

# ***O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces***

Maria Cecília Velasco e Cruz\*

Nos textos contemporâneos às reformas urbanas de Pereira Passos há uma estrutura de argumentação básica. Quase todos consideram-nas como ato demiúrgico de uma era de redenção nacional e renascimento moral e pressupõem a existência de uma oposição radical entre a cidade antiga, tradicional, atrasada, feia e suja e o Rio de Janeiro moderno, progressista, belo e higienizado que teria surgido das demolições feitas para dar lugar à Avenida Central, às praças e às inúmeras ruas alargadas ou prolongadas. De gênese análoga, muito do que foi dito especificamente sobre a modernização portuária e o porto propriamente dito não difere daquilo que foi afirmado sobre a reforma urbana e a cidade de modo geral. O mesmo clima de exaltação eufórica e as mesmas oposições totais entre o feio e o belo, o passado e o futuro, o atraso e o progresso estruturam as descrições sobre o funcionamento tanto do antigo sistema portuário, visto como um conjunto ultrapassado de trapiches precários e ineficientes, quanto do porto que em breve surgiria das obras redentoras: o cais moderno, que permitiria a atracação de grandes vapores e promoveria uma revolução nos métodos de trabalho, pela supressão das operações de carga e descarga nos saveiros.

Ora, se as representações ideológicas que empolgaram as elites dominantes e informaram a sua prática “civilizatória” foram dissecadas e criticadas em vários trabalhos acadêmicos recentes,<sup>1</sup> o mesmo não se pode dizer das avaliações que fizeram

---

\* Professora do Departamento de Ciência Política e do Mestrado em História da Universidade Federal da Bahia.

1. Ver, entre outros textos, Antonio Dimas, *Tempos eufóricos*, São Paulo, Ática, 1983; Nicolau Sevensen, *Literatura como missão*, São Paulo, Brasiliense, 1983; Jaime Benchimol, *Pereira Passos: um haussmann tropical*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1990; Berenice Cavalcante, “Beleza, limpeza, ordem e progresso: a questão da higiene na cidade do Rio de Janeiro, final do séc. XIX”, *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, Niterói, set.-dez. 1985, pp. 95-113.

sobre a realidade portuária. A idéia, largamente difundida pelos propagandistas da hora, de que o sistema portuário oitocentista era anacrônico, ineficaz e prejudicial ao comércio, e de que as reformas então empreendidas resolveriam os problemas e provocariam mudanças radicais nas condições de operação do porto, foi aceita e incorporada de modo acrítico por vários historiadores que, de uma forma ou de outra, envolveram-se com o tema.<sup>2</sup> Contudo, cabe indagar, será que avaliações feitas em meio a um clima de adesão apaixonada aos atos do governo não poderiam conter exageros e distorções? Será lógico, por exemplo, aceitar sem questionamentos a declaração do então vice-cônsul francês no Brasil de que nos trapiches “*empilhavam-se numa desordem completa as mercadorias mais diversas, enquanto não eram distribuídas pelas chatas ou saveiros?*”<sup>3</sup> A desordem mencionada não inviabilizaria o próprio comércio de exportação e importação da praça do Rio de Janeiro?

Estas não são questões banais. No decorrer do século XVIII, a descoberta de ouro e diamantes nas Gerais e a abertura do caminho novo ligando o Rio ao planalto central converteram a cidade no principal centro intermediário do tráfico de almas e mercadorias entre a costa africana, Lisboa e a região das minas. No final do Setecentos o Rio de Janeiro já era o maior porto do Brasil, sobrepujando a Bahia e Pernambuco, inclusive na importação de escravos, e sua região tributária abarcava muitos povoados espalhados pelo interior de São Paulo, Minas, Mato Grosso e Goiás, bem como inúmeros portos do centro-sul. No século XIX, o crescimento das atividades portuárias cariocas tornou-se ainda mais rápido, impulsionado pelo processo de modernização material e cultural que passou a transformar o Rio devido à chegada de D. João, à abertura dos portos e à expansão da cafeicultura numa região na qual as trocas comerciais já eram intensas há muito tempo. Após a Independência, a capital continuou desenvolvendo-se em ritmo acelerado, consolidou sua posição de centro político, administrativo e financeiro do Império e se tornou um núcleo urbano movimentado, cosmopolita, no qual viviam 274.972 indivíduos, na época do censo de 1872. O Rio converteu-se, assim, no maior mercado consumidor urbano do país e na única metrópole oitocentista brasileira. Não é de surpreender, portanto, o enorme movimento que o porto passou a apresentar, o que pode ser estimado a partir de algumas tabelas contendo dados estatísticos.

A Tabela 1 refere-se ao crescimento das exportações de café pelo sistema portuário carioca de 1817 até 1872, época em que a Corte dominava inteiramente esta atividade econômica. Em parte deste período, nos vinte anos compreendidos entre 1852 e 1872, o total de sacas de 60 kg exportadas por Santos foi 5.406.278, menor do que a do quinquênio 1840-1844, no Rio de Janeiro. Uma comparação entre os embarques de café nos portos do Rio de Janeiro e de Santos é apresentada na Tabela 2, que mostra o crescimento e a estabilização, por volta do final do século XIX, da exportação de café pelo Rio, bem como a vertiginosa ascensão do embarque via porto de Santos, no mesmo período. Apesar disso, o Rio continua a ser, de longe, o maior porto brasileiro, como ilustra a Tabela 3. Por fim, a centralidade do porto carioca para a economia do país no Oitocentos é demonstrada de modo cabal na Tabela 4, onde se

2. Ver Eulália Lobo, *História do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IBMEC, 1978; Sérgio Lamarão, *Dos trapiches ao porto*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1991; Jaime Benchimol, op. cit.; Marli de Albuquerque, “Porto do Rio de Janeiro: estigma e história”, *Revista Rio de Janeiro*, op. cit., pp. 87-93.

3. F. A. Georlette, *Le ports et leur fonction économique. Rio de Janeiro*, Bruxelas, J. Pollenius, 1908, p. 17.

compara a renda oriunda da Alfândega do Rio com a renda alfandegária nacional e a receita geral do Império.

**Tabela 1**

Embarque de café no porto do Rio de Janeiro: 1817 - 1872

Anos civis	Nº de sacas (75 kg)	Anos civis	Nº de sacas (75 Kg)
1817 - 1819	211.547	1845 - 1849	9.198.052
1820 - 1824	763.934	1850 - 1854	10.917.007
1825 - 1829	1.537.390	1855 - 1859	12.714.746
1830 - 1834	2.799.547	1860 - 1864	11.642.515
1835 - 1839	4.442.706	1865 - 1869	14.734.797
1840 - 1844	6.914.540	1870 - 1872	8.049.719

Fonte: *The Brazilian Year Book, issued under the patronage of the Brazilian Government. Compiled and edited by J. P. Wileman.* Rio de Janeiro, The Offices of the Brazilian YearBook, 1909.

**Tabela 2**

Exportação de café: 1872 - 1909 – Safras anuais ( de julho a junho) – Sacas de 60 kg

Anos	Rio	Santos	Anos	Rio	Santos
1872 - 1875	8.313.122	1.936.585	1890 - 1895	14.304.539	15.755.683
1875 - 1880	14.990.278	4.635.150	1895 - 1900	16.501.088	25.429.502
1880 - 1885	20.369.669	8.660.805	1900 - 1905	18.961.047	39.808.126
1885 - 1890	15.590.279	10.032.820	1905 - 1909	13.989.954	39.051.406

Fonte: *The Brazilian YearBook ...*, op. cit.

**Tabela 3**

Movimento marítimo de alguns portos brasileiros – Número de navios entrados (N) e tonelagem (T)

Anos	N / T	Rio	Salvador	Recife	Santos
1841-42	N	2.697	980	448	190
	T	379.383	135.647	56.526	19.209
1842-43	N	2.917	946	367	193
	T	407.383	139.460	67.099	19.149
1846-47	N	3.300	1.123	526	202
	T	471.533	148.431	81.664	23.526
1847-48	N	3.481	1.173	563	212
	T	527.471	175.555	86.888	25.211
1848-49	N	3.691	1.191	673	221
	T	650.719	221.722	105.828	26.598
1904	N	2.202	799	961	984
	T	2.828.617	1.360.654	1.211.038	1.511.296
1905	N	2.199	812	929	1.087
	T	3.104.496	1.410.206	1.284.627	1.694.641
1906	N	2.386	877	853	1.209
	T	3.443.004	1.548.769	1.327.029	2.120.781
1907	N	2.454	976	854	1.359
	T	3.948.731	1.911.056	1.509.832	2.708.040
1908	N	2.602	1.050	881	1.452
	T	4.739.608	2.258.930	1.608.186	3.062.041

Fonte: *Coleção dos Mapas Estatísticos do Commercio e Navegação do Imperio do Brasil.* Diversos anos. *The Brazilian YearBook.* op. cit.

**Tabela 4**  
 Comparação entre a renda alfandegária e a receita geral do império

Anos	Alfândega do Rio de Janeiro	Renda nacional (RA)	Alfandegária	Receita Geral do Império (RG)	% RJ / RA	% RA / RG
28-30	8.508:141\$081	14.852:933\$781		26.851:172\$208	57,3	55,3
30-40	47.935:039\$396	88.846:034\$728		139.747:539\$921	54,0	63,6
40-50	96.100:068\$788	182.876:031\$060		229.202:072\$899	52,6	79,8
50-60	166.738:658\$718	320.923:364\$099		402.477:672\$635	52,0	79,7
60-70	226.049:140\$247	477.943:963\$387		639.571:149\$176	47,3	74,7
70-80	385.479:713\$658	749.801:632\$342		1.046.530:073\$189	51,4	71,7
80-86	244.992:098\$511	534.758:892\$030		759.991:409\$810	45,8	70,4

Fonte: *Boletim da Alfandega do Rio de Janeiro*, anno VII, 27 de abril de 1887 (número especial), Rio de Janeiro, Typographia da Alfandega, 1889.

A disparidade demonstrada entre o movimento comercial do porto do Rio de Janeiro e o dos outros portos nacionais é tão grande, e a sua relevância para a sustentação econômica do Estado Imperial tão evidente, que é difícil não se perguntar sobre o funcionamento do próprio porto. Se no tempo dos trapiches, imperavam no sistema a desordem, a ineficiência e o atraso, como era possível haver um comércio tão intenso e se arrecadar tantos impostos?

Essa indagação leva-me a um terreno pouco explorado, pois entrelaçado com a vida do porto está o próprio processo de construção da máquina administrativa do Estado nacional. Este é, todavia, um tema amplo, complexo e que foge aos meus objetivos. Por conseguinte, neste texto, vou me ater à análise das características do sistema portuário e do corpo de regras que organizava suas atividades na época da reforma urbana, fazendo apenas algumas digressões históricas para aprofundar certos aspectos, cujo conhecimento é crucial para que se possa compreender o modo de operação de suas instituições.

Na virada do século XIX para o século XX, o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que abarcava diversas ilhas da baía de Guanabara e se estendia, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Nesta orla marítima estavam localizadas: as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas por Rebouças entre 1871 e 1876; o dique da Saúde, destinado ao conserto de navios; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil entre 1879 e o início da década de 1880; dois complexos privados de cais e silos e, por fim, mais de sessenta trapiches, que se sucediam quase colados um ao outro da Prainha a S. Cristóvão. Nas ilhas estavam situados o serviço de inflamáveis e corrosivos, o depósito público de pólvora e vários depósitos de carvão de companhias comerciais particulares, entre as quais, Wilson, Sons, na ilha da Conceição, Brazilian Coal, na ilha dos Ferreiros, e Lage & Irmãos, na ilha do Viana, local onde existia também um entreposto, propriedade da mesma firma.

Esse sistema tinha algumas características que merecem consideração. Primeiro, as unidades portuárias eram bastante diversas uma das outras no que diz respeito à infra-estrutura de armazenamento e serviços oferecidos às embarcações. Apenas quatro podiam acolher navios de calado superior a 5 metros: as Docas D. Pedro II, a Estação Marítima, e os Moinhos Inglês e Fluminense. A Doca da Alfândega possuía quatorze armazéns e era constituída por uma bacia que podia abrigar inúmeras embarcações, mas que não se prestava à acostagem de navios de grande porte por falta

de profundidade. O mesmo acontecia com todos os trapiches, em cujas pontes só atracavam navios à vela, vapores de cabotagem ou embarcações do tráfico interno do porto.

A impossibilidade de atracação de grandes navios era, aliás, o único fato a igualar as instalações dos trapiches que, em outros aspectos, podiam ser razoavelmente distintas. O trapiche Novo Carvalho, por exemplo, estava acomodado na metade do pavimento térreo de um sobrado onde moravam cinco operários, separando-se de um armazém apenas por uma divisória de madeira. Já o Mauá ocupava inteiramente um prédio amplo e aparelhado com máquinas de beneficiamento de café asseguradas em 200 contos de réis.<sup>4</sup> Estes contrastes eram comuns e estavam correlacionados a uma segunda característica do complexo portuário: as diferenças de natureza e de relação de suas peças entre si. O trapiche Mauá era alfandegado, mas o Novo Carvalho não. Essa questão será melhor compreendida, todavia, se fundamentada por dados históricos sobre a conformação do sistema.

Quando D. João chegou ao Rio de Janeiro, todos os produtos estrangeiros importados eram levados para a Alfândega. A mudança da Corte portuguesa e a revogação dos monopólios coloniais trouxeram, no entanto, para a cidade, um exército de navios e milhares de mercadorias. Diante do caos que se avizinhava, e da percepção clara de que a infra-estrutura portuária era insuficiente para processar o volume de importações gerado pelo súbito aumento populacional e pela nova situação de liberdade do comércio, algumas medidas relevantes para o desenho futuro do sistema foram tomadas pelo príncipe regente no curto espaço de dois anos.

A primeira delas é uma decisão divulgada a 18 de outubro de 1808, dando aos negociantes ingleses três concessões fundamentais: o direito de baldear para outros portos as mercadorias trazidas pelos navios que aportassem na Corte, a possibilidade de incluir no despacho de baldeação mercadorias que viessem para terra e a permissão para que as mercadorias que não coubessem na Alfândega fossem depositadas no Trapiche da Cidade ou em outros armazéns particulares.<sup>5</sup> Estas concessões eram provisórias, mas foram mantidas e mais tarde estendidas a outros países. Confirma-se, assim, o papel daqui por diante cada vez mais consolidado do Rio de Janeiro como centro distribuidor de produtos importados, e se introduz uma brecha, nunca mais revertida no século XIX, na concentração física dos serviços locais de armazenagem das mercadorias estrangeiras.

A segunda medida promove a dilatação das fronteiras do porto, delimita a área geográfica dessa expansão e induz um modo desintegrado de crescer. Pelo decreto de 21 de janeiro de 1809, D. João reconhece a falta de trapiches e ordena que o Conselho da Fazenda mande demarcar terrenos nas praias da Gamboa e Saco de Alferes, para que sejam aforados ou arrendados a *“quem mais oferecer e possa em breve tempo principiar a edificar.”*<sup>6</sup>

É que a pressão sobre as operações portuárias era enorme. Os navios continuavam chegando e era preciso despachá-los sem demora. Havia muita gente para alimentar e muitos prédios por construir. Daí o Alvará de 3 de fevereiro de 1810. Nele o príncipe regente admite que a pluralidade de despachos prejudicava o comércio, cria

4. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 5 jun. 1906; *Brazilian Review*, 31 dez. 1901.

5. Cf. *Collecção das Leis do Brazil*, 1808. Daqui por diante *CLB*.

6. *CLB* 1809.

a Mesa de Despacho Marítimo para centralizar formalidades até então cumpridas em diversos lugares, e ordena que “*as lanchas costeiras ... que conduzam farinha de pau, milho, feijão e outros legumes, materiais de construção ..., carvão e lenha*” fossem visitadas e desembaraçadas “*no preciso espaço de tempo de 24 horas*”.<sup>7</sup>

O Alvará visava agilizar os despachos, principalmente dos barcos de cabotagem carregados com alimentos e materiais de construção, mas não foi suficiente para imprimir a velocidade necessária à circulação de mercadorias. Conseqüentemente, três meses depois, é implementada uma quarta medida, que terá um impacto enorme sobre a estrutura nascente do porto: a introdução do **despacho por estiva** na Alfândega do Rio de Janeiro. O decreto que a institui é seco. D. João diz apenas que para mais rápida expedição do comércio nacional e estrangeiro e melhor e mais segura arrecadação dos seus reais direitos é indispensável começar a se fazer o despacho por estiva; ordena que se ponha em administração e se faça em mesa separada o despacho de todos os gêneros inseridos numa relação em anexo e manda que se observe o decreto de 11 de janeiro de 1751, que regulou estes despachos na Alfândega de Lisboa, em tudo que fosse aplicável e enquanto não se tomasse providências mais amplas sobre o assunto.<sup>8</sup>

A relação que acompanha o decreto é extensa: inclui, entre outros produtos, aço, cobre, ferro em barras ou em manufaturas, carvão de pedra, breu, enxofre e outros sulfatos, alcatrão, piche, óleo, bebidas alcoólicas, pipas de azeite, caixas com velas e sabão, farinha, couros, surrões de lã, sal, peixe e carne salgada, figos, presuntos, manteiga, cebola e alho em réstias, taboado, móveis, seges etc. Ao final da lista é dada uma explicação sobre a natureza das mercadorias relacionadas,<sup>9</sup> mas nada se diz sobre o despacho por estiva em si mesmo.

Indo, então, ao decreto de 1751, encontra-se, no essencial, a seguinte informação. Que o Rei, desejando tornar mais rápido o despacho na Alfândega, houve por bem

[...] pôr em administração e despacho separado e pronto todos os gêneros que se despacham por Estiva, que são os conteúdos no rol [...] E mando que na dita ponte se levante uma balança, e junto dela assista o Administrador, ou Administradores que Eu for servido nomear, [...] E tanto que os barcos chegarem a mesma ponte, sem nenhuma demora lhes façam as Estivas de peso, ou conta, e lhes passem bilhetes assinados por um dos Administradores, [...] e os mandem à Mesa Grande para se pagarem os Direitos, e tirem o despacho de saída. E logo que os bilhetes baixarem correntes, mandará o Administrador sair os barcos, nomeando um dos Feitores [...] que com um Sacador da Alfândega vão presenciar a descarga na praia em que se fizer, para examinarem se há mais [...] peças nos barcos, que as que foram Estivadas, e as conduzirem por perdas para a mesma Alfândega.<sup>10</sup>

Pelo texto acima citado, depreende-se que para compreender a novidade do que estava sendo introduzido no Rio é preciso conhecer o significado da expressão “fazer estiva de peso ou conta”. Começo pelo termo “estivar”. “Estivar” vem do latim *stipare*, palavra que designava a idéia de comprimir, amontoar, envolver de maneira compacta. A derivação marítima do termo parece ter ocorrido primeiro na Itália e daí

7. CLB 1810-1811.

8. Decreto de 12 abr. 1810, CLB 1810-1811.

9. "Os Gêneros a que se dá saída por Estiva são como o Café por exportação, que é em grande quantidade, e todos os mais que não são de Selo, que pela sua qualidade de miudezas, se lhes dá saída por Estiva".

10. Jozé Roberto Monteiro de Campos Coelho e Soisa, *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes, conte'm os Regimentos pertencentes á Administração da Fazenda Real*, Lisboa, Officina de Francisco Borges de Soisa, 1783.

chegado a Portugal. Mestre Afonso (século XVI) indaga: “como fazem [em Nicosia] caber tanta quantidade destas sacas em tão pequeno lugar” (nos navios)? Descreve em detalhes os procedimentos usados para apertar e enfiar as sacas no porão e conclui: “e desta maneira metem cinco e seis [...] em lugar onde as mãos não cabem mais de duas, e chamam a isto ‘estivar’ [...]”.<sup>11</sup>

Dos modos de estivar surge o termo marítimo “estiva”, palavra que pertence a um outro plano semântico vinculado à idéia de equilíbrio. A palavra italiana *stiva* é herdeira direta do termo latino *stiva* que designava o cabo do arado que o lavrador segura e serve de leme à charrua, conservando-a equilibrada, sem desviar para um lado ou para o outro. Ora, o equilíbrio de um navio depende da distribuição de peso. Donde os significados, vindos do italiano e do francês, em que as duas noções se fundem: “*estiva*”, *o peso, a carga do fundo do navio*; “*estiva*”, *contrapeso que se põe ao navio para ir em equilíbrio, se estiver mais carregado de um lado*. E “*estivar*”: *por estiva ou contrapeso à carga do navio para que fique igualmente assentada no fundo sem pender para um dos lados; igualar bem o peso e o contrapeso da carga, de modo que o navio bóie a prumo, e a carga não deslize para um dos lados*.<sup>12</sup>

Quanto aos usos não estritamente náuticos da palavra, eles eram diversos em Portugal. Próxima à noção de equilíbrio, e por extensão à de peso, está a expressão “fazer estiva”: no terreiro do trigo, *pesar as barricas de farinha* (Regimento de 1779); na Alfândega, *pesar ou contar os gêneros* (Decreto de 1751). Alguns significados correlatos da expressão utilizada nesse decreto também são esclarecedores: “navio estivado” era aquele *manifestado e despachado na Estiva*, e “Estiva” era *a Casa de Despacho dos gêneros que não iam à Casa Grande da Alfândega*.<sup>13</sup>

Já é possível, agora, entender o impacto do ato de D. João sobre a estrutura portuária. A partir do decreto que institui a Mesa de Estiva passaram a existir no Rio de Janeiro duas formas distintas de despacho: o das mercadorias de selo e o dos gêneros de estiva. As primeiras continuaram sendo descarregadas na Alfândega porque, para serem despachadas, passavam pela Mesa de Abertura onde eram conferidas, avaliadas e calculados os impostos devidos. Os segundos eram imediatamente examinados e avaliados sobre água, com base em estimativas de peso, quantidade ou volume feitas por amostras ou medidas de capacidade. A partir dessas estimativas calculavam-se os impostos devidos pelos produtos, que eram logo despachados, podendo, então, ser descarregados onde conviesse a seus consignatários. Com isso, os navios que transportassem ambos os tipos de carga podiam ir descarregar os gêneros de estiva nos trapiches ou nas praias, enquanto aguardavam um lugar na congestionada ponte da Alfândega onde deviam desembarcar as mercadorias de selo. O decreto tem, portanto, o efeito de agilizar a passagem dos navios no porto e de conferir maior rapidez ao trabalho aduaneiro, mas também tem uma outra consequência clara. Desvia da Alfândega a armazenagem da maior parte das importações, reafirmando a forma desintegrada de expansão do sistema portuário.

11. José Pedro Machado, *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa Itinerário*, cap 6 *apud*. Lisboa, Editorial Confluencia Ltda, 1956.

12. Eduardo de Faria, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Typ. Lisbonense, 1851; Antonio de Moraes Silva, *Dicionário da Língua Portuguesa*, versão em fac-símile da edição de 1813, Rio de Janeiro, Litho-Typ. Fluminense, 1922, e 8ª edição, Rio de Janeiro, Empresa Litteraria Fluminense, 1890.

13. Idem. Ênfases minhas.

Os trapiches e depósitos continuaram, por conseguinte, a proliferar na orla marítima e a adquirir ao longo do tempo um papel cada vez mais importante para o Fisco. A posição estratégica desses estabelecimentos comerciais, que aumentava com o passar dos anos e que em 1840 já levaria um ministro da Fazenda a dizer ser preciso tornar o Estado independente dos trapiches particulares,<sup>14</sup> aliada à necessidade de aumentar a arrecadação dos impostos e diminuir a evasão da renda gerou, por sua vez, dois cursos de ação por parte das elites políticas do Império: um visando remodelar o porto e aumentar as instalações da Alfândega, o outro visando controlar e fiscalizar as atividades portuárias e dos trapiches privados.

O primeiro não foi bem sucedido. Para a realização de investimentos de grande porte na infra-estrutura do porto, o Estado imperial tentou atrair o concurso da iniciativa privada, mas quase nada se fez de concreto. Dos projetos apresentados por particulares, apenas as Docas de D. Pedro II saíram do papel e começaram a ser construídas, ficando, porém, inacabadas. Quanto à Alfândega, seus problemas nunca foram solucionados. A doca, cuja edificação durou mais de duas décadas, foi assoreando até tornar-se inadequada para a atracação de navios de longo curso. Os armazéns, multiplicados e continuamente reformados, não pararam de apresentar defeitos e suas obras acabaram se transformando num pesadelo que o Império legou à República.

O segundo curso de ação teve conseqüências muito mais importantes. As primeiras medidas visando ordenar e fiscalizar o trabalho do porto remontam ao tempo de D. João. São do seu governo a obrigatoriedade da apresentação de manifestos para o despacho dos navios; a demarcação de ancoradouros de franquia, carga e descarga na baía de Guanabara; a ordem para que na descarga não se recebesse no mesmo saveiro gêneros de estiva e mercadorias de selo; além de outras mais conhecidas, como a criação da Mesa do Consulado para o despacho de exportação dos produtos nacionais.<sup>15</sup>

Difícil é estimar a eficácia dessas determinações para coibir o contrabando e a corrupção que eram avultados e generalizados. Oliveira Lima indica que as fraudes eram maiores nas importações e fala em alfândegas desfalcadas pelos roubos dos funcionários e dos negociantes. Esta observação deve refletir a realidade, pois um fato parece claro: foi no circuito da exportação que um controle mais efetivo dos trapiches primeiro começou a ganhar corpo e a se cristalizar.

O primeiro ato de controle sistemático do funcionamento interno dos trapiches surge em 1823, com a reorganização da Mesa do Consulado.<sup>16</sup> Por essa reforma, a Mesa foi desligada da Alfândega, subordinada ao Tesouro e provida de uma Administração de Diversas Rendas a fim de poder centralizar a arrecadação de vários direitos, inclusive os que recaíam sobre a aguardente da terra. Esse aumento de tarefas acarretou uma complexidade maior de funções. Surgiu, então, o cargo de Agente com três atribuições básicas: listar todos os lugares onde se vendesse aguardente, ir diariamente aos trapiches relacionar a cachaça entrada ou saída, e assistir a descarga e pesagem de todo tabaco trazido à Corte por via marítima e recolhido em trapiches. Os

14. *Relatorio do Ministro da Fazenda Manoel Alves Branco*, Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1840, p. 27.

15. Alvará de 20 de junho de 1811, *CLB* 1810-1811; Provisão do Conselho da Fazenda de 20 mar. 1812, *CLB* 1812-1815 e Decreto de 7 jul. 1818, *CLB* 1818-1819.

16. Decreto de 4 fev. 1823, in *Collecção de Leis do Imperio do Brazil*, 1823. Daqui por diante *CLIB*.



trapicheiros, por sua vez, ficaram obrigados a remeter semanalmente ao Consulado uma lista das pipas e medidas de aguardente movimentadas na semana anterior, para ser conferida com a escrituração feita pelos oficiais da Administração.

Em 1826 o expediente da Mesa é novamente alterado. Determinou-se, por exemplo, que todo o café passaria a ser embarcado na ponte junto à Mesa do Consulado e se ditaram normas mais severas para a realização de alterações nos bilhetes de despacho, sobretudo dos gêneros que eram embarcados dos trapiches. Em 1828 outras medidas apertam o cerco da fiscalização. Em maio ordenou-se que os despachos dos gêneros armazenados em trapiches deveriam acompanhar as mercadorias no seu ato de embarque, e em julho os trapicheiros foram comunicados de que deveriam informar à Administração quais os gêneros que embarcavam em consequência do despacho, todas as vezes que não tivesse ocorrido por inteiro a saída das mercadorias mencionadas nas respectivas guias.<sup>17</sup>

Ora, essa comunicação já havia sido feita em 1826, o que é indício de resistências ou desobediências. A impressão se confirma por algumas decisões da Fazenda, divulgadas em 1829. Na primeira, o ministro comunica ao Administrador de Diversas Rendas que o Imperador tinha anuído à representação em que vários agricultores mineiros e consignatários de fumo da Corte, descontentes com os prejuízos provocados pela condução do tabaco até à Mesa do Consulado, pediam para que os tropeiros pudessem apresentar as guias de fumo no porto da Pavuna, onde existia um trapiche de Guerra & Silveira, e onde se poderia emitir as ressalvas necessárias à sua viagem de volta. Na segunda, o Ministro informa que, em deferimento à representação feita por negociantes queixosos dos inconvenientes gerados pelas regras de fiscalização, seria posto um Agente da Administração em cada trapiche que armazenasse e embarcasse gêneros de exportação, para prestar às partes e ao fisco os esclarecimentos necessários à boa arrecadação dos impostos.<sup>18</sup>

O mais significativo nessas decisões não é, contudo, a confirmação de que havia relutância ou infrações às regras. Isso é dito explicitamente pelos ministros da Fazenda. O relevante é a evidência de que, por uma dinâmica interativa do Estado e da sociedade civil, foi sendo gerado um complexo portuário marcado por uma complementaridade de funções entre unidades públicas e privadas. É essa complementaridade que explica como o porto conseguia processar um volume de comércio tão grande como o da praça do Rio de Janeiro, apesar da flagrante carência material das instalações da Alfândega.

A decisão de 9 de novembro diz respeito, talvez, ao primeiro trapiche privado a funcionar como um agente do Fisco. A firma Guerra & Silveira foi incumbida de dar as ressalvas necessárias ao regresso dos tropeiros e de receber o fumo e as guias que acompanhavam a carga, obrigando-se a enviá-las à Administração e de ali prestar fiança da exata fiscalização que passava a fazer em nome do Consulado. A decisão de 28 de novembro refere-se a um movimento de invasão física das empresas privadas por agentes do poder público, curiosamente provocado pelos próprios atores privados. Como os trapicheiros resistiam em efetuar o embarque dos gêneros segundo as regras prescritas pela Mesa, e como isto era necessário ao controle da exportação, foi

17. Decisão do Ministério da Fazenda de 22 dez. 1826, *CLIB* 1826; Decisões do Ministério da Fazenda de 7 maio e de 1<sup>o</sup> jul. 1828, *CLIB* 1828.

18. Decisões do Ministério da Fazenda de 9 e 28 nov. 1829, *CLIB* 1829.

decidido nomear-se agentes fiscais para fazerem esse trabalho nos trapiches. Em troca, determinou-se, porém, que os trapicheiros deviam obedecer aos preceitos ditados para o trapiche da Ordem, na época arrendado ao Estado, o que significava, na prática, seguir normas de escrituração concebidas pelo ministério da Fazenda. As atribuições dos agentes, divulgadas três meses depois, também encerram uma surpresa. Uma dessas atribuições era fazer uma escrituração rigorosa da entrada e saída de todos os gêneros sujeitos a direitos nacionais em livros próprios, rubricados e encerrados pelos Contadores Gerais do Tesouro.<sup>19</sup>

Estes fatos são coevos às primeiras medidas de fiscalização sistemática das descargas de gêneros de estiva estrangeiros em trapiches privados e estão na raiz do surgimento do trapiche alfandegado, expressão que designa, no Brasil, segundo o dicionário de Moraes e Silva, o trapiche “*que além de funcionar como estabelecimento particular, tem uma delegação da alfândega pela qual correm os despachos, fazem-se as verificações, etc.*”<sup>20</sup> O processo que leva ao seu aparecimento é tortuoso e intimamente ligado ao crescimento estilhaçado do porto. Inclui ações e reações ocorridas em outros campos da vida portuária, assim como a definição e redefinição de muitas outras regras, até se cristalizar no Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda de 1860, que fixa definitivamente as normas do alfandegamento. Este é, por outro lado, um processo que ocorre paralelamente à progressiva concentração das funções de direção e coordenação de todas as atividades fiscais do sistema na figura central do Inspetor da Alfândega, o que pressupõe a unificação da gestão dos circuitos de importação e exportação e a conseqüente absorção das Mesas do Consulado pela Alfândega. Tal concentração também se completa no Regulamento de 1860, que suprime essas Mesas como unidades independentes.

Mas nada disso precisa ser analisado. Com as informações até aqui reunidas já é possível compreender o significado do estatuído pela Nova Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Renda de 1894, que rege a vida do porto às vésperas da reforma urbana, e retomar a discussão de suas características. Versão republicana da Consolidação de 1885, a Nova Consolidação determina com precisão as diferenças de natureza e relação de todas as peças do complexo portuário. Para que isso fique claro é necessário esclarecer apenas dois aspectos entrelaçados e fundamentais: o que é o entreposto e o processo de alfandegamento e quais as suas implicações.

Os entrepostos eram armazéns reservados ao depósito exclusivo de mercadorias importadas com destino a porto ou território estrangeiro. Os efeitos da entrada dessas mercadorias ficavam suspensos durante seu depósito, o que equiparava o entreposto a território estrangeiro. Esses estabelecimentos podiam ser estatais ou privados. Os estatais eram armazéns da Alfândega, mantidos e custeados pela Fazenda, e sujeitos a sua direta e imediata administração. Os privados eram armazéns ou trapiches, estabelecidos com aprovação do ministério da Fazenda, administrados, mantidos e custeados por conta de indivíduos ou firmas comerciais, sob a fiscalização do Inspetor da Alfândega. Tanto o Regulamento de 1860, quanto a Consolidação de 1894 tornavam as disposições relativas aos entrepostos privados extensivas aos trapiches alfandegados, que eram destinados à armazenagem de mercadorias importadas para

19. Decisão de 4 mar. 1830, contendo as "Instruções sobre a escrituração dos trapiches que recolhem gêneros sujeitos a direitos nacionais", *Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil*, 1830.

20. Antonio de Moraes Silva, 8. ed., op. cit.

consumo no mercado brasileiro, mas cujos impostos de importação ainda não haviam sido pagos.<sup>21</sup>

A concessão de entreposto ou de alfandegamento era precedida por inúmeras formalidades: pedido por escrito do proprietário ou locatário comprovado do prédio, instruído com plantas do edifício; habilitação do impetrante, suprida com fiança ou caução; apresentação do título de fiel depositário<sup>22</sup> e de atestados comprobatórios de que o requerente não era objeto de processos; declaração dos gêneros que pretendia depositar; exame do prédio, feito por peritos indicados pela Alfândega e, por fim, informação do Inspetor, ouvidas a Praça do Comércio e a Intendência Municipal, a respeito de quais mercadorias convinha admitir ao depósito. Tais concessões eram, assim, de caráter pessoal, temporárias, renováveis e não podiam ser transferidas sem autorização da Fazenda. Cessavam nos casos de fuga, falência, crime contra a propriedade ou acidentes que impedissem ao concessionário a administração de sua pessoa e bens, podendo, também, ser suprimidas pelo ministério se a existência do entreposto ou trapiche alfandegado deixasse de ser do seu interesse.

O alfandegamento de um trapiche tinha, no entanto, conseqüências que não podem ser ignoradas. Pressupunha, em primeiro lugar, a aceitação da constante interferência fiscalizadora do Estado, pois, uma vez alfandegado, o trapiche adquiria o *status* de armazém externo aduaneiro e ficava sob jurisdição das autoridades alfandegárias. Neles trabalhavam, por exemplo, fiscais da Fazenda revezados obrigatoriamente a cada seis meses ou mesmo antes, segundo critério do Inspetor da Alfândega,<sup>23</sup> que tinha poderes para multar, suspender ou despedir o próprio Administrador em casos de fraudes ou infrações às instruções fiscais. Os administradores desses trapiches assumiam, por outro lado, a obrigação de remeter diariamente à Alfândega o conhecimento das mercadorias recebidas e de enviar mensalmente uma demonstração dos volumes entrados, saídos e ainda em depósito. Tinham, ademais, o dever de seguir inúmeras regras de arrumação ditadas pelo Fisco com o objetivo de facilitar a inspeção, separação e exame de tudo que estivesse armazenado nas coxias.<sup>24</sup>

As outras implicações são menos óbvias. Ter um trapiche alfandegado significava renunciar à liberdade de mercado para trabalhar com um elenco de mercadorias discriminado na carta de concessão, preços sancionados pelo Tesouro e uma demanda regulada pelo Inspetor da Alfândega. Ademais, nenhum entreposto ou trapiche alfandegado podia servir para embarque, desembarque ou trânsito de mercadorias diversas das que lhe eram destinadas a depósito. Isto porque os trapiches eram alfandegados para receber **exclusivamente** os gêneros constantes das Tabelas G e H da Consolidação de 1894, e de apenas uma delas.

---

21. Decreto 2.647, de 19 de setembro de 1860, *CLIB* 1860 e “Nova Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Rendas”, *Revista aduaneira*, Rio de Janeiro, 1958.

22. Documento obrigatório para os trapicheiros em geral, a eles fornecido pela Junta Comercial após a assinatura de termo de fiéis depositários dos gêneros que recebessem: cf. Código Comercial de 1850, artigo 87.

23. Estes fiscais substituem os agentes introduzidos nos trapiches em 1829 e suprimidos pelo Regulamento de 1860.

24. Essas e outras regras de fiscalização não eliminaram as fraudes. Nenhum sistema de controle cobre inteiramente as transgressões humanas. No entanto, elas indicam que os trapiches não permaneceram congelados no tempo, nem eram estruturas caóticas e precárias como se tornou corrente dizer.

Ora, tais tabelas correspondiam, com acréscimos, a duas outras do Regulamento de 1860, que eram um desdobramento ampliado da listagem contida no Regulamento das Alfândegas de 1832. Este, por sua vez, era uma versão um pouco mais detalhada da mesma relação que acompanhava o decreto que instituiu o despacho por estiva no Rio de Janeiro. Volto, portanto, a D. João e aos gêneros de estiva, que chegam ao final do século bem mais numerosos e divididos em dois grupos. A Tabela G inclui os gêneros inflamáveis e corrosivos e a H todos os remanescentes. Nesse percurso de quase cem anos a expressão "gêneros de estiva" foi caindo em desuso, mas não as práticas que o Príncipe Regente introduziu no Brasil. As Tabelas G e H têm, por isso, uma função dupla: discriminam os gêneros que eram depositados nos entrepostos e trapiches alfandegados e são definidoras das mercadorias que podiam ser submetidas a **despacho sobre água**, ou **despacho por estiva**, a se falar como no tempo de D. João. Mas uma coisa de cada vez.

Para que esses gêneros fossem admitidos em um trapiche alfandegado, era preciso que o manifesto declarasse que eles se destinavam a depósito e indicasse o trapiche para onde se desejava levá-los. A designação do trapiche era, todavia, da exclusiva competência do Inspetor da Alfândega, que devia atender à indicação do depositante sempre que fosse possível e não lesasse os interesses da fiscalização. Concedida a permissão, o consignatário da carga assinava um termo de depósito, no qual se responsabilizava pelos impostos devidos e se obrigava a pagar todas as despesas que a armazenagem implicava. Os prazos de depósito eram de seis meses para gêneros perecíveis e de três anos para os demais. Findo o prazo, que podia ser prorrogado, o consignatário da carga tinha trinta dias para despachá-la. Se isso não ocorresse, as mercadorias eram consideradas abandonadas e podiam ser leiloadas pelo Fisco. Se despachada, mas não retirada, o consignatário pagava armazenagem dobrada, pois nenhum trapiche alfandegado devia ser convertido em armazém particular dos depositantes.

Esses mesmos gêneros podiam, também, ser despachados sobre água. Na Alfândega do Rio de Janeiro, exigia-se, nesse caso, que o despacho fosse processado e pago antes de começar a descarga. A conferência de saída destas mercadorias não seguia, contudo, uma regra única. Se o navio carregasse exclusivamente sal, carne seca, gelo, guano e carvão de pedra, o despacho, exame da carga e cálculo dos impostos eram feitos pelo volume do carregamento, verificado na própria embarcação, no ancoradouro de descarga. Pagos os direitos devidos, os consignatários da carga iam descarregar onde bem quisessem, sendo dispensadas as conferências de saída e a presença de guardas de bordo. Se o navio trouxesse um carregamento misto, os procedimentos eram diversos. Parte substancial dos gêneros despachados sobre água transitavam pelos armazéns da Alfândega e pelos trapiches alfandegados, tendo inicialmente três dias e depois trinta e seis horas úteis de depósito gratuito para serem conferidos e retirados, mas sujeitos à armazenagem em dobro se o prazo fosse ultrapassado.<sup>25</sup> Inúmeros produtos dispensavam, entretanto, este trânsito pelos armazéns. Alguns, como os gêneros a granel, eram conferidos na Ponte Auxiliar. Outros, como os maquinismos, eram conferidos na Doca da Alfândega e saíam pelo

---

25. Cf. *Nova Consolidação das Leis da Alfândega*, op. cit., e Lei de 30 dez. 1895, art. 8º. As 36 horas úteis eram contadas pela duração do expediente da Alfândega, isto é, seis horas por dia, o que dilatou o prazo para seis dias úteis.

Pátio do Rosário, ou seguiam com carta de guia para ser descarregados em pontos devidamente fiscalizados. As madeiras eram examinadas a bordo ou, se mal estivadas, na praia de D. Manoel, no largo de Santo Cristo, na doca da Alfândega e nos trapiches alfandegados. Os inflamáveis eram conferidos na Ponte Auxiliar até 1901 e, a partir daí, no Trapiche Carvalhaes, que era, no início do século XX, o único trapiche alfandegado para o depósito e trânsito de gêneros da Tabela G.<sup>26</sup>

Para uma compreensão mais nítida de como o porto funcionava, há que sublinhar, no entanto, alguns aspectos já mencionados, mas não com a ênfase necessária. O primeiro diz respeito à importância dos trapiches alfandegados para o serviço aduaneiro. Este fato pode ser estimado pelo exame da Tabela 5, onde se mostra que a maioria esmagadora dos gêneros estrangeiros importados era neles armazenada e processada.

**Tabela 5**  
Volumes importados e depositados no porto do Rio de Janeiro – 1894-1904

<b>Anos</b>	<b>Na Alfândega</b>	<b>Nos Trapiches Alfandegados</b>	<b>% dos depósitos nos Trapiches sobre o total importado</b>
1894	535.758	6.789.151	92,68
1895	815.499	6.275.201	88,49
1896	748.678	6.254.169	89,30
1897	716.305	5.804.607	89,01
1898	855.456	4.349.067	83,56
1899	792.785	3.919.301	83,17
1900	733.117	3.366.521	82,11
1901	601.957	3.472.834	85,22
1902	693.195	3.563.597	83,71
1903	733.208	2.896.904	79,80
1904*	669.869	2.627.526	79,68

Fontes: *Boletim da Alfandega do Rio de Janeiro*. Ano XVIII, (21), 16 de novembro de 1904.

\* *Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Fazenda Leopoldo de Bulhões no anno de 1905*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905

É claro que isso era decorrente da insuficiência das instalações da Alfândega, mas é preciso perceber que as coisas só eram assim porque os trapiches alfandegados não eram tão ineficazes e desorganizados como frequentemente se dizia. Durante a Revolta da Armada o serviço na Doca da Alfândega ficou paralisado por um ano. Com isso, os quinze trapiches alfandegados existentes na época passaram a processar todas as mercadorias que chegavam do estrangeiro à cidade. Essa medida foi um recurso de emergência, mas que não acarretou perda de receita, porque, segundo o Inspetor da Alfândega, os trapiches achavam-se “*extraordinariamente supridos com empregados de reconhecida competência para fiscalizarem a arrecadação dos impostos*”.<sup>27</sup> Esta é uma evidência a mais de que os trapiches alfandegados estavam aparelhados para cumprir suas funções, o que é fortemente corroborado pelos relatórios e balanços dos funcionários aduaneiros. Publicados com certa sistemática no *Boletim da Alfandega*,

26. Portarias do Inspetor, in *Boletim da Alfandega do Rio de Janeiro* (daqui por diante *BARJ*), ano XI, n. 23, 6 dez. 1897, p. 2; ano XV, n. 18, 30 set. 1901, p. 219; ano XV, n. 11, 15 jun. 1901, p. 134.

27. "Relatorio da Alfandega apresentado ao Ministro da Fazenda pelo Inspetor Interino Adolpho Hasselmann, relativo ao exercício de 1893", suplemento do *BARJ*, ano VIII, n. 2, 16 maio 1894.

eles mostram que as avaliações feitas pelos paladinos da modernização continham, na verdade, uma boa dose de má fé e objetivos inconfessos.

O segundo aspecto refere-se ao papel estratégico do despacho sobre água para a conformação de várias peças do sistema. Introduzido para agilizar as operações do porto, o despacho sobre água tornou-se instrumental a várias constelações de interesses. Interessava à Fazenda porque desafogava a Alfândega e interessava à classe comercial pela isenção de armazenagem e pela rapidez da conferência de saída das mercadorias. Junto com os despachos sobre água cresceram, portanto, as unidades portuárias privativas de muitas firmas comerciais que não exploravam suas instalações como trapiches abertos ao público, nem mostraram interesse em alfandegá-las quando o processo de alfandegamento se cristalizou.

Essas unidades privativas não eram poucas e compunham importantes partes do sistema. Entre elas estavam os estabelecimentos de grandes firmas importadoras, como o trapiche Arens, de Arens Irmãos, importadores de maquinismos; alguns trapiches das maiores firmas dedicadas ao comércio de aguardente, como o Mourão, de Mourão, Souza, Fernandes & C.; os complexos industriais de cais e silos dos principais moinhos de farinha de trigo da cidade; inúmeros depósitos de madeiras e ainda todo o setor importador de carvão de pedra, com instalações espalhadas pelo litoral e em diversas ilhas da baía de Guanabara. Todas essas mercadorias estavam incluídas nas Tabelas G e H e podiam ser ou eram obrigatoriamente despachadas sobre água. Os trapiches privativos surgiram precisamente para guardá-las.

Nem todos eram, porém, atacadistas com capital suficiente para ter seus próprios depósitos. Por outro lado, depois de pagos os impostos, os gêneros importados não podiam mais ficar em trapiches alfandegados. Parte dos despachos sobre água era, por isso, encaminhada para trapiches reservados à armazenagem de produtos estrangeiros já despachados para consumo e gêneros de produção nacional. Esses trapiches não estavam vinculados à Alfândega, nem necessitavam de autorização da Fazenda para existir, mas constituíam partes essenciais do complexo portuário, pois era em suas pontes que os vapores e embarcações à vela brasileiros atracavam para carregar e descarregar.

A maioria dos trapiches estabelecia relações comerciais estáveis com uma determinada companhia de cabotagem nacional. Eram os casos, entre outros, do trapiche Silva, que processava a carga transportada pela Companhia de Navegação Rio de Janeiro, e do Silvino, que fazia o mesmo para a Companhia de Navegação Costeira. Mas também havia exemplos de vínculos mais sólidos. O trapiche Maia pertencia à Companhia de Navegação São João da Barra e Campos, e o Novo Carvalho era arrendado e administrado, desde 1881, pelo Comendador Joaquim da Costa Babo, segundo maior acionista e presidente da Empresa Esperança Marítima, fundada por ele próprio em 1889, num empreendimento em comum com a firma comissária de café Queiroz, Moreira & Cia.<sup>28</sup>

Na análise das instituições portuárias cariocas do final do século tenho privilegiado as atividades de importação, mas a menção a uma firma comissária que se associa a um

---

28. Cf. *Impressões do Brasil no Século Vinte*, Londres, Lloyd's Greater Britain, 1914, p. 302; Arquivo Nacional, Junta Commercial do Rio de Janeiro, IC<sup>3</sup> 75 - Livro 1<sup>o</sup>, t. 5, da Matrícula dos Comerciantes, Agentes de leilões, Trapicheiros e Administradores de armazéns de depósito, 1876-1889; Livro 33, reg. 786 - Ata da Assembléia de instalação da Empresa Esperança Marítima, em 26 nov. 1889; Livro 167, reg. 27.620, Queiroz, Moreira & Cia.

trapicheiro para fundar uma empresa de navegação também serve para lembrar que o circuito de exportação não deve ser esquecido. Afinal, por quase todo o século XIX, as exportações do porto do Rio de Janeiro foram maiores do que as importações. Há que esclarecer, assim, como ficaram, depois da extinção do Consulado, o armazenamento e a conferência de saída dos gêneros nacionais, pois essas etapas do processo de exportação interferem fortemente na estrutura e no funcionamento do complexo portuário. Como as Consolidações nada mudam a esse respeito, é possível dizer com segurança que o sistema era operado às vésperas da reforma urbana tal como fora determinado em 1860.

Lendo, então, o Regulamento de 1860, vê-se que, com exceção da aguardente destinada ao consumo da Corte, não se impunha aos consignatários de gêneros de exportação a obrigatoriedade de armazená-los em trapiches alfandegados, a exclusão de quaisquer outros, prescrevendo-se apenas, nos dois casos, normas distintas para a conferência de saída das mercadorias. Se os gêneros estivessem depositados em trapiches alfandegados, eram conferidos e embarcados no próprio trapiche. Se estivessem armazenados em trapiches não alfandegados ou privativos tinham de passar por um ponto de embarque designado pela Alfândega, para aí serem conferidos antes de seguir viagem.<sup>29</sup> Ou seja, estas são regras que se somam às normas dos despachos sobre água para tornar relevantes as unidades portuárias não alfandegadas ou privativas. Na exportação, assim como nos despachos sobre água, as fronteiras do porto perdem nitidez e se confundem com as redes privadas de armazenamento. O exemplo mais claro disso são os grandes armazéns da Chacrinha e cercanias, de onde saíam no dia do embarque milhares de sacas de café para serem conferidas nas Docas Nacionais.<sup>30</sup>

Em suma, o porto do Rio de Janeiro era um sistema complexo, desintegrado física e funcionalmente, formado por unidades estatais e privadas, de uso público ou privativo, e que mantinham com a Alfândega relações de diferentes intensidades a depender da natureza e função de cada uma delas. As estatais incluíam, além da doca e armazéns da Alfândega, o depósito público de pólvora da ilha de Boqueirão e a Estação Marítima da Gamboa, por onde se faziam a exportação de manganês e a descarga de grande parte do carvão de pedra que vinha para terra. A maioria das peças do complexo portuário era, no entanto, privada. Os entrepostos e trapiches alfandegados eram como braços da Alfândega: seus livros tinham caráter fiscal e em suas instalações faziam-se conferências e se cobravam impostos. Eram, por outro lado, regulamentados e fiscalizados pela Fazenda. Seus administradores estavam, também, obrigados a pagar fiança e proibidos de cobrar taxas superiores às que vigoravam na Alfândega. Já no caso dos trapiches não alfandegados ou privativos, a relação com o Fisco era muito mais distante e indireta, cabendo à Alfândega fiscalizar apenas o trânsito das mercadorias que chegavam ou saíam por via marítima de seus cais ou pontes de atracação. O arranjo econômico dessas unidades, bem como a forma de relacionamento com o mercado eram, contudo, fruto de decisões empresariais autônomas e estavam inteiramente fora da esfera de competência da Alfândega.

29. Ver os artigos 167 e 168, do Regulamento das Mesas do Consulado de 1836, e o artigo 642 do Regulamento das Alfândegas de 1860.

30. O café foi conferido e embarcado a partir de 1826 na ponte junto à Mesa do Consulado, que passou a funcionar em 1843 no Trapiche da Ordem. Com a extinção da Mesa, esse trabalho continuou a ser feito no trapiche, de onde parece ter sido transferido para as Docas Nacionais, no final do século.

Do que se viu sobre a fragmentação do complexo portuário e sobre a natureza das suas peças e relações entre si, é possível inferir-se uma terceira característica essencial do sistema: a fluidez de suas fronteiras, em um sentido geográfico. No aspecto físico, isso acontecia porque peças do sistema podiam mudar de local ou desaparecer, enquanto outras eram agregadas. Foi o que ocorreu, por exemplo, com o trapiche da Ilha, que em 1858 mudou-se para a rua da Saúde, passando a chamar-se trapiche Silva.<sup>31</sup> Já a agregação de novas peças foi tão constante que se chegou ao ponto de alguns capitães terem dúvidas sobre o que era o porto. Em julho de 1895, o Cônsul Geral da Suécia e da Noruega consultou a Associação Comercial a pedido do mestre de uma barca norueguesa que trouxera ao Rio um carregamento de madeira. O capitão tinha de descarregar parte de sua carga na praia de Botafogo e desejava saber se o lugar podia ser considerado como porto, tal como as praias D. Manoel ou Gamboa, locais de desembarque das madeiras restantes. A resposta afirmativa dada pela Associação ao Cônsul refere-se explicitamente à fluidez física das fronteiras portuárias, ao lhe explicar que o quadro de descarga das madeiras se ampliara muito devido ao estabelecimento de importantes serrarias e depósitos em toda aquela orla do mar.<sup>32</sup>

Tão importantes quanto a agregação de novas peças eram, também, as alterações na geografia econômica do sistema. O complexo portuário carioca tinha um centro, constituído pela Alfândega e a rede de trapiches alfandegados, um conjunto de trapiches não alfandegados de uso público e uma periferia formada pelos trapiches e armazéns privativos. A delimitação entre estas partes do sistema era, contudo, fluida, pois como os alfandegamentos não eram perenes, as peças mudavam de natureza e função, modificando com certa freqüência a geografia do porto. Em maio de 1874, a firma Rodrigues, Fortes & Belmiro arrendou e obteve o alfandegamento por seis anos do Trapiche Lazareto para nele armazenar inflamáveis e mercadorias de grande volume e pouco valor como alfafa, telhas, etc. Em 1880 o alfandegamento foi renovado por três anos e em março de 1883, o ministro da Fazenda concedeu por equidade a Rodrigues & Belmiro permissão para continuarem recebendo os mesmos gêneros discriminados na Carta de 1874. No ano seguinte, esta concessão foi, no entanto, cassada pela Alfândega, porque as instalações do trapiche estavam em desacordo com disposições da postura municipal de novembro de 1882. O trapiche ficou, então, desalfandegado entre maio de 1884 e dezembro de 1886, quando novo alfandegamento foi dado a Belmiro Rodrigues & C., mas desta vez somente para inflamáveis. Em 1897 o ministro da Fazenda indeferiu o requerimento em que se pedia novo alfandegamento, levando Belmiro Rodrigues & C. a converterem suas instalações num trapiche para o depósito de carvão privativo da firma.<sup>33</sup>

O caso comentado acima evidencia que a geografia do complexo portuário carioca era ditada tanto pelos interesses comerciais e fiscais como também, e de forma marcante, pela intervenção reguladora de agentes do Estado. Ao ministro da Fazenda

31. Arquivo Nacional, Tribunal do Commercio da Corte, Livro 1<sup>o</sup>, tomo 1, da matrícula dos Comerciantes, Agentes de Leilões, Trapicheiros e Administradores de Depósitos.

32. *Relatorio da Associação Commercial do Rio de Janeiro (1901)*. Rio de Janeiro, Typ. Pereira Braga & C., 1902.

33. *BARJ*, ano I, n. 2, 23 fev. 1883, p. 4; n. 6, 23 abr. 1883, p. 1, ano IV, n. 11, 9 jun. 1886, p. 2, ano V, n. 5, 10 mar. 1887, p. 1 e ano XI, n. 7, 1 abr. 1897, p. 3; Arquivo Nacional, Junta Commercial do Rio de Janeiro, I C<sup>o</sup> 75, reg. 21.178, I C<sup>o</sup> 76, reg. 27.587, e I C<sup>o</sup> 85, reg. 27.445.



competia conceder, negar ou suprimir alfandegamentos e ao Inspetor da Alfândega cabia fiscalizar, punir infrações às regras, dirigir e coordenar as atividades do sistema. À primeira vista poder-se-ia pensar que as atribuições do Inspetor restringiam-se aos atos relacionados à fiscalização da cobrança de impostos, mas as funções de direção e coordenação da circulação de mercadorias eram igualmente antigas e importantes. Em 1828, foi dado ao Juiz da Alfândega poder para permitir o desembarque simultâneo de gêneros tanto para embarcações pequenas quanto para terra, todas as vezes que a escala das descargas dos navios atracados na ponte estivesse congestionada, e é de 1832 a exclusividade dada ao Inspetor para autorizar o depósito de gêneros de estiva em trapiches alfandegados. A resolução para que os gêneros de grande volume e pequeno valor como sal, carne seca, carvão de pedra e taboado fossem logo despachados sobre água data de 1836, e é de 1860 a determinação para que escolhas dos depositários de gêneros importados fossem atendidas, quando isso não ferisse os interesses fiscais.<sup>34</sup>

As decisões que acabo de citar são apenas alguns exemplos de uma série de práticas que, imbricadas nos usos costumeiros da Praça, presidem as relações comerciais e a vida cotidiana do porto nos anos iniciais da República. É possível estabelecer, então, algumas conclusões finais mais abrangentes.

O porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de fronteiras fluidas, espacialmente disperso, institucionalmente desintegrado e formado por um grande número de unidades privadas e estatais independentes e relativamente diversas entre si, mas nem por isso constituía um sistema caótico ou desorganizado. No Rio, não ocorreu o processo de crescimento irracional e competitivo que, segundo a historiografia inglesa, aconteceu em Londres, fazendo com que as inúmeras companhias de docas surgidas no Oitocentos chegassem virtualmente falidas ao século XX. Havia no porto uma tabela de preços e um conjunto de normas comuns a todas as unidades alfandegadas, o que impedia abusos e refreava uma competição ruínosa no coração do sistema. O complexo portuário possuía, ademais, um centro coordenador – a Alfândega – que implementava a complementaridade de funções entre as unidades privadas e públicas, regulava até certo ponto a demanda dos trapiches alfandegados pela distribuição dos navios e depósitos e, dentro de certos limites, tornava o sistema mais ajustado às conjunturas econômicas expansivas ou recessivas pelo aumento ou diminuição das unidades privadas que tinham funções fiscais. Em 1897, por exemplo, vários alfandegamentos foram negados ou mesmo cortados, devido ao decréscimo das importações causado pela recessão que se seguiu ao Encilhamento.

Isso não quer dizer, evidentemente, que o sistema existente era o ideal. O fracasso em dar à Alfândega um corpo de funcionários e instalações compatíveis com o importante papel que desempenhava no sistema nunca deixou de causar problemas. Em momentos de pico das importações era sempre pela Doca que os congestionamentos do porto começavam. Havia, também, deficiências graves na articulação do complexo portuário com o centro comercial da cidade. As comunicações por terra eram dificultadas por inúmeros morros e pedreiras, as ruas eram muito estreitas e não havia conexões ferroviárias com as estradas de ferro Central

---

34. Decisão de 6 jun. 1828, CLIB 1828; decreto de 16 jul. 1832, CLIB 1832; Regulamento das Mesas do Consulado da Corte, Bahia e Pernambuco. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1836; decreto de 19 set. 1860, já citado.

do Brasil e Leopoldina. Desses fatos não se deduz, todavia, que o sistema era colonial e prejudicial ao comércio. Muito pelo contrário. Apesar da inexistência de cais com profundidade suficiente para a atracação de navios de grande calado, os despachos sobre água, a descarga simultânea e outros procedimentos já analisados, assim como a desintegração, a diversificação e a complementaridade de funções das inúmeras peças do sistema davam eficiência e velocidade ao complexo portuário e tornam inteligível o surpreendente desempenho do porto durante o Segundo Império.

Essas características do complexo portuário carioca esclarecem o seu funcionamento, mas também são relevantes por três razões fundamentais. A primeira diz respeito ao porto modernizado. A construção do cais é decerto um marco, mas que não separa realidades inteiramente díspares, como se apregoava na época da reforma urbana. Entre o Império e a República há diferenças concretas, porém, também há similaridades significativas, pois nem a desintegração do sistema, nem o transbordo e o despacho sobre água desapareceram com a modernização efetuada. Isto porque a revolução de métodos, tão cantada pelos paladinos da reforma, simplesmente não ocorreu na extensão imaginada. Em 1927, do total de 4.389.229 t correspondentes ao movimento global do porto, só 2.830.682 t (64%) passaram pelo cais, percentual que cai para 51% se forem consideradas apenas as importações.<sup>35</sup> Compreender como isso pôde acontecer, implica conhecer os procedimentos consolidados no século anterior.

A segunda razão refere-se aos trabalhadores portuários cariocas. A fluidez das fronteiras, a dispersão, a heterogeneidade das peças, a desintegração, a organização e a plasticidade do sistema marcam profundamente a vida dos carregadores e estivadores, desenhando o mercado de trabalho, as relações de emprego e os recortes internos da classe operária que surge no porto durante o Oitocentos e chega ao século XX em muitos aspectos preservada. Esse resultado aparentemente paradoxal tem, contudo, uma explicação. É que entre os escravos de ganho e os trabalhadores livres avulsos há continuidades insuspeitas e relacionadas precisamente às características analisadas do complexo portuário. Conhecê-las é, por conseqüência, imprescindível para que se possa apreender a conformação histórica e as linhas de demarcação das diferentes frações da classe trabalhadora, bem como a forma de emprego da mão-de-obra e as relações de produção predominantes no sistema durante a Primeira República.

Por fim, deve-se ressaltar 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.

Essas são, no entanto, outras histórias, e que serão contadas em outro lugar.

*[Recebido para publicação em janeiro de 1999]*

---

35. *Relatório da Superintendencia da Companhia Brasileira de Exploração de Portos para o ano de 1927*, Arquivo Nacional, APRJ, caixa 154 (4030), vol. XVIII.