

A ACRJ, o Porto e a cidade do Rio de Janeiro: definição e redefinição de políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro e da Zona portuária (1869-1938)¹

Apresentação

O Porto do Rio de Janeiro

O maior legado do Império para os Portos do Brasil foi a lei 1746 de 1869, criada com vista a atender a crescente demanda de seus serviços e as novas necessidades proporcionadas pelo aumento da produção de mercadorias. Esta lei ficou conhecida como lei de concessões, por estabelecer inúmeras concessões a empresas particulares para construção de docas, armazéns de carga e descarga, e para realização de inúmeros serviços portuários que até esta data eram executados por firmas estrangeiras ou grupos ligados direta, ou indiretamente, ao comércio interno e internacional.

De acordo com a lei de 1869 o governo continuava não intervindo legalmente na administração portuária – existia apenas o código Comercial de 1850 que regulamentava os assuntos do comércio. Como analisou Lérica Povoreli, este decreto cedeu à iniciativa privada a execução de importantes serviços nos portos do país, contudo, concentrou nas mãos do governo central grande parte das decisões. A autora destacou como mostra do intervencionismo do governo central neste sistema, o direito do governo resgatar as propriedades da companhia após os 10 primeiros anos de conclusão das obras.²

Até 1933 os Portos do Brasil permaneceram arrendados e conseqüentemente administrados por empresas privadas - de capital predominantemente estrangeiro. Neste ano, Getúlio Vargas rescindiu o contrato de arrendamento do Porto do Rio de Janeiro e transferiu seu controle para o *Departamento Nacional de Portos e Navegações*.

¹ Nívea Silva Vieira, Doutoranda do Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.

² POVOLERI, Lérica Maria Lago O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945). Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2001. 256

Em 1934, o governo federal passou a explorar diretamente o porto. Getúlio Vargas chegou a cogitar a possibilidade de incluir o porto no Orçamento Geral da República tornando-o parte da administração federal, contudo, optou por tornar-lo uma entidade autônoma, a semelhança dos portos europeus e americano.³ Em 1941, a administração passou para uma autarquia subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Para Lérica Povoleri, o decreto de 1934 pode ser considerado o segundo passo na direção da centralização por parte do governo nas questões relacionadas às concessões e serviços portuárias. Como sublinhou a autora, o governo que se instalou após 1930 necessitava ampliar seu controle e a fiscalização sobre a circulação de mercadorias que transitavam pelos portos, além homogeneizar os serviços, as taxas e a legislação vigente.⁴

A administração do Porto do Rio de Janeiro passou a ser composta por um superintendente, um gerente de livre escolha do Presidente da República e de um Conselho Administrativo composto por sete membros: três da escolha do Governo Federal e quatro indicados pelas seguintes associações de Classe: *Associação Comercial e Federação da Indústria do Rio de Janeiro*, *Centro de Navegação Transatlântica* e *Sindicato dos Armadores Profissionais*.⁵

Embora os Conselhos criados na “Era Vargas” não tivessem funções deliberativas, funcionavam como formuladores de pareceres, tornando-se instâncias de informação e formulação de opiniões, exercendo igualmente o papel de canais de expressão de demandas da sociedade civil.⁶

A assinatura do Decreto lei de 1934 reformulou a legislação portuária em vigor desde 1869 centralizando a administração dos Portos no Departamento Nacional de Portos e Navegação, em 1938 foi criado o Conselho Administrativo para gerir o Porto do Rio de Janeiro. No entanto, é preciso ter em mente, que ao mesmo tempo em que a nova lei aumentou o controle do Governo Federal sobre o sistema de portos do país abriu espaço para intervenção mais direta

³ Idem p 250

²³ Idem p 258

⁵ Idem p 251

⁶ idem

das entidades patronais, como a Associação de Comércio do Rio de Janeiro, neste importante meio de transportes fundamental ao Comércio da Capital do país.

A Associação Comercial do Rio de Janeiro

Alguns estudos apontam que até a década de 1930 as Associações Comerciais foram hegemônicas na representação empresarial no Brasil. A ACRJ foi liderança inconteste sendo a principal entidade fundadora da Federação de Associações Comerciais no Brasil (FACB), em 1912, participando também da criação do Conselho Superior do Comércio e da Indústria e do Conselho Nacional do Trabalho em 1923.⁷

Théo Lobarinhas Piñeiro, em importante estudo sobre a trajetória dos “homens de Negócio” do Rio de Janeiro assinalou a participação destes homens na revisão de leis, ainda no período joanino e destacou a atuação dos mesmos na construção do Estado Imperial.⁸

Embora tivessem uma relação, por vezes, tensa com outras frações da classe dominante e com o Imperador, tanto a ACRJ quanto as organizações que a precederam, se mantiveram dentro do bloco de poder no Império, enquanto agentes a serem considerados, consultados e respeitados nas decisões políticas que seriam tomadas.⁹

Na década de 1880, conseguiram recuperar um pouco de terreno - perdido para os Proprietários de Terras e Escravos - devido ao enfraquecimento dos cafeicultores fluminenses. Entretanto as disputas internas do setor ligado às atividades urbanas também haviam se acirrado contestando o domínio dos grupos que tradicionalmente dirigiam os homens de Negócio, como demonstra a criação da Associação Industrial.

⁸ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas, “Os Simples Comissários” (Negociantes e políticas no Império). Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. 2002.p 88

⁹ Idem. p 231

Após a República, houve um esvaziamento econômico do Rio de Janeiro e algumas alterações na economia brasileira que acabaram levando o distanciamento dos interesses de diversos grupos¹⁰. No entanto, mesmo com posição abalada nesta nova conjuntura, sua importância como órgão consultivo ainda permaneceu de forma significativa.

A hipótese preliminar desta pesquisa é de que a ACRJ esteve dentro do bloco de poder, disputando com outras frações de classe, a hegemonia das políticas públicas dirigidas ao Porto do Rio e para a cidade do Rio de Janeiro, em diferentes conjunturas se articulando e se adaptando à diferentes fases do capitalismo no Brasil.

Com a criação do Conselho Administrativo para o porto do Rio, em 1938, a ACRJ, mesmo disputando hegemonia com as novas organizações da burguesia industrial, consolidou sua inserção no Estado, ampliando sua capacidade de fazer valer seus interesses neste setor dos transportes tão caro à economia do país.

A ACRJ: o “partido” dos homens de negocio¹¹

Em fevereiro deste ano (2010) a ACRJ assinou um convênio com a Prefeitura do Rio de Janeiro – via Instituto Pereira Passos- com a finalidade de elaborar uma análise econômica dos lançamentos imobiliários mais recentes da cidade. Nesta parceria com a prefeitura, a ACRJ fornecerá os dados necessários à fixação dos valores de mercado para a região contemplada pelo plano *Porto Maravilha*, garantindo a representatividade do setor da construção – alocado no novo Conselho Empresarial de Desenvolvimento Imobiliário.¹²

¹⁰ Idem. p 231

¹¹ Como entende Théó Piñeiro, os homens de negócio não se restringe apenas ao grupo dos comerciantes. Eles podem ser considerados enquanto proprietários de capital que, atua tanto na esfera da circulação quanto no abastecimento, financiamento, investimentos no tráfico negreiro. PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. Negócios e Política no Brasil Império. In Brasil e Argentina. Estado, Agricultura e Empresários: Vício de Leitura/La Plata: Universidad Nacional de La Plata

¹² Ver. <http://WWW.portorio.gov.br>

Compreender a vanguarda da ACRJ em projetos de tamanha relevância como este é a chave para se entender como o Estado brasileiro se organiza, como atuam os aparelhos privados de hegemonia no Estado e como se dão os conflitos entre as frações que disputam hegemonia nas diretrizes das principais políticas pública

Os homens de Negócio, ao longo de 200 anos de história da organização, construíram estratégia e práticas frente aos grupos organizados da sociedade civil e disputaram e asseguraram sua presença em diversas agências do Estado.¹³ Enquanto órgão representativo de uma classe, a ACRJ criou instrumentos de defesa e divulgação de suas idéias, organizou Seminários, Comissões de estudos de variados assuntos, e como destacou Herculano Gomes Mathias:

No cumprimento de suas múltiplas atribuições, a Associação era solicitada a prestar inúmeros e inestimáveis serviços a seus associados, acolhendo desde simples reclamações até as mais graves questões que afetavam por vezes, os interesses da quase totalidade de todos aqueles que se dedicavam a qualidade da natureza mercantil.¹⁴

Por estas características, a ACRJ pode ser identificada como intelectual coletivo, no sentido gramsciano, em virtude de sua posição atuante nos debates e pelas suas pretensões de criarem condições favoráveis as suas teses.

Théo Piñeiro avaliou a capacidade do grupo de influir nas decisões políticas a partir da análise do peso de seus membros e principalmente de seus presidentes nos quadros políticos do Império. Entre grandes nomes que se revezaram na presidência da Associação, o autor identificou o caso de Felipe Neri de Carvalho, fundador e primeiro Presidente, que além de grande negociante do Rio de Janeiro – comerciante e banqueiro - era membro da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Comendador e Coronel chefe da 3ª legião da Cavalaria da Guarda

¹³ Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho realizou importante estudo sobre o clube e engenharia ancorada na perspectiva Gramsciana,. Para este autor a associação dos engenheiros atuava como um partido político tendo em vista que esta associação se constituía em importante esfera de negociação e representação. O Centauro Imperial e o “partido dos Engenheiros: A contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império p 55-70. in :Estado e Historiografia Brasileira. Niterói: EdUFF, 2006.

¹⁴ GOMES, Herculano Mathias. Comércio 173 anos de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p 128

Nacional.¹⁵ Como assegurou Piñeiro, muitos Presidentes da ACRJ haviam ocupado, ou ocupariam um dia cargos em importantes agências estatais.

Além da presença direta em diversas agências do Estado estudos afirmam que a Associação era ouvida com frequência, chegando a fazer parte de diversas comissões do governo que tratavam de questões relacionadas ao Comércio e à indústria.¹⁶

Em 1904 a ACRJ passou a contar com a publicação de um Boletim quinzenal e um ano depois noticiava com entusiasmo os resultados obtidos com seu periódico:

Não foi sem utilidade a nossa vida no meio do comercio do país, e não passamos despercebido na arena jornalística.

Encontramos por assim dizer uma, a classe comercial senão indefesa completamente desanimada e quase indiferente ao movimento administrativo da nação (...)

É pois chegada o momento de desenvolver a nossa publicação, de torná-la interessante, aumentando-lhes as sessões, e desenvolver o nosso programa, mas para isso é preciso que por seu lado o comércio, que já vê diante de si horizontes mais claros, facilite a legítima do Boletim que é o órgão natural de seus interesses, de suas reclamações e de sua defesa¹⁷

Em face do exposto, conclui-se que a Associação dos comerciantes do Rio se enquadra no conceito de partido defendido pelo marxista italiano, sintetizado nesta proposição:

Será necessária a ação política (no sentido estrito) para que se possa falar de ‘partido político’? Observa-se que no mundo moderno, em muitos países, os partidos orgânicos e fundamentais se dividiram por necessidade de luta ou por qualquer outra razão, em frações que assumiram o nome de ‘partido’ e, inclusive, de partido independente. Por isso, muitas vezes o Estado, maior intelectual do partido orgânico não pertence a nenhuma das frações, mas opera como se fosse uma força dirigente superior aos partidos e as vezes reconhecida como tal pelo público. Esta função pode ser estudada com maior precisão, parindo-se do ponto de vista que um jornal, uma revista, são também eles ‘partidos’ ou funções de um determinado ‘partido’¹⁸

Um breve levantamento de fontes realizado em fase preliminar da pesquisa identificou a realização de Comissões internas, elaboração de estudos sobre políticas para porto do Rio, e

¹⁵Idem p 109.

¹⁶GOMES, Herculano Mathias. Comércio 173 anos de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993. p 128

¹⁷Idem 153

¹⁸Citado por MARINHO, Pedro Eduardo M.M. O centauro Imperial e o partido dos engenheiros. Opus citatum....p 70.

envio de extensos relatórios produzidos pela Casa para órgãos municipais e federais que compravam a permanente ação prática e teórica da Organização em defesa de sua classe.

ACRJ e o Porto do Rio um breve balanço historiográfico¹⁹

Muitos estudos sobre a Associação Comercial do Rio de Janeiro se preocupam com a reconstrução da trajetória desta organização, destacando a atuação da mesma em episódios marcantes da história do país e enfatizando seu compromisso com a classe que representa.

Na literatura sobre o Porto do Rio de Janeiro, grande parte das pesquisas, decompõem as análises deste entreposto ora concentrando-se nos avanços tecnológicos do sistema portuário, ora na evolução de sua legislação, ou ainda, em abordagens sobre a entrada e saída de mercadorias ou estudos que tratam da questão social do porto e da zona portuária. Estas análises, sejam sobre o Porto, sejam sobre a ACRJ, tem em comum o fato de considerar o Estado como um ente acima e exterior aos interesses da sociedade ou o Estado como instrumento de manipulação da elite dominante.

Entre os trabalhos sobre a ACRJ, que apresentam um grande número de fontes e uma grande quantidade de informações sobre seus presidentes - e que vigora a linha de reconstrução da “história empresarial” – se destaca o trabalho do historiador Eudes Barros: *Associação Comercial no Império e na República*, de 1959. Esta monografia recebeu o prefácio do Presidente da Casa Raul de Goes, e tem como características o registro dos feitos da instituição, e a ênfase no “espírito de classe” e o caráter combativo da mesma.²⁰

A obra de Herculano Gomes Mathias é outra mostra desta vertente que reconstrói a trajetória da instituição e aponta a dicotomia entre o Estado e a Sociedade civil, enfatizando o

¹⁹ O repertório de obras sobre a Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto do Rio não se esgotam aqui. Foram citados apenas alguns dos trabalhos que mais se aproximam da concepção teórica desta pesquisa em virtude das dimensões deste ensaio.

²⁰ BARROS, Eudes. *A Associação Comercial no Império e na República*. Rio de Janeiro: Olímpica, 1959.

papel da Associação enquanto agente colaborador e defensor dos interesses dos empresários e da sociedade. Neste livro o autor defendeu a tese de que o Estado brasileiro foi marcado pela história de centralização do poder enquanto a sociedade foi marcada pela fragilidade da capacidade organizativa²¹.

Embora, sejam obras referenciais, uma vez que se trata de trabalhos ricamente documentados, estas publicações se aproximam das biografias coletivas e pecam por identificar como não Estado tudo que está fora da política, e colocar a sociedade civil organizada como força exterior ao mesmo.

Em outra linha interpretativa, da qual esta pesquisa se aproxima a ACRJ é analisada enquanto aparelho organizado da sociedade civil com grande capacidade de intervenção nas políticas estatais. Nesta perspectiva estão os trabalhos de Théo Loborinha Piñeiro - que enfatiza a trajetória dos homens de negócio e a consolidação do Estado Imperial e a tese de doutoramento de Maria Bernadete de Oliveira de Carvalho, onde trabalha as propostas de ação política para modernização do país, discutidas em congresso, reuniões, publicações internas e periódicas de grande circulação, da “Classe Produtora” entre os anos de 1943-1963.

Outra obra recente que compartilha desta vertente é o livro: “*A Casa do Empresário: trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro*” produzido pela CPDOC e pela Fundação Getúlio Vargas, lançado pela Associação em junho de 2009.²² A obra é uma reunião de sete artigos escritos por historiadores e cientistas sociais e tem como eixo a participação da ACRJ nos quadros estatais em diferentes conjunturas da história do país.

Em relação a produção bibliográfica cujo tema é o porto, há Poucas abordagens que baseiam-se na articulação entre política e economia para entender o funcionamento deste vetor tão caro ao comércio nacional.²³ Como foi assinalado anteriormente, muitos trabalhos se ocupam dos aspectos sociais, dos aspectos tecnológicos e econômicos ou da evolução de seus aparelhos administrativos, sem se preocuparem em entender economia e política de correlata.

²¹ GOMES, Herculano Mathias. Comércio 173 anos de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

²² MOREIRA, Regina da Luz e FONTES, Paulo org. A Casa do empresário. Rio de Janeiro, CPDOC/FGV, 2009.

²³POVOLERI, Lérica Maria Lago O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945). Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2001. p 11.

O trabalho de Cezar Honorato *O Polvo e o Porto: a Companhia Docas de Santos (1889-1914)*, publicado em 1996, pode ser considerada um grande avanço para a historiografia por relacionar a construção de um importante império privado com um Estado marcado por conflitos e negociações. O autor que inicialmente estava preocupado em reconstruir a trajetória do grupo Gaffrée, Guinele e Cia, embasou sua tese no estudo da relação da Companhia Docas de Santos com o governo federal, e investigou conflitos e articulações da Companhia com outros capitalistas no processo de consolidação do sistema portuário de Santos.²⁴

A tese de doutoramento de Lérica Maria Lago Povoreli, defendida em 2001 na Universidade Federal do Rio de Janeiro, também merece destaque por trabalhar o porto de forma articulada com as transformações no Estado e na economia do país. A autora que também segue orientação marxiana assinalou a relação entre as transformações dos sistemas de transportes e comunicação, com o desenvolvimento econômico capitalista brasileiro. O ponto nevrálgico da análise é a “indissolúvel” relação entre os transportes e a comunicação e a forma de inserção da economia brasileira no capitalismo mundial.

Ao abordar a relação Transporte–Comunicação/Economia Nacional/Economia Mundial a autora levantou questões de grande valor para esta proposta de pesquisa, como a longa duração da legislação portuária (1869/1938), e as importantes modificações ocorridas na administração deste meio de transporte entre os anos de 1930 a 1945.

ACRJ e as políticas públicas para o porto e a zona portuária do Rio de Janeiro – fundamentos teórico metodológicos

O objetivo desta pesquisa - ainda em fase inicial - é analisar a complexa articulação entre os interesses privados da ACRJ e as formulações das políticas públicas para o porto do Rio e

²⁴ HONORATO, Cezar – O Porto e o Polvo. SP, Hucitec, 1996

para zona portuária. Para este fim, se utiliza a concepção de Estado em seu sentido gramsciano.

25

O recorte temporal da pesquisa contempla dois grandes marcos da legislação portuária: a criação da lei 1746 de 1869 - conhecida como lei das concessões e a criação do Conselho Administrativo para o porto do Rio em 1938, no qual a ACRJ ocupou uma cadeira.

Embora a cronologia em questão aborde um longo período que se inicia no segundo governo Imperial, ultrapasse a primeira fase da República, e perpassa o Estado Novo, deve-se salientar que para história da legislação portuária o ano de 1934 denota a primeira ruptura com o passado Imperial, uma vez que modifica o sistema de exploração dos portos estabelecido por uma legislação em vigor desde 1869.

Diante desta constatação, a tese de Nicos Poulntzas a cerca da sobreposição e coexistência de diversos modos de produção ao mesmo tempo nas sociedades historicamente construídas, explica a permanência de traços da sociedade imperial em diferentes fases da consolidação do capitalismo brasileiro.

Entender como se deram as articulações para se manter no bloco do poder, como foram construídas as estratégias para conquistar adesões aos seus projetos políticos e os caminhos para intervenções neste espaço de conflito requer uma compreensão do Estado em sua forma ampliada.

Nesta perspectiva o Estado é interpretado como uma relação de poder, onde os conflitos e os consensos devem acontecer entre as frações de classe. Partindo deste pressuposto teórico é possível perceber a articulação de frações dominantes hegemônicas e não-hegemônicas, tanto em suas articulações na sociedade civil, quanto na sociedade política..²⁶

É importante ressaltar que a hegemonia, perseguida pelas frações de classe, ocorre não apenas através da ação na sociedade civil, onde estão organizadas através de seus aparelhos privados, mas através da ocupação de aparelhos da sociedade política. Cada fração de classe,

²⁵ A opção por este arcabouço teórico foi feita em função da compreensão de que esta é a forma mais bem acabada de conceituação do Estado contemporâneo.

²⁶ BIANCHI, Álvaro. O laboratório de Gramsci: filosofia, história e política. São Paulo: Alameda, 2008, p 180.

organizada em seus aparelhos de hegemonia, se estabelecem na sociedade política, assumindo cargos nas agências de seu interesse.

A metodologia aplicada neste trabalho terá como apoio principal o método de pesquisa aplicado por Sônia Regina Mendonça. A autora produziu semelhante investigação sobre o Estado, enquanto relação social, partindo das políticas públicas voltadas para o setor agrícola entre os anos de 1909 a 1945.

Como primeiro passo, serão analisados os decretos leis e demais atos oficiais referentes ao Porto do Rio, entre os anos de 1869 a 1938. A partir de então serão investigadas as reflexões da Associação Comercial do Rio de Janeiro, acerca da política econômica nacional e suas idéias sobre o porto do Rio de Janeiro, difundida em seus periódicos internos no período em questão. Com base na leitura destas publicações será possível encontrar as demandas da Associação que vão desde reclamações contra a corrupção nas alfândegas, até grandes mobilizações nacionais, como o enfrentamento com os industriais a cerca do livre cambismo, no início na década de 1920.

Em relação à análise das grandes campanhas promovidas pela ACRJ, farei o rastreamento da documentação parlamentar, dos jornais de grande circulação- sobre tudo do *Jornal do Commercio*, que poderá trazer a tona os conflitos com outras frações do capital em torno de questões sobre o porto e da cidade.

Como lembra Mendonça, “*o estudo de uma dada política pública ou mesmo de um aparelho de Estado não consiste em compilar a documentação oficial ao qual ela está afeita*”. A autora sugere a necessidade de confronto permanente com a documentação de outro caráter, que permita ampliar o leque de possibilidades analíticas para além do “mundo do governo”.

Assim, Mendonça aponta como importante passo metodológico a busca dos agentes engajados na agencias selecionadas. Daí afirma ser interessante o estudo das redes de agentes com quem se está lidando, no qual se torna imprescindível seja a composição da Diretoria – tanto do órgão da sociedade civil privilegiada, quanto das entidades de classe envolvidas no atendimento de suas demandas – os editoriais dos periódicos patrocinados, a posição política ocupada em outros espaços de poder e etc. de acordo com Mendonça, que do entrecruzamento desses dados será possível observar a predominância de uma entidade de classe ou não – ou não-

junto á agencia estatal; b) as propriedades da fração de classe “X” ou “Y” junto ao organismo estatal selecionado; c) quem fica de fora ou não das políticas públicas implementadas.²⁷

É preciso ressaltar que esta pesquisa, não se ocupará da construção da biografia coletiva desta Associação empresarial, ou da história das modificações administrativas e econômicas do porto do Rio de Janeiro. Como já foi dito, esta pesquisa, cujo tema central envolve a ACRJ, o Porto e a Cidade, terá como fio condutor a atuação da ACRJ- enquanto partido- na definição e redefinição das políticas públicas para o Porto do Rio e para a cidade.

Considerações finais.

Desde o período joanino os homens de negócio do Rio de Janeiro demonstraram poder de projetar seus interesses em âmbito nacional e capacidade de se inserir nos quadros políticos e nos aparelhos do Estado.

Após a Independência do Brasil houve momentos de aproximação e de afastamento entre a ACRJ e o Imperador D. Pedro I. Disputas com a fração dos proprietários de terras e Escravos no segundo Reinado, e posteriormente a perda de hegemonia, porém, não perda da influência em questões decisórias do país.

Durante a primeira fase da República, ocorreram conflitos, como os protestos contra o prefeito do Rio Pereira Passos em virtude da grande Reforma Urbana da cidade, ao mesmo tempo em que a sede da organização empresarial recebeu visitas de inúmeros presidentes e participou de diversas comissões dos governos que se sucederam durante toda a primeira fase da República.

Após o golpe de 1930, registrou-se um principio de tensão entre os empresários e o novo chefe de governo Getulio Vargas, com a renuncia do presidente da Casa em protesto ao golpe de Estado e protestos contra a extinção Conselho Superior do Comercio e da Indústria- criado pela ACRJ em 1923. Porém, observa-se a superação do conflito com a presença do Presidente da República nas comemorações centenárias da Associação em 1934, e quatro anos depois com a

²⁷ MENDONÇA, Sonia Regina de. Estado e sociedade *op cit* p. 28
Texto discutido em 26/03/2010

participação da Associação no Conselho Administrativo do Porto do Rio em 1938, após a implantação do Estado Novo. A ACRJ chegou inclusive a gozar da prerrogativa de ser a primeira instituição brasileira a se tornar órgão Técnico e Consultivo do Governo em 1939.

Neste sentido, as políticas públicas para a cidade e para o porto do Rio de Janeiro, que se constitui num espaço disputado por Companhias de navegação, pela burguesia comercial, pelas burguesias industrial e agroexportadora, pode ser um excelente campo de análise para compreensão da luta entre a ACRJ e outras frações do capital para obter hegemonia nas políticas destinada a este setor, visto por algum tempo como ponta de lança para as transformações econômicas e sociais do país. ²⁸

Documentos/ Jornais /Revistas.

- BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO. Retrospecto histórico do desenvolvimento portuários e da Navegação no Brasil (1500-1939)”- Rio de Janeiro, 1940.
- BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS – “Decretos referentes aos portos brasileiro de 1869 a 1945” Rio de Janeiro Imprensa Nacional, 1945.
- BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS – “Portos do Brasil”-2. Ed., Rio de Janeiro, 1926, Imprensa Nacional.
- BRASIL, INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS RIOS E CANAIS – “RELATÓRIO DOS SERVIÇOS” – si., 1922.
- BRASIL, INSPETORIA DE PORTOS, RIOS E CANAIS- “RELATÓRIO DOS SERVIÇOS REFERENTES AO ANO DE 1925.”
- BRASIL, MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS- Portos do Brasil: leis decretos e mais atos oficiais sobre os portos do Brasi, 1912.
- BRASIL, MINISTÉRIO DE VIACAO E OBRAS PÚBLICAS- “Realizações do Presidente Getúlio Vargas no Departamento Nacional de Portos e Navegações.” Rio de Janeiro 1942.

- BRASIL, MINISTÉRIO DE VIAÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS – “Plano Geral de Viação Nacional”- Rio de Janeiro 1931 a 1934.
- COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO – “Histórico dos Portos do Rio de Janeiro”- Rio de Janeiro. s. Ed., 1972.
- ATAS DE REUNIÕES E OUTROS DOCUMENTOS – Documentação dispersa e não catalogada existente e já selecionada no Centro de Documentação da Cia Docas do Rio de Janeiro. (CEDOC)²⁹
- Jornal do Commercio vários exemplares
- BOLETIM DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO
- REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO

Referencia bibliográfica

- BARROS, Eudes. *A Associação Comercial no Império e na República*. Rio de Janeiro: Olímpica, 1959.
- BIANCHI, Álvaro. *O laboratório de Gramsci: filosofia, história e política*. São Paulo: Alameda, 2008.
- COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- HONORATO, Cezar – *O Porto e o Polvo*. SP, Hucitec, 1996
- MATHIAS, Herculano Gomes. *Comércio 173 anos de desenvolvimento: a História da Associação Comercial do Rio de Janeiro do Rio de Janeiro (1820-1993): Expressão e Cultura*, 1993.
- MATTOS, Marcelo Badaró (org). *História, Pensar e fazer*. Rio de Janeiro: Laboratório Dimensões da História, 1998.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. *A Industrialização Brasileira*. São Paulo: Moderna, 1995.
- _____ *o Estado brasileiro: agências e agentes*. Niterói: EdUFF/vício de Leitura, 2005.
- _____ *Estado e economia no Brasil: opções e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1996.

• ²⁹ Documentação Citado por: POVOLERI, Lérida Maria Lago. *O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945)*. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2001.

- MOREIRA, Regina da Luz e FONTES, Paulo org. *A Casa do empresário*. Rio de Janeiro, CPDOC/FGV, 2009..
- POVOLERI, Lérica Maria Lago. *O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945)*. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2001.
- PIÑEIRO, Théo Lobarinhas, “*Os Simples Comissários*” (Negociantes e políticas no Império). Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. 2002.
- POULANTZAS. Nicos. *O Estado, o Poder e o Socialismo*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1980