

Uma análise inicial sobre os caminhos históricos da estruturação dos portos na Região Sul e Sudeste do Brasil*

An initial analysis on the historical paths of the structuring of ports in the southern and southeast region of Brazil

Thiago Cedrez da Silva

Doutor em História pela Universidade Federal de Pelotas - UFPEL. Atualmente é Tutor à distância do curso de Licenciatura em História à distância da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL / Universidade Aberta do Brasil – UAB.

Edgar Ávila Gandra

Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS (2004). Atualmente é Professor Associado II da Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, atuando no Departamento de História, no Programa de Pós-Graduação em História – PPGH e no Curso de Educação do Campo.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo refletir brevemente sobre a estruturação de alguns portos brasileiros, tendo o olhar mais atento sobre as Regiões Sul e Sudeste. A nossa escolha leva em vista o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento sobre esta temática, na medida em que promove uma discussão ainda não tão consolidada no debate historiográfico.

PALAVRAS-CHAVE: Porto; História Portuária; História do Trabalho Portuário

ABSTRACT

This article aims to reflect briefly on the structure of some Brazilian ports, taking a closer look at the south and southeast regions. Our choice takes into account the objective of contributing to the construction of knowledge on this topic. As it promotes a discussion that is not yet consolidated in the historiographical debate.

KEYWORDS: Porto; Port History; History of Port Work

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Neste artigo, buscou-se refletir sobre como parte da historiografia estruturou, em seus debates, a formação histórica de alguns importantes espaços que se tornaram portos brasileiros com relevância até a contemporaneidade. Sobretudo com a perspectiva de que esse local de contato portuário é um ambiente de trabalho e circulação de mercadorias que faz parte dos

primórdios da estruturação do Brasil na edificação de cidades, portos marítimos e fluviais.

Assim, observamos que a gênese do sistema portuário brasileiro pode ser compreendida, frente ao recorte e aos autores aqui elencados, em uma longa duração, como um processo de transformação no qual embarcadouros iniciais passaram a dar lugar, em alguns casos, a densos sis-

*Artigo recebido em 01 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 14 de dezembro de 2022.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 9-37 – 2023.

temas portuários de recebimento e escoamento de mercadorias. Tal feito fomentou e influenciou a estruturação das cidades e a dinâmica social, bem como a tessitura social destas.

É digno de nota que os escopos aqui escolhidos para refletir não abarcam a totalidade dos portos brasileiros. Por outro lado, é representativo dessa perspectiva de estruturação econômica e social característica dos espaços portuários no país.

Destacamos que este estudo não abarcará a perspectiva dos portos atuais, mesmo entendendo a questão das transformações que ocorreram ao longo da história do tempo presente como: os processos de privatizações dos espaços portuários; a redefinição do papel do estado e a reestruturação com extinção de diversas categorias. Além disso, a própria mudança tecnológica que mobilizou, também, a alternância dos perfis dos trabalhadores que exerciam as suas funções nesses espaços. Frente a isso, pensamos oportunamente em desenvolver outro estudo que abarque essas questões.

A RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM PERSPECTIVA

“Terra à vista”, gritou um marujo português, do alto do mastro de uma caravela, ao avistar os cumes das árvores no litoral do novo território descoberto, em abril de 1500. Longe de casa, a mais de 6 mil quilômetros do Porto de Lisboa, atracavam aqui as primeiras embarcações lusitanas do continente europeu, com intuito bem claro: descobrir novas riquezas como fontes de comércio e expandir o domínio imperial.

Convém iniciar destacando que a expansão marítima portuguesa teve suas incursões de navegações comerciais na costa ocidental da África entre 1415 e 1488. Posteriormente, ampliou suas navegações para as conquistas orientais, que culminaram

na chegada dos portugueses a solo brasileiro. Com o estabelecimento das primeiras feitorias nesses novos espaços, pós-1530, emergiram os primeiros ancoradouros fluviais e marítimos para conseguir dar vazão ao escoamento e exploração das matérias-primas como, prioritariamente nesse momento, a madeira do pau-brasil¹, por exemplo, para Portugal.

Na medida em que o processo de povoamento do território ocorreu, a partir da administração colonial em prol do enriquecimento da metrópole, a economia cresceu com a expansão comercial. O advento da cultura da cana-de-açúcar propiciou e fomentou a melhoria da logística de transporte de mercadorias, bem como a ampliação da mão de obra para dar conta desta produtividade. Nesse cenário, as mãos de obra indígena e escrava, além de serem fundamentais para sustentar a produção e o escoamento da cana-de-açúcar naquele contexto, tornaram-se grandes fontes de motivação para a movimentação marítima. Segundo Manuel Júnior, “o comércio de escravos no Brasil atraiu, a partir de navios negreiros, mais de 5,5 milhões de africanos” para o território brasileiro (JÚNIOR, 2017, p.38). Cabe ressaltar que a concentração desta mão de obra e outros aspectos vinculados ao efetivo exercício portuário começam a marcar algumas povoações do Brasil possibilitando uma dinâmica própria que ajudaria na pavimentação urbana dessas cidades.

Nesse contexto de crescimento urbano portuário, é digno de nota que trabalhadores pobres livres, escravos e demais setores marginalizados da sociedade já nesta época tinham esse espaço como local de convivência e contato. Logo, o comércio de escravos tornou-se uma fonte de riqueza econômica tanto para os traficantes e mercadores de escravos quanto para os senhores escravocratas dos centros urbanos e rurais. Portanto, a escravidão brasi-

leira, que tinha o tráfego negreiro com a África a sua principal ligação, consolidou-se como um dos principais combustíveis da economia colonial, e os portos edificaram-se para assegurar essa rentável realidade, servindo também como “pontes”, um elemento de porosidade social, uma porta aberta de saída de cultura e mercadoria, como bem compreendeu Cynthia Fortes, na citação abaixo.

[...] Em suma, dos significados apresentados do porto como “ponte”, conclui-se que em termos espaciais, como fronteira entre o Atlântico e as terras brasílicas, os portos brasileiros coloniais demarcavam simbolicamente a linha de divisa entre a metrópole portuguesa e o Brasil colonizado, separados fisicamente pela imensidão das águas oceânicas, ao mesmo tempo em que uniam esses dois mundos, nos quais os papéis de conquistador e dominados não se confundiam; eram, na verdade, profundamente separados pelas distâncias de poder, sociais e culturais. O Atlântico unia e ao mesmo tempo separava os “mundos” na época da mundialização ibérica, e o monarca soberano da Península Ibérica controlava e explorava as terras brasílicas. Neste panorama, os portos como centralizadores dos fluxos econômicos produziam movimentos culturais e sociais de amplitude, capazes de influenciar ambos os lados do poder, a metrópole e suas colônias, além de fomentar uma disputa entre os impérios marítimos europeus pelos mercados coloniais. (FORTES, 2018, P.54)

Portanto, o trabalho portuário no Brasil – que absorvia aspectos multifacetários de religião, comunicação, cultura e sentimentos de pertença a um determinado grupo social – foi se consolidando como um rico mosaico nas proximidades

portuárias. A partir do século XVI, consolidou-se pela crescente movimentação de embarcações europeias transoceânicas, para extrair riquezas e movimentar mercadorias, bem como pelos cais fluviais que se ergueram ao longo do território, para sustentar a veia de escoamento ligada às costas litorâneas marítimas. No século XVII, Portugal direcionou seus “olhos” com mais atenção à sua colônia, por conta do crescimento da cultura açucareira e pelas aceleradas incursões dos holandeses, franceses e ingleses nas terras brasílicas. Obviamente, essa atenção deu-se também por constatarem um movimento de declínio do até então lucrativo comércio com o Oriente e a Índia, que vinha ocorrendo desde o século XV.

Novamente, percebemos as transformações portuárias como um elemento global vinculado ao devir histórico, econômico e social que marca a temporalidade em diversos períodos. Ao olharmos para o passado, percebemos que o transporte aquaviário foi um recurso importante para a sociedade e para o crescimento comercial, visto que, a partir das rotas comerciais, edificaram-se portos e, assim, as cidades se desenvolveram. Na medida em que as vilas cresciam e tornavam-se polos urbanos comerciais, o interior também se expandia com a cultura do plantio e do desenvolvimento da pecuária. Embora fosse um movimento lento, devido aos fragmentados acessos por terra, à rede fluvial e lacustre, facilitava o deslocamento das pessoas e das mercadorias através das embarcações.

Aquelas regiões que possibilitavam o acesso mais rápido às vilas e centros comerciais, situados na costa marítima, tiveram crescimentos mais acelerados e, até mesmo, investimentos estruturais mais arrojados por parte da metrópole. Esta perspectiva foi um elemento que levou Caio Prado Junior a ter clareza sobre o quanto as rotas marítimas foram um di-

visor de águas na definição do desenvolvimento territorial, econômico e social do Brasil nesse período.

Essas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar uma disposição fragmentária das comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um sistema autônomo constituído de seus dois extremos, litoral e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte. Esses sistemas sucedem de norte a sul ao longo de toda a costa brasileira, desde o mais setentrional, instalado na bacia amazônica até o último ao sul, no Rio Grande. Eles se articulam entre si, a princípio, unicamente pela via marítima, que é que mantém a unidade de todo. Mas à medida que o povoamento penetra no interior, e com ele as vias que o acompanham, essas, embora partindo de ponto do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior. (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 110)

No cenário em análise, os portos se transformam em centros de integrações regionais onde, na maioria das vezes, se encontravam elementos do poder público estabelecidos sendo contato entre o público e o privado ali estabelecido. Dessa forma, por uma necessidade de controle de circulação de mercadorias e riquezas o Estado os fez presente e consolidou o seu domínio com o avanço portuário no Brasil.

Em decorrência das restrições do Pacto Colonial, das condições naturais de navegação e dos desafios técnicos de época, as relações portuárias se restringiam com intensidade e frequência à Coroa Portuguesa, no período compreendido dos anos 1500 e 1600. Pelo mar, vinham os escravos da África para serem

explorados como mão de obra, bem como levavam-se os metais e os bens naturais extraídos da colônia lusitana para a Europa. Dos primeiros portos litorâneos para o interior do território, o sistema de interligação ocorria pela navegação fluvial (canoagem) e pelos caminhos traçados pelos bandeirantes, primeiramente (Prado Júnior, 1996). Para Odilon Nogueira de Matos, pouco mudaria no período colonial essa logística de movimentação do interior para a costa. Segundo o autor:

[...] Uma carta das vias de comunicações do Brasil, ao iniciar o Império, poucas modificações apresentariam com relação aos últimos tempos coloniais. É bem verdade que a grande expansão sertanista do século XVIII, mineiradora ou pastoril, levará o povoamento às extensas áreas do interior, assegurando para Portugal, e conseqüentemente para o Brasil, a posse de tão dilatadas regiões e tornando o mapa do Brasil, resultante dos tratados de Madri e Santo Idelfonso, praticamente igual ao de hoje. (MATOS, 1995, p. 42)

Neste sentido, reforçamos a compreensão de que a estrutura portuária se tornou um ponto de fronteira porosa entre terra e mar e também espaço de trocas e contatos com diferentes culturas nacionais e internacionais, através de navegantes que por ela ancoravam. Na medida em que as necessidades comerciais emergiam, a estrutura crescia e, com ela, sua interação com o interno e externo. Logo, os portos passaram a ter características multifuncionais, como bem inferiu Russel-Wood.

[...] Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Pernambuco foram multifuncionais desde sua concepção; São Luís e Belém haviam se estabelecido como portos fortificados do império e somente de for-

ma gradual assumiram funções administrativas e se tornariam entrepostos comerciais. Outros portos surgiram como decorrência natural das necessidades comerciais, mas, em sua maioria, custaram a ganhar relevância, e apenas alguns poucos atingiram o status de cidade. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 126)

A percepção que temos é a de que o porto foi plural e além da ótica mercantil, administrativa e protetora², afinal os portos, além de demarcarem o espaço entre o navio no mar e o cais em terra, foram fontes de circulação de ideias, de culturas de diferentes lugares, de anseios e de expectativas das pessoas. Além disso, obviamente, o porto foi um espaço de trabalho que retroalimentou esse sistema mercantil e de troca simbólica de ideias.

A partir dos argumentos acima, pensamos que a necessidade de sobrevivência de algumas sociedades perpassa o seu estímulo e controle das rotas portuárias. E que isso é um movimento perceptível ao longo da história.

No caso em tela, percebemos que tanto os líderes da metrópole lusitana como os da colônia investiram tempo, dinheiro e recursos humanos para organizarem e estruturarem as vias portuárias para além de uma necessidade econômica comercial. Na medida em que havia incursões invasoras militares através dos mares, o porto, por ser a porta de entrada e saída do território, era adaptado para também oferecer recursos de defesa para a sobrevivência e a manutenção do poder sobre o local, por parte da metrópole, por exemplo.

Neste sentido, as necessidades de sobrevivência humana, sociais e econômicas passaram a ser o principal combustível da mudança, da transformação do espaço em que viviam. Os portos foram

uma referência clara da transformação do devir histórico com o passar do tempo. Portanto, podemos inferir que a história passou a ser construída no cotidiano e em situações desafiadoras, que impulsionaram os indivíduos em postos de poder a saírem de uma zona de conforto e agirem em prol de seus interesses³.

O Pacto Colonial, estabelecido entre a metrópole lusitana e o Brasil colonial, foi desenhando os primeiros ciclos econômicos e transformando as regiões espaciais, na medida em que diferentes grupos de produtos eram explorados e comercializados. Isso ficou evidente com a extração do pau-brasil, com o cultivo e a venda da cana-de-açúcar produzida no Nordeste brasileiro e, posteriormente, com a descoberta dos metais preciosos na região de Minas Gerais. Em seguida, também ocorreu o crescimento da produção agrícola-pecuária e a exportação da carne de charque no sul do país.

Além disso, os primeiros portos marítimos coloniais brasileiros em funcionamento serviram como “funis” de entrada dos colonizadores, de milhares de escravos e dos bens manufaturados europeus e lusitanos. Ainda, os primeiros portos foram bases de saída dos bens do território. Esse cenário buscou dinamizar as necessidades supramencionadas. Essa estrutura portuária pré-industrial no Brasil colonial era rudimentar em termos de funcionamento e equipamentos até 1808, quando ocorreu a vinda da família real ao país e a abertura dos portos às nações amigas.

Neste sentido, sobre a relação porto-cidade, Brian Stewart Hoyle⁴ (1989), em um dos seus estudos sobre a logística portuária no ocidente, apresentou uma perspectiva linear de interpretação do crescimento da relação cidade-porto estruturado em cinco fases distintas. Isto pode ser observado na imagem a seguir:

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro/roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar); renovação urbana do núcleo original

Imagem: Proposta de Evolução Temporal da estrutura portuária industrial no ocidente.

Fonte: (HOYLE, 1989)

Ao tratar da primeira fase de uma relação porto-cidade, o autor compreende que há uma íntima e híbrida integração entre o cais e o núcleo urbano. Isto só se modificaria após 1960, com o advento tecnológico de equipamentos, que exigiria do cais portuário uma estrutura mais robusta para dar conta das intensas movimentações de mercadorias que ali se estabeleciam. Logo, os núcleos urbanos tenderiam a se distanciar do porto. Percebemos essa perspectiva no período histórico do Brasil Colônia, quando muitas cidades emergiram a partir de seu porto. A título de exemplo, citamos o Porto da Vila do Rio Grande⁵, ao sul do Brasil, como sendo o único porto oceânico do Rio Grande de São Pedro do Sul que se consolidou por ser um caminho obrigatório como entreposto comercial nesta região.

É importante destacarmos que a tessitura social foi diferente em cada lugar, mas os portos influenciaram, em diferen-

tes formas, estes processos da relação porto-cidade. Quanto à historiografia referente à formação dos portos brasileiros no período colonial e pós-independência (1822), diversas pesquisas concentraram-se na perspectiva econômica de movimentação portuária ou, pelo menos, nas interações comerciais entre os portos brasileiros e os de outras nações. Citamos, como importantes influências, as obras de Ernest Labrousse (1933) e Pierre Chau-nu (1960-1965), além de Frederic Mauro (1989), Vitorino Magalhães Godinho (1963-1970) e Charles Boxer (1978), referentes ao Império Colonial Português.

Já no Brasil, os historiadores que focaram suas pesquisas na perspectiva econômica, ou seja, no processo de importação e exportação de mercadorias e seu impacto no crescimento urbano-industrial, mantiveram ainda essa mesma linha de entendimento da relação porto-cidade sobre

os períodos colonial e imperial. Embora a história marítima e portuária no Brasil seja um tema clássico, ainda assim é um assunto pouco explorado pela perspectiva histórica relacional quanto a formação de uma cultura do trabalho portuário e as formações das cidades, visto que o porto marca as *inner lands* a ele subjacentes, como bem constatou Jaime Rodrigues e Flavio dos Santos, em artigo recentemente publicado na revista *Almanack* intitulado “História Marítima e Portuárias em Revista”⁶.

Por sua vez, a clássica pesquisa de Fernando Antônio Novais, em sua tese intitulada “Portugal e o Brasil na crise do antigo sistema colonial”, publicada em 1980, aborda as relações mercantis com a metrópole lusitana e seu impacto nos portos coloniais. Na nossa compreensão, há um aspecto importante a se ressaltar sobre a multifacetária questão social que não é discutida de forma aprofundada por alguns historiadores, que adotam, apenas, de forma mais concreta, a perspectiva econômica para explicar a relação porto-cidade.

No entanto, recentemente, notamos que novas pesquisas de fôlego estão apresentando óticas mais diversificadas, não só acerca do papel dos portos no desenvolvimento econômico ou urbano, mas também sobre as diferentes relações de trabalho que se estabelecem nesses locais. Assim como há pesquisas que trazem à tona a relevância dos portos do Nordeste e do Centro-Sul como polos econômicos e de trabalho, contrapondo, assim, as frequentes pesquisas historiográficas que focam no eixo Rio-São Paulo como sendo prevalente.

Marcia Fernandes da Rosa Neu, em 2009, defendeu a tese de doutorado em Geografia Humana, pela Universidade de São Paulo, intitulada “Os Portos no Sul do Brasil: da formação ao século XXI”. Neste estudo, a autora fez um estudo minucioso e relevante para compreendermos a

História Marítima e Portuária do Sul do Brasil, contemplando suas relações com a economia microrregional e nacional em diferentes períodos⁷.

Marcia Neu dividiu sua análise em três grupos de investigação. O primeiro grupo seria o de compreensão dos aspectos organizacionais e históricos sobre os portos de maior movimentação portuária, sendo estes os de Rio Grande (RS) e Paranaguá (PR). No segundo grupo de análise, a autora estudou aqueles portos que apresentaram uma capacidade de expansão em suas cidades, especificamente os portos catarinenses de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba, bem como outros terminais construídos em pontos-chaves do Estado. Por fim, no último grupo, Neu abordou os portos históricos e suas cidades, levando em consideração a volumosa movimentação que tiveram no passado, mas que, hoje, segundo a autora, por conta dos limites espaciais dos seus sítios portuários, não conseguiram evoluir, tais como os de Antonina (PR), Laguna (SC), Pelotas (RS) e Porto Alegre (RS)⁸.

Estas cidades citadas acima são exemplos de nuances históricas características que duraram algumas décadas, mas não foram a centralidade da cidade em relação à continuidade do seu desenvolvimento através do porto. Algumas sim, outras não. As cidades que possuíam portos na sua localidade tiveram mais vantagens em relação às que não tiveram? Segundo Marcia Neu, sim. Ao analisar a evolução histórica das cidades portuárias ao longo do século XVIII ao XIX, a autora identificou que aquelas que possuíam vias de transporte marítimo e/ou fluvial prosperavam em oportunidades comerciais e industriais, por terem mais meios de fazer circular suas produções em determinados contextos.

Portanto, estar próximo de um porto é como estar perto do mundo, como bem inferiu Hobsbawm (1994). Se olharmos para

o período do Brasil colonial, os portos sulinos, como o do Rio Grande (RS) e do Paranaguá (PA), foram de suma importância para a integração econômica no processo de escoamento da produção do charque para abastecer os mercados interno e externo e, também, no escoamento da produção de ouro - de 1620 a 1780.

Outro estudo importante, que retrata a crescente movimentação portuária fluvial no Nordeste brasileiro colonial e imperial, é o de Davi Costa Aroucha, intitulado “A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista”. Sua dissertação de mestrado em História, embora tivesse como premissa contribuir com os debates historiográficos sobre a transição da mão de obra escrava para a livre em Pernambuco ou, até mesmo à própria história do trabalho fluvial, marítimo e portuário do Brasil, a obra trouxe uma contribuição sobre os diferentes papéis sociais e econômicos cumpridos pela pequena cabotagem e pelo pequeno transporte fluvial no Recife da primeira metade do século XIX. Aroucha, ainda, conseguiu dar vozes para os agentes históricos que trabalharam de canoeiros, jangadeiros e mestres-de-barcaça, na conjuntura da sociedade escravista brasileira dos anos oitocentos.

Cabe ainda destacarmos mais algumas pesquisas sobre os portos no Brasil, em um aspecto abrangente. Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado, em 1983, apresentou sua dissertação, no mestrado em Ciências Sociais pela UFBA, acerca do processo de surgimento e modernização do Porto de Salvador. O desafio de Rosado, nessa pesquisa, foi o de compreender o “frustrado” processo de modernização portuária da capital baiana, entre os anos de 1854 e 1891 e o início do século XX, com a construção do porto moderno que ocorrera em 1906. Para tanto, a autora utilizou fontes jurídicas, cartográficas

e os próprios projetos de melhoramentos do porto. Sua abordagem diferencial esteve justamente em se debruçar nas constantes tentativas falhas da modernização portuária, conforme destacou:

Face ao envolvimento e aos choques de interesses no seio da burguesia comercial baiana no processo de modernização do porto, estendemos a análise a essa fração da classe dominante. Ao mesmo tempo procuramos detectar a ação do Estado nesse processo, relacionando poder público e sociedade civil e ressaltando a dependência econômica e tecnológica do Brasil em relação aos centros capitalistas externos. A partir da perspectiva dessa estreita relação, entendemos que as razões dos fracassos na tentativa de modernizar o porto de Salvador estão essencialmente ligadas a contradição localizada no interior da burguesia comercial, acentuada pelos reflexos da estrutura de poder vigente no império brasileiro. (ROSADO, 1983, p.7)

Maria das Graças de Andrade Leal, em seu artigo “Trapiches e trapicheiros na dinâmica portuária de Salvador colonial,” apresentou uma discussão oportuna para compreendermos não só o desenvolvimento do setor portuário em Salvador, mas também em outras regiões do país, respeitando suas particularidades Históricas. Destarte, antes de termos uma estrutura portuária pública organizada pelo Estado, os trapiches⁹ particulares espalhados pelas orlas fluviais e marítimas eram o “ponta pé inicial” para dar vazão ao escoamento de cargas e ao desenvolvimento econômico e socioeconômico local. Para Maria Leal, os trapicheiros entendiam como investimento ter trapiches. Segundo a autora:

Os trapiches, por se caracterizarem em espaço de armazena-

gem, de transações comerciais e de transporte de mercadorias a partir de seus atracadouros, sendo alguns deles instalados distantes do centro comercial de então, e em sua maioria construídos por particulares, tornaram centrais na dinâmica econômica portuária. Ou seja, por representar importante bem de natureza comercial que influenciava na acumulação do capital mercantil, compra e venda de trapiches na Salvador colonial se constituía em um bom negócio que envolvia os grandes comerciantes e ricos proprietários ligados a diversos comércios, especialmente o de escravos. Seria uma marca desses negociantes a diversificação de investimentos, tendo em vista a necessidade de diminuição de riscos face a insegurança e instabilidade no comércio transatlântico. (LEAL, 2020, p. 17)

Embora tenhamos presente este aspecto, das questões locais de interesses sociais e políticos para o fortalecimento ou não do setor portuário, podemos pensar que, numa perspectiva mais ampla, na História do Brasil, os ciclos econômicos de exploração de matérias-primas também influenciaram nos interesses da metrópole lusitana ou do Império brasileiro, pós-independência. Esses interesses acabavam por direcionar recursos e esforços em prol do desenvolvimento de uma determinada região em relação a outras. Portanto, a transformação espacial também é influenciada por interesses econômicos, como, por exemplo, no contexto de ampliação e proteção estatal do Porto de Santos no ciclo de produção do café.

Compreendemos que o comércio de exportação não pode ser visto apenas pela ótica de um fator determinante de transformação, mas sim influenciador, sobretudo porque precisamos levar em conta também os interesses governamentais em fortale-

cer uma determinada área. Como exemplo disso, lembremo-nos do interesse dos grandes senhores de engenhos que exportavam quantidades significativas de açúcar para o exterior também com interesse de ter condições para trazer a sua mais valiosa força de trabalho, fonte econômica e de manutenção de poder: os escravos.

Portanto, identificarmos as necessidades humanas, sejam elas as de subsistência fisiológica básica e segurança ou aquelas de realização pessoal e social, como bem compreendeu Abraham Maslow¹⁰, em seus estudos sobre os comportamentos psicológicos dos indivíduos em sociedade, é importante para compreendermos os porquês de se investir em setores como o porto – no nosso exemplo de estudo, para dar vazão à manutenção do modo de vida vigente nas épocas aqui mencionadas – do Brasil colonial e imperial e suas respectivas transformações espaciais. Este campo de análise nos proporciona uma melhor compreensão sobre a relação porto-cidade e porto-sociedade. O porto ora é visto como um local de progresso de riqueza, ora como local de perigo e preocupação, já que pode ser porta de entrada de incursões militares ultramarinas, de revoltas e de insalubres. Este aspecto, percebemos como uma presença constante ao longo do Brasil Colônia e Império.

Sobre a multiplicidade de visões, o trabalho de Rangel avança nesta possibilidade interpretativa. Seguindo a lógica dos dois últimos parágrafos, para complementar a análise, cabe atentarmos ao pensamento do economista Ignácio Rangel¹¹, que contribuiu para compreendermos que o Brasil tem suas características marcadas por diferentes contextos econômicos e sociais, advindos desde o período colonial, por três séculos. Depois, independente politicamente, o país manteve-se atrelado às influências do mercado exterior, no período imperial, e, por fim, como país subdesenvolvido já na república.

Ao olharmos para o passado, vimos, no Brasil, uma formação econômica pautada pelo encontro simultâneo entre estruturas econômicas antigas e modernas. Essa complexidade foi compreendida e estudada pela perspectiva rangeliana, na teoria denominada pelo autor de *strata*¹², a qual apresenta três níveis econômicos distintos, sendo o primeiro o da economia natural, que se refere a uma produção consumida pelo próprio produtor. O segundo nível seria o da economia de mercado, que pode ser compreendida como semelhante ao capitalismo europeu do século XIX. Já o terceiro nível, seria o da economia de monopólio, que pode ser vista como um modelo próximo ao do capitalismo moderno. Aqui, faz sentido pensarmos que houve o interesse em fortalecer o setor portuário pela ótica da coparticipação dos agentes históricos imersos no contexto dos setores internos e externos.

Seguindo a lógica de análise historiográfica sobre os portos no Brasil, destacamos a pesquisa, de mestrado em História, de Maria da Penha Siqueira¹³, que estudou o desenvolvimento do Porto de Vitória entre os anos de 1870 e 1940. A autora conseguiu demonstrar a importância do porto capixaba ao longo do século XIX para o escoamento da produção local cafeeira advinda da própria região do Espírito Santo, destacando em relação a outros portos locais e direcionando o foco para a cidade de Vitória.

Siqueira salienta que, na medida em que a produção de café e outras especiarias foram crescendo na região, Vitória, com seu porto, começou a se tornar um polo importante de exportação e importação de produtos e mercadorias, desligando-se, assim, de uma dependência logística de escoamento do Rio de Janeiro para o exterior. Nesse caso, o jogo de relações de poder entre as elites locais acabou favorecendo outros portos. Fica evidente

que o desenvolvimento do porto e da cidade foi um fator importante para o crescimento do estado do Espírito Santo, nos séculos XIX e XX¹⁴.

Merece destaque também a recente pesquisa de mestrado, de caráter arqueológico, feita por Camila Fabiane da Silveira¹⁵, sobre o desenvolvimento do porto sulino pelotense. Silveira demonstrou que Pelotas (RS), embora não tenha um porto marítimo, conseguiu acompanhar o desenvolvimento portuário nacional do século XIX e início do século XX, tornando-se um importante porto para o desenvolvimento econômico da cidade e do estado¹⁶. Isso deu-se, sobretudo, porque, no período mencionado, a cidade de Pelotas (RS) foi um polo exportador nacional e internacional de charque e trouxe, para a orla portuária, uma série de indústrias ligadas ao setor industrial frigorífico, têxtil e cervejeiro, por exemplo.

Torna-se indispensável, para compreendermos a relação porto-cidade, a significativa pesquisa de Maria Cecília Caíra Gitahy (1992) sobre o Porto de Santos. Tanto a sua dissertação como a tese foram escritas sobre a ótica da História Social, para compreender a formação da classe operária portuária santista e também a edificação da Companhia Docas de Santos diante do cenário de crescimento urbano e industrial. Não podemos esquecer também das importantes contribuições de Fernando Teixeira da Silva (1995) e Ingrid Sarti (1981) para a historiografia. Esses autores voltaram os seus olhares históricos sobre esse mesmo porto, para compreender também a relação porto-cidade, o movimento operário dos estivadores e portuários em prol da luta por direitos da categoria e melhores condições de vida.

O historiador Cesar Teixeira Honorato, sobre a relação porto-cidade, nos diz que “o processo de construção de um porto é o processo de construção de um espaço

geográfico a partir da lógica das relações sociais de produção num determinado momento” (2016, p.191). Portanto, tratar da historicidade das edificações portuárias no Brasil é navegar pelas ondas das relações sociais e econômicas locais, nacionais e internacionais. Honorato aprofundou a discussão sobre a formação capitalista portuária no Brasil através de sua tese de doutorado, defendida em 1994, e intitulada “O polvo e o porto: a montagem do complexo portuário capitalista em Santos”, que mais tarde deu origem ao livro *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*, publicado através da editora Hucitec.

Assim como Ingrid Sarti (1981), Maria Gitahy (1992) e Fernando Silva (1995), Cesar Honorato investigou a formação portuária de Santos, só que, diferente dos pesquisadores anteriormente mencionados, o autor efetuou um estudo a partir de uma ótica da História Econômica. Sua motivação inicial da tese era a de investigar a construção do império empresarial de Gaffrée e Guinle, que assumiram a concessão das obras do Porto de Santos, no final da segunda metade do século XIX, e fundaram, em 1892, a Companhia Docas de Santos, com o objetivo de construir e explorar o Porto de Santos, no estado de São Paulo.

Para a história portuária do Brasil, César Honorato apresenta um estudo pioneiro, sistemático e focado em investigar especificamente a formação de uma empresa responsável pela construção e manutenção da mão de obra de trabalho portuário. Essa pauta foi articulada com uma leitura atenta das relações sócio-históricas que foram a mola propulsora da consolidação empresarial da Companhia Docas de Santos. Para compreender a construção do complexo portuário santista, foi necessário olhar para o século XVIII (período dos trapiches particulares) e XIX,

a fim de compreender o contexto jurídico-administrativo para empresas concessionárias de serviço público.

Portos são elos que garantem as lógicas das trocas mercantis e simbólicas entre as cidades, sejam elas internas de um território ou externas, via oceano para outros continentes. Na perspectiva interna, ressaltamos a importância dos trapiches e dos portos do Rio de Janeiro que, assim como os do Nordeste, receberam não só milhões de escravos¹⁷, que fizeram parte da significativa força econômica da Corte portuguesa no período do Brasil imperial, mas também por serem pontos geográficos estratégicos de escoamento de mercadorias.

Em 1991, o historiador Sérgio Tadeu Niemeyer Lamarão publicou um livro, com iniciativa da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, através da *Coleção Biblioteca Carioca – Série História*, com o título “Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro”. Quinze anos depois, publicou a segunda edição da obra original, a qual tivemos acesso para este estudo. A obra de Lamarão encontra-se no período das décadas de 1980 e 1990, em que consideramos haver um aumento na produção acadêmica historiográfica por conta do surgimento de novos programas de pós-graduações no país e, conseqüentemente, uma ampliação dos leques temáticos de pesquisas.

A obra de Lamarão trata-se de uma leitura indispensável, não só pelo vasto uso de fontes primárias, como mapas de plantas urbanas históricas e documentos oficiais, como também pela abordagem da relação porto-cidade que o Rio de Janeiro apresenta em suas raízes históricas. Sérgio Lamarão com seu estudo sobre os trapiches e os trapicheiros, berço portuário no Rio de Janeiro, buscou compreender a própria disposição geográfica da cidade do Rio de Janeiro (RJ), fundada em 1565 pelos colonizadores portugueses, e sua relação

com as dinâmicas marítimas portuárias. Deste ponto, chega-se ao limiar das movimentações portuárias e, segundo o autor:

A intensificação do movimento do porto no início de 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 regime de privilégios e monopólio', concedidos na ocasião a Duarte Vaz, irmão do Governador. 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. (LAMARÃO, 1991, p. 22-23)

Ainda que o século XVII fosse importante para a compreensão da formação e do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, foi no século XVIII que a cidade cresceu economicamente e teve no seu setor portuário uma ascensão. Por conta da mineração advinda dos distritos mineiros da região montanhosa de Minas Gerais, a região do Rio passou a ter uma intensa movimentação e ser o principal caminho de ligação entre Minas Gerais e Portugal, no ciclo de escoamento e exploração das riquezas minerais. O Rio de Janeiro passou a ser a capital da colônia nesse período.

Fica evidente que a expansão das atividades portuárias na região tornou-se um trampolim para o crescimento urbano da cidade, na medida em que se estabeleciam ali mercadores e armadores, traficantes de escravos, pescadores e embarcações, por exemplo. Precisamos levar em conta também que o favorecimento do deslocamento de cargas e pessoas, via transporte marítimo e fluvial, foi

intensificado por conta das dificuldades de transporte terrestre, diante da estrutura da época. Portanto, a presença dos trapiches particulares de uso público para o armazenamento de mercadorias e comercialização de escravos tornou-se a base daquilo que futuramente viria a ser, em muitas regiões, os grandes portos que conhecemos hoje. Sobre este aspecto na cidade do Rio de Janeiro, Sérgio Lamarão ressalta que:

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. [...] as transações envolvendo os metais preciosos das Gerais não se davam aí, sendo realizada na parte mais central da orla Marítima da cidade, nas praias de D. Manuel e do Mercado. Assim coube à área abrigar as atividades comerciais e portuárias ligadas a produtos que, com o boom da mineração, não poderiam ser mais transacionados (ou o seriam apenas parcialmente) no espaço portuário principal. A transferência do mercado de escravos para o Valongo se deveu, como bem o texto demonstra, a uma inadequação daquele tipo de comércio a um local que já havia adquirido uma importância específica dentro do quadro urbano do Rio. Este fato, ao mesmo tempo em que estimulou as atividades econômicas no Valongo e imediações, conferiu a essa porção de área de estudo uma conotação negativa, advinda da própria natureza do comércio negreiro. (LAMARÃO, 1991, p. 30)

Este pequeno cais público chamado Cais Valongo, também conhecido regionalmente como o Mercado do Valongo, tornou-se um significativo palco para o comércio negreiro

no Rio de Janeiro entre 1758 e 1843¹⁸. Esses cais era um dos pontos finais de desembarque dos escravos, após passarem pelo fisco e pelas autoridades sanitárias.

A bibliografia sobre os escravizados no Brasil é vasta e ampla, mas encontramos apenas um estudo sistemático sobre este local. Cláudio de Paula Honorato¹⁹, em sua dissertação de mestrado em História, de 2008 pela UFF, apresentou que a instalação do mercado de escravos e a criação do Cais Valongo foram importantes para o desenvolvimento da região. Esse cais propiciou um campo fértil para o florescimento de uma malha urbana que levou ao desenvolvimento portuário e à edificação de armazéns, indústrias, vários trapiches e construções de obras públicas.

No entanto, como bem reforça Cláudio Honorato (2008), a iniciativa de reforma urbana, por parte do governo da época, era uma forma latente de controlar a presença do negro escravo na cidade e, também, fazia parte do rol de ações do projeto “Civilização Nacional” para manter uma cidade limpa, higienizada e moderna. Isso porque os negros “incomodavam” aos olhos da elite lusa colonial e dos viajantes. Por esta ótica, a estratificação social urbana era importante para os interesses do governo na época.

Uma análise paralela válida pode ser feita, obviamente, respeitando as suas particularidades locais, sobre o desenvolvimento do núcleo urbano sulino da Freguesia de São Francisco de Paula, em 1812. Em 1835, esse núcleo foi elevado à condição de cidade, com o nome de Pelotas (RS). No século XIX, por conta da numerosa presença de escravos que compunham a mão de obra das charqueadas e pelas disposições geográficas, o núcleo urbano da elite iniciou o seu desenvolvimento, no sentido de se afastar das regiões insalubres da produção do charque. Havia inúmeros trapiches particulares às

margens do Arroio Pelotas e do Canal São Gonçalves, que supriam as demandas locais de carga e descarga de mercadorias²⁰.

Destarte, a cidade de Pelotas (RS) só foi ter um porto organizado e estruturado de forma pública a partir de 1940. Isto deu-se com a encampação do principal trapiche e estrutura portuária que havia no logradouro da Câmara Municipal, situada no terreno da antiga alfândega (Rua Benjamim Constant) e estendendo-se até o local onde funcionava o Frigorífico Anglo S/A²¹.

Seja em Pelotas (RS) ou na cidade do Rio de Janeiro (RJ), nos séculos XVIII e XIX, a presença do negro escravo no meio urbano incomodava as elites, mesmo sendo uma rica força de trabalho e de dinheiro como mercadorias²². Mesmo que as economias e as escalas do número de escravos fossem diferenciadas, a capacidade de comparação estava na perspectiva da elite, em querer direcionar os esforços da reestruturação urbana pela ótica da “higiene social”. Portanto, falar sobre as cidades e a região portuária no Brasil colonial, imperial e no início da República, é também tratar da presença marcante e volumosa de trabalhadores escravos sendo explorados como mão de obra.

Mas, para onde foram os negros após a escravidão? Em relação ao mercado de trabalho, havia diferentes formas de contratações nas relações entre empregados e empregadores. Até a década de 1930, não havia um conjunto de legislação específica que garantisse direitos e deveres nessa relação de trabalho. Ainda, não havia um órgão específico do governo que organizasse e fiscalizasse essas relações laborativas²³.

Ao discutir os aspectos demográficos e sociais do Rio de Janeiro no século XIX, Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca (2019) apresentou uma riquíssima contribuição historiográfica para a compressão da formação urbana do Rio de Janeiro, ten-

do os trapiches particulares e portos como palcos de difusão cultural e de estímulo ao crescimento econômico e urbano da cidade. O seu artigo apresenta um dossiê sobre história marítima e portuária e é intitulado: “A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX: aspectos demográficos e sociais”. Este texto é uma extensão de suas pesquisas acadêmicas, mais especificamente, da sua monografia em História (UFF), intitulada: “O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX”²⁴.

César Teixeira Honorato (2019), em seu artigo intitulado “Portos e cidades portuárias: algumas considerações historiográficas”, publicado recentemente no dossiê especial sobre história marítima e portuária, pela revista *Almanack*, aponta três tendências ou perspectivas históricas por parte dos historiadores sobre os estudos da relação porto-cidade no Rio de Janeiro pós-1930.

Segundo Honorato, existiu um primeiro conjunto de pesquisas que relacionaria a formação portuária como sendo parte de um todo²⁵. Porém, encontramos também obras que se debruçaram a analisar os movimentos sociais como a Revolta da Vacina e o movimento sindical²⁶. Por fim, aqueles que fizeram “estudos culturais envolvendo a literatura e as manifestações culturais de todo tipo que, embora tivessem como epicentro a região portuária e seus trabalhadores, a relação porto-cidade aparece apenas como palco da história”²⁷ (HONORATO, 2019, p. 74).

Embora os estudos específicos sobre a história marítima e portuária do Brasil, até o fim do século XX, tenham sido dispersos, em pouco volume e pontuais na temática, hoje identificamos novos pesquisadores se dedicando à área. Assim como o surgimento de grupos de pesquisas acadêmicas ligados a órgão de fomento à pesquisa, há também eventos acadêmicos para divulgação. Neste sentido, há

dois grupos de pesquisa no CNPq que são focados no tema: “Portos e Cidades do Mundo Atlântico” e “O Mundo Atlântico e a Diáspora Africana”. Citamos ainda o projeto de pesquisa²⁸ local do Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra (UFPEl), no qual analisamos os portuários sindicalizados pelotenses nas décadas de 1950-60 e a história do trabalho portuário no Rio Grande do Sul.

Portanto, ao olharmos mais atentamente para a formação das cidades que possuem ou possuíram portos em seu leito espacial, perceberemos, na sua história, uma série de rastros materiais e culturais que nos permitem reconstruir a formação da urbe a partir da sua ligação marítima/fluviária portuária. Portanto, não podemos negar a presença e a importância social de uma cosmogonia portuária no processo de compreensão histórica do surgimento de uma comunidade, no afloramento de uma economia e na diversidade cultural que circunda um porto. Trata-se, a nosso ver, da compreensão de uma paisagem portuária, de um espaço enquanto prática e ambiente relacional. César Honorato (2013) reforçou essa nossa ótica ao inferir que:

Culturalmente, a “comunidade portuária” é um bricoleur muito peculiar, desde as múltiplas origens étnico-culturais de seus membros (línguas diferentes, por exemplo), às construções imaginárias ocorridas a partir de cada origem de classe. Embora tendo uma variada gama de diferenças internas, é possível, no entanto, perceber-se certa identidade quando são comparadas várias comunidades portuárias. (HONORATO, 2013, p. 124)

Maria Cecília Velasco e Cruz, importante pesquisadora na área da história do trabalho portuário no Brasil, apontou, em seu minucioso artigo, publicado em 1999, sobre o Porto do Rio de Janeiro no século XIX que:

[...] muitos dos procedimentos estabelecidos no porto do Rio de Janeiro foram posteriormente implementados em outros importantes portos nacionais. O despacho por estiva, introduzido na Corte em abril de 1810 e que está nas raízes do alfandegamento de trapiches privados, foi instituído, no ano seguinte, em janeiro, na Bahia, um mês depois em Pernambuco e no Maranhão em julho, impulsionando, também nesses lugares, o crescimento de sistemas portuários desintegrados e com fronteiras fluidas. Deste modo, o presente estudo é relevante para a compreensão da lógica subjacente a práticas que se espalharam nos principais portos do Império, permitindo análises comparativas diversas. (CRUZ, 1999, p.18)

O processo de crescimento e desenvolvimento portuário, que ocorreu a partir da vinda da realeza portuguesa ao Brasil, será tratado no próximo tópico deste capítulo, e, assim, daremos continuidade à análise das gêneses portuárias no Brasil. É importante esclarecer, aqui, que temos consciência das diferentes escalas em relação aos espaços geográficos e os períodos estudados. No entanto, todos eles convergem para compreendermos a relação estreita entre porto, cidade e sociedade que nos permite analisar a tensa relação entre porto, Estado e diversos setores sociais congregados.

Além disso, percebemos que as obras estudadas não abordaram de forma específica, mas há indicativos, que teria, por exemplo, o contrabando, um espaço de contraversão, uma zona de prostituição. Todos esses já eram recorrentes na orla portuária e nas cidades, desde o Brasil colonial.

HAVERIA CAMPOS FÉRTEIS PARA A CONSOLIDAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO NO BRASIL?

Aqui destacamos a questão da consolidação do setor portuário, ressaltando que o Brasil, pela sua diversidade humana e territorial, desde cedo teria um espaço propício ao setor portuário. Veremos como foi necessária a consolidação de uma legislação para organizar a perspectiva latente e evidente do setor portuário.

É importante ressaltarmos que, desde o início do processo de independência do Brasil, em novembro de 1807 e durante as Guerras Napoleônicas, D. João VI e sua Corte imperial “levantaram âncoras” de Portugal, após uma aliança com a Inglaterra. Numa oportunidade ímpar, aproveitando o momento em que as tropas napoleônicas – comandadas por Junot – estavam adentrando Lisboa, a Corte lusa enfrentou 54 dias de travessia pelo Atlântico rumo às terras brasileiras.

Na medida em que a família real se instalava no Brasil, D. João tomou uma série de medidas político-administrativas para facilitar os seus mandos, como prover a então colônia de organismos com poder de decisão. Já no campo econômico, rompendo uma política de 300 anos de monopólio comercial da metrópole sobre suas colônias, D. João declarou, em 1808, a abertura dos portos brasileiros às “nações amigas”, como a Inglaterra²⁹.

Em meados de 1810, foram assinados mais Tratados Comerciais com a Inglaterra, de modo a ingressar na órbita de influência econômica inglesa e a sair, paulatinamente, das malhas restritivas coloniais comerciais lusitanas. Portanto, haveria uma confluência de forças históricas, de longo prazo, advindas de acontecimentos políticos e de escolhas de agentes históricos, que culminaram na vinda da família real lusitana para o Brasil, a conseqüente

abertura dos portos às nações amigas e o fim do pacto colonial que restringia a movimentação comercial portuária.

Assim, neste contexto, pós-1808, podemos inferir que, mesmo com a independência política do Brasil e os direcionamentos político-administrativos e econômicos, de alguma forma, foram mantidas muitas dessas estruturas e organizações portuárias, sobretudo se olharmos pelo prisma das produções agroexportadoras e da escravidão em seu auge populacional. Ter uma estrutura portuária organizada e intensa, para dar conta do crescente comércio pós-1808, viria a se tornar uma preocupação das autoridades locais, obviamente associadas aos interesses de comerciantes importadores-exportadores.

Com relação aos portos, durante o período colonial, os portos brasileiros eram de responsabilidade das Câmaras Municipais. Ainda nesse período, foi editado o Decreto de 13 de julho de 1820, que declarou de competência da Repartição da Marinha todos os portos espalhados pela costa brasileira (Brasil, 1889). Com a Independência, em 1822, e com uma nova organização administrativa, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha. Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos. Após muita insistência do Ministério da Marinha, a responsabilidade sobre os portos passou, em 1873, para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que dividiu o litoral em seis distritos e, em 1890, criou as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos. Com a divisão do Ministério da Agricultura, os portos ficaram com o Ministério da Viação e Obras Públicas. (FILHO, 2007, P.3)

Como bem salientou Alcides Filho (2007), a primeira ordenação jurídica que delimitou as normativas portuárias no Brasil, após o Decreto de 1820, teria sido o Decreto 447 de 1846, que aprovou o Regulamento da Capitania dos Portos³⁰. Posterior a isto, houve uma concessão dos portos por 90 anos, pela iniciativa privada pelo Decreto 1.746 de 1869, que veio para garantir um sistema de juros de 12% ao ano. E por fim, ainda no século XIX, houve a redução desse prazo para 70 anos e, também, uma garantia de juros de 6% ao ano, com a Lei 3.314 de 1886.

Observamos que a vinda da família real lusitana para o Brasil trouxe uma série de consequências internas que, de certa forma, fomentaram um campo fértil, com mais intensidade, para mudanças no perfil geral político, administrativo, econômico e fiscal³¹. A criação de um sistema alfandegário que permitisse ter um maior rigor no controle de entrada e saída de cargas nos portos, sobretudo em relação à cobrança das taxas, encontrava-se nesse programa de mudanças.

Eduardo Silva Ramos, em sua dissertação de mestrado em História Econômica pela USP, apresentou uma importante discussão sobre as instituições econômicas e a fiscalidade na formação do Estado Brasileiro, entre os anos de 1808 e 1936. No ano de 2019, Eduardo Ramos publicou um artigo na revista *Almanak*, apresentando uma síntese da sua discussão no trabalho dissertativo. Neste último trabalho, o autor, ao tratar dos caminhos históricos administrativos fiscais do Brasil imperial, ressaltou que:

[...] a efetividade de tais normas está ligada aos valores arrecadados no período em questão. Após a abertura dos portos, em 1808, os rendimentos alfandegários seguiram em estagnação até o fim das Guerras Napoleônicas. Ao

final desse período, a tendência foi claramente de alta, alcançado quase dois mil-réis, ou seja, dois contos de réis em 1819. Em 1822, as rendas aduaneiras, somados os direitos de importação e dos vinhos, não alcançaram a faixa dos mil-réis; foram arrecadados, precisamente, 988:241\$304 réis naquele ano, um claro declínio em relação ao visto no período joanino. No ano seguinte, paralelamente às primeiras normativas de adequação das alfândegas, os rendimentos apresentaram, novamente, significativa alta, estabilizando na casa dos dois mil-réis, entre 1824 e 1827. Entretanto, o grande salto dos rendimentos alfandegários foi verificado a partir de 1828, ano em que se encerravam os conflitos no Prata e, como veremos a seguir, marcou grandes reformas na administração alfandegária. Os valores arrecadados para o ano fiscal de 1828-1829 alcançaram a cifra de 8.636:228\$429 réis, em clara indicação de que, mesmo que não tenha sido o fator único, as reformas implementadas pelo Governo Geral contribuíram positivamente para o incremento das receitas do Império, acompanhando a tendência secular de crescimento da economia brasileira. Mesmo quando os valores são deflacionados em libras esterlinas (no eixo à direita), descontando a inflação do período, ainda assim a tendência geral dos rendimentos alfandegários foi de alta. (RAMOS, 2019, p. 582-583)

Em setembro de 1822, o Brasil viveu um fator político importante para os futuros desfechos administrativos da, até então, colônia portuguesa. A independência do Brasil abriu possibilidades de mudanças que favoreceram o crescimento da nação e sua respectiva elite burguesa. As mudanças administrativas fiscais ainda foram lentas na década de 1820.

Diante desse contexto de perdas dos ganhos fiscais e da falta de uma unidade abrangente administrativa, em 1828, agentes da Secretaria da Fazenda do Império, conscientes da necessidade de reformar a estrutura das alfândegas e garantir o controle de sua administração, tomaram a frente para uma mudança nos artigos e nas normativas que tratavam das taxas aduaneiras³². Por ainda haver a necessidade de “alinhar os pontos” da adequação das arrecadações alfandegárias, em 1832, foi aprovado o primeiro regulamento geral para as alfândegas do Império do Brasil (RAMOS, 2019).

Para Eduardo Ramos, tais ações repercutiram ao longo dos próximos anos, com o movimento de tornar a máquina administrativa mais rentável e sustentável. Segundo o autor:

As reformas fiscais implementadas nos primeiros anos da regência, especialmente a reforma do Tesouro, a separação das rendas, a reforma da alfândega e das mesas das diversas rendas e a promulgação do Ato Adicional, tinham em comum a tentativa de garantir os recursos necessários para a sustentação do Império e definir as responsabilidades e os limites do centro e das partes do Império. Mesmo garantindo autonomia tributária às províncias, as reformas regenciais viabilizaram o fortalecimento do poder central, garantindo a esse a apropriação das mais expressivas receitas, além das sobras enviadas pelas províncias, as quais eram justamente aquelas cobradas na alfândega. Apesar de tais reformas não terem sido definitivas, outras seriam implementadas ao longo do segundo reinado. (RAMOS, 2019, p.596)

Havia então uma constante articulação político-administrativa para a criação de um ambiente estatal que propiciasse um cres-

cimento sustentável, mais claro e previsível, até mesmo para atrair capitais de investimento privados ou pelo menos apoios destes nas medidas governamentais³³. É claro, não podemos esquecer que, como bem salienta Ramos (2019), havia também um ambiente de disputa no cenário político imperial entre o Governo Geral e o Provincial.

Todavia, é digno de nota destacarmos que as iniciativas da regulamentação das alfândegas foram vitais para garantir não só um fluxo de arrecadação e delimitação do campo de atuação do Governo Geral, como também permitiram, a nosso ver, que as estruturas portuárias no Brasil pós-independência obtivessem melhores condições para ter maior fluxo comercial e conseqüente reestruturação do seu espaço portuário. Essas iniciativas impulsionaram também o campo jurídico a ter mais ações para estabelecer outras definições e delimitações.

Segundo Hiata Anderson Silva do Nascimento (1998), a primeira legislação brasileira a regular o direito marítimo foi a Lei nº 556 de 1850. Antes disso:

[...] ele era regido pelas ordenações Filipinas, derivadas do direito português. Todavia, a regulamentação do trabalho portuário não foi objeto de atenção dessa Lei. [...] a concessão dos portos ocorreu em 1869 por meio do Decreto nº 1.746, que dava aos empresários o direito de exploração dos portos do Império. A concessão poderia ser por um prazo de noventa anos. (NASCIMENTO, 1998, p. 1)

De acordo com o autor, no período anterior à década de 1850, as normativas existentes que regulamentavam as atividades portuárias eram três leis de Portugal determinadas na colônia, cronologicamente apresentadas e chamadas de Ordenações ou Códigos, sendo as Ordenações Afonsinas (1446-1514),

as Ordenações Manuelinas ou Códigos (1521-1595) e, por último, as Ordenações Filipinas (1603-1916). Com a Constituição outorgada em 1824, esta última foi quase toda revogada, e, chama-nos a atenção que nela não foram contemplados artigos específicos para tratar de assuntos relacionados ao direito marítimo que envolvesse atividades portuárias.

Recentemente, a historiadora Gracieneide Maria de Souza publicou uma pesquisa, na qual analisou as leis portuárias no Brasil das primeiras ordenações jurídicas da Lei 12.815/2013, na obra *História do Brasil em tela: múltiplas abordagens historiográficas*. Souza buscou escrutinar as leis promulgadas para regulamentar as diretrizes que envolvem não só os trabalhadores, mas também as estruturas e as políticas portuárias. Nesse texto, ao tratar da Lei nº 556 de 1850, a autora notou que:

[...] a referida lei compete a um documento bem elaborado e completo, e considerou a maior parte das temáticas que envolvem o processo legal da navegação e do comércio marítimo presente até os dias atuais, visto que a mesma trouxe em seu arcabouço, desde as características de registros e construção das embarcações, dos comandos, das tripulações, dos soldos, contratos, seguranças, seguros, entre outros pontos legais incorporados no Código do Comércio Marítimo. [...] mesmo já havendo as atividades desenvolvidas por trabalhadores portuários, a lei não apresentou nenhum código relacionado a esses trabalhadores essenciais nesse nicho de mercado, somente em meados do século XX surgiu as leis oficializando a categoria. A Lei nº 556 de 1850 foi a pioneira no comércio marítimo brasileiro, fato é que muitas outras surgiram após sua promulgação, contudo, pode-se dizer que o teor principal

perdura até a atualidade presente na nova lei de modernização dos portos, a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Outro ponto não contemplado pela lei foi a estrutura dos portos, bem como suas concessões ao capital privado. Diante da demanda na exportação do café brasileiro e outras mercadorias, e da precária infraestrutura dos portos brasileiros, momento em que muitos ainda conservavam os modelos coloniais, tais como os tradicionais Trapiches, fazia-se necessário leis que tratasse desse assunto. (SOUZA, 2020, p. 106-107)

Neste contexto de interesse das autoridades governamentais no setor portuário, o Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, marcou a primeira fase de modernização dos portos no Brasil. Esse decreto permitia a contratação, por parte do governo imperial, de empresas que ficariam responsáveis pelas construções de portos, docas e armazéns.

Outro fator importante para o crescimento da movimentação portuária marítima e fluvial no Brasil oitocentista foi o advento dos barcos e navios a vapor³⁴, que passaram a otimizar a navegação nos rios como via de ligação para o escoamento de mercadorias e transporte de pessoas. Entre 1840 e 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais e nacionais de navegação (FILHO, 2007). Com a leitura das fontes historiográficas, percebemos que a modernização dos portos não foi uniforme, tanto que muitos portos só foram edificadas ou, pelo menos, tiveram as suas obras iniciadas apenas no início do século XX.

No contexto de crescimento industrial e urbano, vislumbramos, no período de 1870 a 1940, o surgimento e o desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil. De

início, as ferrovias eram apenas o elo entre os locais de produção (campo ou centros industriais) com os portos, pontos de escoamentos internos e externos do país.³⁵ Logo, a ferrovia suplantou o sistema de navegação por representar, naquele momento, um sistema mais ágil, veloz e moderno de transportar mercadorias. Obviamente, houve maiores investimentos por parte das companhias privadas e de incentivos governamentais em relação ao sistema marítimo-fluvial de transporte.

Por necessidades estratégicas, econômicas e logísticas, entre 1940 e 1980, o país presenciou a consolidação do sistema rodoviário. Assim como no caso anterior, as rodovias suplantaram os investimentos nas ferrovias e, em pouco tempo, as rotas rodoviárias e pavimentadas alcançaram significativas áreas e regiões do país, proporcionando uma integração do território nacional.

Assim, mais uma vez, os portos e suas potencialidades logísticas e econômicas de escoamento de mercadorias foram relegados a planos inferiores em relação aos demais. Apenas nas décadas de 1990 e 2000, com políticas governamentais mais liberais e mudanças na legislação portuária, veremos um olhar mais atento para a exploração das possibilidades que os portos apresentavam. Tais mudanças, nesse período de containerização e modernização portuária, trouxeram significativos impactos para as categorias dos obreiros do porto. Discutiremos este ponto mais adiante, ao longo da análise bibliográfica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso olhar sobre a produção portuária identificou um campo fértil para o desenvolvimento da historiografia sobre esta temática no Brasil. Houve momentos de esforços do governo (imperial e republicano) para a regulamentação jurídica e estrutural dos portos. No entanto, com o surgimento de novas tecnologias e possibilidades logísticas de escoamento das mercadorias através das rodovias, mudou um pouco o modal de transporte, sem, contudo, tirar a importância do deslocamento de mercadorias fluvial e marítima através dos portos. Em alguns casos, os governos locais eram os responsáveis por reunir esforços para fomentar investimentos na modernização desse setor nas suas regiões.

Como podemos perceber, há uma complexidade ao estudar o processo histórico sobre o tema, sobretudo a abrangência dele, se levarmos em consideração os vínculos presentes nas questões da relação do Estado e suas políticas de governo, das próprias relações de compadrio presentes com o setor privado e suas tensões inerentes e, por fim, também nas questões

de disputas de diferenciados setores sociais. Apesar de haver legislação, houve, em alguns momentos, flexibilidades e o não cumprimento destas pela dinâmica social estabelecida no país.

Cabe ainda deixar claro que não compreendemos o eixo Rio-São Paulo como sendo os centros definidores de sentido para toda a historiografia, especial sobre o mundo do trabalho. Pelo contrário, identificamos que existe outras produções que apontam para as relevâncias regionais que também contribuíram para consolidação da estruturação portuária no país ao longo do tempo.

Por fim, destacamos a abrangência do impacto que o estabelecimento de cidades portuárias teve no contexto da formação do cenário brasileiro. Neste caso, ultrapassando consideravelmente o aspecto econômico, pois abarcou lutas de trabalhadores, contexto de resistência da escravidão, mudança no tecido urbano, entre outros não menos significativos para a história do Brasil. É um campo profícuo para pesquisas a serem desveladas.

REFERÊNCIAS

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

AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2017. 272 f.

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

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. **Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro**. Revista História Unisinos, São Leopoldo, V. 6, n° 6, jul./dez. 2002. P. 29-62.

DURANT, William James. **Heróis da História: uma breve história da civilização da antiguidade ao alvorecer da era moderna**. Coleção L&PM Pocket. 2013.

FILHO, Alcydes Goularti. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros**: a longa e constante espera. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

FILHO, Alcydes Goularti. **História econômica da construção naval no Brasil**: formação de aglomerado e performance inovativa. Revista Economia, v. 12, n. 2, mai./ago. 2011, p. 318.

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

FORTES, Cynthia Nunes da Rocha. **Um porto atlântico colonial da América Portuguesa**: a participação de Jaraguá na formação do território alagoano e na gênese da cidade de Maceió. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo: Dinâmicas do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2018. 390f.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Os trabalhadores do porto de Santos, 1889-1910**. 1983. 344 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281729>>. Acesso em: 15 jul. 2018.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **The Port Workers of Santos, 1889-1914**: Labor Movement and Urban Culture in an early XXth Century Brazilian City. 1991. Tese (Doutorado). University of Colorado, UC, Estados Unidos.

HOLANDA, Felipe Macedo de; ALMADA, Uelson Pereira Souza de; PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. (Orgs). **Ignácio Rangel: decifrador do Brasil**. São Luís: Edufma, 2014.

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

HONORATO, Cesar Teixeira. **O polvo e o porto**: a Cia. Docas de Santos (1888-1914).

HOYLE, B.S. (1997/98): "Cities and ports: concepts and issues", Vergueta, Las Palmas, nº 3, p. 263-278.

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

HOYLE B. **The port-city interface**: trends, problems, and examples». Geoforum, Amsterdã, n.4, pp. 429-435, 1989.

JÚNIOR, Manuel Silvestre da Silva. **Comércio Atlântico de escravos no litoral de pernambuco entre 1831 e 1855**: traficantes, embarcações e portos de desembarque. In: Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 13, no 26, p. 38-47 – 2017.

KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches aos portos**: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura. 2ª Edição. 2006.

LAZZAROTTI, Marcelo dos Santos. **Arqueologia da margem**: Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). Porto Alegre, 2013. 309 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

LEAL, Maria das Graças de Andrade. **Trapiches e trapicheiros na dinâmica portuária de Salvador Colonial**. In: ALVES, Luís A. M.; PEREIRA, Gaspar M.; Cruzar Histórias: I Oficinas Luso-Afro-Brasileiras. Portugal: CITEM. 2020. Doi: < 10.21747/9789898351739/alv2017>

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

MANTUANO, Thiago Vinícius. **A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX**: aspectos demográficos e sociais. In: Dossiê História Marítima e Portuária. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 166-204, abr. 2019.

MANTUANO, Thiago Vinícius. **Porto do Rio de Janeiro**: um panorama da sua operação no século XIX. Revista do Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro. n.13, 2017, p.589-618.

MANCHESTER, Alan. **A transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro**. In: KEITH, Henry H.; EDWARDS, S. F. (org.). Conflito e continuidade na sociedade brasileira: ensaios. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

MASLOW, A. H., e MITTELMANN, B. **Principies of Abnormal Psychology**. Harper, 1941.

MASLOW, Abraham Harold. **Introdução a Psicologia do Ser**. [Tradução Álvaro Cabral]. Rio de Janeiro: Coleção Anima. Eldorado. 1981.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário**: Reestruturação Produtiva e Corporativismo. Campinas: UNICAMP, 1999. Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1999. Dissertação (Mestrado).

NEU, Marcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil**: da formação ao século XXI. 2009. Tese de Doutorado (Geografia Humana). Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo.

POETSCH, Martha Costa. **Área portuária de Pelotas e a sua identidade**. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

PONTES, Kátia Vinhático. **O binômio porto-ferrovia:** o escoamento da produção ca-caueira no Sul da Bahia (1920-1940). Universidade Federal de Fluminense. Niterói. Tese (Doutorado em História). 2018. 356f.

RANGEL, Ignácio. **A problemática política do Brasil Contemporâneo (1979)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005B, 2º vol.pp.636-644.

RANGEL, Ignácio. **Ciclo, tecnologia e crescimento (1969-1981)**, In: In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005b, 2º vol.pp.255-408.

RANGEL, Ignácio. **Dualidade básica da economia brasileira (1957)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005a, 1º vol., pp.285-354.

RANGEL, Ignácio. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro (1955)**, In: Obras Reunidas, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005a, 1º vol.pp.129-202.

RAMOS, Igor Guedes. **A historiografia brasileira sobre o trabalho:** Entre Thompson e Foucault. In: Sérgio Ricardo da Mata, Helena Miranda Mollo e Flávia Florentino Varella (orgs.). *Anais do 3º. Seminário Nacional de História da Historiografia:* aprender com a história? Ouro Preto: Edufop, 2009.

RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. **História Marítima e Portuária em revista.** Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019. Disponível em: < <https://periodicos.unifesp.br/index.php/alm/issue/view/695> > Acesso em Dez. 2020.

ROSADO, Rita de Cassia S. de C. **O Porto de Salvador:** modernização em projeto (1854-1891). 1983. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador,1983.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Centros e periferias no mundo luso brasileiro:** 1500-1808. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 18, n. 36, 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01881998000200010&script=sci_arttext>. Acesso em ago. 2017.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Portos do Brasil colonial.** In: DOMINGUES, A. e MOURA, Denise A. Soares. (Org.). *Histórias do Atlântico português.* São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SARTI, Ingrid P. A. **Estiva e Política:** estudo de caso no porto de santos. 1973. 188F. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo.

SARTI, Ingrid P. A. **O porto Vermelho:** os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa: os operários das docas de Santos:** Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem patrões:** da Barcelona a Moscou brasileira (trabalho e movimento operário em Santos no entreguerras). 2000. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Cam-

pinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280761>>. Acesso em: 25 jul. 2018.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem patrões: os trabalhadores de Santos no entre-guerras**. São Paulo: Unicamp, 2003.

SILVA, T. C.; SIMÕES, E. S.; GANDRA, E.A. **Do papel para a edificação: uma análise do percurso histórico da instalação do porto público de Pelotas-RS**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, v. 158, p. 197-2016, 2020.

SILVEIRA, Camila Fabiane da. **Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876 A 1940)**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2019. Laranjeiras, 2019. 285 f.

SIQUEIRA, Penha. **O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)**. Vitória: Code-sa, 1984.

SOUZA, Gracineide Maria de. **Os trabalhadores portuários avulsos (tpas) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos**. Vitória-ES, Universidade Federal do Espírito Santo, 2017. 234f. Dissertação (Mestrado em História).

SOUZA, Gracineide Maria de. Análise das leis portuárias no Brasil: das ordenações à lei nº 12.815/2013. In: SILVA, Thiago C; Gandra, Edgar Avila; Simões, Elvis Silveira (Orgs). **História do Brasil em Tela: múltiplas abordagens historiográficas**. Porto Alegre: Mundo Acadêmico, 2020.

SPOLLE, Marcus Vinicius. **A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida**. Porto Alegre, UFRGS, 2010. (Tese Doutorado).

TORRES, Rodrigo de Oliveira. **“... e a modernidade veio a bordo”**: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas: PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural/UFPel, 2010. Dissertação (Mestrado).

ZEFERINO, Mariana de Barros. **O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva**. Florianópolis, SC. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 320 f.

NOTAS

¹ Segundo Cynthia Fortes, esse produto foi gradualmente perdendo o seu valor mercantil, a ponto de que, “nas décadas seguintes, praticamente não se faziam mais a derrubada e a exportação de madeira de cor de brasa” (FORTES Apud CARVALHO 2018, P.209). Segundo a pesquisadora, a exploração madeireira foi monopólio do Reino Lusitano até 1859.

² Segundo Cynthia Fortes, no Período do Brasil Colônia, “No quesito defesa, os espaços portuários, por sua vulnerabilidade intrínseca, foram alvo de tentativas ou efetivos ataques inimigos ao longo do período colonial, por isso defendê-los e controlá-los foram ações estruturais no projeto colonizador português para a América. Era preciso defender não só a vida colonial, a soberania lusa sobre o território conquistado, mas também, o comércio ultramarino, razão de ser da colônia brasileira para Portugal. As fortificações construídas nos espaços portuários foram, para tanto, fruto de uma ciência, a Arquitetura Militar, ensinada nas Aulas Militares no Reino e nas suas colônias. Os engenheiros militares foram profissionais atentos a esses espaços vulneráveis, tendo aplicado a eles a teoria difundida nas instituições de ensino e a adequado às condições particulares de cada um dos locais onde eram construídas as obras de defesa” (2018, P.351-352)

³ O historiador e filósofo norte-americano William James Durant concluiu, após um longo período de pesquisas históricas sobre as grandes civilizações, que o homem é fruto das inúmeras situações desafiadoras que enfrentou individualmente ou em sociedade. Para mais informações, ver: A História da Filosofia (1926) e Heróis da História (2013).

⁴ Brian Stewart Hoyle é pesquisador no Departamento de Geografia da Universidade de Southampton, Southampton SO9NH, Reino Unido.

⁵ Para mais informações consultar: TORRES, Rodrigo de Oliveira. “... e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas: PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural/UFPel, 2010. Dissertação (Mestrado). P. 44-53.

⁶ Para mais informações ver: RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. História Marítima e Portuária em revista. Almanack, Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019.

⁷ Nesta mesma linha de estudo sobre os portos sulinos, Mariana de Barros Zeferino, no ano de 2016, defende sua dissertação de mestrado em geografia, intitulada “O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva”. Para mais informações ver: ZEFERINO, Mariana de Barros. O sistema portuário do sul do Brasil e sua hinterlândia produtiva. Florianópolis, SC. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 320 f.

⁸ Para mais informações sobre a formação da cidade de Porto Alegre e sua relação com Porto ver: LAZZAROTTI, Marcelo dos Santos. Arqueologia da margem: Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). Porto Alegre, 2013. 309 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

⁹ Segundo Maria Leal, “A palavra trapiche deriva do latim *trapetum*. Denominação que se dava aos antigos moinhos de azeitonas ou da cana-de-açúcar. Para este estudo, trapiche é entendido como a casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho para carregar e descarregar, situada à beira-mar, junto ao cais que, através de pontes improvisadas de madeira, podia-se ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens. Trapicheiro é aquele que possui ou dirige trapiche. Há denominações, no século XIX, de comerciantes trapicheiros” (LEAL, 2020, p.12).

¹⁰ Psicólogo norte-americano que contribuiu significativamente para o aprofundamento dos estudos da escola psicológica humanista. Maslow é mundialmente reconhecido pela proposta reflexiva sobre as necessidades humanas, conhecida como Hierarquia das Necessidades Humanas ou pela famosa “pirâmide de Maslow”. Algumas de suas principais obras: (1943) Uma teoria da motivação humana. (1954) Motivação e personalidade. (1964) A Pessoa Superior. (1965) Eupsychian Management: a Journal. (1976) Os alcances mais distantes da natureza humana.

¹¹ Junto de Caio Prado Júnior e Celso Furtado, Rangel pode ser considerado um dos precursores nos estudos da economia brasileira. Embora não tenha tido o reconhecimento dos dois autores citados, Rangel apresenta, em sua teoria da dualidade da economia brasileira, uma perspectiva que ajuda a compreender não só as relações econômicas presentes no governo frente ao setor portuário e sua relação com o comércio exterior, mas também dá voz aos setores internos de produção que também contribuíram para a consolidação do setor de escoamento de mercadorias portuárias ao longo da História do Brasil. Para mais informações sobre as ideias e discussões apresentadas por Rangel, ver: HOLANDA, Felipe Macedo de; ALMADA, Uelson Pereira Souza de; PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. (Orgs). *Ignácio Rangel: decifrador do Brasil*. São Luís: Edufma, 2014.

¹² Segundo a historiadora Arissane Fernandes (2009), a tese dos três níveis (strata) econômicos distintos que coexistem na economia brasileira foi desenvolvida em: “Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro (1955)”, p.147 e pode ser igualmente visualizada em “Desenvolvimento e projeto” (p.213) e “Dualidade básica da economia brasileira” (p.305-307). Mas somente nessa última é que foi apresentada a questão das dualidades, ou seja, a ideia de que essas três formações se opõem duas a duas, dando origem a duas dualidades diferentes (stratas: 1/2, 2/3). O desenvolvimento estaria na segunda dualidade: a passagem da economia de mercado para o comércio externo - As dualidades nacionais, embora apresentadas na maioria das obras de Rangel, são mais bem discutidas, de maneira mais detalhada, no artigo “A problemática política do Brasil Contemporâneo”.

¹³ SIQUEIRA, Penha. *O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)*. Vitória: Codesa, 1984.

¹⁴ Outro pesquisador que merece destaque e que estuda o Porto de Vitória é o professor doutor, geógrafo e historiador José Ribeiro de Araújo Filho. Através de um olhar da geografia econômica sobre os portos marítimos, Filho investiga a formação do Porto de Vitória e apresenta uma tese de 300 páginas, em 1974, intitulada “Porto de Vitória”. Uma pesquisa que deu continuidade aos seus estudos sobre Portos, pois, em 1969, o autor publicou um livro, fruto de sua outra tese, denominado: *Santos: o porto café*, pela editora IBGE.

¹⁵ SILVEIRA, Camila Fabiane Da. Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876 A 1940). Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2019. Laranjeiras, 2019. 285 f.

¹⁶ Diferente da cidade de Rio Grande – RS, Pelotas não nasceu portuária. O seu centro urbano não se edificou primeiramente a partir da orla portuária. Para analisar esta discussão, veja: SILVA, T. C.; SIMÕES, E. S.; GANDRA, E.A. *Do papel para a edificação: uma análise do percurso histórico da instalação do porto público de Pelotas-RS*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, v. 158, p. 197-2016, 2020.

¹⁷ Segundo Eugênio Soares (2013), o Rio de Janeiro tornou-se a cidade que mais acumulou e recebeu escravos africanos nas Américas durante a Era da Diáspora Atlântica. De acordo com os dados de Mary Karasch, quase um milhão de africanos desembarcaram na cidade do Rio de Janeiro somente entre os anos de 1779 e 1831. Para mais discussão sobre este assunto, ver: KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p.512, nota 2.

¹⁸ Teve suas atividades comerciais intensas até 1843, quando foi reformado por ocasião do desembarque da Imperatriz Teresa Cristina, sendo renomeado Cais da Imperatriz.

¹⁹ HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831*. Dissertação de Mestrado. Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 2008.

²⁰ Esta discussão sobre a formação do Porto de Pelotas foi apresentada por Thiago Cedrez e Edgar Gandra, no artigo: Porto público de Pelotas: breves apontamentos históricos sobre sua construção. História em Revista, Pelotas, 388-406, v. 21/22, dez./2015, dez./2016.

²¹ Para mais informações sobre a formação da cidade de pelotas e de seu complexo portuário leia: POETSCH, Martha Costa. *Área portuária de Pelotas e a sua identidade*. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

²² A tese de doutorado de Marcus Vinicius Spolle apresenta uma discussão sobre a presença do negro nos trabalhos portuários pelotenses no período pré e pós-escravidão. Para mais informações, ver: SPOLLE, Marcus Vinicius. *A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida*. Porto Alegre, UFRGS, 2010. (Tese Doutorado)

²³ MATTOS, Hebe; RIOS, Ana Lugão. *Memórias do cativo: família, trabalho e cidadania no pós-abolição*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005; RIBEIRO, Gladys Sabina. *Mata gallegos: os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha*. São Paulo: Brasiliense, 1990; CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Ed. Unicamp, 2001; KOVARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994; FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2006; ALBUQUERQUE, Wlamyra. *O jogo da dissimulação:*

abolição e cidadania negra no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 2009; REIS, João José. *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

²⁴ MANTUANO, Thiago Vinícius. *O trapiche e suas fronteiras: a operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

²⁵ Podemos citar aqui, por exemplo, dois trabalhos importantes: ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000. Assim como o de Jaime Benchimol in: BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

²⁶ SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Brasiliense, 1984, e a tese de ARANTES, Erika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutoramento) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

²⁷ Segundo Honorato (2019), dentre os muitos exemplos da produção recente, ressalta-se o artigo de SILVA, Lucia. A Paris dos trópicos e a pequena África na época do Hausmann Tropical. In SANGLARD, Gisele et al. (Orgs.). *História urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2013.

²⁸ Projeto de extensão “História Memória e Educação: os portuários sindicalizados pelotenses nas décadas de 1950-60” iniciado em 2009 através da Universidade Federal de Pelotas- UFPel.

²⁹ Apesar de boa parte de a historiografia corroborar que a vinda da família real para o Brasil tenha sido um ponto de inflexão nas mudanças administrativas, fiscais e econômicas para o país, José Jobson Arruda (2008) afirma em sua pesquisa que o cenário profícuo de mudança já estava posto desde o ano de 1800. Para mais informações sobre essa discussão ver: ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800- 1808)*. Bauru: Edusc, 2008.

³⁰ Neste mesmo ano, tivemos outro evento relevante para história marítima do Brasil. A criação do maior estaleiro da época, fundado em Niterói-RJ, por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Destinado à navegação de cabotagem na costa brasileira, como também a realização de viagens originárias e/ou com destino ao Atlântico Sul, à América do Norte e também à Europa, ampliando assim o comércio internacional. Segundo Alcides Filho, [...] o Estabelecimento de Fundação e Estaleiro Ponta da Areia, e se tornou num símbolo da “indústria nacional” no Império. Ao longo dos trinta anos em que Mauá esteve à frente do estaleiro, foram construídos 72 navios, sendo doze encomendados pela Marinha “[...], empregando em torno de mil trabalhadores assalariados. Ao lado do AMC6, o Estaleiro - Ponta da Areia cumpriu o papel de “indústria motriz” de segunda ordem, no aglomerado de estaleiros localizados no Rio de Janeiro e em Niterói, durante o Segundo Reinado. Afinal, durante o Império, enquanto o AMC (Arsenal de Marinha da Corte: estaleiro pertencente ao império) construiu 44 embarcações, o Estaleiro Ponta da Areia construiu.” (FILHO, 2011, P.318) [Grifo nosso].

³¹ Segundo Filho (2007), em 1903, foi editado o Decreto 4.859, em que o governo ficava responsável pelas obras dos portos e em seguida poderia conceder à iniciativa privada por 10 anos. No Decreto-Lei 6.368, de 1907, ficou aprovada a criação de uma repartição que deveria ficar responsável pela centralização das obras de melhoramento, conservação e administração dos portos.

³² Decreto de nº 2, de 2 de maio de 1828. In: LBCC, t. VI, p. 207.

³³ Segundo Wilma Peres Costas (2000), as reformas tributárias de 1844 estariam em consonância aos interesses dos setores agrícolas-exportadores escravistas. Para mais informações sobre esta discussão, ver: COSTA, Wilma Peres. *Finanças e construção do Estado: fontes para o estudo da história tributária do Brasil no século XIX*. *América Latina en la Historia Económica*, Ciudad de México, v. 15, n.13/14, p. 62, 2000.

³⁴ Um navio a vapor nas suas primeiras versões estruturais podia ser misto no sentido de ter não só um motor com pás, mas também rodas e velas. Para maiores discussões sobre a trajetória histórica naval dos vapores, ver: BITTENCOURT, Armando de Senna. *Atlântico: ciência e tecnologia naval e a oceânica nos séculos XIX e XX*. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves Armando de Senna Bittencourt de. (Org.) [et al]. *Atlântico: a História de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

³⁵ A tese de Kátia Vinhático Pontes (2018), intitulada "Binômio Porto-Ferrovia: o escoamento de produção cacueira no sul da Bahia (1920-1947)", apresenta, num estudo de caso regional, uma rica discussão sobre a relação porto e ferrovias na História do Brasil, perpassando análises e fontes do período imperial e republicano.