/Biblioteca Nacional (Divisão de Publicações e Divulgação), 1971.
- DUNLOP, Charles. *Apontamentos para a história da iluminação da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Companhia de Carris, Luz e Força, 1949.
- ESTADO DA GUANABARA/Secretaria de Estado de Governo (Coordenação de Planos e Orçamentos). *Aspectos da geografia das indústrias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Serviço Tipográfico GOP/SGO, 1969.
- FAZENDA, José Vieira. *A administração do dr. Francisco Pereira Passos no Distrito Federal*. Rio de Janeiro, Tipografia de O Economista Brasileiro, 1906.
- FERREIRA, Félix. *Guta do estrangeiro no Rio de Janeiro - 1873*. Rio de Janeiro, Garnier, 1873.
- FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.
- FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1973. 2 v.
- GALVÃO, Manuel da Cunha. *Melhoramentos dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro, Tipografia Esperança, 1869.



- GEORLETTE, Fernando Augusto. *Le port de Rio de Janeiro*. Antuérpia, Imprimerie Cl. Thibaut, 1909.
- GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal/Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1959.
- GRAHAM, Richard. *A Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- GRAHAM, Sandra Landesdale. The Vintem Riot and political culture: Rio de Janeiro, 1880. *The Hispanic American Historical Review*. v. 53, n. 1. fev. 1973.
- LATIF, Miran de Barros. *Uma cidade no trópico - São Sebastião do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Agir, 1965.
- LISBOA, Alfredo, Obras do porto do Rio de Janeiro. *Kosmos*. Rio de Janeiro, 2, fev. 1904.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978. 2 v.
- MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Relatório*. 1852.
- MOINHO FLUMINENSE. *O que nós somos*. Rio de Janeiro, s.e., 1977.
- NOSSO SÉCULO. São Paulo, Abril Cultural, 1980, v.1. 1900-1910.
- PESSOA, Paula. *Guia da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, E. Bevilacqua, 1905.
- PINTO, Maria Novais. A cidade do Rio de Janeiro: evolução física e humana. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 2, abr./jun. 1965.
- PRADA, Valentim Vazquez de. *História econômica mundial*. Madri, Ediciones rialp, 1968. 2 v.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 21.ed. São Paulo, Brasiliense, 1978.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *As ruas do Rio (v. 1 - I a XII R.A.)*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Obras e Serviços/Departamento Geral de Edificações, 1978.
- REBOUÇAS, André. *Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro*. Publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização. Rio de Janeiro, J.C. de Villeneuve e C., 1870.
- . *Companhia das Docas de D. Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, G. Leuzinger, 1871.
- . *Diário e anotações autobiográficas*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1938.
- RECENSEAMENTO do Rio de Janeiro (Distrito Federal) realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro, Oficina de Estatística, 1907.
- REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)*. São Paulo. Livraria Pioneira Editora/Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

- REVISTA do Arquivo do Distrito Federal. Rio de Janeiro, 1894 e 1895.
- RIO DE JANEIRO/Departamento Municipal de Assistência Pública. *Assistência pública e privada no Rio de Janeiro (Brasil). História e estatística, 1922*. Rio de Janeiro, Tipografia do Anuário do Brasil, 1922.
- ROCHA, Oswaldo Porto *A era das demolições – a cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920*. Dissertação apresentada na Universidade Federal Fluminense, Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, 1983. mimeo. Publicado pela Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes/Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986 (Col. Biblioteca Carioca v.1.).
- ROSA, Ferreira da. *Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Edição Oficial da Prefeitura/J. Schimidit, 1905.
- . *Rio de Janeiro, notícia histórica e descritiva da capital do Brasil*. Rio de Janeiro, Edição do Anuário do Brasil, 1924.
- SANT'ANNA, Edna Mascarenhas. As transformações ocorridas no trecho ocupado atualmente pela área central. In: CAPDEVILLE, Aluísio (org.) *A área central do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IBGE, 1967.
- SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Corografia do Distrito Federal (cidade do Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro, B. de Aguilá, 1907.
- . *Meios de transporte no Rio de Janeiro* (história e legislação). Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, 1934. 2 v.
- SCOOBIE, James R. *Buenos Aires del centro a los barrios (1870-1910)*. Buenos Aires, Solar/Hachette, 1977.
- SOARES, Maria Terezinha de Segadas, Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 3, jul./set. 1965.
- SOUSA, Augusto Fausto. A baía do Rio de Janeiro: sua história e descrição de suas riquezas. sn.t. Separata da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, t.XLIV. Rio de Janeiro, 1881.
- SOUTO, Luís Rafael Vieira. *Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro* (crítica dos trabalhos da respectiva comissão). Rio de Janeiro, Lino C. Teixeira e C., 1875.
- . *Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro (refutação da resposta à crítica dos trabalhos da respectiva comissão)*. Rio de Janeiro, lino C. Teixeira e C., 1876.
- . *Notícia sobre o desenvolvimento da indústria fabril no Distrito Federal*. Milão, Tipografia Fratelli Treves, 1908.
- STEIN, Stanley. *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. São Paulo, Braziliense, 1961.
- VILELA, Aníbal Vilanova & SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira: 1889-1945*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975.
- ZARUR, Dahas. *Histórico do hospital N.S. da Saúde*. Rio de Janeiro, s.ed., 1978.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

1. Planta da cidade do Rio de Janeiro, capital dos Estados do Brasil, com projeto de uma trincheira ou fortificação ligeira à parte da campanha. Sargento-mor dos engenheiros Francisco Roscio. 1770. Mapoteca do Itamarati (Rio de Janeiro).p. 31
2. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (1758-1760). Manuscrito à pena; escala: 200 braças. Idem.p. 32
3. Planta da cidade do Rio de Janeiro elevado em 1791, fielmente copiada por Francisco Antônio da Silva Bettencourt, capitão do 1º Regimento de Infantaria de Linha da guarnição desta cidade em 1803. Lígia da F. F. Cunha. 1971.p. 33
4. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, levantada por ordem de Sua Alteza Real, o Príncipe Regente Nosso Senhor, no ano de 1808. Impressão Régia. 1812. Idem.p. 45
5. Planta do Rio de Janeiro – 1831. Eugene Hubert Michelerie. Rio de Janeiro, Litografia de Steinman e Cia., 1831. Idem p. 46
6. Planta da cidade do Rio de Janeiro. Visconde de Villiers de l'Île Adam. Rio de Janeiro, Leuzinger, 1850. Idem.p. 47
7. Cemitério dos Ingleses, na Gamboa, Rio de Janeiro. Richard Bate. 1835. Biblioteca Nacional.p. 48
8. Cemitério dos Ingleses. R. Bate. 1835. Idem.p. 49
9. Planta nº 1, indicando o estado atual do Arsenal de Marinha e do porto do Rio de Janeiro. Henry Law. Rio de Janeiro, Lit. e Imp. de E. Reneburg, 1858. Idem.p. 83
10. Planta nº 2, mostrando as obras projetadas para a extensão do Arsenal de Marinha e para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro. Henry Law. 1858. Idem.p. 84

11. Planta nº 3, mostrando as obras que imediatamente devem ser construídas para a extensão do Arsenal de Marinha e para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro. Henry Law. 1858. Idem.p. 85
12. Mapa arquitetural da cidade do Rio de Janeiro – parte comercial.J. Rocha Fragoso. Rio de Janeiro, Lit. Paulo Robin, 1874. Lígia da F. F. Cunha. 1971.p. 86
13. Planta da muito leal e heróica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.John Edgar Ker. Rio de Janeiro, B.L. Garnier/Paris, Garnier Frères, 1852.Idem.p. 118
14. Nova planta da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Laemmert, 1864. Idem.p. 119
15. Planta da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios. Antônio José Fausto Garriga e Caetano Augusto Rodrigues. Rio de Janeiro, Litografia Imperial Instituto Artístico, 1875. Biblioteca Nacional.p. 120
16. Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios. E. de Maschek. Rio de Janeiro, Laemmert, c. 1885. Lígia da F. F. Cunha. 1971.p. 121
17. Planta da cidade do Rio de Janeiro com traçado dos trabalhos projetados pelo prefeito Dr. F. P. Passos e pelo governo federal. Bilac Passos & Bandeira. Paris, Imp. E. Dufrenoy, Aillaud et Cie., 1905. Idem.p. 122
18. Santa Rita – 2º Distrito.*Recenseamento do Rio de Janeiro (Distrito Federal)*. 1906.p. 123
19. Gamboa – 11º Distrito. Idem.p. 124
20. Prancha com o novo traçado do litoral, totalmente retificado, e a extensão da superfície ganha ao mar. E. Canabrava Barreiros. 1965.p. 153



**ARMAZÉM  
DAS LETRAS**  
GRÁFICA E EDITORA LTDA

Rua Prefeito Olímpio de Melo, 1599 - CEP20930-001  
Rio de Janeiro - RJ - Tel. / Fax : (21) 3860-1903  
E-mail: [arm.letas@openlink.com.br](mailto:arm.letas@openlink.com.br)



711(8

**RIO**



**PREFEITURA**