

CIDADES PORTUÁRIAS

NOVAS QUESTÕES E

MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES



ULPGC
Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria

PORMAR
CÁTEDRA MARÍTIMO-PORTUARIA DE LA ULPGC

PPGH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



POLIS
LABORATÓRIO DE HISTÓRIA ECONÓMICO-SOCIAL uff

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

CIDADES, PORTUÁRIAS

NOVAS QUESTÕES E
MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES

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

ORGANIZAÇÃO

Cezar Honorato & Daniel Castillo Hidalgo &
Alcidesio de Oliveira Júnior

FOTOS

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

CAPA & PROJETO GRÁFICO

DaMa Design



Livro produzido com apoio do PROEX/CAPES

As revisões finais dos artigos foram de responsabilidade dos autores

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

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

ISBN 978-65-87875-10-1

E-book.

Inclui Bibliografia.

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

CDD 900

Sumário

Nota dos organizadores

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

Prefácio | Portos: narrativas pré e pós-modernas

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

Apresentação | Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción

Miguel Suárez Bosa (ULPGC).....18

Cidades portuárias: novas questões e múltiplas temporalidades

Capítulo 1 | Cidades portuárias: tratando de conciliar conflitos econômico-urbanístico-ambientais

Alberto Maia da Rocha Paranhos.....28

Capítulo 2 | Interdependência cidade campo: as articulações entre o Aljarafe e o porto de Sevilha (séculos XIII-XIV)

Renata Vereza (UFF) & Paula Justen (UFF).....51

Capítulo 3 | Comércio proibido de escravos na Bahia: omissão ou conivência?

José Ricardo Moreno Pinho (UNEB).....74

Capítulo 4 | Rio de Janeiro, o porto e a presença espanhola em seu cotidiano

Érica Sarmiento (UERJ) & André Azevedo (UERJ).....102

Capítulo 5 | Entre Salvador e Buenos Aires: a medicina argentina na gazeta médica da Bahia no último quartel do século XIX

Cleide de Lima Chaves (UESB).....127

Capítulo 6 | O porto de New Orleans como anfitrião: a exposição internacional industrial e centenária do algodão, em 1884

Mônica de Souza Nunes Martins (UFRRJ).....149

Capítulo 7 Porto de Itajaí: tensões políticas e cultura operária: uma análise das experiências dos portuários de Itajaí (SC) entre 1900-1930 <i>André Luiz Rosa</i>	184
Capítulo 8 Portos do cacau: Ilhéus, Bahia e Takoradi, Costa do Ouro (1925-1945) <i>Luciane Aparecida Goulart (UESC) & Flávio Gonçalves dos Santos (UESC)</i>	215
Capítulo 9 Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay-Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterlands dominantes del Cono Sur a finales del siglo XX <i>Miguel Ángel de Marco Jr (UBA/USAL)</i>	248
Capítulo 10 A “parede” e o porão: uma análise das alterações promovidas pelas leis de modernização dos Portos no mercado de trabalho portuário no Espírito Santo (1993-2017) <i>Luiz Cláudio M. Ribeiro (UFES) & Gracineide Souza (UFES)</i>	279
Capítulo 11 O Advento dos Portos Inteligentes <i>Leonardo Cruz (UFF) & José Viterbo Filho (UFF)</i>	319
Quem escreve	342

An aerial, sepia-toned photograph of an industrial complex, likely a steel mill, situated along a river. The facility features numerous large buildings, a prominent tall smokestack, and extensive scaffolding. A long pier or walkway runs along the riverbank. In the foreground, a large, multi-decked boat is docked at the river's edge. The overall scene is hazy, suggesting a smoggy or overcast day.

NOTA DOS ORGANIZADORES

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

Neste contexto, em 2018, foi realizado o Colóquio Internacional Portos e Cidades Portuárias, que gerou um livro em formato e-book, disponibilizado gratuitamente na nossa página (www.polisuff.com.br), dando continuidade ao ocorrido na Universidade de Santa Cruz (Bahia), em 2010, que também gerou publicação de um livro, em 2011¹.

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

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

Cezar Honorato (UFF)

Daniel Castillo Hidalgo (ULPGC-Espanha)

Alcidesio de Oliveira Júnior (UERJ)

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



PREFÁCIO

Portos: narrativas pré e pós-modernas

José Jobson de Andrade Arruda
(professor Emérito da USP)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APRESENTAÇÃO



Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción

Miguel Suárez Bosa
(*Professor Catedrático da ULPGC*)

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

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

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

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

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

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

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

diferente grado y puede tener diversas dimensiones: en el contexto espacial y emporal, la influencia social y económica o, en fin, en dimensión tecnológica y política.

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

El comercio transatlántico jugó un papel esencial en la actividad

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

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

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

de mayor tamaño.

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

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

Pero también propician las actividades vinculadas con la trata de esclavos, el intercambio de productos relacionados con la cultura y las religiones africanas, en proceso de ida y vuelta de África a Brasil o el Caribe. En efecto, Los puertos

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

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

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

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

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

CIDADES PORTUÁRIAS

NOVAS QUESTÕES E

MÚLTIPLAS TEMPORALIDADES



Cidades portuárias: tratando de conciliar conflitos economico-urbanístico- -ambientais

Alberto Maia da Rocha Paranhos

Resumo: O artigo descreve a experiência do autor como coordenador de projetos de cooperação técnica na região da América Latina e o Caribe, mencionando alguns casos em que o território de trabalho eram cidades portuárias (marítimas e fluviais). Em cada caso, são destacados os propósitos da cooperação solicitada pelo governo local ao ONU-Habitat, as estratégias sugeridas para aperfeiçoar o processo de planejamento para o desenvolvimento urbano local sustentável, superando as dificuldades que ensejaram a solicitação. Ao final, à guisa de conclusão, são feitos diversos comentários de reflexão sobre os desafios a serem enfrentados na busca da reconciliação entre a atividade econômica portuária e o desenvolvimento territorial, socioeconômico e ambiental da cidade que acolhe essa atividade, bem como algumas questões que merecem ser mais bem estudadas para propiciar novos elementos de juízo e ferramentas de gestão que aperfeiçoem as atividades das autoridades do governo local.

Palavras-chave: Conflitos econômico-urbanísticos. Governança territorial. Portos urbanos.

Introdução

Atendendo o convite gentil do Prof. Dr. Cezar Honorato, segue um ensaio técnico com os principais ensinamentos aprendidos durante os 17 anos de serviços prestados pelo autor como funcionário sênior do ONU-Habitat, em atividades de cooperação técnica na América Latina e o Caribe, bem como nas atividades de consultor autônomo depois da aposentadoria do Sistema ONU. Como enfoque geral, adotou-se um tom mais operacional e pragmático com relação às práticas realizadas e suas lições, sendo que os casos são comentados segundo a cronologia dos eventos de cooperação e consultoria.

Como agência especializada do Sistema Nações Unidas, o ONU-Habitat tem por mandato a promoção do planejamento e gestão para o desenvolvimento urbano sustentável, contribuindo assim para a então Meta 11 do Objetivo 7 de Desenvolvimento do Milênio (ODMs), agora reforçada dentro do Objetivo 11 de Desenvolvimento Sustentável (Agenda 2030) que, em diversos países (como no Brasil, por exemplo), integram o arcabouço de normas a serem observadas para o processo de planejamento governamental em todas as escalas territoriais. Desde a vigência da Agenda Habitat, adotada ao final da II Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (Habitat II, 1996, Istambul), a agência adotou como foco de operações as Cidades, a Habitação Adequada e os Serviços Básicos (água, esgoto, drenagem, resíduos sólidos, mobilidade), bem como a gestão dos Governos Locais (descentralização, capacitação, desenvolvimento institucional).

O ONU-Habitat é uma agência de cooperação técnica, mas não financeira, pois não se caracteriza como um “banco”. Para realizar suas atividades definidas em um Programa de Trabalho bienal, aprovado em sua estrutura de governança mundial, a agência recebe contribuições financeiras de países doadores. Além de financiar o custo direto dessa cooperação, essas contribuições também servem como capital-semente para captar recursos financeiros adicionais em benefício de programas e projetos acordados no Marco de Ação Comum do Sistema ONU em cada um dos países recebedores de cooperação técnica. Assim, podem acontecer situações em que a atividade de cooperação técnica inclui o financiamento direto de alguns investimentos iniciais, geralmente como efeito-demonstração, para posterior inclusão nos

programas próprios de cada país, a serem realizados em seguida com recursos próprios.

Comentários sobre casos de cooperação técnica e apoio de consultorias

1. Concepción e Talcahuano(Chile)

No início dos anos 90's, por ocasião da Conferência Rio-92, o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, ONU-Habitat², e o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, PNUMA, se associaram para criar uma plataforma de ação conjunta para tratar de forma integrada os desafios do desenvolvimento urbano local e da conservação (ou recuperação) do meio ambiente urbano. Essa plataforma foi denominada “Programa de Cidades Sustentáveis” (sigla SCP, pela sua denominação em inglês) e ficou ativa durante mais de 10 anos, apoiando iniciativas em mais de 100 cidades em todas as regiões do mundo. Neste caso, será comentada a iniciativa que teve como foco a região de Concepción, no Chile.

Na ocasião da solicitação de cooperação técnica, em 1992-1993, a baía de São Vicente se encontrava totalmente poluída em consequência de diversas atividades econômicas, tanto na própria baía (pesca) como de origem terrestre (minas de ferro e produção química). A falta de saneamento básico adequado, tanto com respeito ao esgotamento sanitário como à coleta e tratamento de resíduos sólidos, também contribuía para essa difícil situação ambiental da baía. O cenário prospectivo não era nada alentador, pois o porto pesqueiro se tornava cada vez mais inviável, ao passo que muitas famílias e comunidades dependiam totalmente dos empregos e da renda desse setor.

Ao se iniciar o processo de cooperação técnica — que incluiu diversos atores colaborativos, além do ONU-Habitat e PNUMA, tais como a CEPAL, o PNUD, o Corpo de Paz dos Estados Unidos e o financiamento do governo italiano, que somou esforços com o governo chileno — ficou claro para todos os parceiros, tanto no âmbito internacional da cooperação, como principalmente

2 Na época denominado Centro das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos — CNUAH, até 1996, quando a Conferência Habitat II propôs sua denominação atual.

no âmbito nacional e local, que o primeiro esforço teria que ser o reconhecimento sincero de que a poluição da água existia de fato e era uma ameaça para todos os habitantes, usuários e atividades da região, independentemente de quem poluía ou como ou quanto ou há quanto tempo. Assim, em seguida às primeiras consultas públicas e reuniões de conscientização, deu-se passo à elaboração de um Perfil Ambiental Metropolitano, experimentando uma metodologia mais rápida e de menor custo, de modo a não perder muito tempo nesse quesito, e avançar por aproximações sucessivas, a partir de documentos mais simples com informações e conceitos básicos.

Esse Perfil Ambiental Metropolitano foi o documento de base para uma série de consultas públicas, gerando desdobramentos em temas de deficiências em diversas áreas específicas, a saber, principalmente³: (i) gestão de abastecimento de água potável; (b) gestão na coleta e no tratamento de esgoto sanitário; (iii) planejamento do uso e ocupação do solo urbano; (iv) gestão urbana e metropolitana. Cada um desses focos temáticos deu origem a um Grupo de Trabalho envolvendo representantes dos governos locais, regional e nacional, de associações comunitárias e profissionais, do setor privado e produtivo, com o apoio técnico permanente das agências de cooperação. Essa atividade resultou em projetos de foco mais simples, com execução relativamente rápida e barata, que tinham por propósito não apenas a solução de algum problema específico identificado naquelas consultas públicas, mas também um efeito pedagógico de valorização de todo aquele processo participativo que, sem dúvida, ocupou o tempo livre de diversas pessoas em seus fins de tarde, algumas noites e fins de semana durante alguns meses.

Em paralelo à execução desses projetos demonstrativos, também se deu início a outras atividades como foco na superação da pobreza local mediante a reconversão econômica de algumas atividades que já não encontravam competitividade no mercado regional ou internacional, renunciando a perspectiva de um desemprego que só aumentaria aquela pobreza. Houve um esforço adicional em recuperar os lagos da região, igualmente poluídos, e identificar usos racionais de suas águas, incluindo um propósito de emprego e

3 Mais detalhes podem ser consultados no portal www.unhabitat.org (em inglês), nas abas referentes ao Sustainable Cities Programme — SCP).

renda. O setor industrial, altamente contaminante, também foi apoiado com muito vigor por meio de plataformas existentes à época que tinham por objetivo analisar toda a cadeia produtiva e identificar em quais pontos dessa cadeia havia alguma atividade ambientalmente inadequada, propondo alternativas que pudessem manter o volume e a qualidade da cadeia produtiva, porém sem as consequências ambientais negativas. Finalmente, o programa também incluir um projeto de requalificação urbana e ambiental de assentamentos informais e espontâneos que continuavam à margem da economia e do bem-estar urbano.

O programa, em sua totalidade, foi incorporado aos planos de governo locais, regional e nacional, dando início a um processo de aperfeiçoamento dos regramentos e da gestão do planejamento urbano e regional com um olhar sustentável. Esse pacote de cooperação técnica fez o arranque na América Latina do Programa de Cidades Sustentáveis (ONU-Habitat + PNUMA), que incluiu em seguida outras cidades e países durante mais de 10 anos.

2. Guayaquil (Equador)

Guayaquil é a cidade mais populosa do Equador e seu principal porto, com grande importância regional em toda a costa do Pacífico sul-americano. É também uma conurbação com dois outros municípios, um a leste e outro ao norte, separados de Guayaquil por dois rios, tendo um deles, o rio Guayas, um estuário de muita importância ambiental e econômica, sendo também um elemento identificador da paisagem da cidade. A situação geomorfológica de Guayaquil apresenta de vez em quando um cenário bastante peculiar, quando coincidem as marés altas do Pacífico, com ventos mais fortes e o degelo dos Andes, fazendo o curso d'água do rio Guayas “andar para trás”, ie seguir rio acima no trecho urbano, provocando cheias que inundam algumas partes da cidade, cujo perfil é eminentemente plano e às vezes com cotas abaixo do nível do rio. Ela também apresentava uma situação urbana de grande compactação edificada, com muitas áreas de pobreza e um esquema de transporte público bastante ineficiente. Por outro lado, a cidade dispunha de uma malha viária muito bem desenhada e com larguras bastante generosas de modo geral.

O porto de Guayaquil se encontra localizado em uma ponta da cidade, com atividades correlatas de retroporto em suas imediações, mas já

preunciando a necessidade de ocupar outros espaços dentro do perímetro urbano e, eventualmente, competir com as atividades urbanas convencionais pelo uso desses espaços. Dada a enorme importância econômica e tributária da atividade portuária para a cidade e o país, as autoridades municipais, regionais e nacionais começaram a se preocupar com essa possível competição por espaços.

Nesse contexto, em meados dos anos 90's, a Prefeitura Municipal buscou o apoio técnico do Sistema Nações Unidas por meio do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e o ONU-Habitat, para uma reavaliação do processo de planejamento do desenvolvimento urbano local e regional, com foco principal na melhoria do transporte público e na requalificação dos assentamentos informais. Nessa ocasião, o Prefeito de Guayaquil era um ex-Presidente da República (León Febres-Cordero), cuja visão estratégica tinha muito respaldo popular e institucional, o que aumentava o peso político da demanda e da responsabilidade da iniciativa.

O programa de cooperação técnica começou com as duas agências da ONU mencionadas acima, que se mantiveram ativas nessa coordenação até o final do programa, em 2008, e com o financiamento do próprio Município, o que ressaltava a prioridade concedida à iniciativa. Ao longo do tempo, e a partir dos bons resultados obtidos nos primeiros anos de atividade, mais parceiros técnicos se somaram ao programa, que também acessou com certa facilidade outros créditos e financiamentos internacionais. Muito embora o cenário de fundo incluía a existência de um porto cuja atividade era primordial para a cidade, a região e o país, em nenhum momento essa atividade chegou a comprometer a evolução adequada da cidade, bem como essa evolução tampouco prejudicou a eficiência e operações do porto. Isso foi garantido pelo processo de elaboração de um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que reorientou a expansão física da cidade em direções mais apropriadas e sem conflitos de interesse territorial, dada a existência de amplas áreas ainda vazias na periferia ocupável da cidade. Esse trabalho foi realizado sob a coordenação da Diretoria de Planejamento do Município, depois redenominada Diretoria de Organização e Infraestrutura Territorial, de modo a refletir melhor suas competências e obrigações dentro do vasto espectro do planejamento urbano. A principal diretriz conceitual adotada por esse Plano Diretor foi de selecionar um conjunto de vias para darem

suporte físico a eixos de transporte público massivo, ao longo dos quais seria impulsionado um adensamento orientado com usos habitacionais, comerciais e de serviços, que viriam a ser implementados ao longo dos anos, à semelhança do ocorrido em Curitiba e Bogotá, por exemplo.

Esse programa de cooperação técnica para a promoção do desenvolvimento urbano sustentável de Guayaquil e sua região desdobrou-se em diversas iniciativas mais pontuais e estratégicas, algumas das quais são comentadas abaixo.

Um dos principais desdobramentos desse programa de cooperação, foi executado com a participação direta e essencial da Universidade de Oxford Brookes, do Reino Unido, que mobilizou alunos e professores para um redesenho criativo da margem do rio Guayas que passa pelo centro da cidade de Guayaquil. Essa atividade foi realizada em parceria com o setor privado da cidade e o Município, tendo como principal resultado concreto a implantação de uma passarela-calçadão (*malecón*, em espanhol), em toda a extensão central dessa área ribeirinha, com áreas edificadas de dois e às vezes três pavimentos, sempre com estacionamentos na parte térrea (ou semi-enterrada), um piso comercial com lojas, serviços, restaurantes e cafés, e um teto caminhável com mirantes e praças de descanso. Alguns equipamentos públicos que já se encontravam com limitação de espaço, como museus, foram deslocados para esse *malecón*, aumentando sua visibilidade e frequência. Nesse contexto, o rio Guayas deixava de ser o “fundo da cidade” para ser sua frente principal. Já não era mais a área onde se jogavam detritos ao longo da avenida ribeirinha, mas a área de encontros e contemplação do rio e das outras margens, na conurbação metropolitana. Essa estratégia também limitou as ocorrências de inundação pontual da cidade e sinalizou a repetição do equipamento em outras áreas ribeirinhas do estuário, reforçando a reconciliação da cidade com seus rios, que formam a sua identidade visual, bem como a conscientização cidadã sobre a necessidade da conservação ambiental dos cursos d’água.

Em outra aba desse amplo programa de cooperação, dessa vez com o apoio técnico e financeiro da União Europeia, a Diretoria de Ação Social e Educação do Município desenhou e implementou um projeto de requalificação de áreas informais na região de Bastião Popular, denominada Zona Urbana

Marginal (ZUMAR, pela sigla adotada em espanhol). Esse projeto tinha por foco mulheres e jovens dos assentamentos ali existentes, propiciando a geração local de emprego e renda, com a implantação de equipamentos urbanos e comunitários de educação, saúde e capacitação, aproveitando o fato de que um dos eixos de transporte passava ao longo dessa zona, facilitando assim as conexões intraurbanas.

O programa incluiu diversas iniciativas de parceria com as universidades locais, para o aperfeiçoamento da formação profissional de carreiras diretamente associadas ao planejamento urbano e regional, tanto nos aspectos físicos, como sociais, econômicos e ambientais, assim como o fortalecimento da própria gestão municipal, cujas inovações eram demandadas e apoiadas pelas sucessivas gestões administrativas.

Finalmente, o programa de cooperação deixou algumas orientações gerais para a continuação do processo de expansão horizontal da cidade, em direção à zona de praias e de novas instalações portuárias e aeroportuárias, completando o arcabouço logístico da cidade e seu entorno imediato.

3. Cidade do Panamá

A Cidade do Panamá apresenta duas características bastante peculiares: a primeira é que está separada em duas partes pelo Canal do Panamá, sabendo-se que o próprio país foi “criado” em separação da Colômbia para poder abrigar esse famoso canal transoceânico; a segunda é que está situada em um ponto médio estratégico da América Latina, que vem sendo muito bem explorado pela companhia aérea nacional para transformar o aeroporto de Tocumen em núcleo (“*hub*”) de conexões entre todas as origens e destinos do continente americano e do Caribe. Essa estratégia transformou o aeroporto em um enorme centro comercial, onde compras de todo tipo são feitas ou encomendadas pelos passageiros em trânsito. Essa estratégia acabou por fazer do aeroporto a complementação perfeita do Porto de Balboa, situado na entrada do canal pelo Oceano Pacífico, além do Porto de Colón (situado na outra entrada, pelo Oceano Atlântico) e sua imponente Zona de Livre Comércio, uma das mais importantes no mundo.

A Zona do Canal esteve sob soberania estadunidense desde sua

construção e separava a Cidade do Panamá em Leste e Oeste. Para unir essas partes, havia uma grande ponte sobre o canal e suas áreas adjacentes, o que sempre dificultou um planejamento territorial integrado, dada a grande discrepância funcional entre as duas partes separadas. Quando a Zona do Canal foi devolvida à soberania panamenha completa, em 31 de dezembro de 1999⁴, os governos municipal e nacional tiveram que repensar todas as suas estratégias territoriais para não apenas promover uma melhor integração entre as porções urbanas antes separadas, como também para incorporar o canal e o porto ao processo de uso e ocupação do solo, dentro de uma lógica de crescimento sustentável. Foi nesse contexto e para esse propósito que se celebrou um projeto de cooperação técnica entre o Governo do Panamá, por meio do Ministério de Habitação e Ordenamento Territorial, e a agência ONU-Habitat.

Esse projeto mobilizou diversas parcerias locais com o objetivo de aproveitar o máximo possível de estudos e pesquisas já existentes, especialmente aqueles desenvolvidos no âmbito universitário, apesar de que a maioria tivesse ocorrido ainda no contexto de uma cidade dividida, cuja reunificação vinha sendo demandada.

O principal patrimônio dessa nova situação era justamente o território da Zona do Canal, que abrigava não apenas as instalações do Porto de Balboa e das esclusas de elevação e descida dos navios (há uma diferença de 16 metros de altura entre os níveis dos oceanos Atlântico e Pacífico), mas também as residências de todo o pessoal civil e militar estadunidense que trabalhava na administração e operação do canal.

O governo panamenho decidiu combinar duas oportunidades estratégicas: a cooperação técnica com o sistema ONU e a vantagem comparativa e competitiva do país em termos de localização geográfica no continente. Somadas ao acervo patrimonial do território devolvido pela administração estadunidense, o governo nacional resolveu oferecer ao sistema ONU os edifícios da antiga Zona do Canal como sedes regionais das agências para a América Latina e o Caribe, o que facilitaria realmente todas as operações,

4 Os Tratados Torrijos-Carter assinados em setembro de 1977 devolviam ao Panamá a soberania sobre a Zona do Canal, que havia sido entregue à administração dos EUA desde o acordo para a criação do canal em 1904. Estava previsto um período de transição até a efetiva devolução administrativa em 31 de dezembro de 1999.

especialmente porque a Assembleia Geral já estava tratando de promover essa integração inter-agencial com o Programa “Uma ONU”. Diversas agências aproveitaram essa oferta e se realocalizaram no país, ocupando as edificações da Zona do Canal tanto para seus escritórios como para as residências de seus funcionários permanentes. A representação nacional da OEA também foi para aquela área e uma boa parte das edificações centrais passou a constituir o que ficou conhecido como “Cidade do Saber”, concentrando naquela área as instituições produtoras de conhecimento e promovendo uma maior integração e convergência entre os programas de cooperação técnica com o país e com as sub-regiões da América Central e do Caribe. Toda essa movimentação institucional também estimulou a transformação do centro urbano do Panamá em um importante centro financeiro regional, com suas vantagens e riscos, já que uma das vantagens oferecidas era um discutível protecionismo fiscal.

Foram intensificados os estudos de atualização para um melhor ordenamento territorial de toda a Cidade do Panamá, agora reunificada em sua jurisdição territorial, preservando-se ao máximo os bosques nativos relevantes da Zona do Canal e abrindo-se algumas oportunidades de programas habitacionais diferenciados, tanto para a classe média como para uma faixa de renda mais popular, dada a contingência de que o custo principal da solução habitacional, que é sempre o terreno urbanizado, poderia ser um importante subsídio pela incorporação de lotes na área pública devolvida.

Como costuma ocorrer em outras situações, também neste caso foi preciso estudar com cuidado o marco de governança das relações entre o governo nacional, o governo municipal e a Autoridade do Canal do Panamá, que sempre teve muita força econômica e institucional, independentemente do tipo de soberania que caracterizava esse território. A rigor, pode-se comentar que o canal tem um país, e não o contrário, e nesse contexto é preciso realizar uma excelente gestão setorial para que seus resultados possam ser redistribuídos em prosperidade para todo o país.

Nesse cenário, o governo nacional também aproveitou a oportunidade para dar passo a um processo de descentralização administrativa e política, aumentando as responsabilidades dos governos municipais. Muito embora esse processo tenha tido avanços e retrocessos a cada nova gestão do governo

nacional, ficou claro que já não era mais possível atender de forma adequada as necessidades rotineiras de áreas tão díspares e distantes como são as regiões no extremo oeste, na fronteira com a Costa Rica, e as comunidades indígenas – que passaram a gozar de certa autonomia local. Esse processo de descentralização teve que incorporar uma característica do país que é o conceito dos “*corregimientos*”, unidades eleitorais de desenho territorial próprio, cujos eleitos formam os órgãos legislativos dos municípios e províncias onde se encontram.

Também ficou claro que o país precisava explorar melhor outros ativos para diminuir sua dependência econômica do canal, mesmo ficando bastante claro que esse será sempre seu principal motor de desenvolvimento e prosperidade. Assim, os estudos que levaram à adoção de uma política nacional de ordenamento territorial identificaram com bastante clareza as oportunidades do turismo em diversas regiões do país, bem como a estratégia de atração de aposentados (especialmente aqueles oriundos da América do Norte) para viver tanto na capital como na região oeste, perto da fronteira com a Costa Rica, publicitando a solidez e a segurança institucional de ambos os países. Por outro lado, as discrepâncias sobre a ética financeira das entidades bancárias que faziam do Panamá um paraíso fiscal derrubaram esse conceito e obrigaram o país a continuar buscando outras estratégias de consolidação da economia.

4. Rio de Janeiro e Itaguaí

A cidade do Rio de Janeiro tem importância portuária há séculos e já foi bastante estudada a esse respeito. Neste ensaio, procura-se incluir um olhar específico para dois momentos da cidade em que o tema portuário apareceu, de novo, com bastante intensidade: a realização da décima sessão do Foro Urbano Mundial do ONU-Habitat, em 2010, e a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), a partir de 2015.

O Foro Urbano Mundial (WUF, pela sigla em inglês), é um evento bienal, organizado nos anos pares para conhecer, debater e avaliar os avanços em termos de planejamento do desenvolvimento urbano sustentável e gestão de cidades. A série começou em 2002, celebrando os 10 anos do primeiro Foro Mundial de Cidades, realizado em Curitiba em 1992, no bojo da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida com

Rio-92, da qual saiu a Agenda 21 e, com os insumos do Foro, a Agenda Local 21. Essa série passou por diversas cidades no mundo e, em 2010, o governo federal brasileiro e a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro se ofereceram para sediar o evento. O tema escolhido foi “O Direito à Cidade: Unindo a Cidade Dividida”, com foco nas desigualdades de todo tipo que ocorrem nas cidades em geral.

Nas primeiras reuniões entre a equipe brasileira e a equipe do ONU-Habitat, as autoridades governamentais pensaram em realizar o evento no Centro de Eventos da Barra da Tijuca (Riocentro), construído para sediar esse tipo de eventos. Entretanto, a equipe do ONU-Habitat ponderou que, em se tratando de um tema eminentemente urbano, essa não seria a melhor localização, especialmente em função da mobilidade e acessibilidade para os participantes. Depois de explorar algumas opções, foi-se formatando a decisão de que o melhor lugar para sediar o evento, tanto do ponto de vista da mobilidade, como do próprio foco temático de direito à cidade, seria o porto do Rio de Janeiro. Depois de sua desativação parcial, os imóveis do porto e seu entorno passaram por um processo de deterioração e abandono, justamente na parte mais nobre da cidade em termos de sua história e evolução urbana. Felizmente, o próprio Prefeito Municipal se entusiasmou com a ideia e se encarregou de fazê-la funcionar, no que foi apoiado imediatamente pelo então Ministro das Cidades e sua equipe.

Foram escolhidos alguns barracões para sediar as palestras e salas de reunião, um barracão para ser o pavilhão de exposições e foram feitos ajustes no entorno da Praça Mauá para os esquemas de trânsito e circulação. O setor hoteleiro ficou bastante preocupado com ambas as localizações, tanto na Riocentro como no porto, alegando pouca capacidade de alojamento nas imediações. A equipe do ONU-Habitat rebateu com o mapeamento de informações do próprio setor hoteleiro, indicando que a localização no porto era muito mais favorável que na Barra da Tijuca. Explorou-se inclusive a possibilidade de alugar navios para serem hotéis durante o evento, ficando ancorados no próprio porto. Teria sido bastante curioso e efetivo, mas não foi preciso insistir nessa alternativa.

Do ponto de vista da organização do evento, o principal foco a ser perseguido era mostrar que uma parte importante da cidade do Rio de Janeiro

estava sendo preterido no processo de desenvolvimento urbano e direito à cidade. Diversas indicações de uso dos prédios no retroporto, como os moinhos abandonados e outras edificações, não puderam ser concretizadas, dadas as dificuldades jurídicas e operacionais para a utilização de imóveis com diversas pendências quanto à propriedade e dívidas fiscais. Foi uma oportunidade perdida, pois uma das intenções do Foro era justamente insistir na possibilidade de um *retrofit* criativo desses imóveis para uso habitacional com vistas a alguns nichos especiais de mercado, tais como *lofts* para artistas que pudessem ter seus ateliês e moradia no mesmo local, estudantes, jovens casais, classe média em geral etc. Essa proposta tinha por motivação o fato de que a área central do Rio de Janeiro é intensamente comercial, mas carece de uso habitacional. Esse desequilíbrio no uso do solo tem efeitos muito severos sobre os esquemas de transporte coletivo, pois não há solução fácil para mover milhões de pessoas de outras zonas do Rio de Janeiro e seu entorno metropolitano com destino a uma região, pequena em território, mas grandemente concentradora de empregos.

Uma das abas dessa iniciativa previa a possibilidade de relocação para a área portuária de famílias que morassem nos morros da área central, propiciando assim o reflorestamento e recuperação das encostas daqueles morros, evitando deslizamentos e outros riscos ambientais, mas sempre mantendo as famílias em uma região de fácil acesso para sua mobilidade, incluindo o uso de bicicletas, por exemplo. Lamentavelmente, essa ideia não prosperou. Deslizamentos ocorridos logo depois do Foro demonstraram com mórbida eficiência as vantagens daquela proposta que, aliás, continua sendo válida.

Um dos resultados práticos da realização do Foro naquela região foi a revalorização de toda a área, a partir do projeto Porto Maravilha, ainda vigente, utilizando um dos instrumentos urbanísticos adotados no Estatuto da Cidade, de 2001, que são os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs). Porém, existem outros instrumentos urbanísticos que ainda podem ser mobilizados para contribuir no ressurgimento da área portuária como uma região mais diversificada em usos, a despeito de diversos custos necessários para essa utilização, dada a situação de contaminação ambiental de parte considerável dessa região.

A partir de 2015, com as primeiras tratativas para a elaboração do Plano

de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), novamente o tema portuário veio à baila, pois essa atividade está presente tanto no Rio de Janeiro, como em Niterói e em Itaguaí. Esse projeto começou pela ótica diferenciada de entender que o polo central da Região Metropolitana é a Baía da Guanabara, destacando a importância desse elemento geográfico, econômico e turístico no conjunto da metrópole. Além disso, a RMRJ é a única metrópole brasileira com dualidade de polos, considerando-se o Rio de Janeiro e Niterói. A rigor, no início dos trabalhos, reconheciam-se claramente quatro territórios: (i) o Rio de Janeiro e seu entorno na Baixada Fluminense; (ii) Niterói e seu entorno no Leste Fluminense; (iii) a Baía da Guanabara e seus municípios confrontantes; e (iv) alguns municípios mais periféricos que não se enquadravam nos primeiros territórios pré-identificados.

De todos esses territórios identificados, houve certa surpresa com respeito à identificação da Baía da Guanabara como um “território”, visto que se trata de uma superfície de água. Ainda assim, é um espaço sobre o qual incidem diversos atores, e não apenas os portos ali instalados, mas também a Marinha do Brasil, os estaleiros, as atividades de pesca, as atividades de lazer, os transportes pendulares entre o centro do Rio, Niterói, Paquetá e a ilha do Governador etc. A situação deplorável da baía, em termos ambientais, chegou a prejudicar inclusive o cenário das competições olímpicas. Tudo isso decorre da falta de uma solução adequada de governança colaborativa para o uso desse espaço, que no final das contas sofre com o desague de rios contaminados por poluição advinda de atividades cujos efluentes líquidos não têm tratamento apropriado, e outros lançamentos oriundos de embarcações ali ancoradas.

Enquanto avançavam os estudos de logística com referência aos portos e aeroportos das vizinhanças da Baía da Guanabara, também se alertava sobre a necessidade de evitar conflitos territoriais em Itaguaí, município sede de diversos portos públicos e privados com importância econômica crescente, incluindo o fato de ser uma das pontas do Arco Metropolitano como suporte à mobilidade periférica da RMRJ. Dadas as características do próprio PDUI, dentro do disposto no Estatuto da Metrópole, adotado em 2015 — e que serviu de referência para esse PDUI, pois foi o primeiro a ser elaborado na vigência

desse novo marco federal para o desenvolvimento urbano e metropolitano — o trabalho não deveria entrar em tantos detalhes municipais, apesar de estarem claramente identificadas uma série de deficiências, vulnerabilidades, potencialidades e oportunidades que tanto o Governo do Estado do Rio de Janeiro como cada um dos Municípios deveria avaliar com atenção para um processo mais bem ordenado de promoção conjunta do desenvolvimento urbano sustentável dessa região tão cara ao imaginário coletivo do Brasil e do mundo, e tão demandada por seus residentes e usuários.

Já antes mesmo da elaboração do PDUI, o Leste Fluminense havia sido foco de uma iniciativa muito interessante de associativismo municipal com a experiência do Consórcio do Leste Fluminense — CONLESTE, motivado pela implantação do Complexo Petroquímico de Itaboraí (COMPERJ), tendo a Petrobrás como principal financiadora dessa experiência. As dificuldades advindas da interrupção do processo de implementação do COMPERJ levaram à interrupção daquela experiência de planejamento integrado intermunicipal, deixando, ainda assim, lições muito importantes e pertinentes.

5. Itapoá (Santa Catarina, Brasil)

Itapoá começou como um município-balneário em função de sua grande frente de mar e, depois, dada sua privilegiada localização geográfica na vizinhança da Baía daBabitonga, cujas águas calmas e profundas oferecem condições excepcionais para um porto marítimo de grande calado, o município passou a ser disputado para acolher portos privados. Atualmente, é um dos maiores portos privados do Brasil, sendo considerado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) um dos terminais mais ágeis e eficientes na movimentação de cargas em *containers*. Essa região do nordeste de Santa Catarina abriga ainda o porto de São Francisco do Sul (na mesma Baía da Babitonga) e o de Itajaí, mais ao sul.

Esse interesse portuário logo foi visto como uma ameaça à qualidade do meio ambiente local e da possível expansão da área de praias ao sul do território municipal, pois em algum momento essa ocupação expandida encontraria os limites do porto. Esse porto, pelo seu lado, também vislumbrava sua própria expansão, dada a confirmação do contexto vantajoso da baía na qual se

implantou, o que certamente reforçaria sua competitividade no âmbito setorial portuário, no Brasil e no mundo. Grandes empresas internacionais de logística de carga marítima logo estabeleceram parcerias para transformar Itapoá em seu “*hub*” regional na circulação de cargas.

Nesse cenário, a sociedade civil de Itapoá começou a se mobilizar já em meados dos anos 90’s se mobilizou para criar uma organização que defendesse os interesses das famílias e empresários comerciais envolvidos na exploração do território como balneário, buscando alguma forma de convivência pacífica com a atividade portuária. Assim, foi estabelecida a Fundação pelo Desenvolvimento de Itapoá – Pró-Itapoá, entidade reconhecida como sendo de utilidade pública municipal e estadual.

O Município de Itapoá já havia adotado um Plano Diretor em 2003, fruto de uma parceria entre a Prefeitura Municipal e a Fundação Pró-Itapoá. Com o advento do Estatuto da Cidade, em 2001, e a necessidade de revisão dos planos diretores a cada 10 anos, no máximo, em 2013 deu-se início a esse processo de revisão, coordenado pela mesma Fundação Pró-Itapoá, em estreita relação com a sociedade civil local e o governo municipal, tanto no ramo executivo como legislativo. Um elemento muito peculiar desse processo é que a empresa gestora do porto privado de Itapoá aceitou financiar os estudos prévios e a elaboração da revisão do Plano Diretor da cidade, como medida ambiental compensatória pelos impactos que a expansão do porto viria a provocar.

Ao longo dos estudos, foram identificadas diversos riscos e vulnerabilidades do município, tais como a erosão das praias na parte central da cidade, que já estava consumindo até mesmo o arruamento em frente à praia, bem como a necessidade de segregar o tráfego de circulação de caminhões com origem ou destino no porto do tráfego geral da cidade e dos acessos a partir da rodovia federal que vai de Curitiba a Florianópolis. Assim, foram definidas malhas viárias distintas, cada qual adaptada ao propósito e carregamento previsível das vias, contribuindo para a harmonização dos processos de expansão da cidade e do porto, sem que houvesse muita interferência ou conflito territorial. O futuro dirá se essas previsões serão concretizadas, mas este parece ser um caso de parceria colaborativa onde prevaleceu uma visão convergente de prosperidade e bem-estar comum.

6. Santos

Dentro de seu propósito de promoção do desenvolvimento urbano sustentável, e da revalorização de seu enorme patrimônio histórico edificado, o Município de Santos buscou em 2016 a consultoria especializada do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, que solicitou a contribuição do autor deste ensaio para explorar a possibilidade de implementar de forma mais efetiva os instrumentos urbanísticos adotados pelo Estatuto da Cidade e já incluídos no arcabouço jurídico-urbanístico da cidade.

Um elemento que talvez não seja do conhecimento geral é que o Município de Santos, em sua maior parte, ocupa uma ilha em compartilhamento com o município de São Vicente. Ali está a quase totalidade de sua área urbana, pois a porção continental se encontra em área da Mata Atlântica considerada Área de Proteção Ambiental. Por outro lado, o Porto de Santos envolve grande parte dessa ilha, ocupando igualmente as margens do outro lado do canal marítimo que a separa do continente. Sabe-se que Santos acolhe o equipamento portuário mais importante do país e, mesmo com o crescimento proporcional de outros terminais marítimos na costa Atlântica, esse porto continua aumentando em importância estratégica. Assim, são previsíveis conflitos territoriais na área urbanizada, pois as mercadorias precisam atravessar diversas áreas urbanas para chegar ao porto, seja pela via rodoviária ou ferroviária.

Não se pode ignorar nem mesmo minimizar o fato de que a autoridade portuária tem seus próprios objetivos institucionais e corporativos para manter e reforçar essa competitividade, mas também é absolutamente necessário que essa mesma autoridade compreenda as motivações do governo municipal em resolver as fragilidades ambientais e socioeconômicas da cidade, tratando de que a expansão das atividades portuárias seja avaliada não apenas pela ótica setorial específica do porto, mas de todo o ambiente urbano-portuário.

Os estudos preliminares identificaram diversas oportunidades potenciais para a requalificação das áreas de interesse histórico, bem como alguns casos em que esse potencial poderia ser desenvolvido a partir de ideias simples, mas bastante criativas, com investimentos de baixa monta e resultados rápidos, criando uma sensação positiva no processo de planejamento territorial.

O município vinha desenvolvendo uma série de ajustes em seu arcabouço

jurídico-urbanístico, especialmente no que tange à revitalização da área central e histórica, local de um patrimônio edificado invejável que precisa ser dinamizado. Entretanto, o crescimento demográfico da cidade tem sido menor e essa demanda adicional encontra um forte concorrente no desenvolvimento da área de praias, que certamente é mais atraente. Assim, a despeito das várias boas ideias, será preciso fazer escolhas de priorização para que a iniciativa privada também se alinhe ao longo dessas mesmas prioridades em vez de se dispersar em outras iniciativas.

Ao começarem as atividades de consultoria especializada, decidiu-se concentrar o foco nas oportunidades trazidas pelas prioridades já definidas pelo governo municipal para a dinamização da área urbana central e a maior integração de transportes públicos, com uma segunda linha de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Assim, as relações com a autoridade portuária foram deixadas em segundo plano, mas algumas propostas pontuais, como o “cargueiro cultural”, as catraias etc foram mantidas como janelas de oportunidade a serem detalhadas quando essa relação institucional puder ser trabalhada com mais atenção. Como a eleição de 2020 levou à Prefeitura Municipal a autoridade setorial que vinha supervisionando esse programa de investimentos urbanísticos, supõe-se que o programa continuará.

Algumas provocações: desafios a enfrentar e questões a estudar melhor

À guisa de conclusão deste breve ensaio, propomos abaixo uma série de provocações em forma de questionamentos, derivados dos aprendizados e dúvidas surgidos ao longo dos mais de vinte anos cobertos pelos casos citados.

Mandato político-institucional e ação descentralizada

Cada país tem uma estrutura própria de distribuição dos encargos e recursos entre as diversas instâncias de escala territorial. O Brasil se define como uma Federação, mas tem uma característica única: entre as 25 federações existentes no mundo, ela é a única onde o Município é considerado um Ente Federativo, já no artigo 1º da Constituição Federal de 1988, atributo esse que não existia

anteriormente. Em todas as outras federações, o Município depende da escala intermediária (Estado, Província, Departamento, Região etc), mesmo gozando de autonomia política, administrativa e financeira. Por isso, acreditamos que a questão do enquadramento metropolitano é tão complicada no âmbito brasileiro, já que a Constituição Federal não reconhece a “metrópole” como uma instância de governo, mas sim, no máximo, como um arranjo interfederativo de gestão territorial e de serviços públicos, nos termos da Lei Federal de Consórcios Públicos (2005) e do Estatuto da Metrópole (2015).

Nesse contexto, pode existir uma assimetria de força política-administrativa entre um governo local ou regional, no território que acolhe um porto, e a respectiva autoridade portuária, seja ela pública ou privada. Será preciso um intenso esforço de coordenação interinstitucional para construir um plano de ordenamento territorial e desenvolvimento sustentável que congregue os objetivos do Direito à Cidade com os objetivos de desenvolvimento setorial portuário.

Tecnologia, competitividade portuária e sustentabilidade urbana

Estamos assistindo a uma permanente evolução tecnológica em todos os setores econômicos e funcionais. Isso não exclui a gestão do desenvolvimento urbano em geral e, em particular, das cidades, o que tem orientado a denominação de “*cidades inteligentes*” (“*smartcities*”). Por um lado, assim como a grande maioria das atividades econômicas inseridas no contexto global, a atividade portuária precisa reforçar e manter sua competitividade setorial para continuar a existir e produzir prosperidade. É preciso sempre ter presente o fato de que a atividade portuária em si não se limita ao que acontece no próprio porto, pois ela gera emprego e renda desde a produção do bem que será movimentado no porto e ao longo de toda a cadeia logística dessa origem até o porto. Arriscamos dizer que, em todos os casos, essa área de influência ultrapassa os limites da jurisdição territorial da cidade que acolhe o porto, e sua região imediata, chegando muitas vezes a centenas de quilômetros. Assim, esse conceito de “prosperidade” mencionado acima não se limita ao efeito imediato junto à cidade-sede do porto.

Por outro lado, os países e as cidades se comprometeram a adotar os

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (Agenda 2030) como marco de referência para seus respectivos processos de desenvolvimento socioeconômico, territorial e ambiental. Entretanto, em diversas ocasiões, seja no território ou no tempo, percebe-se um conflito de interesses entre esses dois objetivos. Portanto, a questão que se apresenta é: como usar essas novas ferramentas tecnológicas, que aparecem todos os dias, para conciliar as necessidades de competitividade global dos portos (incluindo não apenas o porto em si, mas também o retroporto, a logística de cargas etc) com a evolução urbana sustentável das cidades que os acolhem e suas regiões de influência?

Melhor distribuição local do valor adicionado no PIB

Os portos contribuem decisivamente para a quantificação do PIB das cidades que os acolhem, mas também demandam investimentos específicos nessas cidades, seja do governo municipal ou de outras esferas territoriais de governo. Porém, nem sempre aquele valor do PIB resulta em vantagens de receita para essas cidades, ou melhores condições de vida para seus residentes e usuários, além da movimentação de renda devida à geração de empregos locais. Como ajustar o sistema fiscal-tributário nacional, estadual e local para reequilibrar essa questão?

O risco da monodependência econômica

Muitas vezes, a atividade portuária é hegemônica em relação às atividades econômicas da cidade e região, de modo que qualquer variação na produtividade ou competitividade da atividade portuária que leve ao seu aumento ou diminuição tem impacto direto sobre as condições de vida e trabalho da cidade que o acolhe. Como desenvolver ferramentas que façam da atividade portuária um foco de promoção de outras atividades econômicas locais (ou regionais), de modo a diminuir o risco da relação de mono-dependência econômica da cidade (e essa questão não se aplica apenas com relação a portos, mas também aeroportos e todos os outros tipos de dependência econômica de uma atividade hegemônica)?

O ajuste nas soluções de governança setorial e local

No mundo ideal, as autoridades portuárias e as autoridades municipais (e metropolitanas ou regionais) coordenam suas atividades e necessidades de modo a se apoiarem mutuamente ou pelo menos não se atrapalharem muito. Quando a administração portuária é feita por uma entidade pública, a despeito do risco de indiferença quanto ao potencial de produtividade e competitividade, existem mais chances de alguma coordenação, muito embora as relações político-institucionais nem sempre estejam alinhadas em convergência para um bem comum. Porém, quando aquela administração é privada e conta com investidores acionistas, é evidente que um dos seus propósitos é gerar lucratividade para o capital investido e, portanto, jamais perder a competitividade. É daí que surgirão os conflitos com as diretrizes de planejamento urbano local e sustentabilidade urbana. Nesse cenário, até mesmo um Plano Diretor participativo e democrático terá que fazer opções difíceis.

Como aperfeiçoar as soluções de governança setorial (portos) e local (cidade), de modo a alcançar um nível de satisfação recíproca que seja minimamente aceitável para que ambos os ambientes (porto e cidade) encontrem situações aceitáveis para seus respectivos atores-chave (investidores e cidadãos)?

Como ajustar as sofisticadas soluções de governança sobre a qualidade e o uso comum da água em baías portuárias, como em Baltimore e Tóquio, por exemplo, às condições culturais e institucionais de regiões como a Baía da Guanabara e seus portos ou o nordeste de Santa Catarina (portos de Itapoá, Itajaí, São Francisco do Sul), entre outros tantos casos do litoral brasileiro e seus rios navegáveis?

O risco do aquecimento global

Já existe suficiente entendimento global sobre o processo de aquecimento progressivo do planeta e suas diversas consequências práticas, mesmo que sua ocorrência esteja prevista para o longo prazo. Como preparar as cidades costeiras que acolhem portos para a inevitável elevação do nível do mar nesse

longo prazo, devida a esse aquecimento, e que certamente vai afetar tanto o porto como seu entorno urbano?

Um guia técnico para o planejamento econômico-urbano das cidades portuárias

Assim como existe desde 2000 um “guia técnico” para orientar o crescimento de cidades que acolhem aeroportos, chamadas “Aerotrópolis”⁵, não seria interessante desenvolver algo similar para as cidades que acolhem Portos? Estudos de todo tipo sugerem que o benefício-custo econômico e socioambiental do transporte por água tende a ser menor que o do transporte aéreo para longas distâncias, o que já seria um estímulo para as cidades portuárias do Século XXI.

Mais e melhor cooperação técnica em vez de alguns empréstimos reembolsáveis

Percebe-se uma redução muito grande nas parcerias de cooperação técnica, enquanto aumentam as ofertas de financiamento em geral, pois esse é o propósito básico dos bancos: vender dinheiro, contribuindo para superar as dificuldades financeiras de agentes públicos que enfrentam necessidades acima de suas disponibilidades orçamentárias anuais. Esse foco básico tem sido matizado pela oferta simultânea de cooperação técnica e operacional, geralmente sem custo para o tomador, mas tendente a reforçar os processos de gestão do empréstimo contratado ou do setor para o qual esse empréstimo foi contratado.

Como reforçar a cooperação técnica horizontal entre cidades que enfrentam desafios similares e podem aprender umas com as outras, sem muito custo direto? Por que dar preferência à aquisição de novos empréstimos financeiros reembolsáveis, fazendo mais dívidas, quando a transferência gratuita de conhecimento já adquirido por cidades-irmãs pode ser uma solução razoável? Por que tanta resistência em aprender com seus pares e emular as

5 KASARDA, John D. (2000). *Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development*. ULI on the Future: Cities in the 21st Century. Washington, D.C.: Urban Land Institute.

lições caseiras que deram certo? Será que os gestores políticos eleitos receiam que a replicação local de soluções que já deram certo algures seja entendida como um déficit de criatividade própria, sendo negativo para sua avaliação pessoal? Será que o propósito de atender mais rapidamente e com custo menor as necessidades de bem-estar de seus eleitores não seria motivo suficiente para superar esse receio?

Interdependência cidade campo: as articulações entre o Aljarafe e o Porto de Sevilha. Séculos XIII-XIV

Renata Vereza & Paula Justen

Resumo: A região do Aljarafe, comarca do reino sevilhano situado na Baixa Andaluzia, tem importante papel na manutenção e no desenvolvimento das atividades comerciais e portuárias da cidade de Sevilha ao longo dos séculos XIII e XI – portanto, após a conquista cristã ocorrida em 1248. O agrossistema aljarafenho era dedicado especialmente à produção de azeite, produto com intensa demanda no comércio mediterrânico. A análise sobre o porto de Sevilha e a produção oleífera será realizada tendo como referencial o debate sobre a interdependência das relações cidade/campo durante o período da Idade Média.

Palavras-chave: Porto de Sevilha. Comércio mediterrânico. Produção oleífera.

Abondada es otrossí de todas cosas que sson para vida e mantenimiento de los omnes masque rregno dEspaña toda nin otro que omne ssepa. Et todas las cosas ha de ssuyo conplidamente, non tan ssolamente de pan e de vino, que ha mucho además e muy bueno, mas aun de carnes, tan bien de bestias brauas commo de criadizas; otrossí de pescados de muchas maneras de amas las mares e de aguas dulces, que ha muchas e buenas ; et de olio, que han el mayor ahondamiento que en logar del mundo ; et aun frutas de muchas maneras e grana e yerba ; e montes muchos e buenos et vinnas de todas naturas

Caen ella han lo que an mester para los que y moran e para ahondar las otras tierras, leuándolo por tierra e por mar. (Alfonso X, elogio sobre Sevilha, Setenário)

A historiadora Mercedes Borrero Fernandez termina um de seus textos afirmando que Sevilha nunca teria sido o grande mercado do qual fala o professor Ramon Carande sem a existência do Aljarafe e que, portanto, sem ele, dificilmente chegaria a ser o grande porto peninsular e europeu que controlou a riqueza americana da Idade Moderna (BORRERO FERNANDEZ, 2005, p. 91). O Aljarafe, comarca de Sevilha situada no alfoz da cidade, era a principal região agrícola não cerealífera do reino sevilhano e a maior zona oleífera castelhana em extensão na Idade Média. A interdependência enunciada ao fim de um trabalho sobre o Aljarafe nos aponta um caminho e permite desenvolver uma reflexão mais pormenorizada, não só das relações cidade/campo, mas principalmente sobre o peso que determinados cultivos e sistemas produtivos rurais têm sobre o desenvolvimento urbano.

A interdependência cidade/campo na Idade Média é um *topos* recorrente nos estudos sobre o mundo urbano. Particularmente, quando se aborda a realidade de Castela e Leão, destaca-se a existência de um marco territorial (chamado alfoz ou término) de maior ou menor extensão e com variável complexidade em seu entramado institucional que é adstrito à cidade cabeça. O núcleo urbano principal aparece, desta forma, como centro de um território, existindo, portanto, uma relação com os outros pontos (núcleos menores e área rural), marcada pela dependência destes com esse núcleo principal e a sua projeção sobre o território (ESTEPA DIEZ, 1984).

Essa interdependência é verificada não somente porque as fronteiras

entre mundo urbano e mundo rural são mais fluidas e menos delimitadas nesse período, mas também porque o que chamamos de mercado medieval é, antes de tudo, um espaço de escoamento da produção agrícola, principalmente do entorno rural imediato. Apesar da maior parte do que era comercializado nesses mercados se tratar fundamentalmente de produtos agrícolas, as operações urbanas e seus operadores econômicos eram, em geral, essencialmente não-rurais. Assim, para além de seu caráter de centro do território e das especificidades jurídicas que isso pressupõe, verifica-se uma maior especialização econômica e uma maior diversidade social nos núcleos urbanos. Contudo, este mesmo caráter urbano de sua atuação e de suas relações não afastaram esses operadores econômicos definitivamente do mundo e da economia rurais. Cidade e campo, assim, em lugar de espaços antagônicos, são complementares.

Portanto, não se pretende aqui estabelecer como algo novo a indissociabilidade entre campo e cidade. Parte-se já do pressuposto da intensa permeabilidade e continuidade entre ambos os espaços na Idade Média. Busca-se, no entanto, através de um estudo de caso concreto, perceber quais foram os elementos rurais específicos que contribuíram na dinamização urbana sevilhana após a conquista castelhana de 1248 e que influenciaram nos novos circuitos comerciais críticos nos quais a cidade passou a se inserir nas décadas seguintes. Tendo consciência de que essa dinamização não foi um processo de mão única e que interferiu e reorganizou, ao mesmo tempo, o espaço rural complementar.

Desta forma, parece apropriado afirmar que, de maneira geral, a expansão da economia rural é um longo processo no qual se insere a expansão da economia urbana e seus novos modelos de produção. Por isso mesmo Jacques Le Goff (2002) assinala que a separação entre cidade e campo na Idade Média se dá mais ideologicamente do que materialmente.

No caso sevilhano, não é possível afirmar que a cidade se insere nesse processo expansivo vivenciado pelo Ocidente europeu, uma vez que seu desenvolvimento até o século XIII se atrela às pautas da formação social tributária islâmica e de seus processos próprios de transformação e dinamização, especialmente, do mundo rural. Contudo, isso não significa que complementaridade entre campo e cidade não seja verificada também nesse modelo, e que não possamos constatar uma certa continuidade das relações

entre os dois espaços mesmo depois da conquista.

Os cristãos, ao estenderem seus domínios à Baixa Andaluzia, herdaram junto redes urbanas complexas, áreas produtivas já consolidadas e sistemas produtivos inter-relacionados pertencentes à formação social islâmica. A organização física do espaço humano e do espaço econômico não são aleatórias, mas sim articulações de determinadas formações sociais. Assim, as transformações sofridas pela região de Sevilha (bem como em todos os espaços conquistados na Península Ibérica) vão mais além do que simples substituições de regimes políticos-administrativos, mais fáceis de serem identificadas de imediato. As divisões territoriais que serão implementadas pela conquista cristã (alfoz) têm um papel na ordenação do território e expressam “a nivel geográfico las relaciones sociales propias del sistema feudal, signadas por la existencia de la dependencia. En este orden de cosas, los concejos y sus alfoques están plenamente insertos en el mundo feudal” (ESTEPA DIÉZ, 1984, p. 25)

Da mesma forma, a manutenção de determinados sistemas agrários, e mesmo de perfis populacionais, atendem, antes de tudo, às possibilidades de integração nos novos circuitos a partir de novas relações sociais de produção. Assim, são simulacros de permanências que externamente apontam para uma manutenção linear, quando em realidade engendram profundas reorganizações e reapropriações. As mudanças físicas nos espaços agrícolas são mais lentas e mais profundas que “las que un cambio de frontera provocado por las fuerza de las armas puede conllevar” (BORRERO FERNANDEZ, 2000, p. 319).

De tal modo, a manutenção da cultura oleífera da região do Aljarafe, quando boa parte das regiões conquistadas tendiam a fazer transição para uma cultura cerealífera (fundamental no agrossistema feudal) ou mesmo serem aproveitadas para a pecuária (solução para controlar amplas áreas), indica não somente a força e importância desse cultivo no período islâmico, mas as possibilidades e demandas por esse produto, o azeite, nos novos mercados e circuitos comerciais onde a cidade de Sevilha passa a estar inserida após ser absorvida pela esfera cristã castelhana.

O al-Saraf de Isbiliya

De capital provincial durante o período do califado Omíada, Sevilha passa

a sede da taifa de mesmo nome (século XI) e, com a chegada dos almôadas norte-africanos em meados do século XII, torna-se a capital peninsular de um importante califado. Sem dúvida que essa capitalidade lhe confere protagonismo e justifica o conjunto de reformas e investimentos urbanos pelo qual a cidade passa, lhe dotando de certa monumentalidade e de uma imagem mais adequada aos padrões estéticos árabes (VALENCIA, 1995). Aumento substancial no perímetro da muralha urbana, investimentos na ampliação do alcázar, novas *alcazabas*, construção de uma nova e enorme mesquita aljama, acompanhada de uma nova *alcaicería* (mercado fechado destinado a produtos de luxo) são alguns dos elementos que explicitam esse novo papel central desempenhado pela urbe sevilhana a partir de finais do XII. Como não poderia deixar de ser, o fluxo de pessoas e bens se intensifica, o que é percebido não somente pelas construções, mas também pelo alargamento da área utilizada pelo porto. Este, sem dúvida, um dos espaços mais beneficiados pela vitalidade adquirida na cidade nesse momento. As fontes árabes contemporâneas, tanto magrebina quanto orientais, confirmam de forma unânime a centralidade de Sevilha, como núcleo principal da al-Andaluz (GARCÍA SANJUÁN, 2017, p. 16).

O *al-Saraf*, situado ao noroeste da cidade de *Isbiliya* (Sevilha), na passagem do século XII para o XIII, era o distrito (*iqlin*) mais importante da província (*Cora*) que levava o mesmo nome da capital. Borrero Fernandez diz que pouco se conhece sobre o Aljarafe em época islâmica, por isso a região é cercada de mitos, talvez influenciados pelas descrições dos cronistas, como al-Himyari, que o descreveu como um “mar de olivos cuajado de estrellas blancas”. (BORRERO FERNANDEZ, 2005, p. 58).

De todo modo, os registros acentuam a prosperidade da região e sua dedicação preferencial ao cultivo da oliveira, sendo o lagar típico da região o dedicado à extração de azeite (VALOR PIECHOTA, 1989). Ao que indicam os cronistas, especialmente o referido al-Himyari, no século XII a região já desenvolvia a monocultura e especialização que a caracterizará nos séculos posteriores (GUICHARD, 2008, p. 130). Tradicionalmente esta região era considerada como a pérola do território sevilhano e os cronistas muçulmanos se preocupavam em frisar que estava bem povoada, com numerosas alquerias e um número importante do que, desde o ponto de vista cristão, podemos chamar

de vilas (BORRERO FERNÁNDEZ, 1999, p. 76). Essas alquerias (*al-qaria*) eram um tipo de assentamento rural que não guarda correspondentes com o mundo rural cristão medieval e, por isso mesmo, talvez as fontes tenham preferido manter o nome árabe para designá-las, diante da impossibilidade de estabelecer paralelos. Quiçá mais bem possam ser identificadas como unidades produtivas rurais de grandes dimensões que englobam a terra, dependências agrícolas e espaços residenciais, nisto incluído os dos trabalhadores rurais (BORRERO FERNÁNDEZ, 2000, p. 323). Pressupunham sistemas agrícolas controlados pelos proprietários dessas unidades produtivas, com uma produção variada e parcialmente orientada ao mercado urbano (MARTÍN VISO, 2016, p. 136).

De toda forma, e mesmo que esse tipo de organização rural e humana nos escape em seus pormenores, o número de vilas e alquerias documentadas no Aljarafe em meados do século XIII nos indicam uma densidade populacional mais intensa nessa região em comparação com as outras áreas rurais pertencentes à Sevilha, especialmente em relação a região da campina cerealífera também integrante do alfoz.

O Aljarafe sevilhano apresenta condições físicas, edafológicas e climáticas excelentes para o cultivo de azeitonas, o que fez com que suas terras se dedicassem desde a época romana à exploração das oliveiras (GONZÁLEZ ARCE, 2015, p. 54). Exploração essa mantida e expandida pelos muçulmanos que passaram a dominar a região no século VIII e que compartilhava espaço, mesmo que de forma desigual, com outro produto apreciado e com bom mercado: os figos. Nem só do cultivo de figos e azeitonas vivia o Aljarafe, as hortas com sistema de irrigação e, até mesmo, o cultivo de cana-de-açúcar estão presentes na documentação, mas não há dúvida sobre o protagonismo do cultivo de oliveira e figueiras na região. (GUICHARD, 2008, p. 130). O cultivo de cereais, por seu turno, se concentrava preferencialmente em outra região no entorno de Sevilha, *la Campina*, que em função mesmo da dinâmica desse tipo de produção, era uma região que apresentava uma densidade populacional bem menor que o Aljarafe.

Os cristãos, portanto, encontram um espaço no qual a solidez das estruturas muçulmanas prévias era inegável. “Es la zona de las grandes y míticas urbes de al-Andalus, de los ricos y alabados campos agrícolas, de las

rutas comerciales y los grandes puertos que conectaban el Islam hispano con el oriental” (BORRERO FERNÁNDEZ, 1999, p. 72). Pierre Guichard (2008, p. 140) defende que é possível pensar que a racionalização da produção afetava a importantes setores da economia agrária, não implicando somente as grandes propriedades da aristocracia muçulmana e para além da área de influência imediata das grandes cidades. Contudo, o contraste com a documentação cristã indica que a região atravessou um período de retração populacional após a conquista, sendo muito comum as referências a alquerias muçulmanas despovoadas, vilas abandonadas e moinhos destruídos nas décadas seguintes a esta. O que implica dizer que parte dos sistemas produtivos encontrados pelo cristão tornou-se inoperante, ao menos, durante um largo período de tempo.

Conquista de Sevilha e transformações na paisagem

Em 1247 Fernando III, Rei de Leão e Castela, inicia o cerco à cidade de Sevilha. A opção pela guerra de cerco era a única viável quando se tratava de cidades grandes, amuralhadas e com expressivo sistema defensivo, como no caso da capital almôada. Os assaltos diretos a esse tipo de espaço se mostravam, no mais das vezes, infelizes e com um saldo de perda de vidas nem justificável, nem estratégico. Por outro lado, a batalha direta gerava, inevitavelmente, danos ao equipamento urbano que se pretendia conquistar, o que também não era interessante. Mas para efetivar esse cerco, era necessário ir controlando aos poucos vilas e fortalezas menores no entorno, assim, adotando uma estratégia centrada na posse dos pontos fortes que articulam o território de forma a estrangular seu centro e induzir uma capitulação. Esse estrangulamento passa pelo desenvolvimento de uma política sistemática de acosso, destruição e desgaste das bases materiais, políticas e psicológicas dos adversários com a intenção de colocá-los em situação de desequilíbrio (GARCIA FITZ, 2000, p. 135). Desequilíbrio esse que sempre passa pela interrupção do abastecimento urbano, quer pela interceptação dos produtos que se dirigem à cidade, quer pela destruição dos espaços produtivos rurais. As fontes islâmicas dão conta dessa situação, indicando que a falta de alimentos, sobretudo de farinha e cevada, provocou numerosas mortes por fome entre os habitantes da cidade de Sevilha durante o longo cerco cristão (GARCÍA SANJUÁN, 2017, p. 28).

Contudo, o que mais nos interessa aqui é exatamente esse processo de controle do território circundante, que não foi isento de conflitos e deixou marcas profundas. Não à toa, o *Repartimiento de Sevilla* indica uma quantidade expressiva de olivais e figueirais queimados, o que parece ter sido resultado da fase de assédio e conquista. O panorama apresentado nessa documentação por vezes é desolador: nada que implicasse a paralisação total da produção nos anos seguintes, mas suficientemente significativa para gerar uma retração considerável, uma vez que em média de 30% a 40% dos pés estavam carbonizados quando o levantamento foi realizado (GONZÁLEZ, 1993). A manutenção mínima da capacidade produtiva do Aljarafe era de alguma forma fundamental (como veremos mais à frente) e talvez tenha impedido uma destruição mais completa ao longo do demorado cerco da cidade, que se estendeu de 1247 até 1248. Contudo, é relevante ressaltar que os repartidores tiveram a preocupação de contabilizar os pés de oliveira e de figueira presentes em cada propriedade repartida e de explicitar quanto destes estavam destruídos, tendo em vista uma equivalência produtiva entre os *heredamientos* e *donadíos* repartidos. Isso fica expresso no *Repartimiento de Sevilla* na estipulação de uma “ração” que equivalia não somente à medida mínima de terra repartida, mas também de pés de oliveira e figueiral presentes nas propriedades cedidas (GONZÁLEZ, 1993, p. 13-14).

Uma vez capitulada a urbe que articulava todo o território, iniciou-se o repartimento das terras conquistadas, tendo o Aljarafe recebido uma especial atenção. A população rural islâmica já havia capitulado antes da conquista do núcleo urbano de Sevilha e pôde, segundo a tradição desses acordos de capitulação, ficar no território e assim manter suas propriedades ou permanecer nos seus assentamentos. Assim, é possível pensar que o que foi repartido era, em geral, a grande propriedade da oligarquia islâmica que foi expropriada e obrigada a se retirar de Sevilha (GONZÁLEZ JIMÉNEZ, 1997, p. 85).

Contudo, a manutenção da população rural anterior ocorre somente em um primeiro momento, e a documentação indica um permanente subpovoamento, o que nos leva a verificar uma mudança muito intensa nas estruturas de povoamento. A estrutura islâmica anterior era marcada por diversos pequenos núcleos de povoamento dispersos no território, dos quais

falamos mais acima, as alquerias (*al-qarya*). Os conquistadores, em função das dificuldades populacionais, não puderam manter a maior parte desses povoados, concentrando a população, no mais das vezes, em núcleos fortificados (GONZÁLEZ JIMÉNEZ, 1987, p. 113). É sempre importante lembrar que, a região se Sevilha neste momento havia se tornado região fronteira e que a expansão cristã implicava em conflitos permanentes. Dentro dessa realidade a manutenção de populações rurais é sempre complicada pois são mais expostas e mais vulneráveis a esses conflitos. Certa concentração sempre possibilitava a adoção de estratégias defensivas mais viáveis.

De toda maneira, transformações ocorridas após a repartição das terras foram marcadas pelo desaparecimento das estruturas básicas sobre as quais se havia sustentado a paisagem agrária muçulmana: as parcelas já não eram as mesmas. Não só o poder político que se estabelece aí representa um tipo de vida diferente e uma mentalidade econômica distinta, mas toda uma nova formação social (BORRERO FERNANDEZ, 1999, p. 85). O que não é de se estranhar, pois os cristãos, ao se expandirem sobre os territórios muçulmanos, como alerta García de Cortázar (2004), herdaram uma organização muito específica, que quase sempre tratam de modificar rapidamente para ajustá-la, tanto desde o ponto de vista físico (povoamento/paisagem), como social (regime de propriedade e regime de exploração) e administrativo (eclesiástico/civil): as novas pautas da Cristandade latina. O caso andaluz, de forma geral, atesta como a implantação dos poderes cristãos trouxe consigo uma considerável modificação na paisagem rural, que foi sendo adaptada aos modelos sociais e culturais dos novos dominantes (MARTÍN VISO, 2016, p. 171).

Assim, a manutenção das atividades produtivas oleíferas na região do Aljarafe não implicou na manutenção de umas mesmas estruturas socioeconômicas e políticas, mas sim, no enquadramento dessa produção em outros circuitos e mercados a partir de diferentes relações sociais de produção. A sociedade cristã soube aproveitar o potencial da região e engendrá-la em suas próprias estruturas, o que implicou na modificação não somente no padrão de ocupação e propriedade, mas também abriu espaço para o aumento de outros cultivos como a uva e a diminuição gradativa do cultivo de figos.

No caso da uva, por certo que havia um mercado para o consumo de

uvas de mesa e até mesmo a inserção no comércio de longa distância, mas o consumo de vinho não fazia parte da dieta cotidiana do mundo islâmico, uma vez que, em função de preceitos religiosos era vedado. Isso explica a pouca importância comparativamente das vinhas no período anterior à conquista cristã e também explica o aumento gradativo das terras dedicadas ao seu cultivo ou a sua inserção nas pequenas propriedades a partir da segunda metade do século XIII. Essa pequena propriedade viticultora se desenvolveu em paralelo à concentração de terras (oleíferas e cerealíferas) em grandes propriedades, e tem mais importância no âmbito social do que no essencialmente econômico (BORRERO FERNANDEZ, 2009, p. 11).

Essas mudanças no padrão de consumo e no padrão alimentar afetam também o cultivo dos figos. Cultura importante quando da conquista, é praticamente onipresente em todas as terras repartidas no Aljarafe e suas dimensões indicam que tratava-se de um cultivo destinado ao mercado, ultrapassando em muito o que poderia ser a demanda local (González, 1991). Apesar de continuar presente nas listas de produtos taxados, mesmo séculos depois, é possível perceber o seu descenso no montante geral da produção ao longo do século XV.

Os olivares e os sistemas de propriedade

A política de repartição de terras da Coroa castelhana tinha como objetivo recompensar, de maneira algo proporcional, aqueles que tinham participado do processo de conquista do território, mas também induzir a formação de assentamentos permanentes de população no novo território. A força das armas produziu imediatas transformações em termos de organização político-administrativa, que foram seguidas de um processo profundo de mudança nas estruturas populacionais e econômicas no território que havia sido nos séculos anteriores o coração de al-Andalus (BORRERO FERNANDEZ, 2009, p. 12).

Desde a época do *Repartimiento de Sevilla* de Alfonso X, filho de Fernando III, aprecia-se claramente a intensa presença nessa região de grandes proprietários, composta tanto por particulares laicos, como por instituições eclesásticas (aqui consideramos principalmente as Ordens militares e a Igreja

de Sevilha) e indivíduos ordenados nos altos cargos eclesiásticos, como bispos. Com o passar do tempo, a proximidade com a cidade e a intensa relação do cultivo mais importante da área, a oliva, com o comércio de longa distância através da capital hispalense, fará desse espaço econômico o marco ideal para que atuem as grandes forças econômicas urbanas. “Es esta comarca la que, básicamente, proporciona las bases de la riqueza a su oligarquía, a su élite de poder, y lo hace a través del producto máspreciado para su mercado: el aceite” (BORRERO FERNANDEZ, 2005, p. 72). O alfoz não pode ser definido como unidade econômica em si, mas pode-se concluir que existe uma projeção econômica sobre ele e que o domínio político que a cidade (concelho e oligarquias) exerce sobre seu território tem uns claros componentes econômicos que se expressam através da propriedade e da jurisdição (ESTEPA DIÉZ, 1984, p. 28).

Não que essa situação tenha excluído totalmente os pequenos proprietários desde o início. Existia um grupo dentro o campesinato que, para além do cultivo vinha (cada vez mais frequente nas pequenas propriedades, como indicamos acima) e de algumas poucas parcelas cerealíferas, dispunha também de alguma parcela de olival. Essa posse os distinguiu como uma certa elite local, concentrada nas vilas maiores. Mas, segundo Mercedes Borrero (2005, p. 90), as escassas possessões de terras dedicadas ao cultivo da oliva em mãos de vizinhos do Aljarafe nos fala de um cultivo que significa muito pouco nos patrimônios camponeses e que afeta não mais que 10% da população.

Como produto que tinha ampla demanda no comércio de longa distância e, ao mesmo tempo, como cultivo que exige grande mão de obra sazonal e cuidados intensivos e contínuos, os olivais foram monopolizados por um tipo de proprietário que unia sua potência econômica — em função dos necessários investimentos para movimentar a produção especialmente após os danos aos quais nos referimos acima — sua mentalidade de produtor e de administrador direto de suas possessões.

Essa oligarquia urbana, em Sevilha formada principalmente pela cavalaria vilã e pela baixa nobreza, mas que também não excluía nobres de status mais alto, conseguiu ao longo dos séculos XIII e XVI ir monopolizando as explorações olivares a partir da compra contínua de pequenas e médias parcelas, até controlar a totalidade da produção do azeite ao arrendar as

grandes propriedades que o Rei havia doado no *Repartimiento de Sevilla* às instituições eclesiásticas, em especial às ordens militares que, uma vez afastada a fronteira com os muçulmanos, começaram rentabilizar suas possessões andaluzas (MIRANDA DÍAZ, 2015, p. 125). Para Mercedes Borrero, aqui fica explícita a relação direta entre o tipo de cultivo e o grupo social que o controla (BORRERO FERNANDEZ, 1999, p. 90). Em direção ao século XIV é perceptível um acelerado processo de concentração de terras em poucas mãos, no qual começam a se originar as grandes propriedades andaluzas, tão características dos séculos seguintes (BORRERO FERNANDEZ, 2009, p. 25).

Cabe aqui ressaltar que a cultura oleífera, apesar de contar com a produção de pequenos produtores destinada à subsistência e algo ao mercado de varejo, acabou por ser monopolizada pela oligarquia urbana sevilhana, que enxergava esse cultivo e sua produção sob a perspectiva de mercado destinado essencialmente a venda de azeite aos operadores econômicos que atuavam em larga escala e em espaços supra locais, que eram os que administravam o grosso da comercialização. Dessa forma, mesmo se tratando de uma atividade rural em todo o seu processo, os recursos gerados eram drenados para o ambiente urbano. Sevilha, grande centro urbano e cabeça desse território, controlou muito bem as rendas advindas do Aljarafe e soube sacar dele o máximo rendimento.

Produção de azeite e seu peso na economia

Aos interesses das oligarquias urbanas no rentável comércio do azeite, somavam-se os da Coroa castelhana, que mesmo sem administrar diretamente nem as fases produtivas — cultivo e produção — nem a comercialização, extraía rendimentos consideráveis dessa cadeia produtiva. O montante das rendas absorvidas em ambas as etapas nos permite dimensionar o peso econômico desse processo, tanto para a monarquia, quanto para o comércio sevilhano.

O sistema fiscal castelhana, que foi se gestando desde o século XIII, era organizativamente confuso, inoperante em vários casos, o que levava a uma evasão fiscal enorme, mas suficientemente complexo para nos permitir observar vários setores da economia. Gerava também diversos conflitos e enfrentamentos entre os senhores, os concelhos e a Coroa por seus respectivos direitos (BELLO LEÓN, 2016, p.32). Dentre o conjunto de impostos, destacava-se o

almojarifazgo de Sevilha que se constituía como principal gravame aduaneiro que afetava o comércio da Andaluzia. Tratava-se de um regime fiscal com o qual a Coroa castelhana arrecadava imposições indiretas nas cidades castelhanas conquistadas ao sul do rio Tejo (GONZÁLEZ ARCE, 1997, p. 210). Variava entre cobrança pelo uso comercial de imóveis da coroa, passando por dízimos de alguns produtos, até impostos aduaneiros variando entre 5% a 10%. Com o tempo, a Coroa castelhana foi concentrando as cobranças, suprimindo aquelas que eram pouco rentáveis, as cedendo aos concelhos ou senhores, e no XV se concentra no dízimo do azeite, aduana e o que era chamado rendas menores (venda de pescado, sal...).

As rendas do *almojarifazgo* de Sevilha tomaram importante monta, mesmo ainda no século XIII, tanto que a divisão delas consta no testamento de Alfonso X. Dentre essas taxas cobradas, o dízimo do azeite era fundamental, e depois da aduana (que incidia sobre todas as transações comerciais do porto de Sevilha) e da arrecadação sobre a comercialização dos grãos (concentrada na *Alhóndiga de la harina*), era a renda mais elevada, corroborando assim a importância do produto na economia regional (GONZÁLEZ ARCE, 1997, p. 239). Na aduana de Sevilha se recolhiam todos as rendas relativas aos direitos de o tráfico mercantil, tanto o *portazgo* sobre os produtos provenientes de outros concelhos, quanto sobre os artigos vindos de reinos estrangeiros ou outros reinos da Coroa castelhana e, uma vez que era um porto comercial importante, suas rendas tinham peso na arrecadação geral do reino.

O dízimo real é um imposto pouco conhecido, teve sua aparição em fins do século XI, quando da conquista de Toledo em 1085, e tendeu a desaparecer de forma geral ao longo do século XIII, mas sobreviveu em forma de renda cobrada sobre os *mudéjares* (população de origem muçulmana que permaneceu, após as conquistas, nos novos territórios cristãos), ou como direitos sobre determinados produtos agrícolas nos *almojarifazgo* de Toledo, Sevilha, Córdoba e Múrcia. Era uma exação (1/10) que incidia sobre a produção agrícola das terras conquistadas. Estas, em função da conquista, pertenciam à Coroa e foram entregues em propriedade, sob condições, aos colonizadores (para atraí-los) e às classes abastadas (para recompensá-las). Como essa exação era muito similar a cobrada pela Igreja, onde ela se manteve, houve o bloqueio à cobrança do

dízimo eclesiástico dos produtos que pagavam o dízimo real.

Gonzalez Arce (2008) defende que o dízimo real castelhano foi uma derivação do dízimo islâmico (*zakat*), que gravava a produção agrícola de forma mais geral no mundo muçulmano. Sendo, portanto, um tipo de renda que se adequava bastante bem às formas de acomodação das populações *mudéjares* à nova sociedade dominante e que acabou por ser estendido aos cristãos em áreas consideradas estratégicas pela monarquia castelhana.

Contudo, o desuso citado acima somente não se estendeu sobre a produção de azeite e de figos, produção de importância capital para a economia local da comarca do Aljarafe e da cidade de Sevilha. Quando os reis castelhanos eximiram os vizinhos de Sevilha do pagamento de dízimo sobre a produção agrícola, não o fizeram com relação ao do azeite. Fernando III explicita isso no *fuero* da cidade ao estabelecer que os de Sevilha devem lhe dar o dízimo do Aljarafe (azeite) e do figueiral (PARDO RODRÍGUES *et al.*, 1995, doc. 01). Da mesma forma, o apartado XXIII das *Ordenanzas de Sevilla* faz referência à isenção de *portazgo* para os produtos trazidos de fora da cidade pelos vizinhos da mesma, bem como sobre a isenção de todo tipo de tributo sobre a compra e venda dos produtos de sua colheita, salvo figos e azeite dos quais todos deviam abonar o dízimo ao *almojarifazgo* (GONZÁLEZ ARCE, 1997, p. 231).

Mas convém insistir que a importância do azeite não está no produto em si, mas no fato do Aljarafe ter uma produção em larga escala destinada à comercialização. Isso fica claro quando em 1258, Alfonso X, concedeu à Igreja de Sevilha o dízimo sobre todos os *donadíos* de cidade, exceto o dízimo do azeite do Aljarafe e dos arredores. Meses depois, insistiu na questão, comunicando aos almoxarifes que se tratava exclusivamente do azeite e dos figos do Aljarafe, que a produção de azeite das vilas doadas à Igreja fora dessa região deveriam pagar o dízimo eclesiástico (GONZÁLEZ ARCE, 1997, p. 239).

Além de taxar, havia limitações e controles sobre essa produção. As construções de novos lagares de azeite somente poderiam ser feitas com a autorização régia, ficando livre somente a reconstrução de lagares que já existissem em período muçulmano. Da mesma forma que sobre o cultivo, o rei manteve seus direitos sobre esses lagares, a título de direito de conquista. Do modo que, nos moinhos cedidos pelo rei a particulares ou instituições,

como o concelho, aquele mantinha certos direitos de cobranças, como mostra González Arce (1997) sobre os moinhos de azeite pertencentes ao Armazém Real e cedidos ao concelho em 1253, sobre os quais o rei tinha direito de reter 1/30 de todo azeite extraído.

Diante deste panorama fiscal, fica explicitado que o que interessava à Coroa castelhana não era a produção agrícola da região do Aljarafe em geral, mas a possibilidade de extração de renda e de controle sobre uma atividade produtiva específica cujo volume não se poderia desprezar. Por outro lado, a atuação da monarquia, junto com o interesse da oligarquia urbana em monopolizar a produção do azeite, demonstra a importância econômica dessa atividade produtiva.

Comercialização do azeite e a circulação comercial

As possibilidades de rendimento com o azeite, para os diversos operadores econômicos envolvidos, não se restringiam a sua produção, mas também abarcavam a sua comercialização. Por isso mesmo, o controle sobre esta se estabeleceu muito precocemente, tão logo se efetivou a conquista cristã de 1248.

O óleo extraído na região rural seguia para Sevilha para venda ou armazenamento, sendo vedada sua permanência no Aljarafe ou em qualquer outro lugar, exatamente para minimizar as possibilidades de evasão ao controle real. Este óleo era levado pelos produtores à cidade, onde negociavam seu preço em pregões públicos em locais predeterminados; uma vez chegado ao acordo com o atacadista, era contratado um azeiteiro (profissional especializado) que procedia à conferência das medidas (GONZÁLEZ ARCE, 2012, p. 131).

Tal qual a *alhóndiga* de farinha, a *Alhóndiga del Aceite* também centralizava boa parte do controle da comercialização do produto e possibilitava a detração de outros tipos de renda por vários grupos. Rendas derivadas dos usos de pesos e medidas oficiais, rendas derivadas pelo uso dos imóveis e rendas específicas pelas vendas em cada uma das lojas dedicadas ao produto (CONSTABLE, 2000, p. 527). O mercado do azeite se situava próximo a uma porta menor da cidade, conectada diretamente ao bairro portuário, que em função desse comércio era chamada *postigo del aceite*. A maior parte da produção era absorvida pelos atacadistas para a exportação, e parte menor destinava-se

ao consumo local. Apesar dessa *alhóndiga* (de titularidade real) concentrar o maior volume de vendas, ela não tinha exclusividade do comércio varejista, e era permitido aos vizinhos vender, pagando as taxas devidas, seu próprio azeite, que representava, no entanto, parte muito pequena do montante (GONZÁLEZ ARCE, 1997, p. 215).

Como uma das principais zonas de trânsito comercial, Sevilha concentrou também importantes colônias de mercadores estrangeiros. Não somente a articulação com a produção aljarafenha possibilitou a manutenção dessa importância, como ela foi incentivada pelos monarcas. Na *Crónica de España*, Alfonso X faz referência à fama mundial do azeite sevilhano e indicava que o Aljarafe contava com um número imenso de alquerias dedicadas à sua produção. González Arce (2015, p. 46) insiste que foi o produto que atraiu ao comércio de Sevilha os mercadores genoveses, ainda em tempos islâmicos, e ali os manteve nos séculos posteriores, pois era o principal artigo de exportação da cidade.

Logo após a conquista da cidade, a República de Gênova iniciou as negociações com Fernando III para estabelecer na cidade um consulado com condições similares aos que tinha em outras partes do Mediterrâneo, o que significava licença para comercializar livremente, reduções aduaneiras e um “*barrio*” para estabelecer sua comunidade e *alhondiga*, fornos, igreja, etc., e, não menos importante, jurisdição própria dos cônsules da comunidade para julgar pleitos internos.

Em 1252, Fernando III concede um privilégio, depois confirmado por Alfonso X em 1261, à rapidamente numerosa colônia de mercadores genoveses de Sevilha. Esse privilégio diminuía certas taxas para essa colônia, como por exemplo a diminuição do dízimo para 5% sobre as mercadorias importadas e vendidas na cidade e 2,5% para as exportadas, excetuando o azeite, como nos exemplos elencados acima (GONZÁLEZ JIMÉNEZ, 2006, p. 253).

Esse privilégio inspira Alfonso X a conceder em 1281 um outro bastante similar aos mercadores catalães de Sevilha (outra importante comunidade comercial da cidade), privilégio estendido tanto aos que já haviam se assentado na cidade e eram vizinhos, quanto aos que estivessem em trânsito. Daquilo que comprassem em Sevilha com os lucros obtidos com a venda de suas mercadorias

não necessitavam pagar os impostos na saída, sendo a exceção mais uma vez o caso do azeite, sobre o qual se mantinham todas as taxas devidas ao tesouro real (CASTÁN LANASPA, 2000, p. 171).

Sevilha representava, por outro lado, uma oportunidade de adquirir uma gama de produtos muito apreciados, o que era seu principal fator de atração. Para além do azeite do Aljarafe, os genoveses e outras colônias de mercadores carregavam suas embarcações com cereais (particularmente trigo da Campina), vinhos, grão-de-bico e atum conservado em azeite. Outros produtos se somavam nessa lista: lã, couro, sabão, frutas secas, corantes, cânhamo e cerâmica. Por outro lado, Sevilha era também um mercado promissor para as importações e os genoveses traziam, especialmente, manufatura de lã e produtos de luxo (GARCÍA-SERRANO, 1991, p. 89).

Diversas outras comunidades de mercadores se estabelecem na cidade, para além de genoveses e catalães: castelhanos, francos, piacentinos, alemães, bascos, baleares, portugueses, todas com entidade jurídica própria e acesso a privilégios. Situação que frequentemente gerava conflitos comerciais, pleitos à Coroa e disputa por privilégios. Mas sem dúvida, a projeção externa da comunidade genovesa permitia que ela adquirisse certo protagonismo. Os genoveses constroem uma rede de contatos dinâmicos que permite que atuem de forma coordenada e em um espaço econômico bastante amplo.

O processo de integração dos mercados peninsulares e da área do Mediterrâneo ocidental incluídos na órbita de influência genovesa se viu favorecido pela prática de navegação de cabotagem, que organiza o sistema de intercâmbio genovês. Assim, é possível integrar os grandes sistemas de navegação transoceânicos com uma rede de transportes e comunicações marítimas mais restritas ao âmbito regional (FABREGAS GARCÍA y GARCÍA PORRAS, 2009, p. 642).

Junto às condições locais favoráveis, há nesses séculos um deslocamento do tráfico comercial do Mediterrâneo para o Atlântico. Isso sem dúvida favoreceu a integração dos centros portuários atlânticos andaluzes dentro das redes comerciais das grandes potências mercantis europeias. Alfonso X concedeu aos portos andaluzes uma notável importância por duas razões essenciais: “de un lado, consolidar rutas comerciales y fomentar la apertura de

nuevos mercados castellanos y, de otro lado, establecer bases navales destinadas a promover sus proyectos de expansión y conquista hacia el Norte de África” (RÍOS TOLEDANO, 2019, p. 86).

Isso fez com que este Rei investisse na construção de um imenso estaleiro naval em Sevilha, junto ao porto comercial, as conhecidas *Atarazanas*, que funcionavam não somente como polo construtivo mas como sede da frota Castelhana. Situado como um dos três maiores estaleiros europeus da Baixa Idade Média, as *atarazanas de sevilla* funcionaram também como um polo atrativo ao porto da cidade e como um polo de demanda comercial, não só em função do consumo imediato derivado das atividades ali desenvolvidas, mas pelo grande contingente de pessoas que orbitavam em torno delas.

Os registros genoveses nos informam que estes já negociavam com Sevilha na época almôada, principalmente exportando azeite. A Andaluzia estava inserida dentro da esfera comercial norte-africana dos Almôadas, com os quais os genoveses mantinham boas relações comerciais desde o século XII. Mas o momento de passagem de Sevilha para as mãos cristãs, em meados do século XIII, abriu novas rotas comerciais, que seriam consolidadas de forma definitiva com a conquista do Estreito de Gibraltar. Isto garantiu que o Mediterrâneo se ligasse ao Atlântico, e Sevilha se convertesse em um imprescindível porto de enlace para o comércio italiano (GARCÍA-SERRANO, 1991, p. 91). Isso garantiu que esse porto, distante mais de 80km da costa, mantivesse seu protagonismo no fim da Idade Média e fosse a escolha natural para sediar o comércio das “índias”.

Conclusão

A eleição de uma área determinada como novo espaço de penetração mercantil deriva da sua importância como base de provisão de algum artigo específico ou como mercado de consumo de produtos com possibilidade de desenvolvimento. A confluência desses dois fatores transforma essa área em espaço de extraordinário interesse. Sevilha reunia durante a Idade Média esses dois fatores: excelente área de cultivo e produção de azeite, produto de demanda no comércio de longa distância, e produção em larga escala destinada ao mercado externo. Ao mesmo tempo, a capitalidade dada à cidade pelos

primeiros monarcas, Fernando III e Alfonso X, em função da sua importância no cenário regional andaluz, permitia projetar possibilidades de crescimento da cidade como um mercado consumidor.

É fundamental a existência, nesses territórios onde há um investimento mercantil, de condições adequadas para o exercício da atividade mercantil, com margem de benefícios suficientemente interessantes para os operadores estrangeiros. Elementos presentes na sede hispalense, que já contava com uma estrutura urbana bem desenvolvida, um porto razoavelmente aparelhado, além de ter sido alvo de uma política de estímulo desenvolvida pela Coroa que buscava fixar comunidades de mercadores, lhes provendo espaços na urbe e lhes oferecendo incentivos fiscais. Enfim, é fundamental também a disponibilidade de uma série de produtos que “en definitiva, son los que determinan el interés último por la zona” (FABREGAS GARCÍA, GARCÍA PORRAS, 2009, p. 644). Isto é, sem um produto de interesse, mesmo com os incentivos, a consolidação do movimento comercial na cidade e de seu porto, como eixo estratégico do comércio mediterrâneo/atlântico, não se daria. Atrélava-se no período cristão, assim, o desenvolvimento comercial da cidade, o afluxo de mercadores e capitais e o incremento das atividades portuárias de forma inexorável com o sistema produtivo do Aljarafe.

Referências

BELLO LEÓN, Juan Manuel. La cuenta de mercaderes y las rentas menudas del Almojarifazgo Mayor de Sevilla a finales del siglo XV, *HID* 43 (2016), p. 31-70.

BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. Cambios políticos y paisaje agrario en la Edad Media. El ejemplo del campo andaluz (siglos XIII-XV). *Cuadernos del CEMYR*, X, N° 7, 1999.

BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. El poblamiento rural sevillano antes y después del Repartimiento, *In: Sevilla 1248. Congreso Internacional Comemorativo del 705 aniversario da le conquista de ciudade de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2000.

BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedes. Aljarafe y Ribera Del Guadalquivir en la Edad Media. *Actas II Jornadas De Historia Sobre La Provincia De Sevilla*. Ronda: Asociación Provincial Sevillana de Cronistas e Investigadores Locales, 2005.

BORRERO FERNÁNDEZ, María de las Mercedez. El papel social de la vid en un mundo dominado por la gran propiedad. *HID* 36 (2009).

CABEZUELO PLIEGO, J. y SOLER MILLÁ, J. El consulado catalán de Sevilla a inicios del siglo XIV disputas políticas y realidad mercantil en el Atlántico. *A l'entorn de la Barcelona medieval*. Barcelona: Institució Milà i Fontanals, Departament de Ciències Històriques-Estudis Medievals, 2013.

CASTÁN LANASPA, Guillermo. *Política economica y poder político. Moneda y fisco en el reinado de Alfonso X el Sabio*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2000.

CONSTABLE, Olivia. Foreigners, funduq and alhóndigas. Institutional continuity and chance in Sevilla before and after 1248, *In: Sevilla 1248. Congreso Internacional Comemorativo del 705 aniversario da le conquista de ciudade de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de

Estudios Ramón Areces, 2000.

ESTEPA DIEZ, C. El alfoz y las relaciones campo-ciudad en Castilla y León durante los siglos XII y XIII. *Studia Historica. Historia Medieval*, nº 2, 1984, p. 27-54.

FABREGAS GARCÍA, Adela y GARCÍA PORRAS, Alberto. Redes de comercio genovsas en el sur de la Península Ibérica: circulación y transferencias productivas, *In: Castilla y el mundo feudal*. VAL VALDIVIESO, Maria Isabel del y MARTÍNEZ SOPENA, Pascual (orgs.). Valladolid: Universidad de Valladolid, 2009.

GARCIA DE CORTÁZAR, José Angel. *Sociedad y organización del espacio en la España Medieval*. Granada: Universidad de Granada, 2004.

GARCIA FITZ, Francisco. El cerco de Sevilla: reflexiones sobre la guerra de asedio en la Edad Media, *In: Sevilla 1248. congreso Internacional Comemorativo del 705 aniversario da le conquista de ciudade de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2000.

GARCÍA SANJUÁN, Alejandro. La conquista de Sevilla por Fernando III (646h/1248). Nuevas propuestas a través de la relectura de las fuentes árabes. *Hispania*, 77/255 (Madrid, 2017).

GARCÍA-SERRANO, Francisco. Los genoveses en la Sevilla medieval (Siglos XIII-XV). *Lucero*, Vol. 2, Spring 1991

GONZÁLEZ, Julio. Repartimiento de Sevilla. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla, 1993.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. Las rentas del almojarifazgo de Sevilla. *Studia historica. Historia medieval*, Nº 15, 1997, pp. 209-253.

GONZÁLEZ ARCE, J. D. Del diezmo islámico al diezmo real. La renta agraria en Toledo (ss. XI-XV). *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, Nº 45, 2008, pp. 17-39.

GONZÁLEZ ARCE, José Damián. El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV).

Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales. *Stud. hist., H.^a mediev.*, 28, 2010.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. Los beneficiarios de la fiscalidad medieval. El caso del diezmo del aceite del almorjafazgo de Sevilla en el siglo XV. *Medievalismo: Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, Nº 22, 2012, pp. 99-137.

GONZÁLEZ ARCE, J.D. La producción oleícola del Aljarafe según el diezmo del almorjafazgo de Sevilla (siglo XV). *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, Nº 65, 2015.

GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. Repartimientos andaluces del siglo XIII, perspectiva de conjunto y problemas. *Historia. Instituciones. Documentos*, Nº 14, 1987.

GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. *Fernando III el Santo. El rey que marco el destino de España*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara, 2006.

GUICHARD, P., BONNASSIE, P. e GERBET, M-C. *Las Españas medievales*. Barcelona: Crítica, 2008.

LE GOFF, Jacques. Cidade. In: LE GOFF, J e SCHIMITT, J-C. *Dicionário Temático do Ocidente Medieval*. Bauru: Edusc, São Paulo: Imprensa oficial do Estado, 2002.

MARTÍN VISO, Iñaki. *Assentamientos y paisajes rurales en el Occidente medieval*. Madrid: Síntesis, 2016.

MIRANDA DÍAZ, Bartolomé. *Las Órdenes Militares de Alcántara y Calatrava en la ciudad sevilla y en el Aljarafe durante el Antiguo Régimen (siglos XIII-XVIII)*. Estudio y documentación. Tese de doutorado. Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía y Historia, Sevilla, 2015.

PARDO RODRÍGUES *et al.* (Edição). Sevilla ciudad de privilegios. Escritura

e poder a través del privilegio rodado. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 1995.

RÍOS TOLEDANO, Daniel. *Apud Cadesse: Paisaje marítimo y navegación Genovesa en el Puerto De Cádiz en el siglo XIII. Suplemento de Riparia 2* (2019).

VALENCIA, Rafael. Sevilla 1147-1148, *In: El último siglo de la Sevilla islámica*. Sevilla: Universidad de Sevilla/Ayuntamiento de Sevilla-Gerencia de Urbanismo, 1995.

VALOR PIECHOTTA, Magdalena. Molinos hidráulicos de rodezno en el Aljarafe sevillano, *In: CARA BARRIONUEVO, Lorenzo (coord). El agua en zonas áridas. Arqueología e historia. Hidráulica tradicional de la provincia de Almería*. Almería: Instituto de Estudios almerienses, 1989.

Comércio proibido de escravos na Bahia: omissão ou conivência?

José Ricardo Moreno Pinho

Resumo: Este ensaio sugere a omissão ou colaboração de autoridades baianas mediante a persistência do comércio internacional proibido de escravos, praticado na Bahia em meados do século XIX. Discute a existência de práticas de exploração comercial próprias da fase da acumulação primitiva de capital, mesmo com a expansão de relações capitalistas a partir da Inglaterra. Para isto, analisa o comportamento das autoridades baianas em três processos que envolvem denúncias a respeito do comércio proibido de escravos: notícia advinda do Consul brasileiro em Angola, em 1860; movimentação suspeita no sul baiano, em 1859; traslado de escravos de origem nagô, em 1856.

Palavras-chave: Bahia. Tráfico proibido. Conivência.

No ano de 1988 o historiador Luís Henrique Dias Tavares publicou o ensaio “*comércio proibido de escravos*”, resultado de pesquisas desenvolvidas durante o Pós-Doutorado na *University College of London*, realizada em arquivos na Inglaterra, Portugal e no Brasil. Deste Trabalho, tem-se uma análise da organização de empresas capitalistas no sistema do tráfico negreiro ilícito (TAVARES, 1988). Em recente pesquisa no Arquivo Nacional, encontrei três processos que remetem a persistência do comércio proibido de escravos na Bahia, sendo que, em um deles, correspondências do embaixador brasileiro em Angola revela a existência de um circuito internacional do tráfico clandestino ligando Bahia, Angola, Cuba, com possível participação de capital português e de embarcações norte-americanas; dois outros processos nos permitem sugerir a omissão, ou, até mesmo convivência, ou colaboração de autoridades baianas para a persistência deste negócio ilegal. Ao analisar estes casos, revisito o ensaio “*comercio proibido de escravos*”, ao passo que rendo minhas homenagens ao Professor e Historiador Luis Henrique Dias Tavares, uma das grandes referências da historiografia baiana.

O comércio negreiro se inseriu na lógica da acumulação primitiva de capital na qual o caráter especulativo comercial determinou as formas de produção e reprodução pré-capitalistas nas áreas coloniais. Foi após o crescimento quase vertical da produção, observado originalmente na Inglaterra nas últimas décadas do século XVIII, que houve a mudança de postura dos britânicos em relação ao tráfico de cativos. A substituição da expropriação violenta pela hegemonia de outra forma de acumulação, baseada nuclearmente em uma dada relação social entre o proprietário dos meios de produção e quem vende a força de trabalho que passou a ser uma mercadoria singular visando à extração de mais valia, que o objetivo do comércio de escravos foi substituído por interesses em formação de mercado consumidor, exploração de mão de obra assalariada, fornecimento de matérias primas para as novas indústrias, e, conseqüentemente, exportação de capitais para áreas estratégicas ao desenvolvimento capitalista. Assim, desde a primeira década do século XIX, têm-se pressões inglesas contrárias ao tráfico de africanos, o que gerou grande impacto nas economias tradicionais, fundamentadas na expropriação violenta e na especulação comercial.

Cerca de 40% do total de escravos destinados para as Américas entraram nos portos brasileiros, e, até meados do século XVIII, 70% dos escravos importados para o Brasil vinham da Costa da Mina e Angola, principais abastecedoras para Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Luís, os grandes centros compradores da Colônia. A partir da década de 1630, acompanhando as repercussões da conquista holandesa, o tráfico baiano superou as importações de cativos para Pernambuco. O conflito luso-holandês no Atlântico, portanto, abriu uma oportunidade para os comerciantes baianos avançarem sobre a África em busca de escravos. A principal zona de obtenção de escravos era a África Centro Ocidental, região que compreende atualmente o território da República Democrática do Congo e Angola. Mais de 90% (93,6%) do tráfico baiano concentrava-se nessa região, com milhares de pessoas (8.337) vindos da região conhecida como Alta Guiné, e outra parte (300) do Golfo de Biafra (atual Nigéria)¹.

Durante o século XVIII o tráfico negreiro expandia-se, estimulado pela demanda de escravos para as regiões mineradoras da América portuguesa. A partir de fins do século XVII a Costa da Mina (atual Togo, Benim e Nigéria) converteu-se no principal local de aquisição de escravos para a Bahia. Uidá forneceu mais da metade de todos os escravos que atravessaram o Atlântico durante os primeiros 13 anos do século XVIII (15 mil pessoas por ano), e foi a principal região de embarque de cativos para as Américas entre 1700 e 1730 (LAW, 2004, p. 30).

Entre a segunda metade do XVIII e meados do XIX, o Rio de Janeiro emergiu como principal importador de escravos do Brasil e parceiro comercial com Angola. A princípio, Luanda foi a maior fonte abastecedora de escravos africanos, sendo substituída por Benguela, no início do século XIX, e Cabinda manteve-se como terceiro porto em importância e área de comércio livre até o final do XVIII, onde abasteciam, além dos portugueses, outros que pretendiam escapar dos regulamentos dos portos ao sul, tais como franceses, ingleses e holandeses (RODRIGUES, 2005, p. 29).

No século XIX começaram as pressões pelo fim do tráfico. Em 1807 foi inaugurada a série de *bills* e *acts* e ações condenatórias a participação do comércio

¹ <http://slavevoyages.org/estimates/ulvCeBwD> (consultado em 30/12/2018).

e de cidadãos ingleses no tráfico negreiro. A Inglaterra tomou ações repressivas nos mares e tentou estendê-las a Portugal, iniciando uma longa fase de pressões diplomáticas e de violências militares (TAVARES, 1988, p. 15). Resultado de um processo que contribuiu para a criação do capitalismo industrial que se transformou e destruiu a força motriz do próprio mercantilismo: a escravidão e todo o seu funcionamento. No entanto, ainda que a perda de colônias pudesse parecer para a grande maioria dos britânicos uma catástrofe, desenvolveu-se um poder político e um sistema de geração de riquezas que ultrapassou a toda fase anterior. As questões pertinentes à África e ao Oriente passaram a ser encaradas dentro das necessidades da produção. Assim, a nova força produtiva viria destruir qualquer relação que fora um entrave ao seu desenvolvimento. Daí, onde antes se viu a defesa da escravidão, via-se, posteriormente, a crítica ácida frente à mesma (WILLIANS, 2012, p. 284-285).

Até então Portugal estava presente na costa ocidental africana. Além de Angola, os portugueses espalhavam suas atividades por Cabo Verde, Guiné, Ajudá, Loango, Cabinda, São Tomé e Príncipe, e na Costa Ocidental em Moçambique. Sucessivos governos ingleses demonstraram interesses por estas áreas, o que levou a uma série de exigências contra o comércio português de escravos. Após a invasão do exército bonapartista em Portugal, Dom João se viu obrigado a assinar lesivos tratados com a Inglaterra. O tratado de Aliança e Amizade de 1810, por exemplo, estabeleceu no artigo 10º restrições ao comércio luso de escravos. Por este instrumento ficava limitado o mesmo aos domínios portugueses na África e proibido ao norte do Equador, uma linha indefinida cuja ambiguidade produziu querelas quanto à legalidade, ou não, de captura de embarcações de bandeira portuguesa por navios de guerra ingleses, como foram os casos do bergantim *Desforço*, em 1813; o brigue *Dezengano*, construído nos estaleiros da preguiça em Salvador e apreendido em Porto Novo, em 1812; o bergantim *Destino*, em 1814; o bergantim *Lindeza*, construído em Cotinguiba-Sergipe e capturado em Lagos, em janeiro de 1812; o brigue *Bom Caminho*, aprisionado em Ajudá, 1814; escuna *Paquete Volante* e galera *Urbano*, capturados em Cabinda, 1811; A embarcação *Falcão* foi aprisionada em Porto Rico quando ia da Bahia para Havana fazendo reexportação de 387 escravos (TAVARES, 1988, p. 17).

Em janeiro de 1815, o ministro inglês Castereagh concluiu com representantes portugueses duas convenções em Viena nas quais a Inglaterra se comprometia a pagar trezentas mil libras esterlinas por navios negreiros apreendidos ilegalmente, e em contrapartida ficava vedado ao comércio português o norte da África (TAVARES, 1988, p. 21). Após a independência, em 1822, o governo brasileiro, visando consolidar o seu reconhecimento, ratificou os acordos assinados pela antiga metrópole. Assim, em 1826 e 1827, os brasileiros comprometeram-se com a total extinção do tráfico de africanos em três anos. Em 1831 foi aprovada a lei brasileira antitráfico, e seu regulamento foi definido um ano depois. No entanto, nem o dever diplomático nem a própria lei foram cumpridas. As Leis de novembro de 1831 e de Abril de 1832 proibiam qualquer desembarque de escravos no território brasileiro e inseriam uma linha gradualista que visava à superação do trabalho cativo no Brasil (Idem, p. 25-26).

Devido o crescimento da produção açucareira nas primeiras décadas do XIX e a expansão da produção cafeeira, o setor de plantação da economia brasileira foi consideravelmente aumentado e reforçado. Desde o início as fazendas de café eram trabalhadas por mão-de-obra africana e a mortalidade dos escravos era muito alta devido a um regime de trabalho exaustivo, castigo e doenças. Por isso, o tráfico transatlântico poderia fornecer aos fazendeiros os suprimentos regulares de escravos de que tanto necessitavam, uma vez que a reprodução natural era antieconômica.

Em 1845 foi promulgada, na Inglaterra, a lei Bill Aberdeen, que autorizava as comissões mistas anglo-brasileiras a julgarem os navios negreiros brasileiros capturados e os navios condenados seriam colocados ao serviço da Grã-Bretanha ou demolidos. Em meados de 1850 o tráfico brasileiro já vinha sendo feito com menor intensidade, a repetida declaração do governo brasileiro de afirmar sua intenção de introduzir novas medidas para combater o tráfico.

As atividades dos navios de guerra britânicos ao longo da costa brasileira durante os doze anos anteriores e o aumento do preço dos escravos, se combinavam para reduzir o tráfico negreiro brasileiro e culminou na aprovação pela câmara do projeto de lei antitráfico de Eusébio de Queiroz no dia 17 de julho de 1850. No Senado, ela foi aprovada no dia 13 de agosto. No

dia 4 de setembro de 1850, o projeto tornava-se lei. A partir de então, os navios brasileiros que estivessem transportando escravos, cuja importação para o Brasil era proibida pela lei de 1831, ou que tivessem desembarcado escravos, ou ainda que estivessem aparelhados para o tráfico negreiro, eram passíveis de captura pelas autoridades e navios brasileiros. A importação para o Brasil era declarada pirataria e os principais envolvidos no crime eram passíveis de punição; todos os navios capturados seriam vendidos; os escravos capturados seriam eventualmente reexportados a expensas do Estado e empregados em trabalhos supervisionados pelo governo; não seria concedido passaporte a navios que demandassem a costa africana, enquanto os proprietários não tivessem uma declaração de que não se dedicariam ao tráfico negreiro e pagassem uma fiança igual ao valor do navio e seu carregamento que só seria cancelado após um período de dezoito meses; todos os casos relacionados com navios capturados suspeitos de traficarem escravos seriam julgados em primeira instância por juízes nomeados especialmente para esses casos.

No entanto, após a lei Euzébio de Queiros o tráfico de escravos ainda persistiu pelo menos até o início da década de 1870. Cuba, Brasil e Angola, eram localidades que exigiram muita atuação dos britânicos na vigilância dos mares, como podemos perceber na troca de correspondência do Consul brasileiro em Angola entre 1858 a 1861, o Sr. Joaquim Maria Nascente de Azambuja, um destacado diplomata conhecido por sua atuação nos estudos sobre questões de fronteiras do Brasil com as Guianas, Argentina e Uruguai.

No dia 3 de setembro de 1860, o Consul escreveu ao Ministro da Justiça, João Lins Vieira Cansação de Sinimbu, outro político de muito prestígio no império, tendo sido Presidente das províncias de Alagoas, Sergipe, Rio Grande do Sul, Bahia, e Primeiro-Ministro no 27º Gabinete. Em carta, o Consul atestou que se certificou por meio de um caixeiro de nome Coimbra, a existência de dois desembarques clandestinos de escravos na Bahia, que teriam acontecido no ano de 1859. João Osmundo Toulson, negociante que na ocasião atuava no rio Zaire e nas suas imediações, seria o responsável pelos desembarques, que por sua vez foram consignados a uma dita pessoa muito distinta, cuja identidade não fora revelada. As negociações envolvendo este carregamento teria sido resultado daviagem que o Português, que vivia no Brasil, Braz Diogo de Souza, fez a

Angola². Toulson era um comerciante, natural de Lisboa, que tinha cidadania inglesa, e em 1872 chegou a ser condecorado com a Ordem de Cristo, vindo a falecer no ano seguinte, em Luanda³.

O Consul detalhou com base na informação de um diplomata norte americano, que, de 28 de julho a 16 de agosto ocorreram quatro apreensões de embarcações nas imediações. Em duas dessas não foram encontrados negros a bordo e a galera americana *Erié* foi capturada pelo vapor *Michigan*, em frente o Rio Zaire, com 997 negros, e o patacho *Iloma King* foi capturado pelo vapor *San Jacintho*, com 600 negros a bordo.

Em Cuba, outra apreensão capturou uma escuna contendo 12 mil pesos; além disso, no Porto do Zaire encontravam-se retidos o pacote “*de Moenda*”, do Sr. José Antônio da Fonseca Costa; a lancha *Palmeiras*, do Sr. Alexandre Alves Ferreira; a lancha *Tigre*, do Sr. cabinda Mabens, que continha 80 escravos, dos quais 58 já vieram da escuna *Cabo Verde*, vindo também neste navio 22 cabindas das guarnições das lanchas e os indivíduos brancos José Vieira Borges, e Manoel Augusto Roquete Alves; a lancha *vó a vó*, do cabinda Chris Franque.

Chama atenção à quantidade de navios americanos dentre os capturados. A atuação dos ingleses nos mares era intensa, entre 1814 a 1850, unidades navais britânicas capturaram 169 navios só de origem da Bahia, a grande maioria em águas do oeste da África. No entanto, para driblar isto, a participação de americanos nos negócios ilegais de escravos para o Brasil e para Cuba acentuou-se, especialmente a partir de 1839, quando a Grã-Bretanha autorizou seus navios de guerra a deter embarcações com bandeiras brasileiras, espanholas e portuguesas, o que fez dos Estados Unidos o último país ocidental a não permitir a abordagem e busca de seus navios no mar. Na década de 1840, brasileiros como Manuel Pinto da Fonseca e Bernardino de Sá eram notórios traficantes de escravos e conhecidos por financiarem navios negreiros americanos.

Em 1847, Lord Howden, um diplomata Inglês que vivia no Rio de Janeiro, denunciou que era costume uma tripulação ser despachada para bordo

2 ARQUIVO NACIONAL. Catálogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de três de setembro de 1860.

3 <https://geneall.net/pt/nome/611507/John-osmundo-toulson>. Consultado em 30/12/2018.

de outro navio destinado a não trazer escravos, e assim servir de isca para afastar os cruzadores, enquanto o primeiro seguia em travessia com africanos a serem vendidos. Geralmente estes barcos tinham duas nacionalidades e dois proprietários: eram americanos quando costeavam a África, e apresentavam-se como brasileiros quando retornavam. Em outras ocasiões, negreiros americanos disfarçavam-se de baleeiros (HORNE, 2010, p. 56 a 58).

Os Estados Unidos se transformaram também em líderes mundiais na construção de veleiros rápidos, adaptados para o ilícito comércio de escravos. A maioria das embarcações destinadas ao tráfico eram as barcas e galeras, navios de três mastros que se diferenciavam de acordo o velame, pois, enquanto as barcas contavam com velas latinas apenas no mastro de ré, as demais eram redondas, já as galeras tinham todas as velas redondas. Embora os bergantins carregassem menos escravos, devido suas limitações espaciais, eles eram mais velozes, o que levou a preferência dos traficantes às embarcações de dois mastros (brigues, escunas, patachos, sumacas e bergantins) para uso no comércio negreiro, no período em que se intensificou a repressão por parte dos ingleses (RODRIGUES, 2005, p. 147-149).

Nos depoimentos dos capturados de 1860 aparecem os nomes de Toulson e de um antigo traficante negreiro residente em Angola, de nome Pamplona. Um alfaiate de nome Machado teria perdido uma lancha com escravos que foram encomendados por Ignácio José de Moraes, e que figurava o próprio Cônsul brasileiro como carregador. Alegação que o Cônsul procurou descartar afirmando ser comum o uso de nomes alheios ou de personagens para despistar os próprios traficantes. Em sua defesa lembrou que nos registros de muitos navios apreendidos constam nos livros de carga os nomes do Papa Pio IX, do Cônsul inglês, do visconde de Sá Bandeira e de um ex. Governador Geral⁴.

Foi apreendido no porto de Angola o patacho português *Equimina* contendo escravos presos em ferro, no porão. Este navio, que era de navegação costeira, recebia os escravos do tráfico em terra para transportá-los até as lanchas que durante a noite evitavam a vigilância dos guardas ou a fiscalização. A escuna *Maria* pertencente ao negociante português Manuel Antônio de Magalhães e

4 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Consul Brasileiro em Angola de três de setembro de 1860.

Silva, também era utilizada na navegação costeira, chegou a atravessar o Atlântico com um carregamento de escravos destinados a Cuba. Fatos que causaram grande espanto ao Infante Dom Luiz, para quem o contrabando de escravos em domínios portugueses parecia inteiramente extinto. As documentações atestavam que os indivíduos que se encontravam no Zaire pretendiam partir para Cuba e para os EUA.

Não obstante a reação do infante Dom Luís e do tratado assinado entre Portugal e Inglaterra pela abolição do tráfico em terras lusitanas, no ano de 1842, o contrabando de escravos não cessou, pelo menos, até a década de 1860, a ponto de um novo acordo em 1847 conceder aos navios ingleses o direito de entrarem em enseadas, portos, baías e rios das colônias portuguesas na África, suspeitos de embarcarem escravos. Estes acordos não conseguiram extinguir o comércio de escravos destas colônias para o Brasil e para Cuba. Na verdade este tráfico continuou utilizando novas táticas, especialmente com uso de navios estrangeiros (TAVARES, p. 115-119). Assim, como faziam os traficantes brasileiros, os portugueses também alugavam navios americanos para continuar a atuar no tráfico ilegal de escravos (HORNE, 2010, p. 42).

Meio as tensões provocadas pelas apreensões de navios negreiros, alertas acerca das atividades de um senhor de nome Braz Diogo de Souza, na Bahia, já haviam sido dadas pelo mesmo Cônsul brasileiro em Angola, desde setembro de 1858⁵. O ministro dos negócios estrangeiros do Brasil ordenou que se tomassem as medidas necessárias. Nesta comunicação maiores informações foram dadas acerca das atividades suspeitas de Braz Diogo Souza. O mesmo havia solicitado ao cônsul, em Angola, passaporte para navegação no Rio Zaire, sendo então questionado se pretendia embarcar negros nesta viagem, alegou não participar de negócios ilícitos e apresentou uma carta trazida da Bahia, escrita em francês, assinada por Eduardo Gantois.

Esta carta o apresentava a um negociante, em Lisboa, e autorizava qualquer saque que precisasse. Em outras correspondências este comerciante lisboeta recomendava Braz Diogo para fazer negócios em Cuba. Braz Diogo de Souza então esclareceu que iria do Zaire para Cuba. O cônsul brasileiro sugeriu

5 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de 21 de maio de 1859.

então que os britânicos ficassem em alerta para as atividades deste português no Zaire, bem como na movimentação da polaca *Graciosa*⁶.

Dentre os dados biográficos do belga, traficante de escravos, *Eduardo Gantois*, consta ter ocupado uma posição de destaque no meio dos negociantes de Salvador. Nascido no final do século XVIII emigrou para o Brasil onde estabeleceu uma firma comercial na capital baiana. Lá ficou ativo desde 1830, principalmente no tráfico ilegal de escravos, com agência na Rua d'Alfandega, na parte baixa da cidade. Junto com seus sócios, o francês *Guillaume Pailhet* e o britânico *Henry Marbach*, dirigia a próspera empresa Gantois & Martins que tinha vários navios que realizavam viagens para Brasil e Havana. Nesse período de 20 anos fizeram, pelo menos 36 transportes clandestinos de africanos, dos quais somente quatro foram interceptados (DELARVIÈRE, 2014, p. 84-86).

Há registros que em 1836 o navio *Esperança* de propriedade da casa franco-belga Gantois & Martins foi capturado no Rio Bony, com 435 escravos a bordo. Depois de capturado e condenado o *Esperança* retornou ao tráfico (TAVARES, 1988, p. 32). Nove anos depois da abolição do tráfico, Gantois se transformou em industrial e investiu na compra de terras. Consta que em 1844 a *Fazenda Garcia* foi comprada pela família Gantois. Tratava-se de um enorme latifúndio que partia do Campo Grande para o leste, compreendendo os morros dos atuais bairros da Fazenda Garcia e da Federação e parte dos vales no entorno, beirando o Dique do Tororó. Esta área foi utilizada para abrigar uma fábrica de rapé, que era exportado para a França. Entretanto, apenas uma pequena parte das terras era ocupada. Aos poucos, o que sobrou foi fatiada em roças e arrendada ou vendida a particulares. Num destes terrenos foi fundado, em 1849, por mulheres Iorubás, o Ilê Iyá Omi Axé Yamassê, também conhecido como *Terreiro do Gantois*, localizado no *Alto do Gantois* (CASTILLO, 2017). Curiosos é que um dos mais famosos terreiros de Candomblé da Bahia tenha sido edificado em terreno de um grande traficante de escravos, e ainda levar o seu nome.

Braz Diogo revelou ao cônsul que os últimos traficantes que atuaram na Bahia haviam sido assassinados durante suas atividades em terra, e que teria

6 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de Fevereiro de 1859.

vindo da Bahia a bordo da brigue *Confiança*, do português Diogo José de Bastos, estabelecendo-se como funcionário público e comerciante, em Luanda. Além da boa educação, que, segundo o Cônsul, era uma qualidade que dava ao português alguma vantagem, Braz Diogo seria protegido da Casa de Flores⁷ e era amigo particular de um Senhor Garrido, de quem não se obteve maiores informações.

Braz Diogo afirmou que teria ido para Cuba a bordo da Brigue norte americana *Charlotte*. Informação que foi negada pelo proprietário da citada embarcação, que era o então Cônsul português nos EUA. Esta contradição levantou suspeita acerca das reais atividades do comerciante. As embarcações com bandeira americana costumavam apresentar documentação regular, mas, sempre levantavam suspeitas quanto à intenção de seus passageiros. No entanto, informações dadas por autoridades inglesas que patrulhavam o rio Zaire apontam que o navio *Charlotte* fez pouso no porto da Lenha, em manobras suspeitas de buscar carregamento de escravos, chegando a embarcar seiscentos negros na praia dos pescadores a seis milhas ao norte da feitoria dos franceses de Angra dos Piratas.

A operação de embarque foi realizada em torno de três horas, com vento favorável na escuridão da noite, e ao amanhecer ele se encontrava fora do alcance dos cruzadores. O capitão da *Charlotte* teria recebido seis mil pesos para levar a mercadoria até Cuba. Três outros navios americanos foram encontrados no Zaire, todos contendo carregamentos de negros destinados a Cuba. No mesmo ofício que prestava esta informação o comissário britânico alertou para atividades clandestinas de tráfico na Bahia realizadas pela Casa de Flores⁸.

A movimentação do navio *Charlotte* mostra como eram constantes as trocas de acusações entre britânicos e americanos acerca do envolvimento no tráfico clandestino de escravos destinados ao Brasil e a Cuba. Em fevereiro de 1855, o *De Bow's Review* publicou uma entrevista com um capitão de navio negreiro que admitia ser Nova York o maior porto de comércio de escravos do mundo. Lá se poderiam comprar navios e tudo o que mais precisasse para

7 Não encontramos nenhuma referência acerca da Casa de Flores durante esta pesquisa.

8 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de Fevereiro de 1859.

uma expedição negreira. E, segundo o mesmo capitão, nada de pior acontecia em caso de abordagem do navio por parte dos ingleses que se limitavam e apreenderem os africanos, liberando a continuidade da viagem, visto se tratar de navio norte americano (TAVARES, 1988, p. 84-86).

A alta remuneração da participação norte-americana no comércio de escravos africanos colocou Nova York no centro do tráfico negreiro clandestino para Brasil e Cuba, na década de 1850. Entre 1852 a 1855 foi estabelecida uma Companhia para o comércio de escravos em Nova York, com ramificações em Londres, Lisboa, Ambriz, Luanda, Cabo Lopez, Rio de Janeiro e Havana. Dentre as embarcações que navegavam para as casas comerciais envolvidas nesta complexa organização estavam *Panchita*, *Ellen*, *Isla de Cuba*, *Tyrant*, e a *Charlotte*, a mesma embarcação citada nas atividades que envolviam Braz Diogo.

Diante da informação da tentativa de retomada de introdução de africanos no Brasil, a partir do que as autoridades brasileiras definiram como ação de aventureiros norte-americanos que se dedicavam a igual tráfico para a ilha de Cuba, em março de 1859 foi ordenado pelo Governador da Bahia que o chefe de policia tomasse as providências cabíveis para a vigilância do litoral da Província⁹.

Informações foram levantadas a respeito das atividades do português Braz Diogo, constando nestas investigações de que o mesmo possuía relação de amizade com Eduardo Gantois, citado como um ex-traficante de escravos. Braz Diogo havia nomeado como seu procurador, na capital baiana, o também português Manoel Spínola, sendo que, segundo este, pouca coisa possuía Braz Diogo na capital baiana, pois teria vendido a casa e a chácara que lhe pertenceu. De Salvador, Braz Diogo teria partido para o Rio de Janeiro, seguindo para Buenos Aires.

Nas informações levantadas, Braz Diogo foi assim descrito: idade de 56 anos mais ou menos; altura regular; corpo magro; ombros levantados; rosto comprido e descorado; cabelos encaracolados e prislando; olhos pretos, pequenos e fundos, com sombrancelhas fechadas; nariz fino e otilado; boca pequena com berços finos, dos quais quase sempre descascados; cor branca e

9 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência da policia da Bahia, de 25 de Abril de 1859.

clara; banha regular; fala um pouco rouca.

Em Fevereiro de 1861, foi informado um embarque de escravos em Benguela Velha, ao sul de Angola, e em virtude das relações que o autor da empresa contratante, o Sr. Oliveira Velho, tinha com pessoas na capital baiana, foi dado alerta para as autoridades locais. Em março, teria Braz Diogo de Souza, realizado carregamento de Africanos na costa da África e partido para a Havana, onde vendera estes escravos. Tornando a fazer um segundo carregamento, sendo então interceptado e aprisionado por um barco de guerra francês. Apesar da prisão do português em águas estrangeiras, em novembro de 1861 o Chefe de Polícia comunicou ao Presidente da Província da Bahia e ao Ministro da Justiça do Brasil a conclusão das investigações a respeito das atividades do brasileiro adotivo Braz Diogo de Souza. Segundo este documento estava o policial convencido de que nenhum desembarque de africanos ocorrera na Província, e atestou em sua investigação de que Braz Diogo se encontrava em Portugal, e antes tivera ido até a costa da África¹⁰.

Chama atenção nesta investigação a constante negativa das autoridades policiais soteropolitanas em se aprofundar em ações que pudessem levar até as atividades ilegais de Braz Diogo. Em Maio de 1859, o Chefe de Polícia interino afirmou que as relações existentes entre Braz Diogo e Eduardo Gantóis poderiam ser classificadas como sendo de simples amizade e não de negócios. Em 21 de Fevereiro de 1861, as informações dadas pelo Cônsul brasileiro em Angola foram tratadas com ironia pelo senhor Luís de Almeida Brandão, chefe de polícia:

É de admirar a credulidade ao Consul brasileiro em Angola, e a familiaridade com a qual transmite uma notícia real o que lhe disse um caixeiro, cujo nome todo não declina. Pena foi que o denunciante não possuísse o nome da pessoa muito distinta que na Bahia protege os dois desembarques, tão vaga e tão infundada notícia, não consta elemento algum para uma sindicância eficaz.

O mesmo chegou a afirmar que tais denúncias não seriam merecedoras

¹⁰ ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Chefe de Polícia da Bahia de 21 de Fevereiro de 1861.

de atenção. Este não foi o único exemplo de aparente negligência das autoridades policiais baianas com denúncias a respeito de possíveis ações de tráfico clandestino de escravos. Ainda no ano de 1859, quando se suspeitava de desembarque de africanos, novas acusações foram feitas pela própria população local, desta vez no sul da Bahia, o que exigiria atenção da fiscalização.

Em 13 de março daquele ano, uma denúncia de desembarque de africanos boçais foi veiculada em publicação do jornal “*Correio da tarde*”, do Rio de Janeiro, segundo o qual a mercadoria teria passado por aquela província, em direção a Jequiриçá, na Bahia. No dia seguinte o vapor *Majoley* partiu por Itaparica, para investigar a denúncia. No entanto, foi deixado em Caixa prego, colocando-se a observar as embarcações de transitavam ao sul, por ordem do chefe de polícia, comandante da ação, que considerou que todo aquele aparato poderia prejudicar a sindicância, tornando-se muito perceptível¹¹.

Seguiu então o chefe de polícia em uma barca, ao lado do juiz municipal de Itaparica, até Jequiриçá onde se uniram a outras autoridades pelo caminho. Averiguou-se que as denúncias se confundiam com a transferência de escravos ladinos, feita pelo Sr. Higino Pires Gomes, dono do Engenho “*Jequiriçá*”, para estabelecimentos que possuía no baixo Rio de Contas. Segundo relatos dos pescadores locais o Sr. Higino havia transferido a maioria dos escravos e de seus animais para Rio de Contas, entre primeiro de dezembro a fins de janeiro.

Em setembro, o presidente da Província de Sergipe também alertou para a possibilidade de um desembarque de africanos que viriam com o patacho *Especulador*, do mestre crioulo Alexandre José Teixeira, para a Barra de Inhambupe ou Rio Real, na província da Bahia. A dita embarcação estaria aguardando por navio negreiro e cruzaria a costa para este fim¹². Para impedir a suposta ação contrabandista foi acionado pelo chefe da esquadra e comandante da Estação Naval o vapor de guerra *Majoley*. Ao chefe de polícia foi ordenado o envio de dez praças e expediu circular a todas as autoridades policiais baianas. Acreditava-se que os contrabandistas utilizavam como tática chamar atenção para o norte a fim de realizar mais facilmente desembarque ao sul.

11 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em três de Abril de 1859.

12 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de setembro de 1859.

Após alegar ter investigado todas as possibilidades de desembarque de escravos em Caravelas, Canavieiras, Rio de Contas, Valença, Camamu e Barra do Jequiriçá, o Chefe de Polícia concluiu de que considerava impossível a renovação do tráfico naquelas paragens, não só pela vigilância dos cruzeiros e das autoridades em terra, mas também pela avidez da pobreza que habitava nas praias. Afirmava que os últimos contrabandos de escravos que tentaram atuar na costa da Província foram infelizes, acabando interceptados por cruzados ingleses ou brasileiros. Quando escapavam ou ousavam driblar a vigilância em terra caíam no perigo da avidez e cobiça da população pobre que pilhavam a mercadoria. É curioso notar que o Chefe de Polícia da província da Bahia utilizou o mesmo argumento que o português Braz Diogo de Souza lançara mão para minimizar a possibilidade de existência de continuidade do tráfico ilegal de escravos no litoral sul baiano.

Dois anos depois, negando o parecer tão conclusivo do Chefe de Polícia que atestava a impossibilidade da existência do tráfico de escravos, novas denúncias surgiram acerca de embarcações suspeitas estarem desembarcando no sítio da *Pontinha*, em *Caixa Pregó*, na Ilha de Itaparica¹³. No ano de 1861, o Ministro da Marinha comunicou ao Presidente da província da Bahia a existência de desembarque de escravos no sul da província¹⁴. O Delegado de Polícia de Rio de Contas, Antônio Duarte da Silva Valença, mostrou-se receoso desta prática, devido à presença, na região, de Higino Pires Gomes, apontado como um audaz traficante de escravos.

Segundo este delegado, havia facilidade para desembarque naquele Termo, de Itacaré em diante, e também poderia ocorrer a transferência de africanos pela mata, onde existem excelentes picadas até a fazenda de Higino Pires Gomes a uma distância de cinco léguas. Denunciou então que parte das autoridades locais atuaria protegendo as ações de Higino, que estaria traficando escravos para as fazendas de café e cacau do próprio sul da Bahia, e que as informações de constantes desembarques de africanos eram dadas pela própria população local. Pediu então providências de demissão das autoridades, e

13 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 05 de fevereiro de 1860.

14 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 19 de dezembro de 1861.

aumento do destacamento da guarda.

Atendendo aos apelos do Delegado de Polícia de Rio de Contas, o Conselheiro e Secretário dos Negócios da Justiça indicou para a Presidência da província a demissão do subdelegado do segundo distrito da Vila da Barra de Rio de Contas, Pedro do Espírito Santo Aragão, apontado como homem ligado a Higino. Em seguida foi redobrada a vigilância na Vila de Alcobaça e demais portos:

Agora, recebendo do Dr. Chefe de polícia Interino os officios, por copia, e acompanhados de informações de diversas autoridades dos Termos de Villa da Barra do Rio de Contas, e de Valença, julguei dever demitir o subdelegado do 2º districto do primeiro dos dictos termos, o cidadão Pedro do Espírito Santo Aragão...¹⁵.

Esta não foi a primeira vez que Higino Pires Gomes foi apontado como responsável por atividades de tráfico ilegal de escravos: nove anos antes, graves ocorrências se deram, tendo Pires Gomes como protagonista. É o que consta no *Parecer do Conselho de Estado de processo formado contra Higino Pires Gomes e seus escravos (Bahia)* por cumplicidade no crime de importação de africanos livres, como mostra um trecho da comunicação de Jorge Prata de Sousa (SOUSA, 2017): Neste Processo, consta que em 29 de outubro de 1852, na fazenda da *Pontinha*, pertencente a Higino Pires Gomes, localizada na ilha de Itaparica, província da Bahia, desembarcou a escuna *Relâmpago* uma grande quantidade de africanos boçais. A embarcação encalhou na praia comprometendo o desembarque. Os africanos então permaneceram, por pouco tempo, em uma casa onde lhes foi servido feijão, arroz e bolacha, sendo conduzidos para outro lugar. No entanto, acabaram perseguidos pela força pública que conseguiu resgatar mais de duzentos africanos. No momento da apreensão os africanos achavam-se escoltados por vários escravos armados que resistiram à intimação de se entregarem e atiraram sobre a força pública, o qual foi respondido, resultando de tal encontro o ferimento de um Guarda Nacional e a morte de dois escravos, sendo feridos outros.

15 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 11 de novembro de 1861.

Quando interrogados declararam uniformemente que haviam sido empregados nesta diligência por seu senhor Higino Pires Gomes e que este tinha ido assistir ao desembarque dos africanos. Higino presenciou o encalhamento da embarcação na praia, bem como o acossamento dos escaleres do iate de guerra *Itapagipe*. Além dos nove escravos interrogados foram ouvidas sete testemunhas. Uma delas disse que Higino Pires Gomes fora quem prestou auxílio para ocultação dos ditos africanos desembarcados na fazenda da Pontinha.

Dentre a marinhagem aprisionada e interrogada, um deles de nome Antônio Sanches, entre outras respostas, declarou que a escuna foi perseguida por uma embarcação de guerra e encalhou perto de uma casa. Ao ser informado que a embarcação era de Higino, o capitão ordenara que os pretos fossem lançados ao mar, o que foi feito. O desembarque foi realizado com auxílio de uma canoa tripulada por dois pretos pertencentes à mesma casa. Após o desembarque, todos foram guiados por dois moços brancos montados a cavalo e chegaram às oito horas da noite com os africanos ao engenho de Higino Pires Gomes, que ele, o interrogado, afirmou conhecer.

No engenho foram distribuídos panos ou tangas, e, entre quatro para as cinco horas da manhã, os africanos foram mandados para o mato que fica em um local superior ao Engenho e depois para outro lugar, e depois para os matos quando chegou à força pública. O marinheiro de nome Gabino Matute fez a mesma narrativa relativa à apreensão: descarregamento, perseguição e cuidados com os africanos. Acrescentou ao fato que os marinheiros foram apartados dos negros e transportados para a cidade da Bahia por um preto crioulo em um saveiro.

Sousa conclui deste relato que, para realização das estratégias necessárias ao desembarque de africanos traficados ilegalmente seriam necessários: uma pequena milícia privada composta de agregados e escravos, barqueiros para retirada de africanos na costa, barracões e alimentos para o acolhimento do carregamento e um sistema de sinalização combinado anteriormente. O fato de o próprio proprietário ir assistir o desembarque mostra uma certeza prévia do lugar a ser descarregado o lote de africanos. O Historiador Luís Henrique Dias Tavares afirmou que o desembarque da Pontinha teria sido “o último desembarque de escravos africanos na Bahia”. Os tripulantes apreendidos

na Pontinha eram de origem espanhola, dois foram presos na casa de uma prostituta, e outro, o já citado Antônio Sanches, foi capturado no hotel das Nações. Foi Sanches quem revelou que carregavam na embarcação 830 africanos. Onze africanos foram encontrados mortos por afogamento. Um dos negros, denominado Noé, afirmou que era de Luanda e que foi aprisionado na guerra contra o povo Ebé, então vendido como escravo. Duas outras informações importantes: a Escuna *Relâmpago* tratava-se de mais uma construção Norte Americana, e muitos proprietários receberam e esconderam africanos nas matas de suas propriedades¹⁶.

Antes mesmo de ser apontado como traficante ilegal de escravos, Higino Pires Gomes já era conhecido das autoridades baianas, citado como um dos rebeldes que tivera participação na Revolta da Sabinada, na Bahia. O Historiador Dilton Oliveira destacou que em maio de 1838 divulgou-se a notícia de que estava sendo preparado um ataque à Cidade do Salvador, pouco tempo depois do fim da revolta. Esse ataque seria comandado por Higino Pires Gomes, tido como um rebelde que conseguira furar o cerco dos legalistas e fugir da cidade sitiada em uma suposta tentativa de estender a revolução a outras localidades. Higino estaria com o comando de 500 homens que liderara na sua evasão de Salvador, pronto para marchar sobre a cidade. Procurando desfazer esses boatos, o *Correio Mercantil* assegurava que aquilo era coisa de raposas que vagueavam pelas ruas da cidade, com o intuito de inquietar os espíritos e fazer com que fosse menos severa a justiça que começou, enfim, a cuidar do processo dos rebeldes e que Higino estaria cuidando da sua fuga, pois ainda estava sendo perseguido pelas tropas legalistas. Higino Pires Gomes só veio a reaparecer em 1840, após a anistia dada aos rebelados, mas sua fama de detentor de poderes econômicos e de possuir prestígio social o fazia ser visto como potencial organizador de novas conspirações (ARAÚJO, 2009).

Não consegui maiores informações acerca da continuidade das ações de Higino Pires Gomes e de como prosseguiu as investigações acerca de seu envolvimento com o tráfico proibido de escravos, mas é fato de que tanto o ocorrido no sul da Bahia, quanto à forma com foi recebida a ordem de investigação acerca das atividades de Braz Diogo em Salvador, são reveladoras

¹⁶ TAVARES, Luís Henrique Dias. O Desembarque da Pontinha. Salvador: Academia de Letras, 1971.

de como alguns segmentos da estrutura de polícia da província se comportava diante da fiscalização de entrada clandestina de africanos.

A despeito do comportamento suspeito, a polícia baiana mantinha uma guarnição secreta destinada a oferecer informações sobre a origem de crimes e tramas, para as quais constantemente se reivindicava aumento orçamentário ao ministério da justiça, alegando-se insuficiência e constante esgotamento de uso da cota destinada a este fim. Em justificativa alegava-se de que este crédito seria concedido para despesas com polícia, segurança pública e combate ao tráfico:

Em cumprimento do que por vossa excelência me foi recomendado em seu aviso circular reservado de 14 do mez passado, sobre a conveniência que há em desde já providenciar de modo que o credito concedido do Ministério a cargo de V. Exa., para as despesas da polícia, segurança pública e tráfico não seja excedido, tenho a honra de submeter a V. Exa. as ineladas informações, que me foram ministradas pelo Dr, Chefe de Polícia desta Província, acompanhadas do orçamento das despesas, que correm por aquella repartição por conta da cifra polícia secreta (...)¹⁷.

A cumplicidade da polícia baiana em relação ao tráfico proibido de escravos já havia gerado um conflito com autoridades do Rio de Janeiro. Em 18 de março de 1856, foi comunicado que a bordo do brigue *Guerra de Pirajá* foram desembarcados, além de outros, dois escravos africanos de nação nagô, chamados João e Vicente, que haviam sido despachados em 14 de Fevereiro, com destino ao Rio de Janeiro. Por não falarem bem o português, despertaram suspeitas de terem sido importados por contrabando. Foram então considerados boçais e conduzidos até a casa de correção donde se iniciaram as investigações a respeito deste fato. Os escravos haviam sido embarcados na Bahia por Severiano Augusto de Andrade, e consignados à Corte para Antônio Joaquim Vieira de Carvalho. Uma vez apreendidos, foram levados a interrogatório, e com auxílio de interprete ¹⁸.

17 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 14 de agosto de 1860.

18 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 18 de março de 1856.

As suspeitas iniciais pairavam sobre terem sido trazidos ao Brasil a bordo da escuna *Mary e Smith*, navio americano conhecido por transportar africanos para o Brasil após ter saído de Boston em 1855, com destino à costa do Espírito Santo, aonde chegou, em janeiro de 1856, carregando 400 negros traficados da África a bordo. Um vapor brasileiro, o *Olinda*, abordou esta escuna e a escoltou até Salvador, onde se verificou que havia mais de 70 africanos mortos de doença contraída na viagem.

Na ocasião, a população de Salvador entrou em pânico, apavorada com uma possível epidemia. Nas duas semanas seguintes em que a escuna esteve presa mais cem cativos morreram. Os tripulantes foram julgados e sentenciados a três anos de prisão, apelando para o cônsul americano Richard Meade. Dom Pedro II concedeu o perdão oficial a todos no ano de 1858 (HAAG, 2009). Mas, apesar de descobertos em 1856, as investigações mostraram que os dois africanos apreendidos foram ilicitamente importados muito antes da apreensão da *Mary e Smith*. Também se diferenciavam dos negros de origem Congo apreendidos na referida escuna por serem nagôs.

Declarações apresentadas às autoridades policiais durante as investigações atestaram que os dois escravos foram adquiridos por compra por Francisco de Paula Viana, padeiro, que os comprara no ano de 1849 das mãos de Manoel Joaquim Soledade, cunhado de Thomaz Pedreira Jeremoabo, proprietário do *Engenho Novo* e que este os tinha desde 1841. Em 1853 o escravo João foi vendido a João Antônio do Sacramento, morador de Muritiba, Termo da cidade de Cachoeira. Afirmou então o Chefe de Polícia da Bahia que estes africanos entraram ilegalmente no Brasil, após a lei proibitiva do tráfico de 1831, quando o tráfico era tolerado, apesar de proibido, e que Thomaz Pedreira Jeremoabo, primeiro proprietário dos mesmos, possuía ponto de receber africanos na fazenda denominada *Toba*, em Ilha de Maré, próximo da fortaleza de Montserrat. Havia outra pertencente a F. Maia, que também recebia africanos, seja de outros portos de fora da capital, ou diretamente de navios negreiros que descarregavam por lá.

Vicente afirmou que foi batizado na África com nome de *Otapolá*, sendo que no Brasil logo foi chamado de Vicente, apesar de não ter sido batizado pelos brancos. Era da nação nagô e que chegou ao Brasil fazia pouco tempo, o que

contradiz os dados até então levantados. Foi embarcado na costa africana em um porão de navio que era governado por homens brancos, mas alguns pretos, não nagôs, faziam o trabalho de cozinheiros. Junto com ele muitos outros vieram naquele barco. Não soube dizer o nome da embarcação ou de seu comandante, mas, identificou que a mesma possuía três mastros. Desembarcou em uma praia cheia de coqueiros, próxima a Salvador, e, após, aproximadamente um mês, foi então conduzido, em companhia de dez outros negros, em uma lancha grande até a cidade, tendo chegado lá na véspera de Natal, quando foi comprado por um homem branco, cujo nome não soube dizer, mas que era padeiro, que vivia na cidade baixa, onde conheceu João, nagô como ele. Informou ainda que na travessia da Bahia para o Rio de Janeiro vieram dez negros livres, e vinte e cinco negros escravos, mas que, exceto ele e João, estes eram crioulos e africanos que falavam a língua dos brancos do Brasil.

João informou que na África se chamava *Olassã*, sendo denominado João ao chegar ao Brasil, apesar de não batizado pelos brancos. Foi embarcado no porto chamado *Jebô*, em um porão de navio a vela com três mastros. Devido ao calor da viagem morreram quatro africanos neste porão. Foi substituído, em mar, por outro navio, sem velas, que acreditava ser um vapor. Seguiu então com outros negros também vindos da Costa da África. Desembarcou na Bahia, em uma casa cercada de mar e repleta de peças de artilharia, três dias depois foi dali levado até a cidade de Cachoeira, com mais três africanos, permanecendo em um local onde se trabalhava torcendo fumo. Após dez meses foi reconduzido para a cidade da Bahia, onde foi adquirido pelo mesmo padeiro que comprara Vicente, com quem permaneceu por três meses. Este padeiro morava na cidade baixa, mas também tinha casa na cidade alta. Antes de embarcar para a Corte, esteve ainda em Itaparica, na casa de Antônio Rocha, onde permaneceu por vinte e cinco meses.

O traslado destes dois escravos da Bahia para o Rio de Janeiro se deu a bordo da brigue *Guerra de Pirajá*, no entanto, tiveram passaportes autorizados pela polícia da Bahia, e só foram apreendidos na Corte. Nas alegações prestadas pela polícia da Bahia para justificar a emissão de passaporte aos dois africanos apreendidos, em contradição aos fatos averiguados foi dito que João e Vicente ingressaram no país antes da lei proibitiva do tráfico, em 1831, e que falavam

perfeitamente o português. Se os africanos tidos como boçais, estariam agora apresentando ausência de domínio da língua se dera por serem outros e não os que receberam os documentos, ou então, estariam eles se passando por ignorantes, para assim obter a liberdade. Argumentos que não convenceram as autoridades da Corte diante dos fatos já levantados.

Se considerarmos corretas as informações dadas pelo escravo João, que utilizava contagem dos dias por observação da lua, podemos considerar que o mesmo permaneceu vinte e cinco meses em Itaparica, três meses em Salvador, dez meses em Cachoeira, o que daria aproximadamente três anos, ou seja, o seu ingresso ilegal na condição de escravo se dera por volta dos anos de 1852 a 1853, muito diferente do que a investigação conseguiu levantar, com base no que foi informado pelos ex-proprietários que foram ouvidos e pelo que afirmaram as autoridades responsáveis pela emissão dos passaportes. Também, pode-se considerar, pelos dados fornecidos nas audições, que, a embarcação a vela com três mastros sugere se tratar de veleiros rápido, típicos de fabricação americana, adaptado para o tráfico ilegal de africanos.

Ainda que as respostas das autoridades policiais baianas às denúncias em relação à retomada do tráfico proibido de escravos na Bahia remetiam geralmente a negativa da existência deste, no ano de 1855 vários avisos foram expedidos para que fosse fortalecida a fiscalização, inclusive, a embarcação *Caprichosa*, que navegava em direção a Montevideo, foi apontada como suspeita de traficar africanos ilegalmente¹⁹.

A série de ocorridos posteriores à promulgação da Lei Euzébio de Queiroz faz levantar suspeitas acerca do comportamento de autoridades policiais baianas em seu envolvimento ou omissão com relação ao tráfico ilegal de escravos, bem como indicam a continuidade do mesmo. Nos três episódios revelados, temos que, no primeiro houve descaso aos alertas dados pelo cônsul brasileiro em Angola acerca das atividades contrabandistas de Braz Diogo de Souza, na Bahia; no segundo, ficou claro o envolvimento de parte do destacamento de segurança, no sul da Província, em acobertar os desembarques ilegais de escravos feitos por Higino Pires Gomes; no terceiro, deve-se perguntar como foi possível a

19 ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das colleções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de janeiro de 1865.

emissão de passaporte para embarque à Corte de dois escravos que não falavam português, por parte dos policiais baianos, sem que estes sequer desconfiassem da origem dos mesmos. São aspectos que nos suscitam necessidade de maiores investigações acerca da negligência ou corrupção de autoridades de segurança da Bahia com o comércio proibido de escravos.

O exemplo de uma construção de uma rede de colaboração com o tráfico de escravos, envolvendo aparatos oficiais em Pernambuco foi analisada por Marcus de Carvalho. Segundo este, depois de 1831, com a primeira lei de proibição o tráfico mudou-se para os portos naturais do litoral que foram arrendados por traficantes ou tiveram seus proprietários se associando a estes. Exemplo das denúncias que eram feitas na Bahia, em Pernambuco barcos menores apoiavam os navios negreiros a alcançar à costa. Com isto, o comércio proibido passou a empregar muita gente em diversas atividades e surgiram novas oportunidades de negócios, o que fez com que o tráfico mudasse a economia e a política local (CARVALHO, 2012).

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira analisou a persistência do tráfico clandestino entre praias do norte do Rio de Janeiro e do sul do Espírito Santo. De acordo com este estudo, o tráfico ilegal insistia em permanecer em áreas de ocupação mais recentes, onde autoridades, traficantes, negociantes e proprietários, alguns deles bastante conhecidos no negócio atlântico, embalavam a continuidade do comércio ilícito numa trama recheada de ações e reações oficiais, sejam na corte ou na província. Uma ação sistêmica que atuava para confundir a ação dos ingleses e do Império, ao insistir nos desembarques (PEREIRA, 2012).

O comércio ilícito agonizava lentamente. Ainda que se possa perceber a forte disposição do Império e dos ingleses em debelar definitivamente o tráfico ilegal de africanos no Brasil, depois de 1850 a resistência ao seu fim acomodava interesses públicos e privados. Segundo Sidney Chalhoub as autoridades cometiam todo tipo de desacato em relação aos direitos mais básicos da população negra e isto não pode ser dissociado das ilegalidades do tráfico de cativos. Desta forma, pactos de conveniência foram estabelecidos entre a classe proprietária e o Estado, conseqüentemente, a ineficácia da vigilância facilitou o contrabando de mais de 700 mil africanos após a proibição

nominal do tráfico (CHALHOUB, 2012).

A existência de um sistema de comércio ilegal na Bahia era notória, sua manutenção sugere um complexo sistema de fabricação de embarcações norte-americanas; capital português que organizava este tráfico, e o sistema de comércio, nas colônias africanas; provável financiamento de capitais ingleses, ou outros; marinheiros de várias nacionalidades envolvidos; barcos para traslado entre mar e terra; áreas de recepção em terra, com provisões para acolhimento dos cativos; uma extensa rede de acoitamento, para casos de fuga, ou outras situações necessárias; também a proteção de setores do Estado, que afrouxavam a tarefa de vigiar e coibir a ação criminosa. Neste sentido, podemos então sugerir que uma série de ocorridos posteriores à proibição do comércio internacional de escravos faz levantar suspeitas acerca do comportamento de autoridades policiais baianas em seu envolvimento com o tráfico clandestino de escravos.

A ação criminosa do tráfico ilegal pode até ter resistido para além da proibição legal e da ação de repressão, mas não foi capaz de sobreviver, assim como a própria permanência do trabalho cativo, às transformações econômicas que a nova ordem do capital impunha às relações de produção, transformando as bases da organização social e econômica.

Referências

ARAÚJO, Dilton Oliveira de. A hidra revolucionária não erguerá o seu hediondo colo: a elite e os caminhos da pacificação no pós-Sabinada. In: *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação, 1838- 1850*. Salvador: EDUFBA, 2009.

CARVALHO, Marcus J. M. de. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. In, *Revista de História*. SÃO PAULO, Nº 167, JULHO / DEZEMBRO, 2012, p. 223-260,

CASTILLO, Lisa Earl. O Terreiro do Gantois: Redes sociais e etnografia histórica no século XIX. In: *Revista de Historia*. (São Paulo). No. 176. São Paulo: EPUB – Nov., 2017.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

DELARVIERE, Chris. Um traficante de escravos na Bahia. In: *Brasil e Bélgica: Cinco séculos de conexões e interações*. STOLS, Edy; PELAES, Luciana; BUENO, Mascaro. São Paulo: Narrativa Um, 2014,p. 84-86.

HAAG, Carlos. Tráfico Made in USA – A busca pelo Camargo um dos muitos navios negreiros americanos que vieram ao Brasil. In *PESQUISA FAPESP* — 156 — fevereiro DE 2009, p. 86-89.

HORNE, Gerald. *O sul mais distante: os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: CIA das Letras, 2010.

LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West African Slaving ‘Port’ 1727-1892*.Athens: Ohio University Press, 2004.

PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. A trama do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo (1850/1860). In: *XI Congresso Brasileiro de História*. Vitória: UFES, 2012.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários*

do tráfico negreiro de angola ao Rio de janeiro (1780-1860). São Paulo: Cia das letras, 2005.

SOUSA, Jorge Prata de. A rede social do tráfico ilícito: grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda. In Anais do XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói: UFF/ABPHE, 2017.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *Comércio Proibido de Escravos*. São Paulo: Editora ática. 1988.

WILLIANS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. São Paulo: CIA das Letras, 2012.

Fontes

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 18 de março de 1856.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia de Correspondência do Consul brasileiro em Angola de sete de Fevereiro de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em três de Abril de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência da policia da Bahia, de 25 de Abril de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de 21 de maio de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da

secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de setembro de 1859.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 05 de fevereiro de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 14 de agosto de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência de três de setembro de 1860.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Cópia da Correspondência do Chefe de Polícia da Bahia de 21 de Fevereiro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 11 de novembro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 19 de dezembro de 1861.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em 22 de janeiro de 1865.

ARQUIVO NACIONAL. Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. Serie justiça (1246). Correspondência em nove de abril de 1865.

Outras fontes

TAVARES, Luís Henrique Dias. *O Desembarque da Pontinha*. Salvador: Academia de Letras, 1971.

<https://geneall.net/pt/nome/611507/john-osmundo-toulson>. Consultado em 30/12/2018

<http://slavevoyages.org/estimates/ulvCeBwD>. Consultado em 30/12/2021.

Rio de Janeiro, o porto e a presença espanhola em seu cotidiano

Érica Sarmiento & André Azevedo

Resumo: O presente texto se destina a caracterizar historicamente o espaço da região portuária do Rio de Janeiro, bem como recuperar uma parte da história e da contribuição cultural dos espanhóis, sobretudo os galegos, nessa região da urbe carioca, nos dando nota de diversos aspectos da presença desse grupo étnico nessa região da cidade.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. Espanhóis. Região portuária.

A história da cidade do Rio de Janeiro é fortemente vinculada ao seu porto. No período colonial carioca esse espaço cumpriu um papel fundamental no desenvolvimento da cidade. Um dos fatores decisivos para a escolha portuguesa de estabelecer um povoamento que foi o núcleo inicial foi a presença de um litoral com potencial portuário. No século XVI o Rio de Janeiro se encontrava localizado nas zonas mais ao sul das possessões portuguesas estabelecidas no continente americano pelo Tratado de Tordesilhas. Assim, poderia ser um importante porto de aguada no itinerário que Portugal buscava estabelecer em direção ao ponto estratégico de maior riqueza da América do Sul então: a prata do Potosí, no atual território boliviano, que era escoada em contrabando para a embocadura do Rioda Prata (CANABRAVA, 1984). A função portuária da cidade, desde o seu período inicial, nos meados do século XVI, também justificou a existência da cidade por outras razões, pois, se foi um importante porto de reabastecimento na longa viagem de Portugal rumo ao estuário do Rio da Prata, também o foi para as diversas embarcações portuguesas que atravessavam o Atlântico Sul vindas da Europa rumo às mais diversas possessões lusitanas, como a África Oriental, a Península Arábica, a Península Indiana, a China e o Sudeste da Ásia. Da mesma maneira, o porto do Rio de Janeiro no século XVI também foi importante como centro de distribuição de alimentos para as cidades de agricultura mercantil escravista do Nordeste (FRAGOSO; FLORENTINO, 1993), então mais prósperas. Ao longo de todo o período colonial, e até boa parte do século XIX, o porto cumpriu um papel decisivo para o Rio de Janeiro, alimentando o que foi o principal elemento de sua economia, o tráfico de escravos com o litoral africano, sobretudo Angola (BOXER, 2010). No século XVIII, em 1763, a cidade se torna sede do Vice-Reino por ter sido seu porto eleito como lugar de emissão das remessas oficiais de minérios preciosos saídos da região de Minas Gerais (RODRIGUES, 2002). Em 1808, já ocupando um lugar destacado no interior do Império português, é a cidade que recebe a Corte Real do Príncipe Regente D. João, futuro D. João VI, que tem como a sua principal ação política para a América Portuguesa a abertura dos portos à Grã-Bretanha, o que realçou o já pronunciado destaque que o porto carioca sustentava no âmbito das possessões lusitanas na América. Com a emancipação política em 1822 e o crescimento da cultura cafeeira no Vale do

Paraíba Fluminense desde 1830, o porto reforça a imbricação existente, desde o período colonial, entre o seu crescimento e o crescimento da cidade. Nesse período o porto da então Corte Imperial se sedimentou como um dos maiores portos da América do Sul, somente encontrando rival à altura no seu congênere de Buenos Aires.

Com o advento da República e a decadência da cultura cafeeira no Vale do Paraíba Fluminense em fins do século XIX, o porto do Rio de Janeiro mantém a sua liderança econômica no cenário nacional, mas já é ultrapassado no quesito volume de exportações pelo porto de Santos em 1894, então embalado pelo desenvolvimento crescente da cafeicultura no interior paulista (LAMARÃO, 1991, p. 141). No entanto, longe de perder o seu vigor, o porto da Capital Federal vê redimensionada a sua função de centro exportador, sua principal característica no Brasil monárquico. Com a República veio o fenômeno do Encilhamento e o crescimento exponencial da população da cidade,¹ bem como do espírito arrivista e do cosmopolitismo agressivo no Rio de Janeiro (SEVCENKO, 2003, p. 36-57). Essas transformações na cidade, ocorridas na esteira da abolição da escravidão em 1888 e da instauração do novo regime em 1889, verteram o vetor decréscimo do porto carioca para a atividade importadora. Essa reconfiguração do seu padrão de comércio externo verificou-se decisiva para uma das decisões governamentais mais marcantes da história do porto, que teria impacto em toda a estrutura urbana de seu entorno durante o século XX, a decisão do Presidente Rodrigues Alves de reformá-lo anunciada no seu discurso de posse, em 15 de novembro de 1902.

A decisão de Rodrigues Alves de operar a maior reforma portuária do Brasil até então deveu-se justamente à mudança no padrão de comércio externo que mencionamos, agora centrado nos negócios de importação. Isso porque a constituição republicana de 1891 passou a atribuir o recolhimento dos impostos sobre as exportações aos estados, ao passo que destinava os tributos das importações ao Governo Federal. Isso se deu em um contexto de progressivo aumento das arrecadações federais pelos recolhimentos originários

¹ Cabe lembrar que, segundo as estatísticas oficiais do governo brasileiro, em 1872 o Rio de Janeiro apresentava uma população de 274.972 habitantes, progredindo para 522.651 moradores em 1890, e saltando a 811.443 viventes em 1900. Ver: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6&uf=00>

das importações, que chegaram a 49% de toda a arrecadação federal no início do século XX (LAMARÃO, 1991, p. 143), no qual o porto carioca entrava como líder no comércio importador brasileiro. Com efeito, dado o vulto da presença do porto carioca nessa dimensão da economia brasileira, estratégica para o equilíbrio das contas federais, fazia-se altamente relevante reformar o porto e seu entorno para o escoamento de mercadorias pela cidade, a fim de aumentar a sua capacidade de captação de comércio e, conseqüentemente, aumentar a arrecadação federal e a balança de pagamentos do governo brasileiro.

A reforma urbana do porto, promovida pelo Governo Federal, sob a responsabilidade política do Ministério da Viação, Transportes e Obras Públicas, gerido então pelo engenheiro militar Lauro Müller, e dirigida em sua dimensão técnica pelo engenheiro, membro do Clube de Engenharia, Francisco Bicalho, buscou não somente ampliar a capacidade de receber mercadorias do porto com aterramentos, a ampliação do seu píer, armazéns e aumento do seu calado, como também, e sobretudo, pela reordenação da estrutura viária do seu entorno, na chamada região portuária, que abriga os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Essa ação urbanística governamental, conduzida por uma lógica de engenharia logística centrada na distribuição de mercadorias pelo centro da cidade, desconsiderou qualquer sentido urbanístico de integração da população local àquele espaço. A reforma urbana conduzida pelo engenheiro Francisco Bicalho não pensou o novo espaço portuário que projetara como um lugar de usufruto da população local, mas sim como um espaço para trânsito e escoamento ao centro da cidade das mercadorias chegadas em volume cada vez maior no porto reformado. Conforme podemos verificar na comparação das plantas do porto carioca antes e depois da reforma urbana de Rodrigues Alves, o que foi realizado no espaço portuário da cidade foi um conjunto de ruas alargadas que estabeleciam uma relação de paralelismo e perpendicularidade, realizadora de ângulos de 90 graus, que buscavam estabelecer ligações rápidas e eficientes de parte a parte, sem maiores preocupações para além desse objetivo (AZEVEDO, 2003).

Não obstante, em que tenha pesado nessa reconfiguração do espaço do porto o sentido meramente pragmático de dar resolução ao problema da distribuição de mercadorias ao Centro, a região portuária seguiu sendo uma

região com significativa presença habitacional, sobretudo de populações de negros que ali labutavam desde o período imperial, principalmente na estiva e em pequenas oficinas, mas também da população de imigrantes europeus meridionais, a maioria composta de portugueses, que atuavam no pequeno comércio da região, em diversos ofícios da Estrada de Ferro Central do Brasil, em transportes na área portuária, e também na estiva (CARVALHO, 1995, p. 91; LAMARÃO, 1991, p. 103). Assim, mesmo tendo recebido uma reforma viária que apenas pensou o seu espaço como um espaço de função, e não de uso² (FERRARA, 1982), podemos notar que a região portuária nunca foi desconectada da cidade, sendo, de maneira distinta, integrada a ela das mais diversas formas, seja pela proximidade com a Estrada de Ferro Central do Brasil, com o metrô e a rodoviária ou mesmo com o restante do Centro do Rio de Janeiro.

Algo que também deve ser considerado quanto a atual zona portuária é que, não obstante a baixa presença de viandantes em alguns dos seus trechos, como no caso paradigmático da Avenida Rodrigues Alves, a maior parte da sua área — bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo — perfaz uma região com considerável presença habitacional, bem como de comércio e serviços. Essa população local, em muitos casos, está lá estabelecida há algumas gerações, vem vivenciando o cotidiano dessa região, com uma vida social vigorosa em seu espaço que, no mais, devemos registrar, não foi historicamente mais abandonado do que diversas áreas da urbe carioca. A maioria dos bairros e regiões do Rio de Janeiro sofreram com o desmazelo do poder público no transcorrer do século XX. Assim, longe de tratar-se de um espaço vazio da cidade, ou notadamente mais decadente que os demais bairros da urbe, como muitas vezes parece nos indicar o discurso oficial emanado do poder municipal, — que abordaremos mais adiante, — trata-se de uma área rica em historicidade, em presença humana que vem constituindo o seu espaço com as suas vivências ao longo do tempo na região.

O fenômeno cidade não pode ser visto como uma coisa, um dado simplesmente, mas sim como uma relação que os seus habitantes estabelecem

2 Referimo-nos aqui à dialética de transformação espacial relativa à relação de uso e função do espaço urbano estabelecida pela estudiosa do fenômeno urbano Lucrecia Ferrara. Sobre a dinâmica dessa relação, ver: FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. Veracidade. São Paulo: Nobel, 1982.

com o seu espaço, que na geografia são traduzidos pelos conceitos de espacialidade, geograficidade, ou mesmo de topofilia, que são conceitos relativos às formas de uso do espaço, bem como o selos de afeição que unem as pessoas aos lugares (HOLZER, 2003; TUAN, 1980). Como diz Richard Sennet (1994), a cidade não é só pedra, mas também é carne, ou seja, ela é feita fundamentalmente da experiência que nela é depositada historicamente, e consolidada em forma de cultura urbana. A cidade é, portanto, fundamentalmente, uma experiência coletiva no espaço, uma espacialidade, como assim o são as suas regiões e bairros. Assim, a região portuária não é, de forma alguma, desprovida de espacialidade, nem tampouco de historicidade, mas sim um espaço que preexiste a qualquer eventual projeto público de intervenção, que não está vazio, mas antes é dotado de experiência humana, que carrega o seu sentido.

A freguesia de Santa Rita abrangia a região portuária do Rio de Janeiro. É uma das mais antigas da cidade, datando do início do século XVIII, quando a população da cidade era de 12.000 habitantes. Foi exatamente no século XVIII que a economia portuária fez despontar a economia comercial da região, com um conjunto de edificações entre a Prainha e a Saúde, que serviam de depósitos e armazéns de produtos agrícolas e manufaturados importados. Na mesma época começaram a ocupar o entorno do porto traficantes de escravos, pescadores, armadores e trabalhadores que atuavam embarcados. Em fins do século XIX a freguesia já apresentava grande desenvolvimento. Sua população total aumentou de 38.875 habitantes, para 46.161, um acréscimo de 33% em um período de 18 anos. O comércio portuário de exportação do café oriundo do Vale do Paraíba e de Minas Gerais gerou um forte desenvolvimento do comércio e dos transportes na região. Importantes casas comerciais de café encontravam-se ali instaladas. Bem como diversos trapiches, armazéns, estaleiros e fábricas diversas. Com o desenvolvimento da cidade somou-se a esse comércio o negócio da madeira, pungente na freguesia e, principalmente, o comércio de importação, o mais vultoso do Brasil desde a vinda da Família Real ao Rio de Janeiro, e em franca expansão desde o final do Oitocentos. Todo esse vigor econômico desenvolvido em torno do comércio e das funções portuárias foi um significativo elemento de atração da mão de obra imigrante. Imigrantes galegos atuaram no mundo

do trabalho da região em funções como as do comércio, fábricas e estiva, que garantiam grande empregabilidade aos imigrantes recém-chegados e instalados na região portuária carioca. Dos 45.929 moradores presentes em Santa Rita no ano de 1906, 17.580 eram estrangeiros — 38% da população local — entre os quais 11.327 portugueses, e 2.323 espanhóis, prevalecendo, portanto, entre os imigrantes, o elemento ibérico, com maioria lusitana. O imigrante galego veio vivenciar o mesmo espaço da cidade, inclusive as mesmas hospedarias, com um grande contingente de cariocas de todas as origens, entre os quais brancos, mestiços, negros, muitos dos quais ex-escravos e migrantes baianos, praticantes de religiões africanas e muçulmanos, bem como libaneses, italianos e judeus ashkenazitas do Leste da Europa. Eles foram parte integrante do cadinho cultural carioca, emprestando inclusive o seu gentílico, “galego”, para a designação do elemento lusitano, prevalecente na cidade, tal a sua imbricação com esses, pelas afinidades culturais e linguísticas que esses grupos apresentavam entre si.

Para além de todo o vigor econômico da freguesia, a região era marcada por uma série de problemas sociais, tais como a sucessão de epidemias de varíola, febre amarela e tuberculose, além de habitações populares sob a forma de estalagens, chamadas de zungas, nas quais indivíduos dormiam amontoados uns sobre os outros. Os cortiços e as casas de cômodo também abundavam na região, e abrigavam diversos imigrantes, muitos dos quais se viam alocados com mais de uma família no mesmo quarto.

A maioria dos cortiços que a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro destruiu foram os situados na região portuária, que então congregava o seu maior número na cidade. No entanto, muitas habitações populares ainda restaram de pé, garantindo preços moderados na região, que sofreu valorização menor do que freguesias como Sacramento e Candelária, as mais nobres então do Centro carioca. Desta forma, mesmo após a intervenção urbana de Rodrigues Alves em Santa Rita, a região seguiu abrigando grande número de imigrantes, atraídos pela sobeja oferta de empregos relacionados ao comércio do porto, em uma região com menor salubridade relativa ao período anterior, e com preços, embora majorados após a grande reforma, ainda cabíveis para os padrões do operário da cidade.

Os espanhóis e o Rio de Janeiro: uma antiga história

Nesta parte do capítulo, trataremos de recuperar uma parte da história e da contribuição cultural dos espanhóis no Rio de Janeiro, através de trechos que encontramos em diferentes obras bibliográficas, na imprensa, nos arquivos, e nas fontes orais. São somente fragmentos, momentos da história e da vida dos imigrantes que nos revelam de alguma maneira a sua participação na sociedade carioca por meio das artes e das ciências. Sabe-se que o Brasil é um país formado por imigrantes que, ao longo do século XIX e XX, foram deixando seu sobrenome nos livros, nos arquivos e nas ruas das cidades. A trajetória desses estrangeiros está diluída na própria miscigenação que originou o povo brasileiro. O fato de estarem fragmentados pelos diferentes arquivos desta imensa cidade que é o Rio de Janeiro, não significa que estejam ausentes do processo de construção social. Ao contrário, foram tantas as passagens e momentos presenciados por todos eles, que às vezes, fica difícil distingui-los na sociedade carioca. Cabe aos historiadores a recuperação dessa memória histórica e a revitalização de um passado que representa as nossas lembranças atuais.

Nessas páginas que apresentamos não há nenhuma intenção de descrever minuciosamente a vida de um único imigrante. Isso seria impossível. Primeiramente, porque não temos acesso direto aos sujeitos históricos, as suas experiências e, segundo, porque nos deparamos com uma realidade fragmentada, interrompida pelo silêncio dos protagonistas e pela ausência da própria história. A trajetória dos imigrantes, encontrada nos trechos e nas obras bibliográficas, nos oferece pequenas descrições de algumas personalidades que deixaram sua influência na sociedade carioca. Facetas curiosas da imigração, personagens que buscaram não só o enriquecimento pessoal, mas que também colaboraram com suas inquietudes e projetos inovadores. Pessoas que, longe da visão romântica e aventureira do imigrante em busca da América, fincaram suas raízes em uma sociedade bem diferente da sua, cuja realidade confrontava em todos os âmbitos com a Espanha rural. Passaram por um caminho que exigiu a reconstrução pessoal e social. Competiram com outros imigrantes, portugueses, italianos, e também com os negros recém libertados da escravidão. Juntos, moldaram as ruas do Rio de Janeiro, contribuíram para seu crescimento demográfico e sofreram as transformações políticas, sociais e culturais do

fim da escravidão (1888) e do começo da República (1889). Esses fragmentos recuperados nos guiam a uma primeira interpretação do papel dos espanhóis no Rio de Janeiro. São as histórias de imigrantes que economicamente se sobressaíram e de outros, que apesar de não constarem seus nomes nos livros e nos jornais cariocas, certamente participaram de forma anônima para que os seus patrícios encontrassem o sonho americano. Eles não estão esquecidos, simplesmente a sua presença é mais difícil de resgatar, o que não significa que os seus projetos e a sua memória não possam ser incorporados dentro da imigração espanhola como um todo.

Nos primórdios da imigração

Rezam as crônicas que nas primeiras décadas do seiscentismo, o espanhol, Antonio Martins Palma, navegava com seu navio para as Índias, ou delas retornava, quando uma tempestade o surpreendeu, ameaçando leva-lo para o fundo do mar, a ele e a sua mulher, Leonor Gonzáles, que o acompanhava. Recorrendo no Perigo à N.S. da Candelária, de quem eram devotos em sua terra, prometeram levantar uma ermida em seu louvor, no primeiro porto cristão a que chegassem sãos e salvos. Esse porto foi o do Rio de Janeiro, onde mal desembarcaram cuidaram logo de cumprir o prometido [...] Ao certo, ignora-se em que ano eles construíram. Mas nos documentos oficiais já se falava, em 1630, numa “rua” que vai para a candelária (GERSON, 2000. p. 74).

Aqui começa nossa história, junto com a de uma das igrejas mais importantes do Rio de Janeiro, localizada no centro da cidade, bairro comercial onde viveram e trabalharam nos pequenos comércios, bares e pensões, a maioria dos espanhóis que chegaram na primeira e segunda imigração de massas.³ Certamente, quando o espanhol Martins Palma ergueu a ermida por força da fé e da casualidade, não imaginou que no seguinte século, a partir do ano de 1775, o Bispo Joaquim José Justiniano Mascarenhas Castelo Branco, com o apoio do Vice-Rei Marques do Lavradio, iniciaria, com a ajuda dos comerciantes mais ricos do Rio setecentista, a construção da igreja mais portentosa da atualidade.

3 A primeira grande imigração compreende o período de 1880 a 1930; a segunda, vai de 1940 a 1970.

Eis aí, na igreja levantada sobre a ermida do Capitão Antonio Martins de Palma (...) um dos mais notáveis monumentos artísticos da cidade. Notável por dentro como por fora, em tudo quanto nela está contido, jamais se viu no Brasil tamanha profusão de mármore, e de tão vaiadas cores, todo ele modelado segundo os desenhos de Heitor Cordoville. Se, por um lado, carece das belas coisas das igrejas mais velhas, esculpidas por um aleijadinho ou um mestre Valentim, sobram-lhe, por outro, as pinturas de Zeferino Costa, sobretudo nas das cúpulas, que reconstituem os episódios relativos à sua fundação, vividos pelo navegante espanhol e sua mulher (GERSON, 2000. p.76).

Parece que o espanhol e sua esposa resolveram ficar no Rio de Janeiro. O prestígio dessa família estava demarcado pela localidade onde viveram suas futuras gerações e também pelos postos de destaque que ocupavam na sociedade carioca. A filha do casal, Marta Filgueira de Matos, se casou com o capitão Álvaro de Matos e moravam no bairro de Botafogo, onde foi construída a casa da rainha espanhola de Portugal, Carlota Joaquina, no século XIX. Em Botafogo, moravam as famílias mais abastadas que podiam se deslocar até o centro da cidade, onde se encontrava o comércio. O filho de Marta Filgueira e neto de Martins Palma era um vigário –geral, chamado Padre Dr. Clemente Martins de Matos, um dos primeiros moradores do bairro de Botafogo e “autor” do nome do atual Morro de D. Marta, antes chamado D. Marta Filgueira, em homenagem a sua mãe.

Quando começaram as reformas urbanísticas do Rio de Janeiro, no início do século XX, muitos cariocas e imigrantes se deslocaram para os bairros do Flamengo e Botafogo, localidades próximas ao mar. O Centro da cidade ganhou uma função meramente comercial, apesar de continuar vivendo ali uma grande parcela da população, incluídos os espanhóis menos favorecidos, que não tinham condições de viverem afastados dos seus locais de trabalho e pagarem os elevados aluguéis da zona sul da cidade.

No século XVII, quando desembarcou o espanhol Antonio Martins Palma, a imigração europeia ainda não existia no Brasil. A sua história pertence a um caso isolado de europeus, viajantes ou navegadores, em sua maioria, que deixaram vestígios no Brasil colonial. A presença dos espanhóis começou a ganhar força a partir do final do século XIX, com a chegada de imigrantes

principalmente originários do Norte da Península, da Galícia, majoritariamente da província de Pontevedra, de alguns municípios de Ourense e da província de A Corunha.

O ócio na cidade

Das coisas que provocaram grande curiosidade devem ser citadas, o cosmorama da Rua do Ouvidor, canto da rua dos Latoeiros, de propriedade de um espanhol, exilado político. Essa casa de ilusionismo obteve, durante mais de três lustros, o mais retumbante êxito. (FILHO, 2000, 73).

Acompanhando progressivamente a participação dos espanhóis na sociedade carioca, saímos do período colonial e entramos no período do Império. No trecho acima, encontramos mais um caso de imigrante espanhol, dessa vez anônimo, e, como no exemplo anterior, sem decifrar o lugar exato de sua procedência. Anônimo para nós, pesquisadores, mas, certamente muito conhecido para os cariocas que viveram os inícios da fantasmagoria, das ilusões óticas, no que se transformaria no que hoje conhecemos como cinema. Não sabemos detalhes de sua vida, mas podemos imaginar, retrocedendo no tempo, o impacto que provocaram os Cosmoramas, essas máquinas que levavam luzes e imagens a todos os cantos do Rio, primeiramente cativando as elites e depois as camadas mais populares. Durante três décadas, esse espanhol propiciou entretenimento e foi um dos precursores da imigração espanhola no Rio de Janeiro, a terceira mais importante depois dos portugueses e dos italianos. O seu Cosmorama estava localizado numa das ruas mais tradicionais do século XIX: a Rua do Ouvidor. Por ali passeava a elite carioca e comprava seus artigos de primeira linha nas lojas francesas. Era como uma galeria de luxo e de moda.

Com a chegada de D.João VI e da sua Corte no Brasil, em 1808, com a conseguinte abertura dos portos ao mercado internacional, os primeiros estrangeiros começaram a se estabelecer no Rio de Janeiro, principalmente os ingleses – detentores do comércio de importação – e os franceses, especializados em sedas, chapelaria, objetos de moda e fantasia, jóias, cabeleireiros, etc. A rua do Ouvidor passou a ser, além de centro da moda, a rua mais mundana, mais

jornalística e literária, albergando muitas sedes de jornais ao longo do século XIX, e salões de café onde eram travadas intensas disputas ideológicas entre republicanos e monárquicos. Durante 90 anos, até que se abrisse a chamada Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro, a Rua do Ouvidor manteve sua condição de via central da cidade.

...de madrugada funcionando como uma espécie de esôfago da cidade, a dar passagem a carroças atulhadas de verduras, frutas e lenha e, às vezes, até a rebanhos de bovinos que se espantavam, pondo a gente a correr, a esgueirar-se pelos vãos das portas; das dez às onze, servindo para a digestão dos seus comerciantes vindo de dentro das lojas, bem almoçados, para as cadeiras postas nas calçadas; à tarde, das três às cinco, para a desfilée da elegância e do espírito, do vício e da miséria também, numa promiscuidade fantástica de roda concêntrica, de lanterna mágica, baralhando-se, confundindo-se...(GERSON, 2000, p. 51)

Percebemos no trecho acima que, os espetáculos do “cinema primitivo”, as lanternas mágicas, faziam parte do cotidiano dos cariocas. O nosso anônimo espanhol estava muito bem localizado, na rua mais valorizada do momento, e teve uma visão de negócios bastante astuta. Captou as necessidades culturais da época em que vivia e de certa maneira inovou e colaborou para o início do entretenimento na sociedade carioca, muito antes que os cinemas abrissem suas portas, lá pelos anos de 1910.

A história das lanternas mágicas se iniciou justamente no século XIX, quando passaram a ser utilizadas intensamente nas residências e, principalmente, nas ruas, nos teatros e até museus. Uma vez que as projeções ganharam a adesão popular, começaram a se incomodar com a popularização da atividade nos bairros mais pobres da cidade. Alguns quiosques – os pequenos chalés de madeira e lona introduzidos no Brasil por imigrantes italianos, alemães e espanhóis e que começaram a ser armados nas festas populares promoviam também jogatinas, quase sempre perseguidas pela polícia (SILVA, 2004, p.56-60).

A alegria durou pouco. Em 1895, os cosmoramas foram proibidos e, no século XX, o prefeito Pereira Passos (1902/1906), responsável pelas radicais reformas urbanísticas do Rio de Janeiro, mandou destruir todos os quiosques.

As autoridades, para manter uma valoração positiva do conceito do trabalho, redefinindo a antiga ordem de sociedade colonial e escravocrata para uma capitalista e burguesa, exerciam mecanismos de controle social sobre as classes trabalhadoras. Muitas diversões populares estavam proibidas, pois passavam uma imagem de desordem e desequilíbrio em contraste com a ideia de ordem e progresso que se queria construir no Brasil. As manifestações populares, de cunho cultural, sofriam a repressão da polícia e o desprezo das elites. A modernização, com valores importados da Europa, provocou, não só mudanças econômicas, como também a desarticulação cultural em uma sociedade submersa em intensas transformações das suas atividades cotidianas.

Apesar das dificuldades de crescer em um país onde o mercado estava baseado na monocultura e na escravidão, sem apoio às inovações artísticas ou científicas, alguns imigrantes conseguiram vencer o bloqueio e seguir adiante com seus projetos. O espanhol, dono do cosmorama da Rua do Ouvidor, foi um deles e, possivelmente, conheceu outro, um galego, cuja trajetória pública foi bem reconhecida no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX: José Hermida Pazos. Se Hermida Pazos não era freqüentador das salas de projeção do seu patrício, pelo menos, deve ter contribuído para que funcionassem os equipamentos. Esse galego, procedente do município de Pontecaldelas (Pontevedra), era dono de oficinas e armazéns de material ótico e instrumentos científicos.

O material abrangia as mais diferentes áreas, como matemática e astronomia, física, química e marinha. O artífice do negócio foi o português José Maria dos Reis, que no ano de 1847 iniciou seu trajeto fundando uma oficina de ótica. Décadas mais tarde, José Hermida Pazos, passa a ser sócio da casa. O reconhecimento nacional e internacional das oficinas foi tão grande, que ganharam numerosos prêmios em exposições dentro do Brasil e em diversos outros países. Numa sociedade rural e com abundante mão-de-obra escrava, esses dois imigrantes conseguiram inovar o mercado com a utilização de trabalhadores livres nas suas oficinas. Oriundos de países que não tinham na indústria sua organização produtiva principal, eles eram um misto de comerciantes, artesãos, fabricantes e técnicos. Hermida Pazos e José Maria dos Reis se distinguiram pelo esforço particular que empreenderam no

desenvolvimento das suas oficinas.

As exposições possuíam caráter pedagógico e ideológico. O primeiro ligava-se à questão da constante apresentação de novidades, de invenções, de novos meios de produção e de bens de consumo. As invenções possibilitavam, também, o intercâmbio de formação e de informações técnicas, assumindo um caráter de encontros interdisciplinares, uma vez que se cruzavam experiências e amostras dos diversos campos do conhecimento, a presença de autoridades estatais e representantes da indústria, da ciência, pedagogia, artes plásticas, religião e tecnologia. Na parte ideológica as exposições satisfaziam à necessidade social de comunicação internacional por parte da burguesia e a busca por uma representação pública dos seus valores que compensassem o predomínio, ainda vigente, das representações ligadas à nobreza. Entre as diversas exposições oferecidas pelas oficinas, na segunda metade de século XVIII, está a exposição de Belas Artes no Brasil. A premiação foi uma medalha de prata obtida na Exposição da Academia Imperial de Belas Artes, no dia 19 de fevereiro de 1865, pelos objetos de ótica, tais como, luneta e óculos artesanais, ricamente trabalhados. Os objetos de ótica eram os que recebiam os maiores elogios pelo seu acabamento e perfeição no trabalho manual (FILHO, 1984, p. 1-75).

O galego José Hermida Pazos seguiu o caminho de seu mentor e sócio, o português José Maria, no que se refere à participação nas exposições, sociedades científicas, culturais e beneficentes da época. Não sabemos exatamente a data de sua chegada no Rio de Janeiro, mas provavelmente foi antes de 1860, porque, em 1862, aos 33 anos se matriculou no Hospital Espanhol e, deduzindo, por sua carreira profissional, de aprendiz a sócio da empresa, ele levaria vários anos para atingir a sua ascensão profissional.

Figura importante na sociedade carioca, servindo durante mais de dez anos nas juntas diretivas da Beneficência Espanhola, Hermida Pazos manteve contatos com setores da sociedade empenhados na busca de soluções teóricas e práticas que significassem uma maior projeção do país no caminho do progresso. Através do entrosamento com os representantes da elite cultural, ele mantinha a tradição das suas oficinas. Nas exposições tentava divulgar a extinção do trabalho escravo e conseqüentemente o incentivo à entrada de

migrantes. Seria este galego, de Pontecaldelas,⁴um pioneiro no seu município a incentivar e financiar a chegada de vários patrícios? Provavelmente sim, já que com o seu poder e prestígio, poderia facilitar a inserção sócio-profissional de vários vizinhos e parentes no mercado de trabalho carioca.

Se os italianos e espanhóis controlavam as projeções do “cinema primitivo”, também encontramos as mesmas nacionalidades disputando concessões em outros setores de ócio da sociedade carioca: os frontões fluminenses. O chamado jogo da pelota ou jogo da bola, já popular na Argentina, moveu abaixo-assinados por parte dos sócios espanhóis, Roque Pérez e Angel Ramirez e, do italiano, Antonio Prissari no ano de 1891.⁵ Abaixo descrevemos as cartas de ambos imigrantes.

Ao cidadão Presidente da Intendência Municipal da Capital Federal

O abaixo-assinado tendo o propósito de organizar nesta capital o Jogo da Bola (Juego de Pelota) tal qual existe nas províncias do norte da Espanha e nas Repúblicas do Prata, vem perante essa ilustrada corporação solicitar licença para poder ser realizado publicamente esse jogo, livre de todo imposto, criado ou por criar especialmente para este espetáculo, sujeitando-se embora, as mesmas regras estabelecidas para o funcionamento de espetáculos públicos”. 2 de janeiro de 1891. Antonio Prissari.

Ao cidadão Presidente da Intendência Municipal Capital Federal

Os abaixo-assinados, desejando estabelecer nesta capital Federal um divertimento público, adotado em todos os países da Europa e alguns da América do Sul, de jogos atléticos, que tendem a desenvolver o gosto pelos exercícios físicos, que bem sabeis fazem parte de toda a educação, pedem-vos para esse fim, a necessária autorização para estabelecer um desses jogos denominado — jogo da Pella [...]. Capital Federal, 2 de maio de 1891. Roque Perez e Angel Ramirez.

4 O município de Pontecaldelas está entre as 10 localidades da província de Pontevedra com maior índice de emigração ao Rio de Janeiro. Nas matrículas da Beneficência Espanhola, instituição fundada no ano de 1859, encontramos a participação de diversos patrícios dessa localidade pontevedresa, nas primeiras décadas da instituição, quando a imigração galega no Rio de Janeiro ainda não tinha atingido uma importância como contingente numérico. Arquivo do Hospital Espanhol do Rio de Janeiro, livros de matrículas dos sócios, nº 1, 2 e 4.

5 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ). Licenças para diversões públicas. Códice 42-3-31.

No mês seguinte ao pedido de autorização dos espanhóis, em junho de 1891, a prefeitura já havia decidido quem deveria obter a licença para a construção do chamado Frontão Fluminense: o italiano Antonio Prissari. Não satisfeitos com a decisão, os espanhóis mandaram outra carta pedindo à prefeitura que denegasse a concessão devido aos gastos iniciais que tiveram com a construção do edifício no centro do Rio:

Roque Perez e Angel Ramirez sendo obtido dessa Intendência licença para construir um Frontão na Praça da República, nº. 51, destinado ao jogo da pella e tendo-vos posteriormente solicitado privilégio por três anos para esse fim, a vista das despesas que tem feito com a construção das obras necessárias, pedem-vos que vos digneis deferir aquela pretensão e que por esse motivo considereis de nenhum efeito a concessão dada a Antonio Prissari para a construção do Frontão Fluminense por ele solicitada.⁶

Segundo uma carta encontrada junto com os pedidos de licença dos imigrantes, tanto os espanhóis como o italiano haviam recebido a concessão para construir o Frontão Fluminense. A decisão definitiva foi a favor de Antonio Prissari, que ficou responsável de levantar as obras em 24 meses e de ter o uso exclusivo do negócio. Somente depois de dois anos, Pérez e Ramirez poderiam obter a licença.⁷ Curiosamente num dos trechos do livro do já citado autor, Brasil Gerson, *História das Ruas do Rio*, encontramos outro Frontão Fluminense, localizado na Rua Marquês do Lavradio, nº. 104. Seria um espanhol? Seria um italiano? As instalações que no século XIX serviram para animar os cariocas, no início do século XX foram utilizadas para as mais diferentes atividades:

Duas diversões esportivas que empolgavam os cariocas [...] levavam até ela as vastas multidões. Uma era a pelota basca, no Frontão Fluminense [...] onde se exibiam ágeis encestadores vindos da Espanha e de Portugal. No Velho Frontão,

6 AGCRJ, *Idem*.

7 Não conseguimos encontrar nenhum documento posterior que indicasse a continuação do Frontão Fluminense pelos dois espanhóis. Existe a possibilidade de terem assumido a direção depois dos anos de licença adquiridos pelo italiano, principalmente porque já tinha o local e inclusive já haviam iniciado a construção. Mas isso é algo que, como tantas outras informações, não podemos confirmar devido à falta de continuidade da documentação.

adaptado pela Sociedade Nacional de Agricultura, realizou-se em 1903 a primeira exposição brasileira de aparelhos movidos a álcool-motor, graças aos quais se pretendia resolver a crise da lavoura da cana-de-açúcar, reinante então no estado do Rio de Janeiro e no Nordeste. Nela estava, também, a sede da banda Luso-Brasileira, a mais popular dos fins do Oitocentismo, dentre as que tocavam em festas e bailes caseiros e a tipografia de Domingos de Magalhães, o primeiro a editar Coelho Neto. Em 1945 os comunistas instalaram nelas as oficinas de seu primeiro jornal “legal”, a Tribuna Popular... (GERSON, 2000, p. 222)

Em São Paulo, o jogo da bola, foi uma atividade muito comum até os anos 30 do século passado. Os Frontões, como os jogos populares proibidos pela polícia no Rio de Janeiro, também era visto como lugares de vício que só serviam para atrair bêbados e desordeiros. A cara escura da emigração, com a sua miséria e abandono batia de frente com a imagem positiva do imigrante trabalhador, culto e próspero:

...o espanhol é considerado um vividor, xogadorempardenido, disposto a “torrar” diñeiro nos frontóns xogando a pelota, cheos de “ardor picaresco” que os levaba a falar de mais, contar valentias e que acabou sendo consagrada na expresión “espanholada”. O xogo da pelota foi algo comúnem São Paulo pólo menos ata os anos 30. Nos bairros e tamén no centro da cidade existiron vários frontóns, que promoviam torneos concorridos, a xulgar pólas innumerables propagandas e pólos artigos publicados na grande prensa contra esas “casas do vicio”, que atraían bêbados e desordeiros” (MACIEL & ANTONACCI, 1997, p. 72).

A imagem negativa dos imigrantes, em uma sociedade que ora incentivava a imigração, ora rechaçava a presença dos estrangeiros, com uma política imigratória ambígua, ganhou força ao longo das primeiras décadas do século XX, quando foi criada a Lei Adolfo Gordo em 1907, aplicada com mais vigor a partir de 1920. Apesar de continuarem chegando imigrantes, o Estado tentava controlar a entrada dos estrangeiros e o seu comportamento no cotidiano do país. As manifestações culturais eram reprimidas pela política da época, que tinha o objetivo de reforçar os valores fundamentais da ética do trabalho capitalista. Estava na moda palavras como “desordeiros”, “vadios” e “promíscuos”. A ociosidade, a vadiagem era vista como consequência da falta

de uma educação moral; um indivíduo ocioso não tem responsabilidade, nem interesse de possuir o bem comum. A ociosidade era atribuída às classes pobres e, por isso, devia ser prontamente reprimida. O trabalhador era vigiado e suas atitudes controladas para que a sua disciplina fosse não só no ambiente de trabalho, como também no familiar e social.

O imigrante e a sua família deveriam estar sempre dispostos ao trabalho árduo e às duras condições de vida até conseguirem atingir a fortuna. O que acontecia é que, além da população negra que buscavase estabelecer no mercado de trabalho da sociedade do pós-abolição, havia também os imigrantes pobres, que não conseguiam, devido às duras condições da cidade, passar essa imagem positiva do imigrante que “fez a América”. Os ambientes de sociabilidade, que para os estrangeiros eram uma fuga das longas jornadas de trabalho, representavam, muitas vezes para as elites, um espaço que difundia a imagem negativa do trabalhador.

Outros centros de ócio dos galegos, compartilhados com outros imigrantes e, também, com os brasileiros, era o Centro Galego, associação fundada em 1899 e extinta na década de 1940, na ditadura de Getúlio Vargas.⁸ Antes que as disputas políticas provocassem o fechamento de suas portas, o Centro Galego foi um local de ócio e sociabilidade para os imigrantes. Para citar um exemplo, citamos as páginas da coluna “Sociedades Recreativas” do *Jornal do Brasil*, no dia 27 de julho de 1933, noticiando a celebração do “Dia da Galicia”.

Será um acontecimento social, no seio da colônia espanhola, o festival artístico-dansante que esta agremiação organizou para sábado, 29 do corrente, comemorativo do “Dia da Galicia” e que superará, sem dúvida, aos dos anos anteriores para o que, a diretoria recentemente eleita, organizada com novos elementos, não poupa esforços para que guardem uma grata recordação da terra que foi berço de Curros Enríquez e Rosalía de Castro, e à qual pertencem a

8 Um dos problemas do Centro Galego do Rio de Janeiro, junto às autoridades brasileiras e entre os seus próprios sócios, foi a questão da “diretoria vermelha”. As divergências internas entre seus membros, formados, de um lado, pela ala “vermelha” e de outro, pela ala dos nacionalistas, foram parar nas mãos da polícia de Getúlio Vargas. Era muito perigoso em um país estrangeiro, com um governo formado por uma ditadura nacionalista, manter associações estrangeiras com posições declaradamente esquerdistas e apoiar teatros de fundo anarquista. O final foi trágico: fecharam o Centro Galego em 1943. Arquivo do Hospital Espanhol. Atas do Centro Galego, 28 de agosto de 1927.

maioria dos espanhóis radicados nesta cidade.⁹

A festa, com todas as pompas, exigia trajes a rigor para os cavalheiros e *toilette* de baile para as damas. Na programação, haveria dois eventos artísticos protagonizados por grupos do próprio Centro: o Grupo Cênico e o conjunto coral do Orfeón do Centro Galego. As notícias da associação eram divulgadas nos jornais mais importantes do Rio de Janeiro e ocupavam lugar de destaque nas páginas das sociedades recreativas.

As festas organizadas não estavam só relacionadas com temas galegos. Na mesma semana se organizou um evento vinculado à festa mais popular do Rio de Janeiro: o carnaval, com o título “Homenageando a Princesa do Carnaval Itália Giorno”. A suntuosa festa se realizou nos salões do Centro Galego. O evento foi patrocinado pelo *Jornal do Brasil*, e mereceu lugar de destaque na seção do dia 30 de julho de 1933.

O maior acontecimento do mês de agosto será, sem dúvida alguma, a grande festa em homenagem à encantadora princesa do carnaval de 1932, Srta. Itália Giorno [...] Iniciativa que terá o nosso patrocínio, a grande festa, realizada nos suntuosos salões do Centro Galego, proporcionará aos amigos de boas festas, momentos inesquecíveis.¹⁰

Por último, no caso da imigração galega, as ruas do Rio de Janeiro representam um fator explicativo da concentração espacial dessa coletividade. Sabemos que a localização das moradias é uma variável que não explica totalmente a mobilidade social de um grupo migratório. Quando encontramos uma rua onde viveram muitos galegos ao longo de várias décadas, por detrás desse endereço sabemos que existe uma série de fatores de ordem cultural e econômica (as motivações, os projetos) que envolvem, por exemplo o custo da casa, as possibilidades de economizar para ser proprietário, ou para um possível retorno, a proximidade da casa do local de trabalho ou a busca de uma vivenda próxima de familiares ou vizinhos. Além disso, os endereços devem

9 Biblioteca Nacional. *Jornal do Brasil*, 27 de julho de 1933. A ortografia não foi atualizada.

10 Biblioteca Nacional. *Jornal do Brasil*, domingo 30 de julho de 1933.

ser estudados como um dado inicial que pode ser alterado facilmente, já que os emigrantes mudavam de rua, ao longo de suas vidas, segundo a mobilidade profissional e econômica. A primeira moradia sempre estava associada com a precária condição econômica na qual chegava o estrangeiro, por isso costumavam escolher quartos coletivos e vivendas populares.

A localização das principais ruas e bairros onde se concentravam os galegos serviu como base para defini-los dentro do contexto urbano carioca, além de vincular o local de moradia com as profissões exercidas e se essa ocupação geográfica e profissional tinha relação com as redes sociais. Próximos às zonas portuárias, na freguesia de Santa Rita, moraram vários galegos no início do século XX. Esse dado já era conhecido por algumas bibliografias relacionadas com a imigração no Rio de Janeiro, que ressaltavam a concentração espacial de determinados grupos de estrangeiros.¹¹

O censo de 1906, por exemplo, distribuía a população espanhola pelas freguesias de São José, Santa Rita, Santo Antônio e Gamboa, em ordem de importância numérica. A freguesia de São José, por exemplo, também localizada no Centro do Rio de Janeiro, teve especial relevância para a comunidade galega desde a segunda metade do século XIX, como foi o caso da Rua da Ajuda, do bairro Cinelândia e das suas ruas adjacentes. Na freguesia de Santa Rita, no ano de 1890, dos 43.601 habitantes, 12.315 eram portugueses e 1.720 eram espanhóis.

No início do século XX, o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que se estendia por diversas ilhas da baía de Guanabara e se espalhava, no continente, da região fronteiria ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Em uma sucessão de mais de 60 trapiches, quase sempre colados um ao lado do outro, o sistema ocupava uma extensão de 12 quilômetros, aproximadamente, tomando toda a orla marítima das freguesias de Santa Rita e Santana. É importante marcar, contudo, que os trabalhadores da área não viviam apenas do porto.

Segundo Velasco e Cruz:

¹¹ Entre muitas obras bibliográficas, podemos citar a de Lená Medeiros de Menezes (MENEZES, 1996), e a Tese de Livre Docência de Lucia Maria Paschoal Guimarães (GUIMARÃES, 1989). Ambas as autoras utilizam os recenseamentos do Rio de Janeiro dos anos de 1906 e 1920.

A região era um importante centro artesanal e manufatureiro (...) Na região existiam inúmeros estabelecimentos comerciais, armazéns de secos e molhados, botequins, restaurantes e várias firmas de transporte de mercadorias. As duas freguesias constituíam, portanto, um mercado de trabalho diversificado, dinâmico, e cujo crescimento contínuo ao longo da segunda metade do Oitocentos ajudou a transformar os bairros da Saúde e Gamboa em importantes locais de moradia. (CRUZ, 2000, p. 275-276)

Quem foram os galegos que viveram em alguns dos logradouros da Freguesia de Santa Rita, como a Rua Camerino e a Rua Senador Pompeu? A maioria pertencia à província de Pontevedra e os municípios pontevedreses se aglomeraram arredor dessas ruas formando uma rede migratória que abrangia 86,5% do total de galegos que viviam nessa localidade¹². A importante extensão da rede migratória que se formou nas Ruas Camerino, Senador Pompeu e adjacentes agrupou três tipos de relações: entre compatriotas de municípios vizinhos, entre vizinhos do mesmo município e entre parentes.

Vale ressaltar que estamos mediante um bairro habitado pelos galegos no começo do século XX, uma localidade que podia ser interessante não só desde o ponto de vista econômico, pelas habitações coletivas e casas populares, mas pela sua estratégia profissional, já que estava próxima ao porto e dos negócios de importação e exportação que ali se realizavam.

Se considerarmos que a ampla maioria dos imigrantes espanhóis no Rio de Janeiro eram procedentes da Galícia, poderemos considerar, com base nos dados do censo sobre a cidade realizado em 1906 que cerca de 5% de toda população de Santa Rita era composta por espanhóis oriundos da Galícia (LAMARÃO, 1991, p. 103). Isso em uma freguesia com mais de um terço de sua população residente formada por estrangeiros (LAMARÃO, 1991). Reconstruir essa história pelos logradouros do Rio de Janeiro do século XIX/XX, significa compreender a imigração galega não só desde a perspectiva do lugar de origem, como também desde a sociedade receptora, analisando as transformações políticas, econômicas e sociais da sociedade brasileira e carioca e os outros grupos migrantes que compartilhavam os espaços urbanos no mesmo período.

¹² Os resultados da pesquisa foram extraídos do cruzamento de dados do Arquivo do Consulado Espanhol do Rio de Janeiro e do Arquivo do Hospital Espanhol do Rio de Janeiro.

Palavras finais

Com cada ciclo migratório, com cada imigrante que chegava, a cidade ia ganhando outros tons, outro perfil. A Igreja da Candelária permaneceu como um monumento histórico; os cosmoramas deram lugar ao cinema; os frontões deixaram de fazer parte das diversões populares e o Centro Galego já não existe. Resquícios de uma história que merece ser construída mais do que com poucos fragmentos. Tentamos, em algumas páginas, dar coerência a uma história fragmentada, porém sólida, e nunca isolar o imigrante da sociedade de recepção. A imigração não é um fenômeno isolado, os estrangeiros que participaram na construção do Brasil fizeram e fazem parte da história política, social e econômica do país. A sua forma de pensar, de viver, atuou conjuntamente com a sociedade de adoção e não paralelamente a ela, o que não significou a perda de uma identidade de grupo. A contribuição e a interação dos espanhóis na sociedade carioca foi mais que evidente. Não sabemos se mais importante ou menos que outros coletivos, mas, isso é o que menos nos interessa no resgate dessa história. Buscávamos momentos da existência desse coletivo que pudesse ter marcado a sociedade carioca e o seu envolvimento no cotidiano da cidade. Fácil de percebê-los, difícil de encontrá-los. Os censos do Rio de Janeiro, do começo do século passado, já colocavam os espanhóis em terceiro posto como grupo estrangeiro. Mas somente essa informação não nos bastava. Queríamos contar algo mais, onde estavam, o que faziam aqueles que chegaram quando seus parentes e vizinhos ainda estavam em suas terras de origem. Os pioneiros deixaram sua história, a mesma história que a das ruas e da cidade do Rio de Janeiro.

Referências

AZEVEDO, André Nunes. de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro* (Rio de Janeiro) UERJ/LPP/Fórum-Rio. n. 10, maio/ago., 2003, p. 35-64.

BOXER, Charles. *Salvador Correia de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 2010.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 2010.

CARVALHO, Lia Aquino de. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

CHALOUB, Sidnei. *Trabalho, lar e botequim: vida cotidiana e controle social da classe trabalhadora no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Dissertação de mestrado, Niterói, UFF, 1984.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, RJ, 1905-1930. Afro-Ásia*, Salvador/CEAO, UFBA, 2000.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. *Veracidade*. São Paulo: Nobel, 1982.

FILHO, Adolfo Morales de los Rios. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: UniverCidade editora, 2000.

FILHO, Almir Pitas Freitas. *As "officinas e armazém d'óptica e instrumentos científicos" de José Maria dos Reis e José Hermida Pazos (negociantes, ilustrados e utilitários em prol do desenvolvimento da ciência no Brasil)*. Relatório final de pesquisa, Museu do Observatório Nacional/CNPQ, Rio de Janeiro, 1984.

FRAGOSO, João Luis; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Rio de Janeiro: Hucitec, 1993.

GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.

GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal. *Contribuição à historiografia da imigração: Espanhóis no Rio de Janeiro (1880-1914)*. Tese (Livre-Docência) UERJ. Rio de Janeiro, 1989.

HOLZER, Werther. O conceito de lugar na geografia cultural humanista: uma contribuição para a geografia contemporânea. *GEOgraphia. Revista do Programa de Pós-graduação em geografia da UFF (Niterói)*.v. 5, n.10,p.113-123, 2003.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto*.Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

MACIEL, Laura Antunes; ANTONACCI, Maria Antonieta Martínez. Os espanhóis em São Paulo: cultura, cotián e experiências de vida. *Estudios Migratorios*, nº 3, xuño de 1997, p. 72.

MENEZES, Lená Medeiros de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. Em algum lugar do passado. Cultura e história na cidade do Rio de Janeiro. *In: AZEVEDO, André Nunes. de. Rio de Janeiro: capital e capitalidade*. Rio de Janeiro: Depext/UERJ, 2002.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record,1994.

SEVCENKO, Nicolau. *A literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Cia. dasLetras, 2003.

SHELDON, Leslie Maram., *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

SILVA, Érica Sarmiento da. *O outro Río: a emigración gallega a Río de Xaneiro*. Santa Comba (A Coruña): 3C3 editoras, 2006.

SILVA, Guilherme Sarmiento da. O fascinante espetáculo de luzes e sombras. *Revista Nossa História*, ano 1, nº 8, junho de 2004, Rio de Janeiro, p. 56-60.

TUAN, YFu. *Topofilia, um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

Fontes arquivísticas

1. Hospital Espanhol (Acervo particular)

-Livros de matrícula dos sócios: 1,2 e 4 (1859-1900)

-Atas do Centro Galego (1899-1909)

2. Recreio dos Anciãos (Acervo particular)

-Livro dos Sócios Fundadores (1940)

3. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

-Diversão pública- pedidos de licença: códigos 42-3-35 e 42-2-13. (1832-1869)

-Associações e sociedades: códigos 39-4-5, 6. (1900-1915)

Fontes hemerográficas

1. Biblioteca Nacional

-*Jornal do Brasil*, julho de 1933

Entre Salvador e Buenos Aires: a medicina argentina na Gazeta Médica da Bahia no último quartel do século XIX

Cleide de Lima Chaves

Resumo: O objetivo deste trabalho é discutir os textos publicados pelo médico argentino Emílio Conina Gazeta Médica da Bahia entre as décadas de 1870 e 1890. Apesar de ser um periódico já pesquisado pela historiografia, ainda não há trabalhos que evidenciem a presença da medicina latino-americana na Bahia do século XIX, pois há um “consenso” de que a medicina brasileira e baiana seguia o modelo europeu neste período. Vale destacar que o Dr. Coni era um dos representantes na república argentina das transformações em torno da saúde pública, que buscava modernizar a medicina através das práticas higienistas e das grandes reformas urbanas e portuárias e teve importante papel no debate acerca da medicina baiana.

Palavras-chave: Saúde. Cidades portuárias. Periódicos médicos.

O objetivo deste trabalho é evidenciar e discutir os textos publicados pelo médico argentino Emílio Coni (1855-1928) na Gazeta Médica da Bahia entre as décadas de 1870 e 1890, haja vista que sua produção médica-científica esteve presente na revista durante mais de vinte anos. Salvador e Buenos Aires compartilhavam entre si diversas semelhanças, como o fato de serem importantes cidades portuárias, que comercializavam com o mundo, mantinham relações comerciais entre si, e que receberam, ao longo da segunda metade do século XIX, diversas epidemias trazidas pelos navios, que adentravam esses portos e causavam grandes estragos econômicos e sociais. Nesse sentido, a Gazeta Médica da Bahia objetivava compartilhar conhecimento científico, medida fundamental para buscar conter esses surtos epidêmicos e contribuir para melhorar a imagem da província e do Brasil internacionalmente.

Salvador, cidade-porto e sede da Gazeta Médica da Bahia, era considerado um dos mais importantes centros econômicos da colônia portuguesa, principalmente a partir de 1549, com a fundação da cidade e a instalação do Governo Geral na Bahia, tornando-se ao longo do tempo, em um porto imprescindível para Portugal. Sua importância perdurou durante os séculos XVII, XVIII, XIX, até o início do século XX, pelas próprias condições de ancoragem, contando com ventos e correntes oceânicas favoráveis e por ter permanecido como um importante eixo redistribuidor de mercadorias para todo o norte do Brasil. Esse porto estava incluído na rota do Atlântico Sul, atendendo às necessidades de passageiros e embarcações que se destinavam a pontos mais longínquos da América.

A Baía de Todos os Santos é o maior acidente geográfico brasileiro deste gênero e foi a base de sustentação econômica de Salvador enquanto cidade portuária durante o século XIX. Esta baía representa o papel de pequeno mar interior, com navegação bastante ativa em função da boa localização do porto, seguro, largo e profundo que tem por núcleo a cidade de Salvador, que fica à sua entrada.

A função do porto baiano como ponto de escala e entreposto comercial, se estendeu por todo o século XIX. Mesmo a abertura dos canais de Panamá e Suez e o advento da navegação a vapor, que encurtaram as distâncias e agilizaram as viagens, não minimizaram a sua importância. Muitos navios vindos de outros

continentes para os portos do Prata ou do sul do Brasil, aqui atracaram para reparo e abastecimento, confirmando a importância do porto de Salvador na circulação comercial (ROSADO, 1983, p. 23).

Nesse sentido, a circulação de navios, mercadorias, doenças e pessoas do mundo todo fazia parte do cotidiano da cidade, e as notícias entravam e saíam pelo seu porto para habitarem os periódicos locais.

A Argentina e o Brasil, países próximos geográfica e culturalmente, ao longo do século XIX, comercializaram produtos, declararam guerras entre si, disputaram mão-de-obra imigrante e, por fim, enfrentaram dificuldades semelhantes, no que diz respeito aos circuitos epidêmicos. Assinaram convenções sanitárias internacionais em 1873 e em 1887, que serviram como caminho de unificação entre essas nações (mais o Uruguai) com o objetivo de resolver os problemas de ordem sanitária (CHAVES, 2020).

A Gazeta Médica da Bahia

A Gazeta Médica¹ nasceu em 1865, a partir da congregação de alguns médicos da Faculdade de Medicina da Bahia e de outros médicos não ligados à Faculdade que objetivavam a troca de experiências e o estabelecimento de um canal de divulgação da medicina baiana com o resto do mundo. Como afirma Livia Silva (2019, p.217), a “associação criada na Bahia em 1865 voltava seu interesse maior pelos assuntos científicos e mecanismos de difusão do conhecimento médico”, tendo circulado regularmente entre 1866 e 1934, depois entre 1966 e 1972, sendo que sua publicação foi retomada pela Faculdade de Medicina da Universidade Federal da Bahia em 2004. Apesar de ser um periódico já muito pesquisado pela historiografia, ainda não há trabalhos que evidenciem a presença da medicina latino-americana na Bahia do século XIX.

Chama a atenção a presença da medicina argentina, de forma tão sistemática e contínua ao longo de duas décadas, em um reconhecimento científico da produção latino-americana. Qual a contribuição dada por Emilio

¹ Os números da Gazeta Médica da Bahia citados neste capítulo foram consultados no site da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, no link: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=165646&pesq=&pagfis=1>

Coni à medicina baiana? Quais os temas e debates que a produção deste médico provocava no campo médico e científico baiano?

Havia um “consenso” na historiografia oficial acerca da medicina brasileira e baiana que a apresentava como mera reprodutora passiva do modelo europeu, especialmente o francês, neste período. Os trabalhos de Julyan Peard (1990) e Flávio Edler (2011) demonstraram que a ciência médica produzida no Rio de Janeiro e em Salvador produziu “novas ideias sobre saúde e doença no Brasil” e foram capazes de reelaborar o saber europeu. No caso específico da apelidada “Escola Tropicalista Baiana”, Peard defende que a mesma teria desenvolvido sua própria definição de medicina tropical, “baseados na crença otimista sobre a possibilidade de se construir um lugar para o Brasil ao lado das nações civilizadas, apesar de seu clima e do povo miscigenado” (EDLER, 2002, p. 361). Os estudos dos médicos baianos e cariocas acerca de doenças tropicais como o beribéri, ancilostomíase, filariose e ainhum, aparecem em abundância na *Gazeta Médica* e confirmam esse esforço de mesclar as novas ideias médicas vindas da Europa com as antigas existentes na medicina local e latino-americana.

No que se refere também ao modelo de nação, Manoel Salgado (1988) defende a tese de que as elites imperiais buscaram-se inspirar em um projeto civilizador europeu, uma continuidade do modelo português, eminentemente branco, elitista, excludente, com a manutenção da monarquia no país, após a independência política em 1822. De acordo com Salgado (1988, p. 7):

Na medida em que Estado, Monarquia e Nação configuram uma totalidade para a discussão do problema nacional brasileiro, externamente define-se o “outro” desta Nação a partir do critério político das diferenças quanto às formas de organização do Estado. Assim, os grandes inimigos externos do Brasil serão as repúblicas latino-americanas, corporificando a forma republicana de governo, ao mesmo tempo, a representação da barbárie.

No caso específico da *Gazeta Médica da Bahia*, a presença dos artigos publicados do médico argentino Emílio Coni, de certa forma, expõe a desconstrução dessa imagem de barbárie e, muito pelo contrário, evidencia os avanços da ciência médica no país vizinho e do atraso vivenciado pela medicina

baiana, como a Gazeta expunha em diversos momentos.

As temáticas publicadas no periódico foram variadas. A higiene pública, temática que nos interessa aqui, durante todo o período entre 1866 e 1931 ocupou 36% do interesse dos médicos baianos e compreendeu assuntos como epidemiologia, saneamento, higienização e demografia (SCHWARCZ, 1993).

A imprensa médica brasileira da segunda metade do século XIX propiciou trazer a pauta de discussão daquele momento os temas considerados importantes pelos médicos que não tinham outros espaços de divulgação e debate. Além disso, essa imprensa pautou incansavelmente a questão da necessidade urgente de reconhecimento dos novos saberes médicos e de uma medicina experimental. Um desses temas certamente foi o das epidemias de febre amarela e cólera morbus que, durante a segunda metade do século XIX, atingiram o Brasil e a Argentina, ceifando vidas e prejudicando as economias. Como afirmou Livia Silva

As contribuições dessa atividade científica para os debates em torno das questões da saúde pública foram imediatas, pois passou a envolver uma discussão recorrente e mais embasada sobre as medidas a serem adotadas para o controle das epidemias e endemias, que ganhava visibilidade na imprensa médica (SILVA, 2019, p. 219).

A partir da década de 1860, a Gazeta Médica, juntamente com outros jornais da Corte, “permitiria o incremento do intercâmbio científico e a consolidação de uma pauta de pesquisas voltada principalmente para o conhecimento da matéria médica (fitoterapia), patologia e terapêuticas nacionais” (EDLER, 2002, p. 375). Com isso, também vinha uma articulação com a imprensa médica internacional, em que houve um esforço deliberado e sistemático por parte dos dirigentes da Revista, para que esse intercâmbio fosse consolidado:

No que tange ao contexto internacional, principalmente os fundadores da associação que tinham nacionalidade e formação no exterior se correspondiam com pesquisadores desses seus países acerca de seus achados, bem como conseguiu que o periódico se tornasse conhecido no exterior e recebam

frequentemente números de periódicos estrangeiros. Isso ajudava a manter um nível de atualização sobre o que acontecia na Europa, inclusive garantindo as notícias e traduções de alguns desses trabalhos, além de ter aberto a possibilidade do contato dos médicos e estudantes baianos com a medicina experimental. (SILVA, 2019, p. 219)

No entanto, vale destacar que somente os trabalhos europeus tiveram destaque nas publicações, ainda que fossem predominantes. Os jornais médicos latino-americanos e as notícias do nosso continente estavam frequentemente sendo pautados na Gazeta. No final do ano de 1878, foi publicada uma relação dos jornais médicos, nacionais e estrangeiros, recebidos durante aquele ano, em troca da Gazeta Médica da Bahia. No total, foram 28 periódicos, sendo 18 europeus (seis portugueses, nove franceses, dois italianos e um espanhol), cinco jornais latino-americanos (Argentina, Chile, Cuba Venezuela), três do Rio de Janeiro e dois jornais norte-americanos. Apesar da evidente preponderância dos periódicos europeus, cumpre registrar a expressiva presença da imprensa americana.

O alcance real dessa publicação foi pequeno. Como ressalta Renilda Barreto (2000), ao tratar da importância da circulação do saber médico, “o âmbito de propagação deste material era pequeno e estava reservado à elite, especificamente à sua porção masculina que circulava e discutia nos espaços onde esse diálogo acontecia”. A própria Gazeta, em 1887, admite que o mundo científico brasileiro era microscópico e que “é manifesta a inferioridade do nosso país neste ponto em relação a outros, como as repúblicas do Rio da Prata e do Chile com população instruída inferior à nossa, mas onde a atividade intelectual faz honra a seus filhos” (Gazeta Médica da Bahia, 1887).

Emílio Coni: médico “ponte” da Argentina para o mundo

O intercâmbio científico, portanto, não ocorreu apenas com a Europa, mas também com países da América Latina, como evidencia a pesquisa realizada na Gazeta Médica da Bahia na sessão dedicada às publicações recebidas, mas também em outras seções do jornal (CHAVES, 2003). Nessas seções, os seus editores relatam o recebimento de revistas do Chile, da Venezuela, do Peru,

de Cuba, do México e, em especial, da Argentina. Digo especial porque os artigos e publicações argentinos recebiam um maior destaque, com análises e comentários feitos pelos redatores da Gazeta baiana.

Neste trabalho, nos deteremos em um personagem em especial, o médico argentino Emilio Coni. A partir de 1876, esse importante esculápio trocaria muitas informações com os médicos baianos. O Dr. Emilio R. Coni era o redator principal da *Revista Medico-quirurgica* de Buenos Aires e buscava, através da divulgação dos seus trabalhos, o lugar de membro correspondente estrangeiro nesta publicação e na Academia Imperial de Medicina, criada em 1835 e que “simbolizava o movimento de tentativa de organização e busca de legitimação do corpo médico brasileiro daquele momento” (FERNANDES, 2004, p.142).

Seu primeiro trabalho recebido “Apuntes sobre la estadística mortuaria de la ciudad de Buenos Aires desde el año 1869 hasta 1877 incluso, seguido del movimiento de los hospitales y hospicios en 1877, y de un estudio sobre el clinica” trazia dados estatísticos, bem como buscava estabelecer um estudo comparativo com o Império brasileiro e outros países latino-americanos. Segundo as observações feitas pela Gazeta Médica “é louvável o empenho com que o ilustrado redator da revista tem de ano a ano melhorado este trabalho estatístico cuja importância merece em todos os sentidos a maior consideração nos povos civilizados” (Gazeta Médica da Bahia, 1877). A produção de estatística médica era uma das preocupações mais recorrente da época, e um dos instrumentos muito utilizados pela medicina europeia.

Emilio Coni, de acordo com Adriana Alvarez (2008), foi um dos médicos argentinos e latino-americanos mais reconhecidos por sua intensa atividade no campo da Higiene. Suas publicações “despertaram o interesse tanto do campo médico nacional como estrangeiro” (p. 51), e isso é comprovado na extensa divulgação de seus trabalhos na Gazeta Médica da Bahia. Sua atividade como demógrafo — apesar de que sua intenção primeira era a de compreender a situação sanitária de seu país após a grande epidemia de febre amarela de 1871 — o projetou na América Latina, e em especial no Brasil, porque a produção de demografia e estatística sanitária ainda não era uma realidade nem aqui, nem no Uruguai ou no Chile (ALVAREZ, 2008), e os médicos baianos apostavam na divulgação de trabalhos de Coni na tentativa de despertar o interesse nos

cientistas e autoridades locais.

A epidemia de febre amarela, ocorrida em 1871 na Argentina, foi um grande marco na vida de Emílio Coni, que ainda era estudante de Medicina àquela altura. Mas não somente dele, pois o fim daquela enfermidade significou mudanças profundas nas políticas sanitárias estatais, tendo sido um determinante motor para o saneamento das cidades portuárias, como Buenos Aires, que necessitavam melhorar suas condições sanitárias para o recebimento dos imigrantes que desembarcavam no porto da capital argentina. Além da febre amarela, a varíola ameaçava a vida das populações brasileira e argentina e Coni tentou tornar a vacina antivariólica obrigatória na capital, na busca de controlar os surtos epidêmicos e melhorar as condições de vida dos mais pobres, mas só obteve êxito com essa campanha antivariólica no início do século XX (VERONELLI; CORRECH, 2004).

A Higiene é a grande temática neste momento para a medicina em função, dentre outros motivos, da tentativa de obtenção — a partir desse aporte — de espaços próprios, poder e recursos para os médicos daqui e da Argentina, como ressalta Adriana Alvarez. No Brasil, Flávio Edler afirma que este fenômeno também ocorria:

Os profissionais da medicina lutaram, ao longo de todo o Segundo Reinado, para monopolizar o processo de decisão política a respeito dos modelos científicos que deveriam ser ratificados como válidos, dos temas médicos socialmente relevantes de serem estudados, bem como, das formas institucionais consideradas ideais para a produção e reprodução dos conhecimentos. (1992, p. 14)

O médico higienista ou o médico político, portanto, era aquele que reivindicava junto ao Estado a sua participação decisiva na tomada de decisões. Esse personagem já existia na Europa e começa a surgir de forma incipiente na América Latina na segunda metade do século XIX. Esses médicos almejavam crescer o tamanho da população, concomitante com o aumento de sua influência no poder político dos seus governos, através do uso de ferramentas como a “demografia estatística e a realização de censos como poderosas armas para governos e sociedades secularizadas” (CUETO; PALMER, 2016, p. 77).

A Argentina foi um grande exemplo da institucionalização da estatística,

com a criação de órgãos e funcionários específicos para contar e recontar a sua população. A estatística servia, dentre outros objetivos, como instrumento para controle das doenças infectocontagiosas (como a pandemia de cólera do séc. XIX), que apavoravam a população e mobilizavam os políticos e médicos do período. A estatística servia, ainda, como instrumento para medir a vitalidade do corpo social e se esse corpo estivesse em crescimento, era considerado um dos principais índices vitais de uma população e uma necessidade nacional, para políticos e médicos higienistas.

Os censos na Argentina passaram a incorporar as perguntas sobre estado de saúde da população, obra atribuída a Emilio Coni, um dos reconhecidos estatísticos do período. Emílio Coni trabalhou com estatística antes mesmo de se formar como médico, tendo iniciado aos 20 anos como delegado da Oficina de Estatística de Buenos Aires.

No entanto, vale destacar que essas estatísticas eram, muitas vezes, manipuladas para atender aos interesses dos governos. Vejamos um exemplo, ocorrido com o censo argentino de 1897, em que o interesse dos recenseadores

se dirigió hacia la observación de la distribución de enfermos según su carácter nacional o extranjero, antes que por su edad o su condición de género. A partir de ello, desde el 'paradigma censal', se construía una representación del inmigrante como el adulto sano, fuerte y vigoroso, por contraposición al argentino, débil y enfermo. Esta imagen se correspondía con la objetivación estadística producida entonces por la oficina de la ciudad capital: el inmigrante vital y enérgico se postulaba como un elemento de prosperidad nacional. Ambas representaciones estadísticas depositaban en ese factor externo la construcción de una 'raza argentina' fuerte y sana, mientras contribuían a la legitimación del proyecto migratorio del Estado. (DANIEL, 2012, p. 95).

Ou seja, os resultados, algumas vezes forjados pelas estatísticas, eram utilizados para validar medidas e projetos governamentais, como o projeto imigracionista argentino. Vale registrar que a Argentina foi considerada o país sul-americano que mais recebeu imigrantes na segunda metade do século XIX, e cujo processo de industrialização foi mais acelerado. Como destacou Coggiola (1997), o movimento de modernização e urbanização, que resultou da ocupação

do atual território da Argentina,

é um produto do século XIX, em especial do processo de imigração europeia, que levou ao país milhões de trabalhadores europeus — 160.000 estrangeiros lá aportaram entre 1861 e 1870, e o número de imigrantes chegou a 841.000 de 1881 a 1890, e a 1.764.000 de 1901 a 1910. No total, de 1857 a 1930, o deserto argentino recebeu 6.330.000 imigrantes, o que, levando-se em conta o retorno dos trabalhadores sazonais (ou golondrinas), deixa um saldo de 3.385.000 imigrantes.

A partir dessa produção na área de Higiene, Emilio Coni e outros médicos argentinos conseguiram inserção na vida pública e iniciaram uma longa carreira política, como evidencia Ricardo Leandri:

Dado que el temor permanente a la introducción de enfermedades exóticas y el estado higiénico general de una ciudad en permanente crecimiento abrumaban a la municipalidad el gobierno nacional tuvo el cuidado de nombrar junto a vecinos caracterizados también a algunos jóvenes médicos como Emilio Coni y José Ramos Mejía. Como puede verse los cambios en la estructura del Estado y en el gobierno de la ciudad de Buenos Aires ampliaron las perspectivas de jóvenes de la elite, y también de otros, no tan encumbrados aunque con contactos políticos y académicos, preparados por edad y situación profesional para ocupar los espacios que ahora se abrían. (LEANDRI, 2006, p. 44)

No entanto, mesmo antes de sua projeção como higienista nacional, Coni teve divulgada sua tese de doutoramento na Gazeta Médica da Bahia, defendida no ano de 1877. Em novembro deste mesmo ano, a Gazeta noticiava a tese e em dezembro de 1878 a mesma, na figura do dr. Silva Lima, médico efetivo do Hospital da Caridade, fazia uma análise extensa do trabalho do médico argentino, com o título “Contribucion al estudio de la lepra anestésica; quigila (Brazil); gafeira (Portugal); por el Dr. Emilio R. Coni, Director y Redactor em jefe de la Revista Medico-Quirurgica. Buenos-Ayres, 1878 – 133 pags” (Gazeta Médica da Bahia, 1878).

A análise evidencia a abordagem e o reconhecimento da análise anatomoclínica do médico argentino, ou seja, de que o mesmo estava atualizado

com as pesquisas em medicina experimental, que enfatizavam o estudo científico e com comprovação laboratorial. E o mais importante na análise do periódico baiano foi a observação de que o médico argentino “baseia principalmente a distinção entre as duas afecções sobre os trabalhos dos médicos brasileiros que primeiro estudaram o ainhum como uma entidade mórbida bem definida”, demonstrando o reconhecimento da ciência médica brasileira em relação à argentina. Ao final, o médico baiano convoca os colegas para a leitura para julgarem o “valor desta nova contribuição para o progresso da ciência na América Meridional” (Gazeta Médica da Bahia, 1878).

Ao lado dos trabalhos na área de epidemiologia (que traziam noções básicas de como distinguir os doentes infectados e tratar deles), toma força uma série de ensaios que tinham como meta prevenir a doença antes mesmo do seu aparecimento. Essa é a época dos grandes projetos de saneamento que invadem dos lares às igrejas, dos portos às escolas. Nenhum detalhe escapa. Prescrevem hábitos alimentares, indumentárias, costumes (SCHWARCZ, 1993, p. 207)

A Gazeta Médica da Bahia, mesmo já tendo divulgado e analisado a tese médica de Emilio Coni sobre a lepra anestésica, veiculou no ano seguinte, em 1879, toda a análise feita pela Academia Imperial de Medicina, pois a tese foi utilizada por ele “como título de sua candidatura a um lugar de membro correspondente estrangeiro” (Gazeta Médica da Bahia, 1879). A Gazeta reproduziu a extensa análise feita por pelo médico carioca Moncorvo de Figueiredo (1846-1901) em três números: fevereiro, maio e junho de 1879. Ao final, o parecer ao trabalho de Coni foi o seguinte:

O nosso laborioso colega, um dos mais conspícuos representantes da imprensa médica do seu país, já conquistou uma posição saliente na literatura médica argentina por outros trabalhos recomendáveis que não vos serão certamente estranhos.

Julgamos, portanto, dever propor à Academia:

1. Que o trabalho do Sr. Dr. E. R. Coni seja enviado à biblioteca.
2. Que seja o mesmo senhor considerado membro correspondente estrangeiro desta corporação (Gazeta Médica da Bahia, 1879).

A produção escrita do médico argentino era divulgada em basicamente dois espaços no jornal baiano: nas publicações recebidas e nas resenhas bibliográficas. Dois médicos da Gazeta Médica foram os maiores responsáveis pelas resenhas, Silva Lima e Pacífico Pereira, sendo que este último era o redator principal da revista e o maior entusiasta da publicação. Pacífico Pereira também era um ferrenho crítico à medicina praticada na Faculdade de Medicina da Bahia, propunha profundas reformas no ensino médico e, num certo sentido, utilizou-se dos textos de Emilio Coni para justificar e legitimar os seus projetos em relação a medicina e a política sanitária na Bahia. Este médico foi o Diretor da Gazeta entre 1868 e 1870, tendo sido seu principal redator entre 1876 e 1889 (SILVA, 2019, p. 142).

No ano seguinte, em 1880, a Gazeta Médica continuava noticiando as atividades de demógrafo desenvolvidas por Coni na Argentina. As estatísticas populacionais e sanitárias foram um marco na vida profissional do médico argentino, conforme evidencia a seguinte notícia:

Movimiento de la poblacion de la ciudad de Buenos Aires durante el ano de 1879.
Por el Dr. Emilio R. Coni.

O nome do autor d'este importante trabalho demográfico, que é o do bem conhecido redator da Revista Medico-Quirurgica de Buenos Aires, basta para recomendá-lo a atenção dos nossos leitores (Gazeta Médica da Bahia, 1880, p. 145).

A publicação citada acima foi fruto de um investimento feito pela Oficina de Estatística de Buenos Aires, que financiou a ida de Emílio Coni para a Europa, para que ele pudesse estudar e trouxesse as ferramentas mais modernas para serem implementadas na Argentina, o que resultou em diversas estatísticas realizadas e reconhecidas nacional e internacionalmente (LEANDRI, 2013). Certamente, para os médicos cientistas baianos, esse era um modelo que deveria ser seguido no Brasil e que precisava ser lido pelos seus pares.

Emílio Coni e Gabriela Laperrière: Medicina, Maternidade e Infância

Em 1886, outra importante obra do esculápio argentino foi citada e rapidamente

resenhada na Gazeta, conforme notícia relacionada abaixo na seção intitulada “Publicações Recebidas”:

Higiene infantil. Causes de la morbidité et de la mortalité de la première enfance à Buenos-Ayres. Para le Docteur Emile R. Coni. Buenos-Ayres – 1886. Coroada pela Faculdade das Ciências Médicas de Buenos Aires no concurso Rawson, a obra do Dr. Emilio Coni é, pela lucidez, proficiência, abundância e minuciosidade de dados estatísticos relativos ao assunto, um dos trabalhos mais completos que sobre matéria desta natureza se pode publicar em qualquer cidade onde haja um serviço higiênico e estatístico bem organizado.

O nome do Sr. Dr. Coni é já bem conhecido dos leitores da Gazeta Médica, e é a sua ilustração e perseverantes estudos, comprovados no grande número de trabalhos que tem publicado, especialmente em assuntos de higiene pública, deve seu país incontestavelmente grande parte do fecundo estímulo que o tem induzido à boa organização do serviço sanitário que já hoje apresenta. (Gazeta Médica da Bahia, 1886, p. 47)

A temática da infância e da maternidade passaram a ser uma constante nos trabalhos do médico argentino. A entrada desses temas em sua vida esteve articulada ao seu enlace com a francesa Gabriela de Laperrière (1866-1907). Ele a conheceu em 1884, em uma viagem a trabalho na França e em 1885 regressa para a Argentina com ela. Ela já se destacava nos meios intelectuais franceses com suas publicações em jornais acerca dos problemas sociais e já era uma influente feminista e socialista (VERONELLI; CORRECH, 2004).

No entanto, parte dos biógrafos que escreveu sobre a vida do médico argentino ignora ou negligencia essa importante informação, fruto do machismo, que torna invisível as mulheres e considera irrelevante a influência de Gabriela no pensamento e nas ações de Emílio Coni acerca de pautas importantes, como os problemas de saúde relacionados às péssimas condições de vida dos trabalhadores, em especial das mulheres e das crianças. Como afirmaram Cueto e Palmer (2016) sobre Emilio Coni:

foi um dos grandes reformadores urbanos da virada do século, sendo assessorado com eficiência por sua esposa, a conhecida feminista Gabriela Laperrière de Coni. Ambos atuaram de forma decisiva para tornar o termo profilaxia um

componente essencial da higiene urbana. Durante o período em que as normas de segurança no trabalho davam os primeiros passos em uma das cidades mais industrializadas da América Latina, ambos advertiram que os produtos químicos nocivos usados pela maioria das indústrias de Buenos Aires iriam acabar com a saúde dos trabalhadores (CUETO; PALMER, 2016, p. 84).

A Gazeta Médica da Bahia também não faz qualquer referência a esta importante personagem da história médica na Argentina. Como avaliou Iole Vanin (2008), em sua pesquisa sobre a presença das mulheres na medicina baiana entre 1879 e 1949, o aumento delas nos cursos superiores de saúde só ocorreu a partir de 1920, ainda que a partir da década de 1870 elas fossem autorizadas a estudar nas faculdades brasileiras. No meio acadêmico da Faculdade de Medicina da Bahia, como afirma a pesquisadora, “elas tinham o cuidado de não chamarem atenção para si ou mesmo evitar confrontos; se comportavam e agiam sempre de acordo com o esperado de uma “moça de família”.

O próximo texto resenhado na Gazeta baiana, intitulado “Progrés de l’hygiene dans la Republique Argentine, par le Dr. Emile R. Coni — Paris —1887”, com 266 páginas e 26 gravuras, foi um livro escrito para o Congresso Internacional de Higiene e de Demografia, que se reuniu em Viena em setembro de 1887. Aqui, a Gazeta evidencia a legitimação do Dr. Coni como um dos representantes na república argentina nas transformações em torno da saúde pública, compondo, juntamente com outros médicos, uma equipe que buscava modernizar a medicina nacional, entre os anos de 1879 a 1890.

Com o título acima publicou o ilustrado Dr. Emilio Coni, diretor e redator da Revista Médico-Quirúrgica e do Boletim Mensual de demographie de Buenos Aires, um excelente livro, dedicado ao Congresso Internacional de Higiene e de Demografia, que se reuniu em Viena em setembro de 1887, contendo grande cópia de informações, documentos oficiais e dados estatísticos, a fim de demonstrar ao sábio congresso os progressos da República Argentina em matéria de higiene.

[...]

O ilustrado escritor tem já prestado a seu país e a ciência relevantíssimos serviços, estudando, há cerca de vinte anos, com infatigável perseverança, todas as questões relativas a higiene, e publicando grande número de trabalhos sobre

epidemiologia, demografia e estatística médica, de muitos dos quais temos dado notícia aos nossos leitores (Gazeta Médica da Bahia, 1888, p. 366).

Um dos temas que aparecem na resenha é o da higiene materno-infantil, problemática reforçada pela influência de Gabriela Laperrière na vida de Emílio Coni. Pacífico Pereira, redator principal da Gazeta, ao resenhar a obra, sintetiza os pontos mais importantes sobre isso:

No primeiro capítulo, dedicado à higiene da infância, o autor insiste nas medidas propostas em seu importante livro, publicado em 1885, sobre as causas da morbidez e da mortalidade da primeira infância em Buenos Aires, trabalho que obteve o primeiro prêmio no concurso Rawson, na Faculdade de Medicina daquela capital, e foi distinguido com uma medalha de prata na Academia de Medicina de Paris em 1886.

Estabelecimento de asilos da maternidade, fundação de creches, medidas tendentes a melhorar a habitação das classes pobres, instituição de dispensários de salubridade, criação de sociedades protetoras da infância, vigilância e fiscalização do aleitamento mercenário, regulamentação da prostituição, são ideias ali sustentadas com esclarecido vigor, e que vão sendo realizadas umas, achando-se outras ainda em prometedora incubação (Gazeta Médica da Bahia, 1888).

A historiografia argentina analisa que as propostas de Emílio Coni (e de forma indireta de Gabriela Lapièrre) para a saúde materno-infantil eram descritas como problemas técnicos, misturadas a uma abordagem moral da pobreza e que seriam solucionados “por una combinación de saneamiento urbano y filantropia” (LEANDRI, 2013, p. 39). A concepção de Coni ainda se esbarrava no preconceito com a pobreza e na responsabilização das classes populares pelos seus problemas, sem ainda articular uma crítica mais global do funcionamento do sistema capitalista e da forte exploração dos trabalhadores, que viviam e trabalhavam em péssimas condições. Daí que encontramos no texto acima expressões como “criação de sociedades protetoras”, “vigilância e fiscalização”, porque acreditava que as classes populares precisavam ser guiadas e monitoradas pelos ricos e pelos detentores do saber científico.

Como chama a atenção Cueto e Palmer, “as doenças das classes

trabalhadoras são explicadas em termos de seus hábitos anti-higiênicos perversos e dos descaminhos das suas vidas privadas e familiares, visíveis não somente na sujeira ao seu redor, mas também no alcoolismo, nas doenças ‘venéreas’ e na doença mental” (2016, p. 80). Isso é demonstrado na continuação da resenha do livro, em que o autor afirma que

Buenos Aires conta com diversos asilos de órfãos e de crianças abandonadas, alguns dos quais, como os dois asilos maternais, que são sustentados e dirigidos pela Associação das Senhoras de Caridade, e abriga cerca de mil crianças, funcionam em belos edifícios, bem ventilados, cercados de grandes pátios e jardins e construídos segundo os modernos preceitos da higiene (Gazeta Médica da Bahia, 1888, p. 367).

Ou seja, a combinação de saneamento urbano e filantropia seria a solução adequada para o problema da orfandade e do abandono de crianças na Argentina, sem que fosse necessário repensar o modelo de sociedade implementado naquele momento, de profundas transformações urbanas em decorrência da imigração e da industrialização e da crescente pauperização da classe trabalhadora.

Como destacou Alvarez, este foi o período das grandes reformas no Estado Argentino com a constituição do Estado nação e o estabelecimento de uma política reformista e monopolizadora da vida pública, com a aprovação de leis em matéria sanitária e educacional.

El gobierno nacional y la municipalidad se hicieron cargo del saneamiento de la ciudad financiando las grandes obras de extracción de agua, de cloacas, de pavimentación y de vías públicas. Crearon una administración de la salud, el Departamento Nacional de Higiene (1880) y la Asistencia Pública (1883), para administrar los hospitales, los dispensarios, los asilos nocturnos y para controlar las medidas de desinfección, de aislamiento, de inspección de los domicilios y de vacunación. La primera estaba bajo la órbita nacional y la segunda, municipal. (ALVAREZ, 1999, p. 297)

Emílio Coni e a Gazeta Médica da Bahia

A divulgação dos trabalhos de Coni na Gazeta Médica baiana reforça a tese defendida por Alvarez (2008) de que o mesmo “pasó la mayor parte de su vida admirado y reverenciado en el extranjero e insuficientemente apreciado entre nosotros” (2008, p. 66-67). Talvez pelo fato de que as controvérsias e os embates travados por ele com os seus pares e com os políticos argentinos – que não foram poucos – não interessava aos médicos de outros países, mas sim o que seus discursos produziram a favor do reconhecimento da ciência médica, que se encontrava em um momento crucial da revolução pasteuriana.

Emílio Coni objetivava, dentre outros temas, ampliar o intercâmbio científico. Como afirma Ricardo Leandri, a sua trajetória profissional “estuvo desde un principio marcada por el objetivo de fomentar el establecimiento de lazos entre el campo médico local y el europeo, en especial el francés, que era el que se mostraba más consolidado y dinámico” (2013, p. 31). Neste trabalho, evidenciamos que não somente com a Europa, haja vista que ele enviava seus trabalhos para as revistas médicas do Brasil e para o mais importante periódico médico da Bahia.

Ficaram para nós apenas o consenso e o sucesso alcançado por ele na ciência internacional. Ao se referir a Emílio Coni, o editor da revista baiana, Pacífico Pereira destaca a

competência com que se desempenhou do difícil encargo o ilustrado autor, a quem cabe não pequena glória por tornar salientes, com intuítos tão científicos como patrióticos, os progressos realizados na República Argentina, em matéria de higiene, progressos para os quais contribuiu muito eficazmente o distinto escritor, pela propaganda constante que, na imprensa profissional e em numerosos trabalhos publicados nos dois últimos decênios, desenvolveu em prol dos melhoramentos que tanto elevam hoje seu país, concorrendo grandemente para o rápido aumento da imigração estrangeira e da riqueza nacional (Gazeta Médica da Bahia, 1888, p. 372)

Percebe-se a ênfase dada à imigração, projeto político em comum entre o Brasil e a Argentina, que gerou disputas por essa força de trabalho, não apenas entre seus governos, mas entre suas autoridades médicas. Aqui, no caso,

os médicos baianos aproveitavam para criticar, mesmo que indiretamente, o governo brasileiro, que pouco investia em ciência e nos melhoramentos sanitários necessários para o sucesso do projeto imigracionista.

O Brasil e os países do Prata disputariam a partir de 1870 o mercado de imigrantes. Enquanto a região platina buscava propagar uma imagem de repúblicas avançadas, de cidades salubres e civilizadas, ao mesmo tempo noticiavam o atraso vivido pelo Brasil, monárquico e escravista, classificando o Império como bárbaro e insalubre. Era uma disputa difícil, pois se os portos brasileiros estavam contaminados por doenças e escravos, os portos platinos não ficaram distantes das correntes epidêmicas.

Como afirma Pierre Bourdieu, o campo científico é um espaço de lutas, um

espaço de jogo de uma luta concorrencial. O que está em jogo especificamente nessa luta é o monopólio da autoridade científica definida, de maneira inseparável, como capacidade técnica e poder social; ou, se quisermos, o monopólio da competência científica, compreendida enquanto capacidade de falar e agir legitimamente, que é socialmente outorgada a um agente determinado (1983, p. 122-123).

Por isso interessava aos baianos defender e divulgar o discurso do médico argentino, pois esse contribuía para a legitimação do saber médico na Bahia, com sua forte militância nas políticas públicas sanitárias e higiênicas na Argentina do final do século XIX. O discurso de uma autoridade científica americana e platina fez funcionar a possibilidade dos baianos fazerem o mesmo na província brasileira, podendo desempenhar o mesmo papel que Coni desempenhou na Argentina, pois ele era um excelente exemplo a ser seguido.

Uma última matéria a ser citada neste capítulo diz muito do que almejavam os baianos em destacar um colega argentino, nas mesmas condições sócio-históricas. Ao anunciarem um Congresso Internacional de Higiene e Demografia, que ocorreu em Londres no ano de 1891, os redatores escrevem, com pesar, a inexistência de representantes brasileiros, ao contrário do que ocorria no país vizinho:

Uma nota brasileira.

Ignoramos se os nossos leitores têm conhecimento de qualquer medida ou tentativa de se fazer representar o Brasil nesse certame científico.

Saibam, porém, que os nossos vizinhos da república Argentina, para quem estas coisas tem um valor mais real do que a nossa admiração toda platônica, nomearam como delegado do Departamento Nacional de Higiene, junto aquele congresso ao eminente higienista Emilio Coni. D. Emilio Coni não podendo seguir para Londres por motivo de moléstia, remeteu uma monografia sobre os progressos da higiene pública e, demografia na República Argentina, escrita expressamente para o congresso, assim como numerosos trabalhos argentinos sobre higiene pública, climatologia, geografia médica, demografia etc.

Quem conhece o merecimento e a autoridade de Emilio Coni que já tomou parte nos congressos de Haya e Viena, pode ajuizar como se faz representar a República Argentina (Gazeta Médica da Bahia, 1891, p. 127).

O Dr. Coni era um dos representantes na república argentina das transformações em torno da saúde pública, que buscava modernizar a medicina argentina através das práticas higienistas e das grandes reformas urbanas e teve importante papel no debate da medicina baiana.

Referências

ALVAREZ, Adriana. Resignificando los conceptos de la higiene: el surgimiento de una autoridad sanitaria en el Buenos Aires de los años 80. *História, Ciências, Saúde- Manguinhos*, Rio de Janeiro, vol. VI, nº. 2, p. 293-314, julho-outubro, 1999.

_____. Tras la vida de um higienista y filantropo: Emilio Coni. In: ÁLVAREZ, Adriana; CARBONETTI, Adrián. *Saberes y prácticas médicas en la Argentina. Un recorrido por historias de vida*. Mar del Plata: Editorial de la Universidad Nacional de Mar del Plata, 2008, pp.49-93.

BARRETO, Maria Renilda Nery. *Nascer na Bahia do século XIX. Salvador (1832-1889)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia. Salvador. 2000.

BOURDIEU, Pierre. O campo científico. In: ORTIZ, Renato (org.). *Pierre Bourdieu: sociologia*. São Paulo: Ática, 1983.

CHAVES, Cleide de Lima. *Tempos de cólera: poder, epidemias e acordos entre o Império Brasileiro e as Repúblicas Platinas*. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2020.

COGGIOLA, Oswaldo. Buenos Aires: cidade, política, cultura. *Revista Brasileira de História* (São Paulo), v.17, n.34, 1997.

CUETO, Marcos; PALMER, Steven. *Medicina e Saúde Pública na América Latina: uma história*. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2016.

DANIEL, Claudia. Contar para curar: estadísticas y comunidad médica en Argentina, 1880-1940. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* [online]. 2012, v. 19, n. 1 [Accedido 26 Mayo 2021] , p. 89-114.

EDLER, Flavio Coelho. A Escola Tropicalista Baiana: um mito de origem da medicina tropical no Brasil. *História, Ciências, Saúde- Manguinhos*, Rio de Janeiro, vol. 9(2): 357-85, maio-ago, 2002.

_____. *As reformas do ensino médico e a profissionalização da medicina na Corte do Rio de Janeiro 1854-1884*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo. São Paulo, 1992.

FERNANDES, Tânia Maria. Vacina antivariólica: visões da Academia de Medicina no Brasil Imperial. *História, Ciências, Saúde — Manguinhos*, vol. 11 (suplemento 1): 141-63, 2004.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Publicações Recebidas*. Salvador, p.478, set. 1877.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Bibliografia*. Salvador, ano X, n. 12, p.559, dez. 1878.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Publicações Recebidas*. Salvador, ano XII, n. 3, p.145, ago. 1880.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Publicações Recebidas*. Salvador, ano XIX, n. 3, p.141, set. 1887.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Bibliografia*. Salvador, ano XIX, n.8, p.366-372, fev. 1888.

GAZETA MÉDICA DA BAHIA. *Congresso Internacional de Higiene e Demografia*. Salvador, ano XXIII, n.3, p.124-127, set. 1891.

LEANDRI, Ricardo González. La consolidación de una inteligentzia médico profesional en Argentina: 1880-1900. *Diálogos Revista Electrónica de Historia* (Costa Rica). Vol. 7, nº. 1. Febrero-Agosto 2006, p. 36-79.

_____. Internacionalidad, Higiene y Cuestión Social en Buenos Aires (1850-1910). Tres momentos históricos. *Revista de Indias*, n. 257, 2013, p. 23-54.

PEARD, Julyan G. Tropical disorders and teh forging of a Brazilian medical identity, 1860-1890. *Hispanic American Historical Review*. 77, 1997, p.1-44.

ROSADO, Rita de Cássia S. de Carvalho. *O porto de Salvador: modernização e*

projeto. 1854/91. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1983.

SCHWARCZ, L. M. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, Livia Angeli. *A Emergência da Higiene e da Saúde Pública na Bahia (1840-1889)*. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2019.

VANIN, Iole Macedo. *As damas de branco na biomedicina baiana (1879-1949): médicas, farmacêuticas e odontólogas*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2008.

VERONELLI, Juan Carlos; CORRECH, Magalí Veronelli. *Las orígenes institucionales de la Salud Pública en la Argentina*. Buenos Aires: OPS/OS, 2004, tomo 2.

O Porto de New Orleans como anfitrião: a Exposição Internacional Industrial e Centenária do Algodão, em 1884

Mônica de Souza Nunes Martins

Resumo: A cidade de New Orleans foi escolhida para sediar a World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, em 1884, festejando os cem anos do primeiro carregamento de algodão para os Estados Unidos. Com o empenho dos produtores de algodão do Sul do país, reunidos a políticos e intelectuais sulistas, eles aliaram à proposta de exposição os ideais relacionados à sua projeção econômica e política, tanto nacional quanto mundialmente. Os objetivos da exposição tinham como foco: restabelecer as relações comerciais com o Porto de New Orleans, tentando recuperar o quantitativo comercial anterior à Guerra de Secessão; promover o comércio e a indústria estadunidense junto aos países da América Latina; divulgar ao continente e ao mundo uma imagem do Sul dos Estados Unidos redesenhada no pós-guerra, associada ao desenvolvimento econômico e a uma face distanciada dos conflitos raciais.

Palavras-chave: Porto de New Orleans. Exposição Internacional Centenária do Algodão de 1884. América Latina.

Introdução

A cidade de New Orleans foi escolhida para sediar a Exposição Internacional do Algodão de 1884, festejando os cem anos do primeiro carregamento de algodão para os Estados Unidos. Com o empenho dos produtores de algodão do Sul dos Estados Unidos, reunidos a políticos e intelectuais sulistas, eles implementaram na proposta de Exposição ideais relacionados à sua projeção econômica e política, tanto nacional quanto mundialmente. Os objetivos centrais da exposição tinham como foco: o restabelecimento das relações comerciais com o Porto de New Orleans, tentando recuperar o quantitativo comercial anterior à Guerra de Secessão; promover o comércio e a indústria estadunidense junto aos países da América Latina; divulgar ao continente e ao mundo uma imagem do Sul dos Estados Unidos redesenhada no pós-guerra, associada ao desenvolvimento econômico e a uma face distanciada dos conflitos raciais.

Uma Exposição com os olhos no porto

Londres sediou a primeira Exposição Universal da Indústria em 1851, tendo o Palácio de Cristal como um símbolo que se tornou também um ícone da modernidade oitocentista. Com repercussão global, ela deu início a uma série de eventos de caráter mundiais, que reuniam a tarefa de expor as mais novas invenções, produções, descobertas e riquezas diversas das nações.¹ Após o revezamento entre Londres e Paris na promoção das exposições, entre as décadas de 1850 e 1860, houve uma rápida incorporação delas aos planos de governos que se prontificavam a sediá-las, acompanhados por interesses de empresários, investidores, técnicos, produtores e cientistas.

Nas primeiras duas décadas as exposições universais apresentaram um formato direcionado à exibição e competição entre os países a fim de disseminar as invenções e novas aplicações técnicas ao desenvolvimento industrial. Elas também atuaram como espaços de integração política, econômica e diplomática entre os governos, exibindo as riquezas naturais e agrícolas dos países e de suas

1 GREENHALGH, Paul. *Ephemeral Vistas: The Expositions Universelles, Great Exhibitions and World's Fairs, 1851-1939*. Manchester: Manchester University Press, 1988. O Palácio de Cristal foi a grande obra arquitetônica que marcou a Exposição Universal de 1851, em Londres, tornando-se símbolo de uma perspectiva de modernidade propagada pelas exposições.

colônias. A grandeza dos catálogos das exposições se apresentava no mapeamento de todas as formas de produção dos países, com um caráter enciclopédico, bem como intencionavam indicar fontes importantes de riquezas naturais espalhadas pelo mundo afora. Isso não pode ser dissociado da expansão do investimento de capital realizado por países mais ricos, que também levou os países “periféricos” a disputarem lugares para exibirem suas “qualidades” aos investidores. Esses eventos demonstravam ao público — em dimensões cada vez mais espetaculares — o desenvolvimento da engenharia das máquinas como símbolos da modernidade.

As exposições projetaram imagens nacionais, mesmo em relação àqueles países que não estavam no centro do desenvolvimento capitalista, também criando a respeito deles os estereótipos.² A crescente atuação das redes mercantis e financeiras nas exposições as transformaram em esferas cada vez mais relacionadas às negociações comerciais; motivo pelo qual a historiografia sobre as exposições tem analisado os eventos ocorridos após a primeira guerra mundial a partir de um aparato estruturado pelas grandes corporações financeiras, e não mais diretamente pelos Estados-nação.³ Outros dois aspectos tornavam essas exposições importantes: a amplitude do público consumidor e um privilegiado espaço de disseminação de ideias. E este último ponto foi bem apropriado aos projetos nacionais em curso e à difusão ideológica imperialista, constituindo-se mesmo numa “utopia do progresso”⁴

A iniciativa de marcar a presença do Sul dos Estados Unidos nas exposições universais foi assumida por Atlanta em 1881, com a primeira exposição no Sul, a *International Cotton Exposition*,⁵ contanto com cerca de

2 Caso exemplar pode ser tomado pela Hungria que, ao não participar da Columbian Exposition de Chicago, em 1893, teve sua imagem associada a um conjunto de estereótipos que prejudicaram a visibilidade comercial do país. Ver: SWITZER, Terri. “Hungarian self-representation in an International context: the Magyar exhibited at International Expositions and World’s Fairs”; In: FACOS, Michelle; HIRSH, Sharon L. (Ed.). *Art, Culture, and National Identity in Fin-de-Siècle Europe*. New York: Cambridge University Press, 2003, 160-185.

3 RYDELL, Robert W., FINDLING, John E. and PELLE, Kimberly D. *Fair America. World’s Fairs in the United States*. Washington; New York: Smithsonian Books, 2000, p. 45.

4 RYDELL, R. *All the World’s a Fair. Visions of Empire at American International Expositions 1876-1916*. Chicago; London: The University of Chicago Press, 1987.

5 RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition”, In: FINDLING, John E. (Ed.);

290 mil visitantes. Caracterizada pela proeminência da produção algodoeira na economia nacional, mostrava o forte impacto do Sul do país e de sua produção agrícola, além de facilitar a relação entre produtores e representar um sucesso na venda de máquinas.⁶ Atlanta associou pela primeira vez o caráter internacional da exposição a um viés temático de interesse da produção nacional, alimentando a um só tempo a iniciativa de divulgar internacionalmente o algodão como produto exportador e de valorizar internamente o desenvolvimento agrícola do Sul do país. O magnata da produção têxtil em Boston, Edward Atkinson,⁷ foi quem formulou a proposta dessa exposição e, segundo Findling and Pelle “Atkinson saw the exposition as a means of educating Southern cotton farmers about ginning techniques so that cleaner bales would be sent to northern mills”.⁸ No entanto, o que fica claro no roteiro dos organizadores do *Atlanta Constitution* é que o New South e, principalmente, Atlanta, haviam abandonado o modelo ideal das plantações e estavam agora prontos para investir na industrialização agrária ao molde ianque.⁹ Para esse novo modelo agrícola industrial a proposta era de modificação da visão associada aos plantadores do Sul, marcada pela visão do atraso, defendendo a formulação de uma nova imagem perante o país e o mundo.

O movimento conhecido como *New South*¹⁰ foi edificado por renomados

PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990, p. 76-77.

6 FINDLING, John E. *Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907*, *Studies in popular culture*, vol. 19, no. 2, October 1996, p. 29-30.

7 Edward Atkinson era um empresário têxtil de New England, sua articulação em Atlanta para promover o algodão do Sul dos Estados Unidos na Exposição de 1881 em Atlanta foi fundamental para a organização da exposição. Ver: *The Exposition Cotton Mills Company, Seventieth anniversary, 1882-1952*, disponível em <http://hdl.handle.net/2027/uva.x001317433>, acesso em 27/12/2018.

8 RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition”, In: FINDLING, John and PELLE, Kimberly (Ed.). *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. Connecticut: Greenwood Press, 1990, p. 76-78.

9 RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition...”, p. 76.

10 Segundo Powers, “The first instance of the term ‘New South’ came in the spring of 1862, when Union Captain Adam Badeau edited the first issue of *The New South*, a soldier’s newspaper circulated among Federals stationed on the South Carolina sea islands. As a military sheet with a small readership among enemy Union soldiers. *The New South* newspaper exercised no influence on the direction of the movement that would ultimately co-opt its name”, p. 38.

plantadores, intelectuais e políticos ligados ao *Atlanta Constitution*, jornal de grande alcance, disseminador dos interesses dos produtores sulistas.¹¹ Não por acaso esse movimento atuou fortemente na organização das exposições realizadas no Sul dos Estados Unidos a partir da década de 1880. Esteve presente de forma intensa entre as comunidades sulistas de negociantes e ganhou enorme força ao promover a ideia de superar as querelas seccionais e de trabalhar em função dos interesses comerciais e industriais da região: “Southern newspapers and the fair’s publicity committee emphasized the need for sectional reconciliation and saw the fair as an excellent opportunity do draw northen capital to the South”.¹²

Depois dessa primeira experiência em Atlanta, New Orleans foi escolhida para sediar a segunda Exposição Internacional de Algodão a se realizar no país. O evento teve à frente de sua organização três grandes nomes dos negócios da região: F. C. Morehead, presidente da *National Cotton Planter Association* e editor do *Planters Journal*, Edmund Richardson, considerado o mais proeminente plantador de algodão do país e do mundo, e Major Edward Austin Burke, tesoureiro do estado da Luisiana e Editor do *New Orleans Times-Democrat*,¹³ o jornal de maior circulação na região¹⁴ e ideologicamente associado às ideias dos plantadores sulistas.¹⁵ A partir desses interesses se desenhou o projeto que tornou possível a *World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition* em New Orleans, na Louisiana, entre os anos de 1884 e 1885.

Mas parece que o fracasso financeiro e as dificuldades da Exposição em New Orleans deram a ela um lugar de menor atenção na historiografia sobre

11 Publicado em 1868 teve seu nome modificado várias vezes, em 1880 foi denominado *The Atlanta Constitution*. Henry W. Grady foi o editor do jornal e um dos principais porta-vozes do *New South* e defensor do investimento de capitais e tecnologias na Georgia. Agradeço à Lesley Gordon as indicações sobre o tema.

12 FINDLING, John E. *Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907*, *Studies in popular culture*, vol. 19, no. 2, October 1996, p. 31.

13 RUSSELL, James M. “Atlanta 1881: International Cotton Exposition...”, p. 76; SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 139.

14 ZACHARIE, James S. *New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans with the map of New Orleans*. New Orleans: F. F. Hansell & bro., ltd., 1893, p. 167.

15 WATSON, Thomas D. *Staging the ‘Crowning Achievement of the Age’: Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition*, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 25, No. 4 (Autumn, 1984), p. 341-366.

as Exposições durante longo tempo. Isso foi tratado no artigo de Shepherd Jr.¹⁶ mostrando os múltiplos elementos que concorreram para o “fracasso” da exposição e um conseqüente desprestígio, na medida em que historiadores das exposições deram pouca ênfase às experiências malsucedidas em termos de público, projeção e impacto. Por outro lado, o estudo de Thomas Smith argumenta que essa exposição foi o mais importante elemento na potencialização da retomada econômica da cidade.¹⁷ Contudo, o nosso objetivo aqui é buscar compreender as motivações que uniram os esforços em torno do *New South* e o destacado interesse em manter os países da América como os principais atores comerciais do evento.

Para tanto, destaco aqui três aspectos importantes na análise dessa exposição em New Orleans. Em primeiro lugar, a proeminência do *New South* na escolha e no fomento ao evento, atraindo os olhares do país para o Sul e seu porto mais importante, trazendo as atenções das indústrias e investidores e procurando criar uma nova imagem, contribuindo com o discurso sobre o rompimento da querela entre Norte e Sul do país. Em segundo, o fato de pela primeira vez se organizar numa exposição mundial um *Department of Colored People*, criada como iniciativa para promover positivamente o desempenho de negros que teriam sido “bem-sucedidos” após a abolição da escravatura, propagando uma ideia de fim dos problemas raciais, o que mascarava o aprofundamento segregacionista e da violência racial que marcou os anos 1880. O terceiro, refere-se ao empenho em consolidar a região aos olhos do mundo como a referência na produção algodoeira, com relevo à cidade de New Orleans no circuito do comércio mundial e, principalmente, com a América Latina.

Ao investigar as especificidades da *World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, retomo aqui o conceito de “marginalidade” relacionado às Exibições Universais, apresentado por Filipová. A autora retomou as pesquisas realizadas sobre locais de exibição fora do centro do desenvolvimento capitalista, mostrando que em suas fronteiras também esses se utilizaram das exposições

16 SHEPHERD JR., Samuel C. A Glimmer of Hope: the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885, Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association, vol. 26, no. 3, 1985, p. 271-290.

17 SMITH, T. R. Southern Queen..., p. 133-157.

para alavancar projetos nacionais e perspectivas locais de desenvolvimento.¹⁸ Essas regiões acabaram também sendo menos visitadas pelos estudos sobre as Exibições e ganhando menos visibilidade, “their marginality often stems from the fact that they stand outside of the established canon of the literature on exhibitions”. Embora New Orleans fosse uma cidade situada num país central do capitalismo, o fomento às exposições do Sul pode ser vislumbrado a partir de uma perspectiva de marginalidade, tanto no sentido que essa exposição pretendia assumir para a projeção de uma nova imagem dessa região dos Estados Unidos, quanto pelo relativo descrédito a ela associado nos estudos sobre as Exibições. A própria necessidade de construção de uma visão distinta do Sul em relação ao restante do país demonstra esse lugar destacado ocupado pelos estados sulistas, que permanece forte até os dias atuais. Com efeito, ao silenciar sobre “áreas marginais”, a historiografia contribuiu largamente para consolidar uma noção de dicotomia entre um Norte antiescravista e um Sul escravocrata, como portadores de ideais diferentes de desenvolvimento econômico do país.¹⁹

Outro aspecto teórico importante é que o discurso expresso nas fontes confronta permanentemente um ideal de uma nova perspectiva para o Sul dos Estados Unidos com o arcaísmo representado por velhos ideais anteriores à guerra civil. Esse antagonismo procurava salientar uma conformação com os ideais industrialistas do Norte não-escravista e a tentativa do New South em disseminar ao país e ao mundo uma nova visão sobre o Sul mais “moderna”, alinhada com uma perspectiva de um norte industrialista e mais progressista. O *Department of colored people* desempenharia aí uma importante função ao trazer essa perspectiva de integração dos negros, pretendendo convencer sobre o avanço no trato racial. No entanto, a historiografia tem mostrado que, mesmo após a abolição da escravatura, as metas de desenvolvimento econômico estiveram integradas a uma perspectiva expansionista nacional, calcadas em determinado projeto racial que fez parte da própria construção do imperialismo da segunda metade do século XIX, aprofundando-se no século seguinte. A escravidão fez parte desse processo de consolidação do

18 FILIPOVÁ, M. “The Margins of Exhibitions and Exhibitions Studies” ..., p. 1-20.

19 BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth. “Introduction: Slavery’s Capitalism”, In: BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery’s Capitalism: a New History of American Development*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016, p. 1-27.

capitalismo estadunidense no século XIX, articulando interesses econômicos das várias regiões do país que se beneficiaram e expandiram seu poderio a partir dela: “American slavery is necessarily imprinted on the DNA of American capitalism”.²⁰ Neste ponto é importante considerar que as áreas escravistas ao Sul do país também fizeram parte desse processo de “transição para o capitalismo”, e que os interesses algodoeiros na região se comunicavam perfeitamente com os dos investidores considerados mais progressistas do país.

Para os Estados Unidos as exposições tinham o simbolismo de comemoração da consolidação do país no processo expansionista, marcado pela compra, aquisição e guerras que caracterizaram toda a história do crescimento territorial americano em suas disputas com Ingleses, Franceses, Russos e Espanhóis pela posse dos territórios nas fronteiras, bem como pela disputa com o México, que perdeu para os Estados Unidos grande parte do seu território.²¹ A configuração espacial do Sul e do Oeste dos Estados Unidos foi desenhada ao longo do século a partir dos processos de aquisição que só ampliaram o território estadunidense, à revelia das lutas internas de populações indígenas que viviam nessas regiões.²² O projeto de Estado levado à cabo pelo governo nos anos 1870 consagrava uma suposta estabilidade nesse ideal de integração nacional e territorial, definindo qual seria o papel dos Estados Unidos a partir de então em suas relações também com o México, os países da América Central, Caribe e América do Sul.

Estamos de acordo com o argumento levantado por Rydell, Findling e Pelle em *Fair America*²³ acerca da relação entre as Exposições Universais e o significado que elas assumiram para o projeto de reconstrução da política norte americana após a Guerra civil, reforçando aspectos ideológicos cimentados na reunificação entre o Norte e o Sul do país. A exposição de 1876, na Filadélfia, mostrou ao mundo o país que se consagrava na América por sua projeção agrícola e maciço investimento industrial, bem como demonstrava a força em

20 BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth. “Introduction: Slavery’s Capitalism”, In: BECKERT, Sven and ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery’s Capitalism...*, p. 3-4.

21 HAHN, Steven. *A Nation with Borders: The United States and its world in an Age of Civil War, 1830-1910*. New York: Penguin Books: 2017, part one.

22 HAHN, Steven. *A Nation with Borders...*, p. 12-42.

23 RYDELL, FINDLING and PELLE. *Fair America...*, capítulo 1.

contraposição à Europa, em seu poder sobre o continente americano. E entre a *Centennial Exposition* de 1876 e a primeira guerra mundial os Estados Unidos receberam cerca de 100 milhões de visitantes para as exposições realizadas em seu território. Havia a certeza de que os eventos iniciados em 1851 pela Grã-Bretanha poderiam ser poderosos estímulos no fomento nacionalista do país, o que convenceu o governo dos Estados Unidos a promover parte do financiamento dos primeiros dois grandes eventos dessa envergadura, em 1876, na Filadélfia, e na *World's Industrial and Centennial Cotton Exposition*, em New Orleans, em 1884. Para os autores citados dois componentes foram essenciais a essa fórmula de promover as grandes exposições no país: Primeiro, no convencimento dos americanos de que um progresso futuro do país dependia da expansão econômica e, caso necessário, da expansão do poder político e militar americano para assegurar esses objetivos. O segundo aspecto foi essencialmente racial, na promoção de uma perspectiva entre os americanos brancos de que os fatores em torno da civilização podiam ser pensados em termos de supostas características raciais inatas.²⁴

O porto como anfitrião: The New Orleans World's Industrial and Cotton Centennial Exposition

Na primeira metade do século XIX New Orleans afirmara-se como o mais importante porto dos Estados Unidos, tornando-se um dos mais movimentados do mundo. Sua população aumentou quase dez vezes em relação a 1803, quando a Louisiana foi comprada da França pelos Estados Unidos. O enorme movimento de traficantes de escravos, comerciantes, negociantes e fabricantes, trabalhadores de atividades variadas tornava a cidade um dos mais importantes pontos de convergência de múltiplos interesses econômicos e políticos de todas as regiões do país. Se as notícias em 1818 indicavam a exportação de 80,000 fardos de algodão ao ano, as estatísticas de 1830 mostravam um crescimento para 400,000 fardos ao ano por New Orleans.²⁵ Segundo Hahn, o comércio de importação e exportação trouxe tanta prosperidade às casas de comércio da

24 RYDELL, FINDLING and PELLE. *Fair America...*, p. 9 e 19.

25 SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 50-51.

cidade que, em 1830, o seu volume comercial superou o da cidade de Nova York, atraindo o capital dos bancos locais, “New Orleans had made, and some predicted that the city was destined to become the economic hub of all the Americas”.²⁶

A privilegiada localização geográfica colocou a região da Louisiana e, especialmente, a cidade de New Orleans, no centro de importante disputa territorial, levando à compra da Louisiana dos Franceses em 1803. Área que já havia sido colonizada pelos espanhóis e pelos franceses, com tentativa de domínio britânico em 1811, até a retomada definitiva pelos Estados Unidos, em 1815. Possuidora de vastas riquezas minerais, petróleo, farta indústria pesqueira, atraía pelas suas imensas possibilidades de exploração econômica e pelo acesso ao Golfo do México. Banhada pelo Rio Mississippi, que corta o país de norte a Sul com cerca de 13.900 milhas de área navegável, desaguando no Golfo do México, o porto da cidade oferece acesso ao comércio do Caribe, ao Atlântico, além de receber pelo Mississippi toda a navegação de outros estados do país. A cidade recebe ainda o lago Pontchartrain, com acesso ao Mississippi e a leste a Mobile, facilitando o escoamento do carvão e ferro do Alabama pelo Black Warrior River.

26 HAHN, Steven. *A Nation with Borders...*, p.79.



Mapa de Nova Orleans. Disponível em World Maps: <https://pasarelapr.com/detail/louisiana-on-a-map-8.html>

O acesso amplo de ferrovias tornava New Orleans mais acessível do que Nova York a praticamente todas as principais cidades importantes comercialmente dos Estados Unidos, barateando o custo da maior parte das mercadorias exportadas por New Orleans, constituindo um importante centro comercial de escoamento da produção das regiões centrais do país na segunda metade do século XIX.²⁷ Terminal de três canais e de seis ferrovias, além dos terminais portuários de navios, o comércio de New Orleans movimentava cerca de \$550.493.315 dólares em 1890, sendo a segunda cidade comercialmente mais importante do país.²⁸ Da América Latina os únicos países que preferiam

27 BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*. New Orleans: Printed by Searcy & Pfaff, Ltd., 1919, p. 13.

28 NEW ORLEANS. Philadelphia: JP Lippincott Company, 1891, pp.3-4. Library of Congress.

o comércio por Nova York eram Argentina, Venezuela e Brasil, mas para os demais países do continente ao Sul New Orleans era o porto mais próximo e de maior interesse no início do século XIX. Assim como era também o porto mais importante no comércio com a África, a Oceania e a Ásia, enquanto Nova York estava mais próximo dos europeus. A crescente prosperidade de New Orleans a classificava no final do XIX e início do XX como o principal centro manufatureiro e o mais importante centro de atividades comerciais do Sul dos Estados Unidos, caracterizando-se de forma única dentre os estados do Sul tanto pela produção agrícola quanto industrial:

New Orleans is the largest manufacturing center in the South, with a total production of nearly \$140,000,000, and she is the Market center of the South, distributing commodities to the value of \$1,130,000,000 a year. But this is only a percentage of the business which is the heritage of New Orleans – a heritage which this city is now determined to claim.²⁹

Essa guinada do Porto de New Orleans ainda foi bem maior depois da inauguração do Canal do Panamá, em 1914, com o aumento das redes e acesso ao Golfo do México e a ligação promovida pelo canal entre o Atlântico e o Pacífico.³⁰ Essa importância assumida pela cidade, no alvorecer do século XX, já apresentava seus traços de intenso crescimento na segunda metade do século XIX. A escolha da cidade para sediar a Exposição Internacional do algodão, em 1884, não foi casual: revelava os fortes elos de comércio e a rede de negócios que a atravessam em direção ao mercado internacional. A Exposição de New Orleans teve um caráter de cunho nitidamente comercial, visando a ampliação do comércio dos Estados Unidos com os países do continente americano e a redução do domínio britânico sobre a região.³¹

29 BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*, p.12.

30 A própria construção do canal estava repleta da força do discurso e da engenharia que mostravam a superioridade tecnológica dos Estados Unidos sobre o continente americano: SALVATORE, Ricardo D. *Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age*, *American Quarterly*, Vol. 58, No. 3, *Rewiring the "Nation": The Place of Technology in American Studies* (Sep., 2006), p. 664-669.

31 FINDLING, John E. *Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907*, *Studies in popular culture*, vol. 19, no. 2, October 1996, p. 32.

Desde 1875 New Orleans apresentava uma lenta retomada do desenvolvimento da manufatura, particularmente nas produções de artigos de algodão, óleo de semente de algodão, máquinas, indústria madeireira, móveis, fertilizantes, refino de açúcar, moagem de arroz, cervejas, cigarros, etc., recuperando aos poucos a pujança que fez a cidade crescer no período anterior à guerra civil. A saída definitiva das tropas federais de New Orleans, apenas em 1877, deixou o rastro das profundas marcas da guerra, com a crise econômica e social que se abatia sobre região. A cidade ainda sofreria em 1878 a trágica epidemia de febre amarela, o que gerou pânico e dificultou ainda mais a retomada econômica. Apostas na esperança de dias melhores estimulavam os discursos sobre a cidade e a exposição, como afirmava o catálogo oficial do evento, transmitindo a imagem de uma cidade de futuro promissor:

No city in the world has before it a brighter future than New Orleans. Her merchants and business men are eminently conservative; but once aroused they are as plucky, energetic and preserving as those of any city on the face of the globe.³²

Conforme anunciou o *St. Louis Globe-Democrat*, em abril de 1883, “the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition will be held at the city of New Orleans because New Orleans is the comercial center of the cotton states”.³³O chamado reinado do algodão tinha New Orleans como sua importante expressão e, na década de 1880, vivia a expectativa de retomada do crescimento comercial da cidade. As ruas Carondelet e Gravier eram consideradas o centro do comércio em uma área repleta de atividades ligadas à produção algodoeira, na cidade que despontava como o maior porto exportador do produto no mundo. New Orleans produzia, recebia, estocava, vendia e exportava o produto, além de ser importante fabricante de diversos outros artigos agrícolas e industriais, o que exigia uma enorme estrutura de serviços e atividades urbanas que garantissem

32 Official Catalogue of the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition. New Orleans: J.S Rivers, 1885, p. 100.

33 “The Cotton Exposition”, *St. Louis Globe-Democrat*, April 25, 1883.

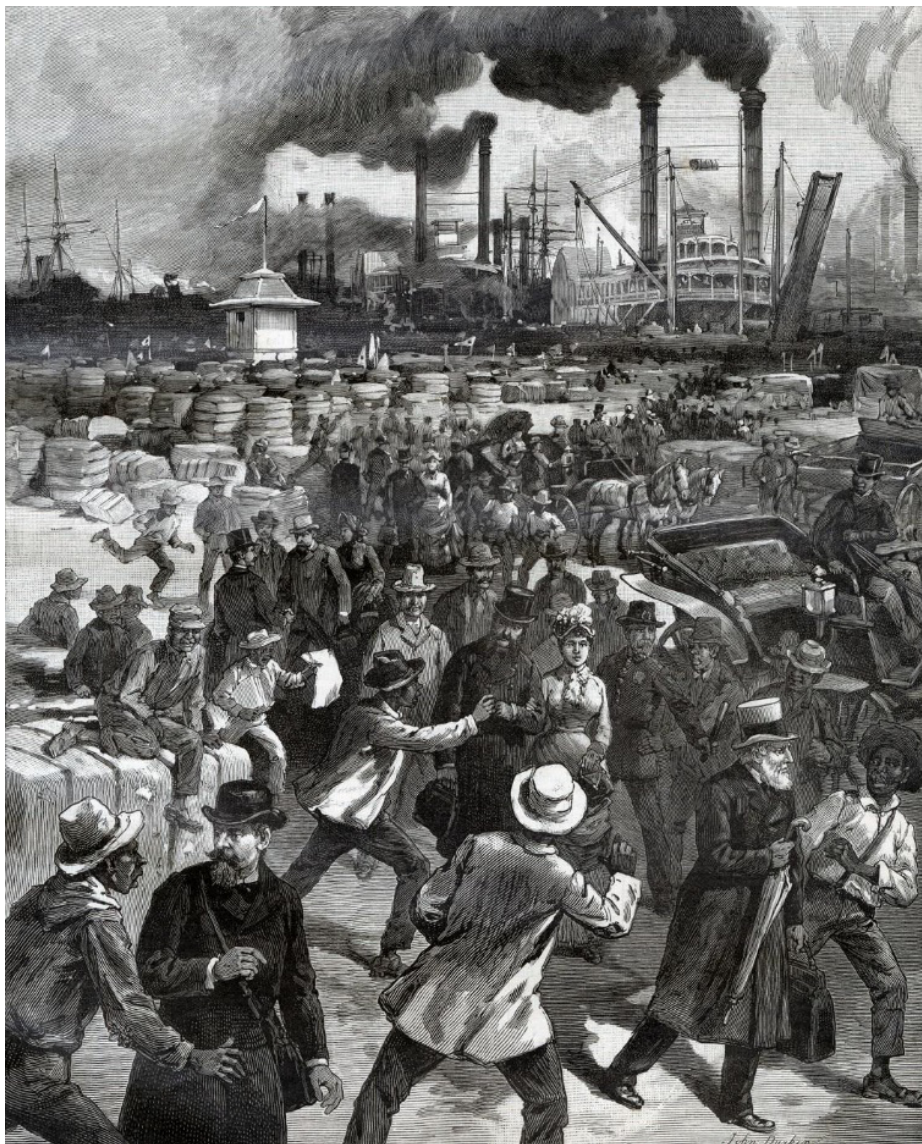
a intensidade mercantil da cidade.³⁴ As fábricas apresentaram um crescimento de 554 em 1870, para 898 em 1880 e 2.1000 em 1890 e sua produção saltou de \$8.450.439 para nada menos que \$44.500.000 neste período.³⁵

A imagem abaixo, retratada pelo *Harper's Weekly*³⁶ no dia 10 de janeiro de 1885, apresentava um cenário de exposição bem diferente do que se projetava para esses eventos. Menos glamouroso e mais real: a efervescente New Orleans com sua aura caótica e viva, miscigenada, com as desigualdades expostas em brancos bem-vestidos com cartola e negros pobres, as suas indústrias e a agitação do porto com o vai e vem de mercadorias.

34 ZACHARIE, James S. *New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans...*, p. 81.

35 Dados do NEW ORLEANS, p. 3-4.

36 *Harper's Weekly: a Journal of Civilization*, revista fundada em Nova York, publicada pela Harper & Brothers entre 1857 e 1916 e foi um dos periódicos mais populares e influentes nos anos 1880 no país, conhecido por suas ilustrações inusitadas e destacados ilustradores. O periódico tanto tinha uma ênfase política, como destacava conflitos sociais e foram vários os eventos que mereceram ilustrações de espaços urbanos caóticos. PRETTYMAN, Gib. *Harper's "Weekly" and the Spectacle of Industrialization*, *American Periodicals*, Vol. 11 (2001), p. 24-48.



“The New Orleans Exposition: Arrivals at the Levee”,
Harper’s Weekly, January 10, 1885.

O estado da Louisiana tinha uma população negra quase igual à população branca em 1880: 463,655 negros para 454,954 brancos. Em Nova Orleans estima-se que um quarto da população era negra, em uma cidade caracterizada

pela grande miscigenação.³⁷ As disputas territoriais que marcaram a presença de espanhóis, franceses, ingleses e americanos na região também lhe propiciaram uma diferente configuração social, berço ainda de acirradas disputas entre anglo americanos e os *Creoles*. De certa forma, após a Batalha com os ingleses, entre 1812 e 1815, e a definitiva ocupação do estado da Louisiana pelos Estados Unidos, New Orleans passou por um processo de integração ao território nacional, na lapidação de uma “americanização”, como intenção de afirmar certos valores culturais do país.³⁸

A proposta para a *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition* foi pela primeira vez apresentada em 1880, em New York. A ideia era realizar uma exibição que comemorasse o centenário da exportação do mais importante carregamento de algodão aos Estados Unidos, o que teria acontecido em 1784. A ideia de ser sediada em New York logo deu espaço à articulação entre os mencionados sulistas, Morehead, Richardson e Burke, que fizeram campanha pela realização da exposição em New Orleans. Mas as decisões em torno da escolha do lugar, bem como as obras foram demoradas: apenas em maio de 1883 se decidiria por Nova Orleans e somente em dezembro do mesmo ano teriam início as obras da exposição.³⁹ Não deixava também de ser ousado projetar uma grande exposição na cidade que havia sido palco de uma sangrenta batalha entre Republicanos e Democratas pela tomada do governo dez anos antes: a “Battle of September 14”, em 1874, ainda deixou as marcas da turbulência política na eleição de 1884.⁴⁰

O encaminhamento das decisões e organização da exposição ficou a cargo do Governo dos Estados Unidos, da *National Cotton Planter's Association of America* e da cidade de Nova Orleans. Richardson se tornou o Presidente

37 Dados de JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age ...*, p. 390.

38 SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 49-50.

39 FAIRALL, Herbert S. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885*. Iowa City, Iowa: Republican Publishing Co., 1885, p. 11. Fairrall, Comissário da Exposição por Iowa, escreveu um dos mais completos relatos da Exposição.

40 JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics*, Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association, Vol. 5, No. 4 (Autumn, 1964), p. 387-400.

da Exposição e Edward Burke o Diretor-Geral.⁴¹ Embora a exposição tenha sido pensada inicialmente para contemplar apenas a produção algodoeira, decidiu-se por ampliar à produção agrícola e industrial como um todo dos países participantes.⁴² Para ela os cidadãos de Nova Orleans contribuíram com \$500.000, a cidade e o estado contribuíram com \$100.000 cada um, um empréstimo do Congresso americano socorreu com o valor de \$1.000.000. O governo dos Estados Unidos gastou cerca de \$250.000 com a construção do U.S Building, pavilhão que representava o governo dos Estados Unidos no evento.⁴³

O alto número de empréstimos e as dificuldades financeiras tornaram o custo da exposição alto demais, tendo sido os seus prejuízos estimados em torno de \$470.000 dólares.⁴⁴ Além disso, os meses que antecederam a abertura da exposição expuseram os problemas das construções apressadas e as fortes chuvas tornaram o cenário ainda pior, com o alagamento de vários espaços públicos que ficaram lotados de lama, prejudicando vários pavilhões de exposições. Mesmo após a abertura, em dezembro, havia uma série de pontos inacabados de obras.⁴⁵ A propaganda das ferrovias não correspondeu ao atendimento à população que se dirigia ao evento, e os transportes constituíram um dos grandes problemas de acesso à exposição, até uma greve dos motoristas dos serviços de bonde irrompeu no final de dezembro, dificultando a ida de milhares de pessoas para o parque e deflagrando um caos urbano. As notícias de pessoas percorrendo os pavilhões inundados nos primeiros dias se espalhou. Internamente também uma contenda se instalou entre a administração da exposição e seus expositores,

41 HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.

42 PERKINS, Daniel W. *Practical Common Sense Guide Book through The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition at New Orleans*. Harrisburg, Pa. L. S. Hart, printer, 1885, p. 21.

43 PERKINS, Daniel W. *Practical Common Sense Guide Book ...*, p. 21. Dados também apresentados por: HARDY, Clive D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition", In: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions*, p. 87.

44 Em meio ainda ao conflituoso processo político vivido por New Orleans e o endividamento, ganhou publicidade ainda uma alta despesa feita para pagar a delegação que foi à Filadélfia em 1885 para acompanhar a ida do Liberty Bell até Nova Orleans para a exibição. Ver: JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age ...*, p. 398.

45 WATSON, T. D. *Staging the 'Crowning Achievement of the Age' ...*, p. 345-346.

enfurecidos com as condições ruins e a má repercussão, em dezembro o clima de tensão piorou no ambiente do evento, que continuou ao longo do mês sofrendo com as chuvas torrenciais que caíram sobre a cidade.⁴⁶ Ao final, todos esses problemas dificultaram a atração esperada de investidores para a exposição e não havia sequer a certeza de que os empréstimos aos credores conseguiriam ser pagos.

Ao longo dos meses seguintes melhorou o acesso aos pavilhões. A exposição foi distribuída em doze departamentos de exibição: agricultura, horticultura, psicultura, metais e minérios, produtos primários e manufaturados, mobiliário e acessórios, fabricação têxtil, roupas e acessórios, artes industriais, produtos alimentícios, educação e instrução, obras de arte, história natural.⁴⁷ Teve especial destaque o edifício principal da exposição, o *Main Building*, construído inteiramente em madeira e considerado na época uma das maiores edificações já erigidas,⁴⁸ na parte lateral ficava o Machinery Hall que abrigava mostras das máquinas pesadas, especialmente da fabricação e algodão. As exposições no *Main Building* dispunham de artigos estrangeiros e nacionais, a maioria deles exibidos por empresas. Essas apresentações compunham-se tanto de matérias-primas quanto manufaturados que incluíam minérios, madeiras, tecidos, roupas, móveis, máquinas e materiais educacionais.⁴⁹

Se a exposição em New Orleans foi conhecida pelos altos custos e poucos retornos financeiros, ela teve um relativo sucesso de participação do público e de presença de visitantes (1.158.840 visitantes). O Upper City Park, atualmente *Audubon Park*, foi lotado por visitantes que vinham de todos os lugares do país e do mundo. Uma informação sobre essa grande participação pode ser vista na tabela apresentada a seguir pelo *Visitor's Guide*,⁵⁰ onde eles estimavam uma alta

46 WATSON, T. D. Staging the 'Crowning Achievement of the Age'..., p. 354.

47 THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n.25, December 20, 1884, p.412.

48 Aspectos artísticos e visuais como projeto nacional, ver a pesquisa de: PAULY, Sandra. *The Art of Reconciliation: The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884. A Dissertation Submitted to the Graduate Faculty of The University of Georgia in Partial fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy.* Athens, Georgia, 2014.

49 HARDY, C. D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition...", p. 88.

50 Os Guide books especialmente publicados para a exposição pretendiam mostrar o prepa-

presença de visitantes comparada às grandes exposições que a antecederam e às exposições internacionais de New York, 1853, e em Melbourne, 1880-1881. Através das outras fontes que comparo aqui, nota-se que havia a estimativa de um número muito maior do que realmente a exposição recebeu — um dos problemas das projeções exageradas que marcaram esse evento —,⁵¹ mas ainda assim a presença de visitantes pode ser considerada bem expressiva.

ro para receber um número grande de visitantes na exposição e na cidade. Eles se caracterizaram por mostrar de forma geral a organização dos espaços da exposição, os países participantes, os nomes dos exibidores e as características das exibições, o conteúdo do que poderia ser encontrado em cada um dos prédios ou o que era exposto, os transportes, espaços de lazer, hospitais, associações, igrejas, serviços, etc.

51 Em grande medida o exagero das estimativas foi atribuído a inserção de Burke entre os organizadores do evento. Segundo Jackson, Burke era um homem oportunista que chegou em New Orleans logo após a Guerra Civil, arrumou emprego na cidade e na década de 1880 despontava como um dos mais poderosos homens do estado e destacado membro dos Democratas, tornando-se o Editor do Jornal Times-Democrat. Um dos mentores mais importante da Exposição, tornou-se seu Diretor-Geral, acusado nos anos seguintes de uma fraude no tesouro estadual. Antes do escândalo estourar ele viajou para a Inglaterra a fim de capitanear apoio para investimentos em Honduras, neste país passou o restante da sua vida, JACKSON, Joy. *Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics...*, p. 393-394; as desconfianças que despertava por sua rápida ascensão entre os democratas e a duvidosa fidelidade aos confederados foi tratada por: POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters: Major Edward A. Burke and the Americas* (2012), All Theses. 1487, Clemson University, p. 1-90.

Tabela 1: Amplitude das exposições anteriores a New Orleans

Localização	Ano	Datas		Custo	Número de visitantes	Número de exibidores
		Abertura	Encerramento			
London	1851	Maio 1	Out. 11	\$1,464,000	6,170,000	17,000
New York	1853	Julho 14	Nov. 10	\$500,000	600,000	4,800
Paris	1855	Maio 15	Nov. 15	\$4,000,000	4,588,464	20,799
London	1862	Maio 1	Out. 25	\$2,800,000	6,211,108	26,848
Paris	1867	Abril 1	Out. 31	\$4,596,763	10,200,000	50,226
Vienna	1873	Maio 1	Out. 31	\$9,850,000	7,254,867	70,000
Philadelphia	1876	Maio 10	Nov. 10	\$6,724,850	9,789,392 ^{II}	-
Paris	1878	-	Nov. 10 ^{II}	-	16,032,725 ^{IV}	-
Melbourne	1880-1881 ^{II}	Out. 1	Abril 30 ^{II}	-	1,458,896 ^{II}	13,000 ^{II}
New Orleans	1884	Dec. 1	Junho 1 ^{II}	\$2,700,000	10,000,000 ^I	75,000 ^I
					1,158,840 ^{II}	16,000 ^{III}

I. Os números indicados estão estimados na tabela apresentada em *Visitor's Guide to the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition and New Orleans* (Louisville, KY: Courier Journal Job Printing Co., 1884), 11. Os demais não foram indicados como estimativas.

II. Dados adicionais, fonte: John E. Findling and Kimberly D. Pelle, eds., *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988* (New York: Greenwood Press, 1990).

III. Dados adicionais, fonte: Thomas D. Watson, "Staging the 'Crowning Achievement of the Age': Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition," *Louisiana History: Journal of the Louisiana Historical Association* 25, no. 4 (Autumn 1984): 354.

IV. Dados adicionais, fonte: Werner Plum, *Exposições no século XIX: espetáculos da transformação sociocultural* (Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979), 61.

O intuito comercial e as altas expectativas em relação à *Centennial* de New Orleans foram frustradas frente à baixa participação dos países estrangeiros em comparação ao que havia sido projetado. Os problemas enfrentados na entrada das mercadorias no país dificultaram ainda mais a chegada dos produtos estrangeiros dentro do prazo da exposição, devido às regras rígidas impostas pelas autoridades alfandegárias, sem devida articulação com a coordenação do evento.⁵² Segundo Herbert Fairall⁵³ e outros relatos apresentados no período apenas México, Japão e China tiveram apresentações de caráter mais nacional.

52 HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.

53 FAIRALL, *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition...*, p. 6.

O México foi o país da América Latina que mais se destacou, sendo considerada a mais proeminente exibição entre os países estrangeiros,⁵⁴ o que foi estimulado também pela atração dos Mexicanos à Exposição, assim como após o evento os negócios relacionados ao algodão se intensificaram no país.⁵⁵ O governo do México destinou \$200.000 dólares para a construção do pavilhão de exposição do país e o próprio presidente mexicano⁵⁶ esteve presente na exposição.

Os estados e territórios estadunidenses foram todos apresentados em miniatura e vários catálogos foram divulgados após a exposição com suas múltiplas formas de produção, constituindo-se em importantes documentos sobre a agricultura e as indústrias do período. O Conselho designado para a montagem da Exposição foi formado por vários Departamentos Executivos, o Departamento de Agricultura e o *Smithsonian Institution*. Em mensagem de Arthur Chester, presidente dos Estados Unidos, ao Conselho, ele destacou as principais metas dessa Exposição, preocupado em que se demonstrasse o melhor sobre cada parte do país, enfatizando a necessidade de garantir na grandeza do evento a expansão do comércio com México, América Central e América do Sul:

The importance, purposes, and benefits of the New Orleans exhibition are continental in their scope. Standing at the threshold of the almost unopened Market of Spanish and Portuguese America, New Orleans is a natural gateway to their trade, and the exhibition offers to the people of Mexico and Central and South America an adequate knowledge of our farming implements, metal manufactures, cotton and woolen goods, and like necessities of existence in respect to which those countries are either deficient or supplied to a limited extent. The breaking down of the barriers which still separate us from the Republics of America, whose productions so entirely complement our own, will aid greatly in removing the disparity of commercial intercourse, under which less than 10 per cent, of our exports goes to American countries.⁵⁷

54 THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n.25, December 20, 1884, p.412.

55 RYDELL, *All the World's a Fair...*, p. 91-93.

56 THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n.25, December 20, 1884, p.412.

57 Congressional Record. Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first

As altas expectativas para New Orleans foram evidenciadas nas mensagens do Presidente da República ao Conselho, marcando uma exposição centrada em exageradas projeções de toda ordem. Essa alta projeção tinha o intuito de mostrar a grandeza do país dos anos 1880, mas demarcava claramente os propósitos da expansão comercial estadunidense nas chamadas América espanhola e América portuguesa. Conhecer os recursos naturais e a capacidade produtiva dos países do continente significava também abrir possibilidades de trocas comerciais, através do contato entre industriais, empresários e investidores diversos.

The growing interest which the country has in the trade and commerce of the Central and South American States would of itself be sufficient to warrant the expenditure of large amounts to make this Exposition a grand success, while the international feature of the Exposition requires that the Government itself should in a creditable manner be represented at it.⁵⁸

O *New Orleans Times-Democrat*, em 1885, publicou uma nota sobre a participação americana nas exposições reafirmando a importância comercial e a mudança da posição do continente no comércio internacional ao longo dos anos. Segundo a nota o apreço dos Europeus pelas exposições residia em sua capacidade de atração comercial com os países de outros continentes, especialmente a América, fonte de investimentos e também de domínio territorial: “They recognize the fact that the trade of these two continents is immensely large and profitable, and growing faster than that of any portion of the world”.⁵⁹ Estava claro para o jornal que os Estados Unidos deveriam assumir esse lugar de condução dos negócios com os países da América, eliminando a influência dos Europeus. Além disso, ele alertava os interesses do “povo dos Estados Unidos” sobre a importância dessas exposições para o comércio do país.

Session, vol. XV. Exc. Doc.

⁵⁸ Congressional Record. Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session, vol. XV. Exc. Doc.

⁵⁹ AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

Europe appreciates this, and is holding out all manner of inducements to the countries of America. England, Italy, and Germany all want American exhibitions, and want to attract American trade. We hold before all these others an American exposition in this city which is devoted somewhat to these same purposes—to securing for the United States the trade of Latin America, to keeping it at home instead of letting it fall into the hands of Europe. It is evident, in these expositions and from many other facts, that there is to be a warm commercial fight for the trade of the Americans. The United States is the first in the field; and if it utilizes the North, Central, and South American Exposition to good advantage, by showing our products and manufactures to all the countries south of us, and by learning something of their resources, we will secure an advantage which cannot be offset by these other expositions. It is a grand field to fight for, and on our victory here depends much of the future prosperity of the country. It is to be hoped that the people of the United States recognize this, and appreciate the very able arguments used by the management of the new exposition, showing how necessary it is to secure the trade, and how much can be done through the coming exposition.⁶⁰

O interesse demonstrado pelos redatores da nota do *Times-Democrat* indica a preocupação dos Estados Unidos em manter sob controle as relações comerciais com os países do continente americano, evidenciando ainda a articulação cuidadosa entre os interesses expressos pela presidência da república e pelo *New South*, do qual o jornal era legítimo porta voz em New Orleans. Burke e sua projeção à frente do jornal o tornaram um veículo de difusão ideológica do *New South*, procurando se dissociar da imagem do seccionismo, ainda que muitos desses ideais representassem uma continuidade com antigos interesses locais. O que Burke fez foi associar ao *Times-Democrat* a imagem da modernidade que o *New South* encampava, tornando-o a expressão do avanço e da perspectiva de progresso sulistas:

He effectively used the daily newspaper as a New South oracle, promoting the economic advancement of the Crescent City as a commercial and manufacturing hub at the epicenter of trade from the Mississippi Valley, as well as from Mexico,

60 AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

the Caribbean, and Central America”⁶¹

Esses documentos indicam também o interesse norte-americano no mapeamento das riquezas naturais do continente, uma fonte fundamental da cobiça dos governos e de homens de negócios. Os catálogos riquíssimos em informações detalhadas sobre agricultura, pecuária, riquezas minerais, fauna e flora, se constituíam em significativo relatório de informações. O desenvolvimento tecnológico e industrial deve ser visto, sobretudo, a partir das fontes essenciais de matérias primas das quais ambos precisaram para se expandir.⁶²

Os relatos de época mostram que a expectativa de New Orleans se colocava em comparação permanente com a *Centennial Exposition* de 1876, na sua grandeza, na projeção internacional que assumiu e nos benefícios que estimava trazer ao país. A atração do Brasil, na Exposição de 1876, e do México, na Exposição de 1884, demonstrou fortemente essa necessidade dos Estados Unidos se fazerem presentes nos dois maiores países da América Latina e, nos dois casos, as exposições realmente contribuíram tanto no plano comercial quanto no imaginário produzido dentro dos respectivos países a respeito da presença de seus representantes nas exposições, festejada pelos governos e pela imprensa nos dois casos: em 1876 com o imperador do Brasil, D. Pedro II e, em 1884, com o presidente do México, General Porfirio Diaz.

Os processos de aquisição de terras ou de incorporações foram diferentes em cada região, na América do Norte e Central havia uma efetiva formação de um domínio territorial, inclusive através de colonização de determinadas regiões. Na América do Sul o discurso, a imagem e a propaganda agiriam para uma aproximação simbólica, ideológica entre os países do Sul e os Estados Unidos, onde a entrada se dava “pelo conhecimento, pela tecnologia e pelos mercados”.⁶³ Embora essas ações tenham sido mais incisivas após os anos 1890, especialmente após a Guerra Hispano-Americana, em 1898, podemos ver na

61 POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters...*, p. 46.

62 CRIBELLI, Teresa. “Forests at the fair: Natural resources narratives of progress in the Brazilian and U. S. exhibits at the 1876 Philadelphia Exhibition”. *XXX International Congress of the Latin American Studies Association*, San Francisco, May 2012.

63 SALVATORE, R. D. *Imperial Mechanics...*, p. 665

Exposição de New Orleans os primeiros desenhos do que era projetado para a expansão comercial e política no continente: “The New Orleans world’s fair is the clearest expression of the fundamental connection between nascent commercial imperialism and sectional reconciliation”.⁶⁴

Parece que havia clara interlocução entre uma perspectiva promovida pelo *New South* de reconciliação nacional e uma atração e fortalecimento da base industrial no Sul do país em interação com as projeções comerciais locais e de outros estados. Parte significativa disso foi forjada pela presença de Burke como um representante das ideias do *New South* e junto à Exposição. Powers⁶⁵, ao traçar a trajetória política e a carreira de Edward Burke, a percebe como representativa de uma diferente perspectiva: mais aliada a uma outra visão das inclinações do New South, de fundo mais cosmopolita e ancorada numa rede de interesses estabelecidos com as Américas, que conservava propensões do *Antebellum*, mas agora aliando o regional ao nacional. O autor mostra que o Times-Democrat se projetou vinculado aos negócios internacionais, centrado em uma visão comercial imperialista do New South, bem representados pela ótica do Burke. A aproximação que estabeleceu com os negócios no México e América Central e o envio de correspondente do jornal para essas regiões foram importantes sinais neste sentido.

Esse aspecto apontado pelo autor comunga com os anseios expressos nas mensagens da Presidência da República, nas projeções do presidente Arthur Chester sobre a expansão comercial dos Estados Unidos e a preocupação em manter controle sobre a América repelindo o domínio britânico na região. Por sua vez, essa atuação do governo era demanda expressa pelos negociantes da região e registrado em manifestações na Câmara do Comércio. Para Powers, a *World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition* representou a clara visão de Burke, projetada numa visão do New South numa orientação tanto regional quanto internacional:

The exposition was not merely ‘regional in orientation’ as one historian asserts, but an event demonstrating that the reconciliationism inherent in the New South

64 POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters..., p. 63.

65 POWERS, Michael. From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters..., p. 1-90.

creed was necessarily set in an international context.⁶⁶

A partir dessas expectativas a exposição do algodão tornou-se um evento universal e destinada a internacionalizar a economia estadunidense. A ideia originada em Atlanta se modificou na mão do New South, que tornou a exposição um caminho para integrar suas metas comerciais aos demais países da América. A perspectiva de projetar a economia algodoeira se somou aos múltiplos interesses representados nesta Exposição, onde os interesses de plantadores de algodão do Sul dos Estados Unidos não articulados diretamente as ideias dos Democratas ligados ao New South, acabaram sendo deixados em segundo plano.

O Department of Colored People: conflitos sociais e étnicos e seu lugar na exposição

A Exposição de New Orleans apresentou uma iniciativa de promoção de uma imagem dos negros a partir de uma exibição específica voltada a enaltecê-los como bons trabalhadores. A *Exposition of the colored people in the South*, mostrava os avanços conquistados pelos negros após a abolição da escravatura, na cidade caracterizada ao longo do século XIX como o lugar onde a escravidão apresentou os seus piores e mais cruéis aspectos.⁶⁷ Em 1876, numa iniciativa neste sentido, o *Smithsonian Institution* decidiu focar a exposição centenária nos indígenas americanos, que representariam o contraponto primitivo e romantizado da civilização estadunidense, deixando em silêncio os conflitos e o processo de dominação que exterminavam grande parte dos povos originários do país. Na Filadélfia foi mostrada uma imagem romantizada dos indígenas extintos, ficando ausente qualquer referência aos inventores ou trabalhadores negros. Também o famoso e pioneiro pavilhão dedicado às mulheres — a contragosto das feministas — mostrava um certo ângulo a respeito do trabalho e de invenções das mulheres, ao passo que ignorava a produção de mulheres

66 POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South NeoFilibusters...*, p. 5 e p. 28.

67 SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011, p. 65.

negras. Quase oito anos depois, a exposição em New Orleans propunha apresentar os negros de forma elogiosa, a caminho de uma civilização branca e incorporados ao mercado de trabalho capitalista, apresentando-os como bons trabalhadores da agricultura e da indústria: “The nation is interested in the progress morally and intellectually of the colored people. An opportunity will be afforded to ascertain their attainments in the arts, Science and industries”.⁶⁸ O departamento de negros era a simbologia que indicava a inserção dos negros numa sociedade idealmente sem conflitos: não era o debate sobre a igualdade que estava exposto, no momento em que o país vivia o horror dos linchamentos públicos e a vigência do sistema de leis de segregação racial no Sul conhecido como *Jim Crow laws*,⁶⁹ mas a apresentação do labor dos negros afinado aos projetos dos proprietários sulistas.

Mulheres, índios, negros e asiáticos ocupavam lugares periféricos nas exposições. Isso ficou claro em New Orleans, onde esses processos de exclusão eram apresentados, por exemplo, na dificuldade em se alocar a produção das mulheres negras, evidenciando a complexidade das questões em voga. Em artigo sobre o tema, Pfeffer observou que os jornais não expuseram a ambivalência dessa dificuldade de alocação das mulheres negras no mencionado departamento, mas que fora registrado o pedido do Comitê do Centenário de Mulheres de Cor para que os trabalhos delas fossem exibidos junto ao Departamento da Mulher. Apesar de não se relatar o desfecho disso na documentação, a autora afirma que no final a grande gama de trabalho das mulheres de cor apareceu em exposições estaduais junto ao *Department of Colored People*.⁷⁰

Para Rydell, os patriotas no New South exerceram seu poder de capitanear esforços para a organização de eventos no Sul dos Estados Unidos nas exposições de New Orleans (1884), Atlanta (1895), Nashville (1897), South

68 FAIRALL, *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition...*, p. 389-392.

69 Jim Crow Laws se caracterizou por um conjunto de leis que institucionalizava a segregação racial nos Estados Unidos, essa designação como “Jim Crow”, menção a uma forma pejorativa de se referir aos negros, pela primeira vez apareceu no New York Times, em 1892, após da decisão da Suprema Corte reconhecendo a segregação nos trens da Louisiana: Louisiana’s “Jim Crow” Law valid, *The New York Times*, December 21, 1892, p.1.

70 PFEFFER, Miki. “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”: African American Agency at the World’s Industrial and Cotton Centennial Exposition in New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 51, No. 4 (Fall 2010), p. 456.

Carolina (1901) e Jamestown (1907), numa demonstração de patriotismo associando a economia do Sul à perspectiva de progresso nacional. Os esforços na organização de um Departamento específico colocavam em questão a forma como a presença negra no Sul dos Estados Unidos era retomada nas exibições, a partir da fantasia da igualdade que calava os movimentos mais acirrados e nas demandas por justiça social.

For the directors of the Southern fairs, Negro departments were instruments of social control that would keep blacks in check by defining progress as self-improvement along industrial lines and by persuading blacks that builders of the New South would take their best interests to heart.⁷¹

Para Sheperd Jr. O Departamento de Negros representaria “uma esperança no futuro” e, de acordo com os relatos da época que ele reproduz, “Blacks did not encounter segregation at the exposition and could walk anywhere whites did. (...) The exhibit permitted blacks to express their sense of racial pride.” As intenções de conciliação nacional passavam pela imagem da pacificação das relações raciais, no momento de acirramento dos linchamentos públicos de negros e da disseminação das teorias raciais. Também havia uma intenção em promover um espaço reservado às “pessoas de cor” numa cidade marcada por cores tão diferentes, de característica miscigenada, uma cidade que passou por diferentes processos de colonização.

Os relatos da imprensa são muito ricos também para compreender o contexto da exposição e como pensavam esses agentes organizadores do evento. O mais engajado jornal foi aquele dirigido pelo próprio Burke, que usou o *Times-Democrat* como uma grande plataforma de exibição paralela ao noticiar com entusiasmo acrítico a Exposição.⁷² Como propõe Pfeffer, deve-se ler os discursos da imprensa sobre o Departamento de negros pelas entrelinhas da exuberante retórica do século XIX⁷³, utilizado como indicador de uma mudança

71 RYDELL, R. *All the World's a Fair...*, p. 80.

72 Segundo relata Pfeffer, outros periódicos menos entusiastas foram *Daily Picayune*, *Mascot*, *Daily States*, *Louisianian* (black newspaper), ver: Pfeffer, “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”..., p. 445.

73 Pfeffer, “Mr. Chairman and Fellow American Citizens”..., p. 446.

nas relações étnicas. Ao mesmo tempo devemos atentar às interpretações assumida por outros estudos sobre a presença do Departamento negro como lentas conquistas.⁷⁴ O recrudescimento e a extensão da segregação nos anos seguintes no Sul do país — emblemático no *Separate Car Act*, em 1890, que obrigava a separação dos passageiros nos trens por raça — mostraram que a quimera da criação desse pavilhão não representava a realidade vivenciada pela população negra.

Esses múltiplos aspectos que recupero aqui estão articulados entre si. Houve uma convergência de propósitos entre eles que correspondiam ao momento político do país. Por isso o destaque que atribuo ao que foi inaugurado neste evento, no âmbito da exibição das “diferenças”, dos “exotismos”, na forma como foi encarado e recebido o *Department of Colored People*. Ao se alocar diferentes espaços para mulheres, indígenas ou negros dava-se ênfase às suas diferenças e não à sua integração por completo na sociedade. Esse é um primeiro aspecto que acho importante destacar para não analisar esses tipos de pavilhões de forma comemorativa, como progressivas conquistas, mas atribuímos a eles a reflexão crítica que merecem dentro de espaços imperialistas representados por esses eventos. E isso fez parte de críticas formuladas no período, portanto a escolha e a forma como foram concebidos os “Departamentos” não demarca apenas uma visão da época, mas um posicionamento político dos organizadores, daquilo que se optava por exibir e sobre como exibir. As exposições estadunidenses e europeias após os anos 1890 intensificaram suas visões e exibições do exotismo em todos os cantos do mundo, construindo estereótipos culturais de vários povos e comunidades, amparados pela ciência que os legitimava enquanto instrutivos espaços de pesquisa e observação museal,⁷⁵ onde a exibição de seres humanos concorria ainda com os bens materiais. Mas também construíam uma perspectiva enviesada sobre a cultura oriental, amparada em princípio etnocêntrico e fundada na hegemonia da cultura do Ocidente sobre o resto do mundo.

74 Por exemplo, WINTON, Ruth M. Negro Participation in Southern Expositions, 1881-1915, *The Journal of Negro Education*, Vol. 16, No. 1 (Winter, 1947), p. 34-43.

75 VITALIS, Robert. The Noble American Science of Imperial relations and its laws of race development, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 52, No. 4, October 2010, p. 929.

Concluindo...

O porto de New Orleans foi o grande anfitrião da *The New Orleans World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*, em torno dele se deslocou todo o investimento para o evento, com o intuito de projetar economicamente a expansão local e regional. A Exposição se constituiu como importante elemento na retomada econômica de New Orleans, ainda que as altas expectativas projetadas para o evento não tenham se cumprido como esperado e sua repercussão posterior — envolvendo inclusive desvios de recursos e corrupção — tenham ajudado a tornar o evento menos atraente às simbólicas propagandas nacionais.

Esses elementos apresentados ao longo do texto se interligaram como face do projeto nacional, fomentado naquele momento pelo estímulo ao evento que tinha como meta reunir os países da América Latina, projetando as relações econômicas estadunidenses através do fomento aos investimentos das grandes empresas nos países do continente. O aspecto cultural que interligava os países nesses eventos também deve ser destacado, fomentado através de diversos atrativos estéticos, arquitetônicos e de massificação cultural que alimentavam os interesses projetados nas exposições nacionais e internacionais.

Neste sentido, podemos concluir que a presença do presidente dos Estados Unidos e o seu discurso direto relacionado aos interesses expansionistas comerciais na América Latina aliavam-se às intenções do New South na projeção do porto de New Orleans e das atividades econômicas do Sul, centradas especialmente na expansão industrial e de investimentos no continente. Isso tudo se articulou à iniciativa de fomentar uma nova imagem que contribuísse para romper uma visão dicotômica, que livrasse o Sul do país da reputação de agrário e escravocrata. Além disso, o estabelecimento do *Department of Colored People*, criado como iniciativa para promover a produção de trabalhadores negros do Sul visava divulgar uma ideia de fim dos problemas raciais, o que mascarava o aprofundamento segregacionista sulista e da violência racial do país. O entrelaçamento entre esses aspectos torna complexa e abrangente a análise dessa exposição, mostrando como eles apresentaram um amplo leque de interesses que articulavam projetos políticos, interesses econômicos e afirmação de projetos nacionais em disputa.

Referências

BECKERT; ROCKMAN. “Introduction: Slavery’s Capitalism”, In: BECKERT, Svenand ROCKMAN, Seth (Ed.). *Slavery’s Capitalism: a New History of American Development*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016.

BETHELL, Leslie. “Brazil and Latin America”, In: BETHELL, Leslie. *Brazil: Essays on History and Politics*. School of Advanced Study, University of London, Institute of Latin American Studies, 2018.

CARNEIRO, João Paulo J. A. *O último propagandista do Império: o barão de Santa-Anna Nery (1848-1901) e a divulgação do Brasil na Europa*. Tese de Doutorado. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo, 2013.

CRIBELLI, Teresa. *Industrial Forests and Mechanical Marvels. Modernization in Nineteenth-Century Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

FILIPOVÁ, M. “The Margins of Exhibitions and Exhibitions Studies”, In: FILIPOVÁ, Marta. (Ed.) *Cultures of International Exhibitions 1840-1940*. Burlington: Ashgate, 2015.

FINDLING, John E. Opening the Door to the World: International Expositions in the South, 1881-1907, *Studies in popular culture*, vol. 19, no. 2, October 1996, p. 29-30.

GOBAT, Michel. The Invention of Latin America: A Transnational History of Anti-Imperialism, Democracy and Race, *The American Historical Review*, Vol. 118, No. 5, December 2013, p. 1345-1375.

GREENHALGH, Paul. *Ephemeral Vistas: The Expositions Universelles, Great Exhibitions and World’s Fairs, 1851-1939*. Manchester: Manchester University Press, 1988.

HAHN, Steven. *A Nation with Borders: The United States and its world in an Age of Civil War, 1830-1910*. New York: Penguin Books: 2017.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARDY, Donald Clive. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition*. New Orleans: Historic New Orleans Collection, 1978.

HARDY, Clive D. "New Orleans 1884-1885. The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition", In: FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990.

JACKSON, Joy. Bosses and Businessmen in Gilded Age New Orleans Politics, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 5, No. 4, 1964.

PAULY, Sandra. *The Art of Reconciliation: The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884*. A Dissertation Submitted to the Graduate Faculty of The University of Georgia in Partial fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy. Athens, Georgia, 2014.

PFEFFER, Miki. "Mr. Chairman and Fellow American Citizens": African American Agency at the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition in New Orleans, 1884-1885, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 51, No. 4, 2010.

PLUM, Werner. *Exposições no século XIX: espetáculos da transformação sociocultural*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979.

POWERS, Michael. *From Confederate Expatriates to New South Neo Filibusters: Major Edward A. Burke and the Americas, All Theses*. 1487, Clemson University, 2012, p. 1-90.

PRETTYMAN, Gib. Harper's "Weekly" and the Spectacle of Industrialization, *American Periodicals*, Vol. 11, 2001, p. 24-48.

RUSSELL, James M. "Atlanta 1881: International Cotton Exposition", In:

FINDLING, John E. (Ed.); PELLE, Kimberly D. *Historical of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*. New York: Greenwood Press, 1990.

RYDELL, Robert W., FINDLING, John E. and PELLE, Kimberly D. *Fair America. World's Fairs in the United States*. Washington; New York: Smithsonian Books, 2000.

RYDELL, R. *All the World's a Fair. Visions of Empire at American International Expositions 1876-1916*. Chicago; London: The University of Chicago Press, 1987.

SALVATORE, Ricardo D. *Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age*, *American Quarterly*, Vol. 58, No. 3, Rewiring the "Nation": The Place of Technology in American Studies, September 2006, p. 664-669.

SHEPHERD Jr., Samuel C. *A Glimmer of Hope: the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885*, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, vol. 26, no. 3, 1985, p. 271-290.

SMITH, Thomas Ruys. *Southern Queen: New Orleans in the Nineteenth Century*. London: Continuum, 2011.

SWITZER, Terri. "Hungarian self-representation in an International context: the Magyar exhibited at International Expositions and World's Fairs"; In: FACOS, Michelle; HIRSH, Sharon L. (Ed.). *Art, Culture, and National Identity in Fin-de-Siècle Europe*. New York: Cambridge University Press, 2003, 160-185.

VITALIS, Robert. The Noble American Science of Imperial relations and its laws of race development, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 52, No. 4, October 2010, p. 909-938.

WATSON, Thomas D. Staging the 'Crowning Achievement of the Age': Major Edward A. Burke, New Orleans and the Cotton Centennial Exposition, *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Vol. 25, No. 4, 1984, p. 341-366.

WINTON, Ruth M. Negro Participation in Southern Expositions, 1881-1915, *The Journal of Negro Education*, Vol. 16, No. 1, 1947.

Fontes primárias

AMERICAN EXPOSITIONS, *Scientific American*, vol. 53, n. 11, September 22, 1885, p. 162.

ARRIVALS AT THE LEVEE, *Harper's Weekly*, January 10, 1885 (Imagem de capa).

BAUERLEIN, George Wallace. *The Book of New Orleans and the Industrial South*. New Orleans: Printed by Searcy & Pfaff, Ltd., 1919.

CONGRESSIONAL RECORD (1). *Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session*, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. June 9, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

CONGRESSIONAL RECORD (2). *Proceedings and debates of the fourth-eighth Congress, first Session*, vol. XV. Exc. Doc. No. 166. May 22, 1884. Washington: Government Printing Office, 1884.

FAIRALL, Herbert S. *The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition, New Orleans, 1884-1885*. Iowa City, Iowa: Republican Publishing Co., 1885.

LOUISIANA'S "JIM CROW" Law valid, *The New York Times*, December 21, 1892, p.1.

NEW ORLEANS. *Philadelphia: JP Lippincott Company*, 1891, Library of Congress.

PERKINS, Daniel W. *Practical Common Sense Guidebook through The World's Industrial and Cotton Centennial Exposition at New Orleans*. Harrisburg, Pa. L. S. Hart, printer, 1885, p. 21.

OFFICIAL CATALOGUE of the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition. New Orleans: J.S Rivers, 1885.

St. LOUIS GLOBE-DEMOCRAT. “The Cotton Exposition”, *St. Louis Globe-Democrat*, April 25, 1883.

THE EXPOSITION COTTON MILLS Company, Seventhieth aniversary, 1882-1952, disponível em <http://hdl.handle.net/2027/uva.x001317433>, acesso em 27/12/2018.

THE NEW ORLEANS EXPOSITION, *Scientific American*, vol. 51, n. 25, December 20, 1884, p. 412.

VISITOR'S GUIDE to the World's Industrial and Cotton Centennial Exposition and New Orleans. Louisville, KY: Courier Journal Job Printing Co., 1884.

ZACHARIE, James S. *New Orleans Guide, with descriptions of the routes to New Orleans with the map of New Orleans*. New Orleans: F. F. Hansell & bro., ltd., 1893.

Porto de Itajaí: tensões políticas e cultura operária — uma análise das experiências dos portuários de Itajaí (SC) entre 1900-1930

André Luiz Rosa

Resumo: O presente artigo tem como base a minha dissertação de mestrado em História, intitulada *Operário da bola: Um estudo sobre a relação dos trabalhadores com o futebol na cidade de Itajaí (SC)*, cuja investigação teve como recorte temporal o início do século XX até a década de 1950. A dissertação apresenta o processo de formação da classe operária de Itajaí, com destaque para os trabalhadores portuários. No presente artigo, entretanto, eu analiso a classe portuária do ponto de vista das sociedades beneficentes, bem como as experiências construídas por essa categoria fora dos espaços profissionais. Neste texto, ainda, eu delimito a análise nas três primeiras décadas do século XX, pois foi nesse período que surgiram as primeiras entidades beneficentes, bem como foi nesse decurso que os portuários precisaram romper barreiras sociais, políticas e raciais.

Palavras-chave: Portuários. Cultura operária. Sociabilidade.

Breve cenário da cidade de Itajaí no começo do século XX

Início do século XX, na cidade de Itajaí, localizada no litoral norte da província de Santa Catarina, a atividade portuária já se destacava dentre as demais. A população local crescia em face do porto, que já era o principal espaço profissional da cidade. Itajaí constituiu-se, do ponto social, de várias nacionalidades, dentre elas: alemã, italiana, grega e espanhola. Simultaneamente à chegada de imigrantes, os quais passaram a atuar no comercial local, os descendentes de escravos e os filhos da geração pós-Abolição encontraram na atividade portuária um vínculo profissional.

Logo na primeira década do século XX os espaços sociais já estavam bem definidos em Itajaí. Os imigrantes — muitos já chegaram com posses, outros adquiriram riqueza na atividade comercial — constituíram um círculo social restrito, estabelecendo predomínio sobre o que era dito e praticado na cidade. Tudo isso em virtude das poucas famílias que comandavam os periódicos locais, os clubes sociais e os espaços políticos. Esse tripé pavimentou, inevitavelmente, o caminho de muitas pessoas até o comando do executivo e do legislativo de Itajaí. Dentre as famílias que tiveram proeminência na cidade, destaco as famílias Bauer, Konder e Müller, as quais vieram da Alemanha.

Do ponto de vista do cenário profissional de Itajaí, o porto e o comércio eram, indubitavelmente, as atividades que concentravam o maior número de trabalhadores. A atividade portuária fora dinamizada nas primeiras décadas do século XX pela exportação de madeira, que era trazida da região serrana da província de Santa Catarina, tendo no porto de Itajaí o local responsável pelo transporte dessa mercadoria. As empresas exportadoras pertenciam às famílias da chamada elite local, dentre elas: Konder, Malburg e Bauer.

No cenário social, por sua vez, a situação não era diferente, sendo o mesmo também comandado pelas famílias que integravam o circunscrito espaço elitista.

O Clube Atiradores, que foi fundado em abril de 1895, possuía membros das famílias Bauer, Müller e Heil. O Grêmio Literário Três de Maio, por sua vez, teve como primeiro presidente, no ano de 1900 (ano de sua fundação), o Superintendente Municipal Pedro Ferreira e Silva, além de contar na diretoria

com Arno Konder e Tibúrcio de Freitas. Este, no ano de 1904, lançara o jornal *Novidades*, juntamente com Adolfo Konder. Já a Sociedade Estrella d’Oriente, fundada no ano de 1897, contava, em novembro de 1899, com Samuel Heusi (presidente), João Guedes da Fonseca (Diretor), Arno Konder (Tesoureiro), Alcebiades Seara (1º Secretário) e entre outros. (ROSA, 2011, p. 31).

Já as pessoas que não integravam o núcleo elitista itajaiense, digamos assim, tinham também seus espaços de sociabilidade. Após o expediente de trabalho e aos finais de semana, os trabalhadores encontravam-se na Cervejaria do Kormann. Muitos festejos relativos ao Primeiro de Maio também ocorreram no estabelecimento comercial do Kormann. O local ajudou, inegavelmente, a criar relações sociais e estabelecer vínculos entre seus frequentadores, os quais se reconheciam como integrantes da mesma classe.

Convite aos operários

Festa do Trabalho — 1 de Maio

Para comemorar esta grandiosa data, consagrada a festa do trabalho, à Sociedade Operária Beneficente Itajahyense, convida sem distincção de classe, a todos operários desta cidade, a comparecerem no 1º de Maio, às 9 horas da manhã, no edificio social, afim de incorporados, percorrerem as principaes ruas acompanhados da banda musical, seguindo logo após até a fábrica de cerveja do Sr. Alois Kormann, onde realizar-se-a um sumptuoso convescote, passando ali esse dia voltando-se à tarde, novamente incorporados. (...) (O Pharol, 30 de abril de 1909, p. 3).¹

O Prelúdio da organização operária

A primeira entidade de amparo ao trabalhador na cidade de Itajaí surgiu em 1902. Denominada Sociedade Operária Beneficente Itajahyense (SOBI), esta congregou trabalhadores dos mais diversos ofícios: do setor madeireiro, da construção civil, do comércio e, na maior parte, do porto. Essa entidade ficou caracterizada, de forma indelével, pela composição de sua diretoria. Desde

¹ Documentos de época e jornais do período aqui mencionados tiveram suas escritas mantidas conforme o original.

sua fundação até o final de 1904, um de seus diretores foi João Jacob Heusi Sobrinho, que, simultaneamente à atividade na SOBI, ocupou o cargo de delegado municipal.

De um modo geral, a participação do delegado na diretoria de uma entidade operária se apresenta como contraditória, visto que, uma das atribuições do delegado é a manutenção da ordem; ao passo que uma entidade operária, não raro, participa de manifestações.

Voltando ao caso da SOBI, a presença do agente de segurança municipal pôde ter sido decisiva no sentido de neutralizar qualquer tentativa reivindicatória por parte dos operários da associação. Por outro lado, a atuação do delegado no cerne da SOBI pode ser vista também como estratégia da Itajahyense, uma vez que a presença de uma autoridade na diretoria da entidade poderia até beneficiá-la, pois em eventuais conflitos que tivessem a participação dos associados, havia um delegado para, em tese, atuar em defesa de seus membros. Ou seja, a ideia da SOBI poderia ser a de aproximar personalidades públicas da entidade operária, na busca por equilibrar a balança social que, à época, tendia sempre para a elite local.

A situação descrita acima entra no campo das hipóteses, pois as notas jornalísticas a respeito da SOBI, sobretudo na primeira década do século XX, não trouxeram sequer indícios referentes a manifestações em prol de melhorias salariais, greves etc. Pelo contrário, quando as gazetas de cidade de Itajaí citavam algum evento relacionado à Itajahyense, o mesmo era sobre eleição da entidade, prazo para pagamento de mensalidade ou sobre admissão de novos membros. “Na sessão da assembléia geral extraordinária, de 21 do corrente, foram admitidos sócios contribuintes os cidadãos Edmundo da Souza Cunha, músico compositor, Jovino Euzébio da Silva, carpinteiro naval, e Eurico da Silva Fontes, curtidor.” (Novidades, 24 de julho de 1904, p. 6).

A aproximação entre entidade operária e personalidade pública não ficou restrita ao cenário social de Itajaí. Em Florianópolis (SC) e em Pelotas (RS) situação semelhante também ocorreu. Nesse sentido, o que pode sugerir é que esse vínculo tenha sido uma estratégia operária em busca de ganhos e até mesmo de reconhecimento social. Nessa relação, a participação do político e do delegado, enfim, da personalidade pública, transitava entre sua presença

em eventos de inauguração dos espaços físicos das sociedades operárias, em festas promovidas pelas entidades, em amparar os associados em casos de enfermidade etc. Em Florianópolis, por exemplo,

(...) pode-se compreender a permanência de Heitor Blum no quadro associativo do Grêmio Instrutivo e Beneficente dos Empregados no Comércio e na Congregação de Marítimos e Pescadores, pois ele também era agente de companhias de navegação. O caso de Blum ilustra também outro conjunto de interesses que levavam esses sujeitos sociais a filiarem-se em entidades de trabalhadores — os eleitorais. Blum teve uma carreira política bastante estável, herdada de seu pai Cel. Emilio Blum. Heitor Blum assumiu cargos importantes, como o de promotor público, em 1910, da comarca de São Miguel (hoje município de Biguaçu), e da Palhoça, de onde saiu somente em 1913, por ter sido nomeado procurador-geral da república, em caráter interino, função que ocupou três vezes (1913, 1921 e 1924). Em 1914, foi oficial do gabinete de Felipe Schmidt e também nomeado diretor da Escola de Aprendizes Artífices da cidade. Foi Secretário do Interior e Justiça, no governo de Adolfo Konder e, em 1927, foi nomeado prefeito de Florianópolis, exercendo o mandato até 1930. (LEUCHTENBERGER, 2009, p.133).

No caso da cidade de Pelotas, por sua vez, a situação era semelhante. Segundo Adhemar Lourenço Silva Junior,

O custo de conceder honras a quem ocupa cargo público seria muito inferior à concessão a quem o disputa em eleições, aumentando a vantagem sobre os benefícios que o governante pode dispensar às mutuais. Não é à toa que a Liga Operária em Pelotas advertia, em ofício ao Intendente Municipal em 1912, que, embora demandasse certas medidas, não queria que, de suas demandas “surgissem maquiavelismos políticos”. Custos e benefícios parecem ter sido sopesados na relação que, também em Pelotas, a Sociedade Portuguesa de Beneficência mantinha com a Intendência Municipal. Retribuindo suas ‘finezas’ em 1921, nada cobraria pela internação hospitalar de uma sua “recomendada”, evidenciando que as ofertas amiúde feitas a cada governante oferecendo seus recursos eram às vezes utilizadas pelo poder público. (SILVA JR, 2004, p. 370).

No ano seguinte ao de fundação da SOBI surgiu outra entidade de

amparo ao trabalhador na cidade de Itajaí. Dessa vez, a atmosfera operária passou a contar também com a Sociedade 13 de Maio, que reuniu descendentes de escravos. O nome da entidade fez referência à formalização do fim da escravidão. A 13 de Maio era constituída essencialmente por trabalhadores do porto, sendo, além de uma entidade de classe, também étnica. De acordo com Juventino Linhares, um memorialista de Itajaí, “a 13 de Maio congregava os homens de cor (...)” (LINHARES, 1997, p. 60).

Não há muitas notas jornalísticas acerca da atuação da 13 de Maio. Isso pôde ter ocorrido em virtude da pouca atuação da própria entidade ou do silenciamento da imprensa local em não dar voz às camadas que não integravam o círculo elitista local. As notícias sobre a 13 de Maio que ganharam espaço nos periódicos diziam respeito, via de regra, aos festejos ou eleição para o quadro diretivo.

A Sociedade 13 de Maio comemorou o 3º aniversário de sua instalação com os festejos projetados decorando com palmeiras, flores e arcos o salão; colocando no centro a bandeira nacional, o pavilhão do Estado e o retrato de D. Pedro 2º. À direita, José do Patrocínio o invicto propagandista. Na véspera correu animadíssimo baile durou até madrugada; às 5 horas da tarde de 13 presidiu a secção o Sr. Manoel Miranda, a pedido do atual presidente Sr. Álvaro Machado dos Passos, fazendo alocação referente à data, dando a palavra a diversos oradores; encerrada a secção sairão todos em marche “auxsflambeaux” percorrendo diversas ruas com entusiastas vivas ao som da banda musical Estrela e foguetes a Uffa! É digna de louvor a maneira correta com que desempenharam essa função. (O Pharol, 18 de maio de 1906, p. 3).

A nota acima em alusão ao aniversário de três anos da 13 de Maio é merecedora de destaque, em virtude das homenagens prestadas pelos integrantes da entidade. Festejar mais um ano de vida e ter exposto os quadros de D. Pedro II e de José do Patrocínio pôde ter sido uma manifestação de agradecimento a ambos pelo fim da escravidão. A partir de 1907 não foi mais possível encontrar notas sobre a 13 nos periódicos de Itajaí. O mais provável, para justificar esse “desaparecimento” das páginas das gazetas, é que a entidade tenha findado suas atividades em decorrência do surgimento de outra entidade de amparo

ao trabalhador em Itajaí, no caso a Sociedade Beneficente 15 de Novembro, fundada em 15 de novembro de 1906. Muitos dos fundadores da 13 de Maio apareceram na condição de fundadores da nova entidade, dentre eles o senhor João Marques Brandão, conhecido como Joca Brandão. Outra situação que sustenta a possibilidade de a 15 de Novembro ter sido a continuidade da 13 de Maio diz respeito aos associados da novel entidade, os quais eram também descendes de escravos. “Dentre eles, destacamos: Silvério Joaquim Ramos, tio Silvério (ex-escravo) e Sebastião Lucas Pereira (filho de escravo), dentre outros.” (SILVA, 2001, p. 63).

O estatuto da 15 de Novembro deixou claro o espaço profissional ao qual a entidade direcionou sua atenção. No caso, o porto, que desde o início do século XX já se configurava no principal território profissional de Itajaí.

Estatuto da S.B. 15 de Novembro

Capítulo 1

Da sociedade e seus fins.

Art. 2º A Sociedade tem por fim:

Parágrafo 1º — Agremiar todas as pessoas que se ocupam ou venham a ocupar-se, nesta cidade, nos trabalhos de praça, portos, cargas e descarga de navios, mantendo entre ellas a maior harmonia possível.

§ 2º — Regular os horários dos trabalhos, estabelecer os respectivos salários. (O Pharol, 18 de setembro de 1908, p. 4).

Na trilha por compreender o motivo pelo qual no espaço de quatro anos três instituições operárias foram fundadas em Itajaí, o depoimento de Maria Leocádia, filha de Pedro Antonio Fayal, um dos fundadores da 15 de Novembro, pode lançar luz sobre isso. De acordo com a depoente,

Ele [seu pai] falava que se precisava de uma Sociedade, porque o trabalho no porto era tudo assim à vontade. Os patrões tiravam gente, botavam gente, quando queriam. Eles escolhiam os trabalhadores para trabalhar. Então meu pai achou que aquilo estava errado. Então ele chamou os amigos Bernardino Neves, Sebastião Lucas Pereira, Artur Raulino, o preto Constantino e disse: vou fundar

uma Sociedade. E eles concordaram. (PEREIRA, Maria Leocádia, 1992).

O trecho acima evidencia o pouco poder de decisão das entidades operárias no que tange à escolha da mão de obra para o trabalho no porto, uma vez que os patrões atuavam nesse sentido. Na tentativa por eliminar as relações de amizade dos patrões com alguns profissionais, as quais esfriavam a capacidade de organização do trabalho no porto pelas beneficentes existentes até então (Itajahyense e 13 de Maio), a fundação da 15 de Novembro veio para mudar esse cenário que era desfavorável aos associados das entidades operárias.

Ainda sobre as poucas notícias nos periódicos locais, sobretudo na primeira década do século XX, acerca de manifestações grevistas ou iniciativas em prol de melhores salários aos operários de Itajaí, cabe reforçar o papel da imprensa de Itajaí. Os jornais locais atendiam aos interesses da Elite Local, ganhado espaço nas páginas os assuntos de interesse da classe dominante. Nesse sentido, ocultar experiências operárias e marginalizá-las eram situações possíveis. No caso de Itajaí, os proprietários das gazetas locais eram também os empregadores, os diretores dos clubes sociais, dos espaços literários etc. Assim sendo, as articulações elitistas adquiriam “(...) por um lado, formas privadas, mas, por outro, como setor privado em seu conjunto, passou a ter relevância pública (...)” (HABERMAS, 2003, p. 152).

Em busca por desvendar se houve ou não manifestações operárias em Itajaí nos primeiros anos do século XX, pois os jornais locais não mencionavam, foi preciso sair da atmosfera da cidade, visto já saber da conduta da imprensa local. Eu partir, então, a pesquisar os periódicos de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, cuja interferência, se havia, provavelmente fora bem mais tímida. O resultado da pesquisa evidenciou o que eu mencionei em minha dissertação, e que aqui eu trago de forma sucinta, acerca do silenciamento da imprensa de Itajaí.

A greve no Itajahy

Em desafronta do nosso Brio.

Não tornaríamos a ocupar um logar nestas columnas, se um ar pestífero vindo lá das bandas do norte, conduzido pelo vehiculo que pretendeu nos enxovalhar

e que dá pelo nome de *Novidades*, não viesse infeccionar o nosso ambiente, com a desmascarada defeza ao ex-regulo de Coritibanos.²

Disse o tal *Novidades* que tudo quanto denunciámos em nossa carta ao exmo.sr Coronel Governador, *não passava de uma refalsada mentira*.

Enganou-se o biltre que tão descaradamente traçou áquelas linhas.

Nós não mentimos, tudo o que dissemos nos foi narrado pelos operários escravizados no Itajahy; nem mesmo o autor da infâmia que nos é assacada, nega que o novo regula de Itajahy,³ *attendendo á solicitações mandou postar uma força na Praça da Matriz!* Depois com uma desfaçatez a toda prova, vem dizer que somos mentirosos e que é absolutamente falso que o Sr. Américo Nunes, juiz da comarca, tivesse perseguido os grevistas, fazendo encenação de força armada. Hipocritas!

Nós não mentimos, as nossas justas reclamações contra o depotismo do commercio do Itajahy ficaram sem contestação; ali o operário está escravizado, não tem o direito de associação porque os *mandões* não permitem; a burguesia num pacto selvagem, estabelece multas de 1.000\$000 réis aos *trahidores* (como elles se conhecem) que chamarem para o trabalho, os operários que tiverem o *arrojo de se considerarem libertos*, e tenham ainda a audácia de pertencerem a uma associação que não admitta na sua ingerência o capitalismo impenitente e deshumano (...) O ataque aos nossos calcanhares não se resumio tão somente ao que acima ficou dito; o *mastim Itajahyense* levou a sua hydrophobia mais longe ainda, chamou-nos de *arreatados e poucos reflectivos*. Nós que fomos com o nosso conselho, com a experiência que temos da direção das sociedades operárias que não podem admitir que a burguesia tome parte na sua vida econômica, provamos, pela orientação que demos aos nossos companheiros escravizados que não somos o que o que affirmou o papel intitulado *Novidades*. Sentimos estar escrevendo para os cadáveres que, em decomposição fazem a infelicidade dos nossos companheiros do Itajahy, mas, se assim procedemos é em desafronta a nossa dignidade ultrajada por quem não conhecemos em desafronta ao nosso brio, á nossa palavra e a honra da nossa classe.

Esqueceu-se, talvez esse que nos atira o labéo de mentirosos que na porta do

2 Referência ao ex-prefeito de Lages, o Coronel Vidal José de Oliveira Ramos Junior, que exerceu o cargo de governador de Santa Catarina de 1910-1914.

3 Menção ao superintendente municipal Pedro Ferreira e Silva, que fora recém-eleito para o mandato de 1911 a 1915. Na sequência da nota, aparecerá a expressão “mastim itajahyense”, referência feita ao jornal *Novidades*. Aparecerá ainda “sociedade <<Estrella>>”, trata-se da Sociedade Estrela d’Oriente.

edifício onde funciona a distinta sociedade <<Estrella>> tivemos a hombridade de reprovar o acto satânico da autoridade que mandou a força armada para á praça publica impedir o direito que assistia aos nossos companheiros, de reclamarem o augmento de salário, em recompensa aos penosos sacrificios que faziam. Precisamos deixar dito, que nessa occasião, julgávamos estar fallando a qualquer delegado da roça, tal a figura exhotica, que se nos apresentou fallando-nos em *manutenção de ordem e prestigio de autoridade*. Porem qual não foi à decepção quando nos disseram que aquella figura não era do delegado de policia, e sim do Sr. Juiz de direito. Confessamos que nesse momento ficamos envergonhados, sabendo que uma *autoridade judiciaria* invadindo atribuições que só competiam á policia, lançava mão da força armada com o fim único de impedir os operários de reclamarem os seus direitos (...).

Precisamos ainda provar quer não somos arrebatados e irreflectidos, e a prova está nas nossas recommendações aos companheiros do Itajahy, em successivos telegrammas, aconselhando-os *toda ordem possível, bem como o maior respeito aos direitos alheios e as autoridades constituídas do Estado*. Não tivemos é verdade, confiança nas autoridades do Itajahy, por esse motivo avizamos aos nossos escravizados companheiros que se continuassem ás violências, *pedissem directamente providencias ao Governo*. Irreflectida foi a autoridade judiciária do Itajahy, quando diante de nós, em cima de uma ponte, naquella nova Sibéria, chegando o seu coração maligno ao nosso peito, dizia-nos: *eu também sou socialista, não me manifesto porque tenho estomago, se não fôra isto estaria ao lado dos meus irmãos. Este commercio de Itajahy é máo é pirrônico, mas os senhores mantenham-se com calma, porque toda a população está com os trabalhadores e contra o commercio!*

E são dessa tempera os que nos chamam de *patetas* e irreflectidos!

Deixando-nos essa autoridade, fomos procurados, pelo Senhor Alferes Francisco Ferreira, commissário especial, que nos mostrou a copia de um telegramma dirigido ao Governo, no qual scientificava a attitude pacifica dos grevistas e a má vontade do commercio para com os mesmos (...) Mentiroso é esse *Novidades* quando muito de industria, diz que os *commerciantes rezolveram admittir no trabalho os sócios da S. 15 de Novembro*.

Estamos de posse de importante documento, em qual nos revela os meios empregados para conseguirem que *onse sócios da referida S. 15 de Novembro*, trahissem os seus companheiros demittindo-se da associação afim de se empregarem naquelles verdadeiros *acougues*, desprestigiando por essa forma e inconscientemente, a corporação a que pertenciam.

Os nossos companheiros do Itajahy confiaram demais na burguezia, dando guarida a esses trahidores, entre os quaes se acha um muito nosso conhecido, por que já uma vez o fizemos *voar* pelas janellas de uma sociedade operária desta capital, pelo motivo de uma trahição que nos havia preparado.

Que sirva de lição aos nossos companheiros essa provação porque acabam de passar, e que saibam d'ora em diante repellir com a coragem e a independência de operários, esses corvos políticos, que só se lembram dos homens do trabalho, na ocasião que farejam-lhes os votos, e que em situações como estas em que se encontraram os trabalhadores, até lhes negaram o agasalho nessa cousa que chamam *Novidades*.

Poderíamos ainda prosseguir, desnudando as misérias dos nossos detractores, porem em vista da decomposição moral da época, vamos dar finda á nossa missão, devolvendo intactos os salpicos de lama que nos atiraram e com as quaes pretendiam marear os tacões das nossas botas.

Lembramos aos nossos detractores que os nossos lenços estão embebidos em creolina afim de não sentirmos os effeitos das bílias que d'ora em diante serão vomitados contra nós. Agora o *Novidades* que esperneie á vontade.

Florianópolis, 18 de janeiro de 1911.

João Cancio de Souza Siqueira, pres. da S. União Benef. dos Trabalhadores de Florianópolis. (Folha do Commercio, 18 de janeiro de 1911, p. 7).

A passagem acima desperta algumas reflexões, as quais, indubitavelmente, relacionadas à atuação dos jornais de Itajaí, os quais articulavam estratégias para não dar visibilidade às manifestações ligadas aos trabalhadores. Cabe destacar, ainda, a possibilidade de ter existido contato entre as entidades operárias de Itajaí e Florianópolis. O trecho *recommendações aos companheiros do Itajahy, em successivos telegrammas* reforça essa hipótese.

Outro ponto da matéria do jornal Folha do Comércio que merece ser salientado diz respeito à crítica feita pela entidade operária de Florianópolis, que classificou como traidores os trabalhadores que, na necessidade de um vínculo profissional, desfilaram-se da 15 de Novembro. Esse cenário era provocado pelo fato de os patrões optarem por contratar operários sem qualquer vínculo com as sociedades operárias de Itajaí. “Essa situação permaneceu até 1917, quando, então, a 15 de Novembro passou a ter direito exclusivo sobre o trabalho no porto.” (ROSA, 2011, p. 54).

Esse jogo patronal de criar meios para enfraquecer as entidades operárias passava, também, pela contratação dos chamados não sindicalizados. Tal prática fora criticada pela 15 de Novembro, mediante matéria jornalística, já em 1907.

Sociedade Beneficente 15 de Novembro

A Directoria desta Sociedade pede aos senhores madeireiros que tenham a bondade de não dar trabalho a quem não tiver as chapas com a firma da Sociedade 15 de Novembro, porque esta Sociedade tem o número de 104 sócios; pedimos amigavelmente para não fazermos mais motim, concederemos que todos querem, mas primeiro os sócios, e depois os outros.

Itajahy, 21 de janeiro de 1907. (Novidades, 27 de janeiro de 1907, p. 2).

A nota da 15 de Novembro buscou estabelecer, mediante diálogo, uma relação amigável com os patrões, com o objetivo de priorizar a contratação dos sócios da 15 para o trabalho. Esse caminho foi, de acordo com as notas dos periódicos, pavimentado em conjunto. Ou assim deveria ser. Se a 15 de Novembro propôs evitar motins para exigir a contratação de seus sócios, por outro lado, entretanto, ela também precisou evidenciar sua intenção em não aceitar condutas inadequadas de seus membros, pois tal situação poria em dúvida a credibilidade da Beneficente e poderia ser um retrocesso na busca por consolidar o espaço da entidade no cenário portuário. Nesse sentido, a 15 de Novembro expulsou de seus quadros alguns membros que promoveram furto na descarga de um navio.

S. B. 15 de Novembro

De ordem da Directoria, levo ao conhecimento dos srs. sócios que, em sessão extraordinária, do dia 7 do corrente, foram illiminados desta Sociedade os sócios Adão Antonio da Silva, Frederico Minilicio, João Domingos, Estacio Isidro da Silva e Luiz Demetrio, por estarem cúmplices no furto, de 24 machados, que houve na descarga do vapor <<Desterro>>. A illimação acima tornou-se necessária para moralidade social.

O Secretario — Manoel de Alcantara.

N.B. — Declaro que José da Rosa e Antonio Francisco, também cúmplices no

furto, não fazem parte desta Sociedade. Ass. O mesmo.

(O Pharol, 12 de junho de 1908, p. 5).

Manifestações como essa consolidaram a 15 de Novembro no cenário social da Itajaí, bem como fortaleceram a entidade no espaço profissional do porto. A solidificação dessa Beneficente no amparo ao trabalhador ocorreu muito por esforço e persistência, não raro tendo sua atuação negligenciada pela imprensa local. Como resultado de seu trabalho árduo, é possível ressaltar o acordo firmado entre a 15 de Novembro e o poder público municipal para reajustar o salário dos trabalhadores portuários. O acordo foi destaque nas páginas do jornal O Pharol.

Sociedade Beneficente 15 de Novembro

Para conhecimento dos Srs. socios publica-se abaixo o officio n 465 do Sr. Superintendente Municipal, datado de 28 de Novembro: Srs. Membros as directoria as sociedade de trabalhadores 15 de Novembro — nesta cidade:

De accordo com as combinações feitas por mim com os commerciantes exportadores desta praça ficou resolvido que, do dia 26 do corrente em diante, vencerão os trabalhadores do porto a diária de 4\$000 pôr dia de 91/2 horas e de noite 7\$500. As horas de serviço serão pagas de dia, das 6 ás 6, a razão \$500 à hora e de noite, também das 6 ás 6 a razão de \$800 a hora.

Estou certo de que acceitareis este accordo, o qual virá de certo modo attenuar os males que affligem a classe operária.

Saúde e Fraternidade (assig) Marcos Konder — Superintendente. (O Pharol, 01 de dezembro de 1917, p. 3).

O reajuste salarial obtido pelos trabalhadores do porto de Itajaí ocorreu meses após a Greve Geral de 1917, que mobilizou milhares de operários nos grandes centros do Brasil. Isso é preciso deixar claro, pois a “iniciativa” da municipalidade em estabelecer entendimento com os comerciantes pôde ter tido como pano de fundo o propósito de evitar uma greve na cidade. E em que pese que Itajaí era, à época, uma cidade pequena, porém a atividade portuária a evidenciava no cenário nacional. Como resultante dessa relevância, é útil observar (na nota acima) o valor da diária obtido com o acordo de 1917, que

já era superior ao que passaria a ser pago ao operariado de centros maiores, como o do Rio Grande do Sul, que em 1920 receberia cerca de 4\$000. (SILVA JR, 2004).

No mesmo ano em que foi celebrado o acordo com o executivo local, a 15 obteve o exclusivismo da mão de obra às atividades do porto. Todos os ofícios desempenhados no porto, desde o trabalho de estivador até o de movimentar a carga fora do navio, passaram a ter o controle da entidade, que com essa conquista se consolidou tanto na esfera classista da cidade bem como teve sua importância social majorada. Esse êxito da 15 a igualava às suas congêneres pelo Brasil, uma vez que tal exclusivismo já ocorrerá em outros portos, como o do Rio de Janeiro. Cabe ressaltar que na então capital do Brasil a luta pelo exclusivismo foi intensa e não raro tendo a classe patronal recorrido ao *lockout* como alternativa para desmobilizar o movimento dos portuários do Rio de Janeiro.

Se houve intensa luta por parte dos operários de Itajaí, sobretudo dos portuários, para que os mesmos conquistassem respeito e melhores salários, tal situação se apresentou semelhante nos ambientes esportivos e sociais. Sabidamente, os espaços culturais em Itajaí eram ocupados e comandados pelas famílias das elites locais.

No cenário sociocultural, a Sociedade Guarani, a Sociedade Estrela d' Oriente e o Grêmio Literário Três de Maio constituíram-se em espaços circunscritos à elite local, nos quais eram promovidos bailes, peças teatrais e encontros literários. Na esfera esportiva, por sua vez, a proposta não se diferenciava muito, mantendo-se, também, aos integrantes das famílias destacadas de Itajaí. O primeiro time de futebol que surgiu em Itajaí foi fundado pelos filhos dessas famílias, os quais estudaram no Ginásio Santa Catarina (atual Colégio Catarinense), localizado em Florianópolis, e por lá obtiveram contato com o esporte bretão. De regresso à terra natal, esses jovens deram vida ao Itajahyense Foot-Ball Club, fundado em 1911. Em 1915, foi a vez de surgir o Club Sportivo Rio Branco, e em 1919 mais duas agremiações surgiram em Itajaí, o Clube Náutico Marcílio Dias e o Clube Náutico Almirante Barroso.

Assim como os ambientes sociais, culturais e literários de Itajaí eram destinados à elite local, os clubes esportivos que surgiram na segunda

década do século XX também o eram. Nesse contexto, as práticas esportivas apresentavam-se como excelente alternativa para manter o corpo em atividade e, por conseguinte, potencializar a saúde. Assim sendo, a elite de Itajaí — constituída por notórios políticos, por estudantes dos melhores colégios do estado e do Brasil e por empresários bem sucedidos — já era sabedora dos benefícios advindos do esporte e que, no âmbito local, as práticas esportivas podiam atuar também como amálgama para manter algumas famílias desfrutando de manifestações elitistas. “(...) Nesse contexto, o esporte, e tudo o que traga as suas conotações, se torna de fato um dos códigos mais expressivos para estabelecer os signos da distinção social(...)” (SEVCENKO, 1998, p. 575).

Os anos da década de 1910 chegavam ao fim e com eles o fortalecimento dos trabalhadores de Itajaí, em especial dos portuários, tornava-se notório. A organização dos portuários mediante as entidades beneficentes reforçou o aspecto associativo e criou raízes na cidade, proporcionando assim visibilidade a esses trabalhadores. Do espaço profissional ao ambiente esportivo, os profissionais do porto de Itajaí buscaram criar suas formas identitárias, rompendo barreiras que impediam o avanço desses personagens sociais.

Experiências associativas fora do espaço profissional

Diante dos impeditivos existentes, os portuários reforçaram suas formas associativas também na atmosfera esportiva. A iniciativa ocorreu no ano de 1920, com a fundação do Club de Regatas Cruz e Souza, idealizada pelos trabalhadores do porto, os quais eram integrantes da Sociedade Beneficente 15 de Novembro. O surgimento de um clube genuinamente operário ganhou espaço no jornal A União.

Club de Regatas Cruz e Souza

Na sociedade <<15 de Novembro>>, desta cidade, foi fundado domingo ultimo, por diversos *homens de cor*, mais um club de Regatas, que tem como patrono o inextinguível poeta catarinense Cruz e Souza, o sonhador do Bello e do Ideal. A directoria do club recém-fundado, é composta de diversas senhoritas, que foram aclamadas pela assembléa. Estiveram presentes á sessão de fundação do <<Club Cruz e Souza>>, os Srs. Cel Marcos Konder, operoso Superintendente

Municipal, José Eugênio Muller, Mascarenhas Passos e Oswaldo Reis pelo club <<Marcílio Dias>>, TuffiScheid, Ralf Thieme e Raul Seára pelo club <<Almirante Barroso>>, Albano P. Costa pela “União”, Ary Macarenhas, João Neves, Pedro Santos e muitos outros cavalheiros, cujos nomes nos escaparam, aos quaes foi servida lauta mesa de doces e bebidas. (A União, 20 de junho de 1920, p. 4).

Conforme pode ser observado na passagem acima, a solenidade de fundação do Club de Regatas Cruz e Souza contou com a presença de algumas autoridades, dentre elas o prefeito municipal, o senhor Marcos Konder. Estabelecer contato com personalidades públicas não era algo novo no cerne das entidades ligadas ao operariado, conforme se constata ao longo deste artigo. Convidar essas pessoas para os eventos festivos e beneficentes trazia consigo um repertório simbólico de grande valia, pois essa aproximação reconhecia as articulações do movimento operário, inclusive as notas jornalísticas reforçavam isso.

O Club de Regatas Cruz e Souza era o prolongamento da sociedade operária, que percebeu na atividade esportiva a possibilidade de ampliar sua atuação e de criar uma cultura de classe por parte de seus associados. A nova entidade esportiva trazia em seu cerne muitos dos sujeitos sociais que por anos integraram o conflituoso campo social de Itajaí.

Sobre os fundadores do Cruz e Souza, é útil destacar os seguintes membros: Firmino Rosa, que atuou como marítimo do Loyde Brasileiro e “viajou à Europa e aos Estados Unidos. No exterior, travou conhecimento com a doutrina marxista-leninista, recém-vitoriosa na União Soviética (...)” (Fundo do Arquivo Público de Itajaí: Negros de Itajaí). Ainda sobre Firmino Rosa, ele sempre participou das lutas da comunidade negra em Itajaí, tendo integrado o grupo que fundou o Cruz e Souza, a Sociedade União Beneficente dos Estivadores de Itajaí, em 1922, e a Aliança Beneficente dos Trabalhadores em Trapiches e Armazéns, no ano de 1929. Atuou diretamente também na articulação que fez surgir o Sindicato dos Estivadores de São Francisco do Sul e o Sindicato dos Marítimos do Rio de Janeiro. Francelino Rafael, por sua vez, também foi da 15 de Novembro, e em 1922 integrou a Sociedade União Beneficente dos Estivadores de Itajaí. Bolesláu Procópio também compôs, no

ano de 1922, a Beneficente dos Estivadores. Já Lucília Procópio, esposa de Bolesláu, manteve-se por alguns anos envolvida nas atividades do Cruz e Souza, mesmo com a saída de seu esposo da 15 de Novembro e do Cruz e Souza.

A questão étnica em Itajaí era muito forte nas primeiras décadas do século XX. Por ter uma população constituída majoritariamente por imigrantes, algumas situações eram tidas como afronta às tradições europeias. Como exemplo, cabe citar o título estampado no jornal: “Um negro falando o idioma alemão no distrito de Luiz Alves.”⁴ (SILVA, 2010, p. 7).

A nota acima é deveras repugnante para o leitor do presente. Contudo, posicionamento desse tipo era comum naquele período, tanto em Itajaí quanto em outras partes do Brasil. O pós-Abolição não extirpou a discriminação racial. Pelo contrário, se no período do cativo o escravo era considerado com um ser desqualificado, o olhar preconceituoso permaneceu mesmo em tempo de “liberdade.” No Rio Grande do Sul, por exemplo, mesmo com o fim da escravidão inúmeros casos de violência contra os negros ocorreram. Evidências incontestáveis acerca do racismo que permaneceu na sociedade mesmo no pós 1888, pois a “(...) característica do trabalho escravo foi transferida para o negro liberto, consolidando a metamorfose do escravo em negro.” (SPOLLE, 2010, p. 7).

Cenário semelhante foi presenciado no Rio de Janeiro no início do século XX, quando os ex-cativos materializaram a expectativa de liberdade com a criação da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café, ocorrida em 1906. O surgimento dessa entidade emancipou os trabalhadores da relação direta com os patrões, os quais determinavam o preço a ser pago pela atividade no porto, sendo que os valores não obedeciam qualquer política salarial. Pelo contrário, não havia homogeneidade na tabela, digamos assim. Pela mesma labuta, dependendo de quem a realizava, os valores eram bem diferentes. Mesmo com o fim da escravidão, os carregadores do Rio de Janeiro continuaram cativos dos patrões, tendo tal prática cessada somente quando a Resistência passou a ter direito sobre o exclusivismo de mercado. No espaço profissional do porto do Rio de Janeiro naquele período havia dois significados de liberdade:

Os patrões que fazem um uso extremado do conceito negativo de liberdade — liberdade como ausência de obstáculos ao livre curso das escolhas individuais.

Os operários agem baseados num conceito positivo de liberdade — liberdade como construção coletiva de autonomia, como predicado de indivíduos que, agrupados, convertem-se em sujeitos de escolhas, deixando de ser simples objetos das escolhas alheias. (CRUZ, 2010 p. 117).

Segundo Cruz, a liberdade para os portuários do Rio de Janeiro representava a construção coletiva de autonomia. Essa noção pode ser também compreendida como consequência das experiências dos portuários de Itajaí, que perceberam nas organizações operárias e esportivas meios de sociabilidade, resistência e liberdade. E essa liberdade a qual me refiro não é no sentido “de fuga ou ação deliberada de fazer o que desejar; mas sim a possibilidade de manifestar, em tais entidades, seus hábitos e valores, compartilhando suas ações e experiências individuais e coletivas, sem a vigilância patronal e a barreira burguesa.” (ROSA, 2011 p. 78).

Ainda sobre a questão racial em Itajaí, em entrevista concedida à historiadora Marlene de Fáveri, o senhor Carlos Afonso Seara, ex-diretor do Bloco dos XX, afirmou que “havia aquele racismo, aquela coisa. Preto não dançava junto com branco e branco não dançava junto com preto. Correto?” (FÁVERI, 1996, p. 99). O Bloco dos XX foi fundado em 1929 e tinha como propósito promover bailes e eventos culturais diversificados.

Voltando a tratar do Club de Regatas Cruz e Souza, fundado pelos portuários da 15 de Novembro, ele disputou, no começo da década de 1920, uma competição náutica em Florianópolis, na qual saiu vencedor. Ocorre que o feito provocou enorme tensão no cenário esportivo catarinense, pois a entidade que administrava as competições esportivas no estado exigiu a devolução do troféu conquistado pela equipe dos portuários de Itajaí. O argumento foi o de ter havido irregularidade na inscrição de um remador do Cruz e Souza, o que foi contestado pela equipe. Possivelmente esse ocorrido tenha sido mais um caso de preconceito racial camuflado pelo viés burocrático. Em que pese todo esse cenário social, os portuários expandiram suas experiências no território esportivo. Depois do Cruz e Souza, coube aos portuários a fundação, em 28 de abril de 1921, de um clube de futebol, denominado Humaytá Foot-Ball Club.

O advento do Humaytá rompeu barreiras e alvejou a cidade em seus opostos. Se até a fundação do clube de futebol ligado aos portuários o

esporte bretão era restrito à elite local, o surgimento do Humaytá propiciou a popularização do football em Itajaí, que passou a ser praticado nas mais diversas áreas da cidade, independentemente das condições do solo para o jogo.

Jogar esse esporte, de nome rebuscado e escrita estrangeira, passou a ser comum em Itajaí. Tão rotineiro passou a ser o jogo britânico que foi possível encontrar garotos tendo rebatizado a prática com nome de pebol. Na mesma proporção que se percebia jovens e adultos divertindo-se com o futebol, era incontestável, também, o notório rompimento de barreiras sociais em Itajaí. No Centro, na Vila Operária, na Fazenda, em Navegantes e nos longínquos distritos de Itajaí era possível se defrontar com o jogo de futebol. (ROSA, 2011, p. 105).

Na esteira do Humaytá, os times pululavam na cidade. Surgiu o Anita Garibaldi Foot-Ball Club, também ligado à Sociedade Beneficente 15 de Novembro, o Operário Foot-Ball Club, o Navegantes Foot-Ball Club, o Tiradentes Foot-Ball Club dentre outros. A disseminação do football era inevitável e seu enraizamento irreversível. Multiplicavam-se os praticantes do esporte bretão, que em solo itajaiense era chamado também de pebol e jogo de bola. Qualquer espaço era facilmente transformado em praça esportiva para o football, inclusive nas imediações do cais, cujo ruído dos vapores passou a concorrer com os gritos e brados eloquentes dos praticantes do football. A imprensa não pôde ignorar o irromper futebolístico em Itajaí, e amiúde as gazetas da cidade dedicavam espaços para tratar do jogo.

Foot-Ball

Actualmente, contamos em nosso município com inúmeros clubs que praticam o foot-ball. Não há um Arrayal que se não joga o tão apreciado jogo inglês. Por toda parte que se passa encontram-se as infalíveis balizas que marcam o “goal”. A tardinha, nas próprias ruas da cidade, vê-se o bate bola da gurisada, futuros campeões. (O Pharol, 27 de janeiro de 1923, p. 5).

Década de 1920: a categorização dos portuários e o surgimento da Beneficente dos Estivadores

O descortinar da década de 1920 revelou o crescimento da cidade, tanto no aspecto populacional quanto na atividade econômica. Itajaí contava, no início dessa década, com “30.353 habitantes.” (KONDER, 1949, p. 21). Se comparado com os dados censitários de 1910, em 1920 a cidade passou a ter seis mil habitantes a mais. Indubitavelmente, o crescimento populacional fora provocado pela atividade portuária — responsável pela dinâmica comercial da cidade —, pelo fluxo de mercadorias e pela movimentação constante da chamada população flutuante — aquela que se fixava na cidade por um tempo, sem residência permanente, e que depois partia.

O aumento considerável da atividade portuária e seus desdobramentos provocaram o surgimento de outra entidade de amparo ao profissional do porto. Em 1922, os estivadores e marítimos fundaram a Sociedade União Beneficente dos Estivadores de Itajaí (SUBE). Até então, a 15 de Novembro possuía o exclusivismo da atividade do porto, tanto do trabalho no interior do navio quanto fora dele. Com a fundação da SUBE, esta passou a ser responsável pela atividade da estiva, ou seja, do trabalho desempenhado no navio. Já a 15 de Novembro, por sua vez, manteve sob sua atuação a atividade de manuseio da carga fora do navio. Os portuários que atuam nesse tipo de ofício são chamados de terrestres, pois desempenham suas atividades com a carga já em terra.

Gradativamente os portuários de Itajaí ganhavam espaço no tecido social da cidade, tanto na atuação das beneficentes, quanto na esfera esportiva e no círculo social. Como comprovação da relevância dessa categoria na atmosfera local, em meados da década de 1920 foi inaugurada a Vila Operária na cidade. Obra da Companhia Construtora Catarinense, cujo estatuto trazia a seguinte proposta: “Essa Cia proclama destinar-se à ajudar as famílias trabalhadoras de Itajaí na construção de suas moradias e incentivar a instalação de indústrias na cidade.” (MOREIRA, 2002, p. 79). A Sociedade União Beneficente dos Estivadores proporcionou aquisição de residências a muitos de seus membros, reduzindo consideravelmente o déficit imobiliário que era comum no cerne do operariado local, em especial dos portuários.

Simultaneamente aos eventos esportivos, as entidades beneficentes continuavam a atuar em sua função elementar: o amparo ao operariado. A ligação do segmento portuário com as práticas esportivas não o fez ter a atenção diminuída às questões relativas às suas condições de vida e de labuta. Em 1928, a 15 de Novembro decidiu, após sucessivas reuniões com seus associados, ampliar sua atuação, não se restringindo apenas ao território profissional do porto. Tal mudança de propósito ganhou espaço no periódico, que publicou a seguinte notícia:

Sociedade Operária

Como sabemos, a velha e conceituada Sociedade Beneficente <<15 de Novembro>>, que tem sua sede própria á rua Silva, transformou-se ultimamente em uma associação operária. Fundada em 15 de novembro de 1906, durante mais de 20 annos bons serviços tem prestado aos seus membros, constituídos todos por trabalhadores do porto (...). Em consequência dessa transformação, seus estatutos vão ser modificados, dilatados seus fins, cujo objectivo principal é amparar e proteger a classe operária que em nossa cidade é já numerosa, mas que até esta data tem vivido dispersa. Não há duvida, que a cooperação deve existir em todas as actividades; e o operário, mais do que ninguém precisa de proteção (...). A sociedade dos estivadores do nosso porto parece ter compreendido seu papel, e por isso tem progredido, e vencerá sempre que intelligencias esclarecidas a guiarem (...). (Itajahy, 29 de abril de 1928, p. 3).

Como é possível perceber na nota do jornal, o crescimento do operariado de Itajaí fez a 15 de Novembro avultar sua política de proteção ao trabalhador, que deixou de ser somente aos portuários, pois com a decisão de abril de 1928 outras categorias passaram a receber o amparo da entidade. A nota ainda destaca a atuação da Sociedade dos Estivadores, que, de fato, estava em melhor situação se comparada com as demais entidades. Como exemplo desse patamar elevador por parte da entidade dos estivadores foi o envolvimento dessa beneficente na compra de casas na recém-inaugurada Vila Operária. Cabe reforçar, ainda, que os estivadores recebiam salário maior do que a remuneração das demais categorias profissionais.

Voltando a tratar da 15 de Novembro, é indispensável mencionar os

eventos ocorridos no início da 1929, os quais movimentaram sobremaneira essa entidade. Inicialmente, em março, foi aprovada em assembleia a troca do nome da 15, que passou a se chamar União Operária dos Trabalhadores em Trapiches e Armazéns (UOTTA). (O Pharol, 04 de maio de 1929, p. 6). A troca do nome deixou clara a atuação da entidade, visto que ela passou a amparar tanto os trabalhadores do porto que movimentavam a carga fora do navio (trapiche), bem como passou a ter sob sua égide os operários que trabalhavam nos depósitos das empresas exportadores (armazéns), as quais nem sempre estavam instaladas na orla portuária. Cabe ressaltar, ainda, que os operários dos armazéns passaram a se vincular a 15 de Novembro com a alteração estatutária ocorrida em 1928.

Já no mês de abril 1929, alguns associados da UOTTA, juntamente com alguns trabalhadores sem vínculo com a entidade, saíram às ruas para manifestar. Tal protesto não foi organizado pela União, tampouco teve sua permissão para que os seus membros falassem em nome da instituição. Durante a caminhada reivindicatória, os não associados da UOTTA exigiam uma assembleia para que fossem admitidos como membros da entidade. O ocorrido provocou reação da União, que procurou a redação do jornal O Pharol para externar seu repúdio para com o evento e para com as pessoas que o organizaram.

(...) Somente sócios da <<Sociedade 15 de Novembro>> é que estão no direito de convocar assembléas ou sessões, e nunca pessoas estranhas. E na admissão de sócios, que para tal devem ser propostos por sócios, procuramos escrupulosos, porque queremos uma sociedade de operários leaes, de bom comportamento e que, sobretudo, cumpram os nossos estatutos. Fugimos de todo e qualquer elemento pernicioso (...).

Ora, entre esses 50 homens há diversos indivíduos que não nos convem, visto haver entre elles elementos com idéas Anarchistas, pois o manifestam sempre pelas ruas, falando em greves, etc, etc. Até esta data temos procurado, por meios suazorios, resolver este problema que reputamos maligno para a sociedade: conseguir que somente sócios da <<15>> trabalhe nos serviços de terra dos portos. Procuramos entender-nos com o Sr. Prefeito e com o sr. Bonifácio Schmidt, e se pouco conseguimos do nosso objectivo não foi com ameaças de greves (...). (Pharol, 20 de abril de 1929, p. 4).⁴

4 O distrito mencionado era, naquele período, parte do município de Itajaí. Hoje, Luiz Alves é um município.

Em consequência ao repúdio da UOTTA pelo ocorrido e a não admissão de novos membros, a resposta fora dada no dia 03 de maio, quando os não associados da entidade fundaram a nova beneficente, denominada Aliança Beneficente dos Trabalhadores em Trapiches e Armazéns. (Itajahy, 08 de maio de 1929).

A nova entidade não teve vida longa, pois a Lei de Sindicalização de 1931 estabeleceria o princípio da unicidade sindical. A referida lei determinaria, ainda, que a entidade mais antiga tinha o direito de ser a entidade representativa da categoria. Assim, a UOTTA voltaria a ser a entidade dos trabalhadores do porto de Itajaí responsáveis pela movimentação da carga já em solo.

Voltando a atenção à Beneficente dos Estivadores, esta ganhava relevo, dentre os motivos já citados, também pelo fato de a categoria possuir sua caixa assistencial, denominada Caixa Social Beneficente dos Estivadores de Itajaí (CSBEI), cujo propósito era o de atuar como espécie de fundo previdenciário. Essa organização, decantada inclusive nos periódicos, foi resultante da experiência dos fundadores da SUBE, os quais todos eles foram marítimos, que em viagens pelo mundo conheceram diversas formas de organização operária. Dentre os fundadores, destaco os seguintes:

Joaquim Lopes Corrêa, Bernardino Borba e Martinho Basílio da Silva. Este e aquele foram marítimos e viajaram pelo mundo, estabelecendo contato com o movimento operário em várias partes do mundo. Martinho Silva, por sua vez, morou por algum tempo na Filadélfia. Seu contato com a ideologia comunista ocorrera nas viagens à França, quando ainda era marítimo. Além de atracar em portos franceses, Martinho ancorava também nos Estados Unidos e no País de Gales. Suas viagens pelos portos europeus ocorreram com frequência no bojo da Revolução Russa. (ROSA, 2011, p. 162).

Joaquim Lopes Corrêa foi marítimo por muito tempo, antes de ajudar na fundação da SUBE de Itajaí. Circulou por centenas de portos, estabeleceu contato com culturas e línguas diversificadas e, sobretudo, conheceu experiências de portuários, as quais contribuíram na consolidação da entidade que ele ajudou a fundar em Itajaí no ano de 1922. Joaquim Lopes tinha inclinação ao comunismo, sendo um dos responsáveis pela instalação, em 1935, da célula do Partido

Comunismo do Brasil em Itajaí. Martinho Silva, que foi um dos fundadores da SUBE, integrou também o grupo que criou essa célula em Itajaí.

É importante ressaltar que a pluralidade de pensamento e as propensões políticas já permeavam as relações entre os portuários de Itajaí. No caso da SUBE, havia, dentre seus fundadores, adeptos do comunismo. Por outro lado, existiam aqueles membros que possuíam outras predileções. Nessa situação, estava o senhor Dionisio Veiga, que também foi marítimo. Em depoimento, seu filho relatou que: “ele (seu pai) não gostava do comunismo. Ele trazia muitos livros dos Estados Unidos e tinha contato com estivadores de outros portos. Isso ele falava pra nós. (...) Nunca gostou do comunismo.” (VEIGA, Nelinho, 2009).

Ainda na esteira dos fundadores da SUBE que se opunham ao comunismo, cabe destacar o depoimento da senhora Nazir Rodrigues Rebello, filha de Atanázio Joaquim Rodrigues. Segundo a depoente, seu pai“(...) tinha pavor do comunismo. Ele costumava dizer: vocês não sabem o que é essa Lei do Comunismo. Eu vi na Rússia a infelicidade que era a miséria das pessoas. (...)” (REBELLO, Nazir Rodrigues, 2009).

As opiniões divergentes fizeram, inegavelmente, parte do processo de constituição da classe portuária de Itajaí. As situações acima relatadas nos deixam a certeza de que a visão de mundo individual foi determinante para as escolhas ideológicas. No entanto, a percepção de práticas associativas e as formas de fortalecimento de trabalhadores integraram o campo das experiências coletivas compartilhadas, que são aquelas ações e manifestações que enriquecem determinado conjunto operário e servem de modelo para futuras formas associativas.

Seguindo o caminho trilhado pela 15 de Novembro, a SUBE também recorreu à prática futebolística para ampliar sua atuação na cidade e reforçar as manifestações sociais dos estivadores. Se os portuários da 15 de Novembro deram vida ao Humaytá, os integrantes da SUBE solicitaram que a ideia de criação de um time de futebol da categoria fosse levada à assembleia da entidade. É importante ressaltar o fato de tal proposta ter nascido de estivadores que, outrora, integraram a 15 de Novembro. Com a fundação da entidade de amparo aos estivadores, e estes tendo remuneração maior, muitos dos portuários da terrestre migraram para a estiva. O senhor Paulo Maciel, estivador aposentado,

em entrevista concedida em 2004, afirmou que “o Humaytá era formado por negros e muitos jogadores que eram do Humaytá saíram e foram pra estiva.” (MACIEL, Paulo, 2004).

O depoimento do senhor Paulo Maciel adquire ainda mais relevância ao cotejá-lo com as notas dos jornais de Itajaí do ano de 1926, quando a diretoria vitoriosa assumiu a SUBE e dentre os diretores estava o nome de Manoel Paulo da Conceição, que outrora ocupará também um cargo no Humaytá. (Itajahy, 07 de março de 1926).

Incentivar a prática esportiva no cerne das instituições operárias não foi iniciativa exclusiva das entidades de Itajaí. Os espaços esportivos configuraram-se em locais de compartilhamentos de experiências e de reafirmação de pertencimento a determinado grupo social. Ainda sobre esse envolvimento do esporte, segundo Decca

os grupos de tendência comunista, no final dos anos 20 e início dos 30, empreenderam, por exemplo, campanha pela “Proletarização do Esporte”, notadamente dos clubes de futebol. Essa “proletarização” significava trazer para junto dos sindicatos atividades esportivas de maneira a incentivar o comparecimento dos trabalhadores (...). Subvencionado pelo *O Internacional* era fundado um clube do sindicato dos empregados em hotéis, restaurantes, etc., o Grêmio Artístico Esportivo Internacional (Grei) em 1929 (...). (DECCA, 1987, p. 121).

Independentemente do ofício exercido pela categoria, o esporte atingia a todos. As entidades operárias atuaram no sentido de aproximar seus associados, tanto entre si bem como entre operários e instituição. O estivador, o portuário, os trabalhadores de restaurantes, os gráficos etc., enfim, o esporte atravessava a hierarquia social e atingia o segmento operário de forma arrebatadora. Além dos casos já citados aqui, houve também, em 1927, na cidade de São Paulo a criação da “(...) União dos Trabalhadores Graphics Futebol Club, uma iniciativa pioneira dentro de um sindicato.” (MORAES, 2007, p. 12).

A década de 1920 estava chegando ao fim e as articulações sobre o pleito para presidência da república tomavam conta das conversas em Itajaí. No cais do porto, na praça, nos cafés da cidade, nos espaços operários, enfim, a cidade

e seus atores sociais já debatiam sobre o futuro presidente do Brasil, que seria conhecido em março de 1930. Tendo maior protagonismo no cenário social de Itajaí, as entidades operárias manifestaram também suas opiniões e inclinações, como ocorrerá com a Sociedade União Beneficente dos Estivadores.

Manifesto

A Sociedade União Beneficente dos Estivadores em assembléa realizada segunda-feira, resolveu apoiar as candidaturas dos eminentes patrícios Drs. *Julio de Albuquerque Prestes e Vital Henrique Soares* respectivamente à presidência e vice-presidencia da Republica no futuro quadriennio.

Em vista do exposto recommendamos a todos os Srs. Consócios eleitores a comparecerem às urnas em Iº de Março próximo vindouro afim de, dando prova do mais alto patriotismo e da mais firme lealdade ao seu gremio, suffragar os nomes daquelles dois eminentes candidatos.

Itajahy, 21 de janeiro de 1930.

A Directoria: Polycarpo Fernandes de Oliveira, Henrique Bella Cruz, João Victor, José Alexandrino, Arnaldo Corrêa de Mello e José Pereira Netto. (Itajahy, 26 de janeiro de 1930, p. 6).

A manifestação de apoio dada pela entidade dos estivadores ao candidato Júlio Prestes suscita alguns questionamentos. Se a criação das instituições operárias em Itajaí tenha ocorrido em face da insatisfação das condições de vida e de trabalho dos operários, por qual motivo hipotecar apoio ao candidato da situação? Candidato esse que contava com o apoio da família Konder em Santa Catarina. Estaria a SUBE aceitando a ordem vigente? Por outro lado, no entanto, não é prudente tecer comentário acerca do contexto social do final da década de 1920 e começo da década de 1930 sem, no mínimo, compreender aquele cenário.

A aproximação da União Beneficente dos Estivadores sugeri uma articulação para obtenção de ganhos, pois, como já apresentado aqui, a participação de autoridades em eventos operários foi comum em Itajaí nas primeiras décadas do século XX. “E esse contato, de alguma forma, possibilitava, para ambos os lados, o estabelecimento de conversa franca e de reciprocidade de auxílios.” (ROSA, 2011, p. 121). Cabe, igualmente, trazer à tona que, antes

da chegada de Vargas ao poder e a implementação de sua política sindical, inclusive com a criação do Ministério do Trabalho, as reivindicações operárias, de modo geral no Brasil e em particular na cidade de Itajaí, passavam pelo crivo das autoridades locais. No caso dessa cidade, não raro, pelo gabinete do prefeito.

Assim sendo, no cenário itajaiense, a aproximação entre as entidades de amparo ao trabalhador e políticos, no período aqui abordado, deve ser percebida como estratégica, como recurso viável e permitido em prol das classes laboriosas, sobretudo do segmento portuário, o maior da cidade. Inegavelmente ocorreram perdas e ganhos nesse campo de disputa, pois nem todas as solicitações operárias foram levadas a termo; mas, no entanto, esses recuos e avanços integraram o fazer-se da categoria.

A década de 1930 encetava, tendo apresentada a vitória de Júlio Prestes ao cargo de presidente do Brasil. Seguramente o retrospecto das três primeiras décadas do século XX foi exitoso para os portuários de Itajaí. As conquistas ocorreram mediante muita determinação e experiências compartilhadas. Da fundação da primeira entidade operária, passando pela iniciativa de criar clubes esportivos, pela ordenação das categorias do porto (estivador e terrestre), o advento da Vila Operária e o reconhecimento que as instituições passaram a ter, indubitavelmente, os portuários de Itajaí começaram a década de 1930 fortalecidos.

Os anos vindouros apresentaram mudanças significativas nas relações trabalhistas, bem como fizeram emergir novas formas de manifestações operárias em Itajaí. O operariado cresceu em número e importância, assim como suas formas associativas também progrediram e notabilizaram-se, como destaque para o futebol, que nos anos trinta presenciou a conquista do título estadual de futebol profissional por dois clubes operários de Itajaí. No plano político, por sua vez, a chegada de Vargas ao poder redesenhou o comando da cidade e do estado, provocando profundas metamorfoses nas estruturas políticas reinantes. A tomada do poder pelas tropas getulistas promoveu a fuga de eminentes famílias locais, pois a cidade havia declarado apoio à candidatura de Júlio Prestes para presidência da república.

Por fim, cabe ressaltar, por oportuno, que as lutas e conquistas estabelecidas pelos portuários de Itajaí nas primeiras décadas do século XX

são merecedoras de reconhecimento. Essa trajetória reforçou laços da categoria e pavimentou o caminho que as gerações seguintes de portuários trilhariam. Do prelúdio da organização operária, no longínquo ano de 1902, até a política sindical de Vargas, o percurso percorrido pelos operários de Itajaí, em particular os portuários, apresentou cenários adversos, os quais foram enfrentados com luta e organização. A vitória nem sempre foi obtida, mas a batalha sempre foi encarada. Os arranjos sociais nem sempre foram favoráveis aos portuários. No entanto, a capacidade associativa e o estabelecimento de vínculos classistas criaram condições que contribuíram para solver impeditivos elitistas. Os portuários de Itajaí tiveram que romper barreiras patronais e raciais, as quais evidenciavam o distanciamento gigantesco existente na escala social entre os sujeitos de uma mesma sociedade. A valiosa obra imaterial edificada pelos portuários no período aqui abordado deixa evidente que o futuro não está previamente definido. O rumo da história depende da atuação dos personagens em seu determinado contexto social, e, no caso dos portuários de Itajaí, as adversidades encontradas serviram de estímulo para construção de um porvir alvissareiro.

Referências

CRUZ, Maria Cecília Velasco. Da tutela ao contrato: homens de cor brasileiros e o movimento operário carioca no pós- abolição. *Revista Topoi* (Rio de Janeiro), v.11, n. 20, jan-jun. 2010, p. 114-135.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *A vida fora das fábricas. Cotidiano operário em São Paulo, 1920 -1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

FÁVERI, Marlene. *Moços e moças para um bom partido. (1929-1960)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1996.

HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Tradução: Flávio R. Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

KONDER, Marcos. *Anuário de Itajaí para o ano de 1949*. Itajaí, 1950.

LEUCHTENBERGER, Rafaela. *O Lábaro protetor da classe operária: As Associações voluntárias de socorros-mútuos dos trabalhadores em Florianópolis – Santa Catarina (1886-1932)*. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2009.

LINHARES, Juventino. *O que a memória guardou*. Itajaí: Editora da Univalli, 1997.

MORAES, Cláudia Emília Aguiar. *Esporte proletário: uma leitura da imprensa operária brasileira (1928 – 1935)*. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

MOREIRA, Marcio Ricardo Teixeira. *A formação do capital mercantil e industrial em Itajaí (SC): uma industrialização incompleta*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.

ROSA, André Luiz. *Operários da bola: Um estudo sobre a relação dos trabalhadores com o futebol na cidade de Itajaí (SC), entre as décadas de 1920*

a 1950. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: NOVAIS, Fernando A. (Coordenador geral). *História da vida privada – República: da belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 513-620.

SILVA, José Bento Rosa da. *Do porão ao convés: estivadores de Itajaí entre a memória e a História*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.

_____. José Bento Rosa da. *Nacionalidade e etnicidade no litoral do Atlântico Sul: Foz do Itajaí — SC (1906)*. Itajaí: Casa Aberta, 2010.

SILVA JR, Adhemar Lourenço. *As Sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas: 1854-1940*. Tese (Doutorado em História) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2004.

SPOLLE, Marcus Vinicius. Os efeitos da discriminação racial na mobilidade social do negro na sociedade gaúcha (GT 30 — Relações raciais: desigualdades, identidades e políticas públicas). In: 36º ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS (ANPOCS). Águas de Lindóia (SP), 2012. p. 1-30.

Fontes orais

VEIGA, Manoel José (Nelinho Veiga). Natural de Itajaí, nascido em 02/06/1925, filho de Dionísio Veiga. Depoimento concedido em 12/09/2009, na cidade de Itajaí (SC). Acervo do autor.

REBELLO, Nazir Rodrigues. Natural de Itajaí, nascida em 20/05/1928. Filha de Atanázio Joaquim Rodrigues. Depoimento concedido em 08/06/2009, na cidade de Itajaí (SC). Acervo do autor.

MACIEL, Paulo. Natural de Itajaí, nascido em 02/10/1931. Depoimento

concedido em 24/09/2004, na cidade de Itajaí (SC). Acervo do autor.

Documentos do Arquivo Público de Itajaí

Entrevista com PEREIRA, Maria Leocádia, realizada em Santos (SP), em 18/01/1992, por Edison D'Avilla. *Dossiê: Biografias e informações genealógicas*. Arquivo Público Itajaí/Fundação Genésio de Miranda Lins.

Fundo — *Negros de Itajaí. Dossiê: Biografias e informações genealógicas*.

Periódicos

O Pharol

Novidades

A União

Itajahy

Portos do Cacau: Ilhéus, Bahia e Takoradi, Costa do Ouro (1926-1945)

Luciane Aparecida Goulart & Flávio Gonçalves dos Santos

Resumo: Esse artigo faz um breve histórico dos Portos de Ilhéus (Bahia-Brasil) e de Takoradi (Costa do Ouro, atual Gana) como equipamentos que materializaram os anseios dos atores sociais de cada localidade. Os marcos cronológicos situam-se entre os anos de 1926 e 1945 tendo em conta o reaparelhamento e construção desses equipamentos nas duas costas do Atlântico. O presente trabalho se faz relevante, pois descreve através de pesquisa bibliográfica embates e disputas regionais e internacionais para garantir equipamentos viáveis que escoassem a commodity cacau. Os conceitos de portos, produção e circulação são importantes para entender esse cenário.

Palavras-chave: Atlântico. Portos. Cacau.

Introdução

Portos são importantes infraestruturas que geram desenvolvimento econômico, social e cultural. Também são associados ao comércio externo e à taxa de crescimento econômico. Oportunidades são geradas nos portos e no seu entorno: atividade comercial, empregos, trocas culturais, intelectuais, desenvolvimento de tecnologias (BOSA e HIDALGO, 2019).

Por outro lado, nem todas as localidades que possuem um porto estão garantidas com as boas oportunidades. Desestruturação social, desigualdade econômica, instabilidade política e subdesenvolvimento são marcas deixadas ou ampliadas em países dependentes da agroexportação ou de monoculturas (BOSA e HIDALGO, 2019).

O Oceano Atlântico e o comércio marítimo que se desenvolveu a partir do século XVI integrou o litoral das Américas a outras partes do mundo. De maneira geral, os portos, ou melhor, alguns lugares tidos como bons ancoradouros vieram a tornar-se espaços estratégicos e privilegiados para o escoamento de matérias primas como o pau-brasil, e produtos agrícolas como a cana de açúcar e o cacau.

No Brasil, o entorno de muitos desses lugares estratégicos, que são os portos, deram origem a grandes centros urbanos que se tornaram capitais do país como, por exemplo, Salvador e Rio de Janeiro. Os portos brasileiros como o de Salvador e de Ilhéus foram inicialmente, e por séculos, portos coloniais, escolhidos por características geográficas: facilidades de aproximação das embarcações, ambiente que possibilitasse defesa contra piratas, entre outros motivos.

A noção de que a caracterização de um porto marítimo passa pela qualidade de equipamentos instalados vem se desenvolvendo lenta e oficialmente em terras brasileiras desde meados do século XIX. Mesmo assim, o que se observou pelo litoral foram melhorias incrementais e reaparelhamentos dos chamados portos naturais.

Segundo Gerring *et al.* (2018) existem pelo menos 4 classificações para portos considerados naturais: a) natural costeiro, b) natural de rio, c) bacia de rio, d) lago/canal.

“Natural”, neste contexto, significa que as características de um litoral fornecem abrigo e ancoradouro sem necessidade de quebra-mares adicionais, favorecendo o eventual desenvolvimento de uma porta de trabalho. Um porto natural na costa, por exemplo, é “protegido do vento e do mar em virtude de sua localização dentro de uma reentrância costeira natural ou a sotavento protetor de uma ilha, cabo, recife ou outra barreira natural” (GERRING *et al.*, 2018, p. 13).

O Oceano Atlântico é estratégico para economia brasileira desde o período colonial, tendo sido o principal eixo de comunicação e comércio entre o Brasil e outros países. Com a maior extensão de litoral do país, a Bahia teve nos portos sua entrada e saída de pessoas e produtos agrícolas desde o século XVI (SANTOS, 1955; ROSADO, 2000).

Além de eixo de comunicação, o Atlântico e os equipamentos portuários nele instalados tinham uma função comercial e uma função de controle da capital, Rio de Janeiro, sobre outras partes do país (HONORATO, 2016). Da mesma maneira, a Costa do Ouro, no período que este artigo abarca, 1925-1945, era estratégica para a Inglaterra por ter essa capacidade de comércio marítimo.

A Costa do Ouro, embora seja um caso extremo em ter tantos portos, ilustra este processo. No ano de 1914, dezessete portos compartilhavam o comércio do território, mas, por volta de 1938, o número foi reduzido para oito. Entre esses, dois eram portos ferroviários. Takoradi e Accra administravam 92% do comércio. Em resumo, os anos entre guerras testemunharam uma concentração crescente da atividade portuária, uma elaboração dos portos que surgiram na fase inicial do domínio colonial e da construção ferroviária, ou, onde o aspecto físico desses portos não permitiu o crescimento, o surgimento de portos completamente novos (HILLING², 1969, p. 371).

1 “‘Natural’, in this contexto, means that the features of a costline provide shelter and Anchorage without need for additional breakwaters, favoring the eventual development of a working port. A natural harbor on the coast, for example, is ‘sheltered from the wind and sea by virtue of its location within a natural coastal indentation or in the protective lee of na island., cape, reef or other natural barrier’ (NGA 2017: xxvi)”. (Gerring *et al.*, 2018, p. 13).

2 “The Gold Coast, although an extreme case in having so many ports, illustrates this process. In 1914, 17 ports shared the territory’s trade but, by 1938, the number had been reduced to eight and the two railway ports, Takoradi and Accra, handled 92 per cent of the territory’s trade. In summary, the interwar years witnessed a growing concentration of port activity, an

As balizas temporais dessa pesquisa são os anos de 1926 e 1945. As duas datas estão ligadas ao escoamento do cacau e navegabilidade pelo Atlântico: 1926, início da exportação direta de cacau pelo Porto de Ilhéus e 1928, inauguração/abertura do Porto de Takoradi, na Costa doOuro.

Quanto a 1945, o término da Segunda Guerra Mundial põe fim a anos de restrição à navegabilidade pelo Atlântico, anos em que o escoamento do cacau foi prejudicado. A produção de cacau chegou a ser queimada na Costa do Ouro por falta de navios para o transporte e também por vezes pereceu nos armazéns do sul da Bahia (MILBURN, 1976).

A escolha dessas balizas temporais leva em consideração três conceitos importantes para a história atlântica: portos, produção e circulação. Portos, de acordo com Bosa e Hidalgo (2019) são infraestruturas que geram desenvolvimento econômico e social, e apesar de causarem impactos negativos e positivos, devem ser vistos como:

(...) como locais de encontro e troca e seu papel essencial na estruturação de redes e vínculos comerciais e culturais, uma função particularmente importante, e às vezes subestimada, quando comparada a outros meios de transporte. (BOSA e HIDALGO, 2019, p. 127)

No que diz respeito ao conceito produção, Marx (2019, p. 41) escreve que “quando se fala de produção, sempre está se falando de produção em um determinado estágio de desenvolvimento social – da produção de indivíduos sociais”. Além disso, “toda produção é a apropriação da natureza pelo indivíduo no interior de e mediada por uma determinada forma de sociedade” (p. 43).

Dessa forma, destaca-se a ideia de Linebaugh (2008), sobre a importância da “transmissão circular da experiência humana” que foi realizada a partir das grandes navegações no Oceano Atlântico. Transmissão circular que envolveu diferentes classes sociais, culturas e economias, estabelecendo e construindo o que o autor chama de uma nova economia atlântica.

Na década de 1920, a construção e reparação de equipamentos portuários nos dois locais evidencia o esforço para dar vazão aos produtos da

elaboration of ports which had emerged in the early phase of colonial rule and railway construction, or, where the physical character of those ports did not permit growth, the emergence of completely new ports”. (HILLING, 1969, p. 371)

agroexportação tropical, o cacau, entre outros produtos. Por outro lado, o fim da Segunda Guerra Mundial libera o Atlântico dos esforços de guerra, para uma retomada da circulação das produções agrotropicais.

Através de uma pesquisa bibliográfica, esse artigo aborda duas questões: O equipamento portuário acompanhou com manutenções e mais investimentos o crescente aumento da produção cacauífera? O quanto as restrições à navegabilidade, incluindo as dificuldades de acesso/atracação, impactaram no funcionamento dos portos e no escoamento da produção cacauífera?

Porto de Ilhéus

Avaliando a questão do escoamento do cacau na região cacauífera, Milton Santos (1955) fez um levantamento dos portos que estavam em território baiano e, para a região cacauífera cita nove portos: Belmonte, Canavieiras, Camamu, Caravelas, Ilhéus, Porto Seguro, Prado e Santa Cruz Cabrália.

No entanto, apenas o Porto de Ilhéus era considerado organizado. Essa característica de “organizado” se torna um fato concreto apenas a partir de 1910, pois, até o século XIX, o que se considerava como porto era:

(...) um conjunto de trapiches/pontes de características coloniais, melhorados por algumas obras”. (HONORATO, 2016, p. 99)

O que se chamava de porto, na realidade, não passava de um conjunto desarticulado e malconstruído de trapiches de madeira, onde encostavam as ‘as lanchas’ que levavam as cargas destinadas aos navios que permaneciam fundeados ao largo. (HONORATO, 2016, p. 102-103)

Com uma produção de cacau que crescia a cada ano, os produtores do sul da Bahia intensificaram suas reivindicações para a construção de um porto adequado para escoar o cacau assim que Ilhéus teve seu *status* de Vila transformado em cidade, 1881 (ROSADO, 2000)

Não há uma data precisa a partir da qual Ilhéus passou a abrigar atividade portuária regular, mas seu Porto foi sendo incrementado ao longo do tempo. A partir da década de 1910, o porto de Ilhéus passou por importantes melhorias

relativas à construção de equipamentos terrestres, como armazéns, depósitos, trilhos ferroviários, etc.

Distando 240 km de Salvador, o Porto de Ilhéus era o único considerado como organizado³ no sul da Bahia. O porto da capital baiana era o grande concorrente no que dizia respeito à exportação direta do cacau, contando também com vantagens políticas. Chamado por alguns especialistas de porto flúvio-marítimo, para o período colonial e imperial, o porto de Ilhéus atendeu razoavelmente as necessidades regionais.

A Figura 1 mostra a localização do porto de Ilhéus entre a enseada do Pontal e a foz do rio Cachoeira. Essa localização foi estratégica até as primeiras décadas do século XX, quando houve um esforço por parte dos produtores de cacau e de outros atores sociais no reaparelhamento dos equipamentos visando a exportação direta.

Figura 1: Antigo Porto de Ilhéus entre o Pontal e o Rio Cachoeira



Fonte: Soub, 2005.

3 A Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 define Porto Organizado como “o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”.

Figura 2: Porto de Ilhéus, 1925

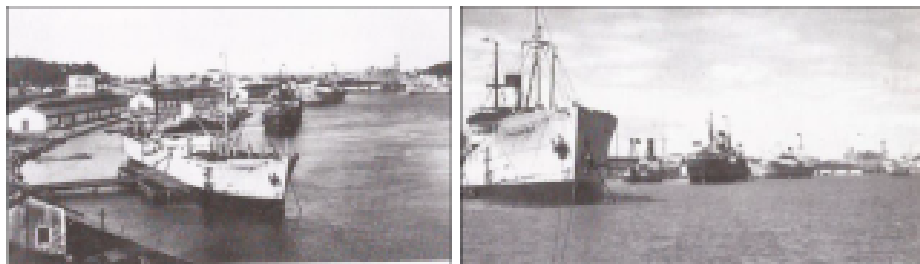


Fonte: Soub, 2005.

Na Figura 2 se vê uma foto de 1925 de um ponto acima do Porto de Ilhéus, retirada de Soub (2005).

Na Figura 3, há duas imagens que são do ano de 1939 e mostram o porto bem movimentado, com navios de grande calado.

Figura 3: Movimento de navios no Porto de Ilhéus em 1939



Fonte: Soub, 2005.

A diferença temporal entre as imagens 2 e 3 é de treze anos. Pode-se perguntar se nesses treze anos os navios não tiveram sua capacidade de carga aumentada, não tendo o porto acompanhado esse desenvolvimento tecnológico. Os navios da foto 3 parecem bem mais robustos do que aqueles ancorados em 1925. Um trecho de Honorato (2016) sobre o Porto de Santos pode dar uma ideia sobre a complexidade que envolve um equipamento portuário competitivo.

(...) os governantes regionais não parecem ter percebido que, perante as exigências tecnológicas suscitadas pelas grandes embarcações a vapor, não bastava apenas melhorar um porto de tipo colonial. Tornava-se necessário criar um complexo portuário capitalista, envolvendo armazéns, grandes guindastes, ferrovias, etc., além das obras de engenharia no cais, implicando uma grande inversão de capital a ser recuperada a longuíssimo prazo (...). (HONORATO, 2016, p. 132-133)

A citação de Honorato também é válida para o porto de Ilhéus, pois ao longo do século XX as melhorias na estrutura e no número de armazéns foram muito pontuais e muito pouco se investiu em mudanças que viabilizassem a entrada efetiva de grandes navios e tornassem a movimentação mais eficiente.

Controlar o transporte das mercadorias e produtos gera custos, mas a: “regularidade e a confiabilidade dos fluxos do transporte podem reduzir a necessidade de estoque tanto das matérias-primas quanto dos produtos acabados e, portanto, liberar o capital “ocioso” para a acumulação ativa” (HARVEY, 2013, p. 482).

Apesar das vantagens de se poder controlar o tráfego de mercadorias e pessoas, nem sempre o investimento nos meios de transporte interessa aos empresários nacionais ou estrangeiros. O trecho citado a seguir ilustra essa situação:

Como grandes quantidades de capital são com frequência necessárias para a construção de ferrovias, docas e portos, aeroportos etc., os capitalistas podem não estar dispostos a investir sem proteção contra o risco de desvalorização de uma localização específica mediante a competição (HARVEY, 2013, p. 483-484).

Rosado (2000) fez um levantamento cronológico dos portos da Bahia. Com relação ao Porto de Ilhéus é interessante observar a construção das partes do equipamento ao longo dos anos, nas décadas de 1920 e 1930 (ver Quadro 1).

Quadro 1: Marcos temporais importantes do Porto de Ilhéus

Ano	Alterações/fato relevante	Observações
1920	Cais de saneamento 1ª ponte de atracação	
1928	2ª ponte de atracação	
1929	2º armazém	
1935	Dragagem no Porto de Ilhéus	Retirados 500.000m ³ de areia, pela draga Bahia
1936	Armazéns 3 e 4 Ponte nº 3	De cimento armado, com capacidade para três vapores
1938		Naufrágio da draga Bahia
1939		Naufrágio do navio Itacaré
1942		Por conta do açoreamento, ficaram proibidas entrada de navios de longo curso. Apenas embarcações de cabotagem

Fonte: Construído a partir de informações de Rosado (2000).

Em 1936, segundo Silva Campos (2006, p.782), o Porto de Ilhéus tinha a seguinte constituição:

- a) seu canal de acesso tem quatro metros de profundidade nas águas mínimas e seis nas mesmas condições no ancoradouro;
- b) amplitude da maré: 2,40 metros;
- c) 2 pontes de atracação: providas de dolphins;
- d) 367 metros de cais acostável;
- e) Altura mínima do cais acostável: 5 a 2,5 metros;
- f) 3 armazéns internos: 2.555,63 m²
- g) Linha férrea: 597 metros. [Não itemizado no texto original]

Entre as informações fornecidas por Rita Rosado (2000) e Silva Campos (2006) há apenas uma diferença entre o número de armazéns e nas pontes de atracação. Seguindo as informações de Rosado (2000), as últimas mudanças

foram feitas em 1936, ou seja, a partir dessa data até 1945 nenhuma mudança de equipamento significativa foi realizada no porto.

Na década de 1950, Santos (1955) apresenta o porto de Ilhéus com a seguinte formação:

- Porto de atracação,
- Acostável de 525 metros,
- 5 armazéns,
- 950 metros de linhas férreas (porto e estação ferroviária eram próximos).

Levando em consideração as informações acima, entre 1942 e 1955, ano da publicação do livro de Santos, 2 armazéns foram construídos; a metragem do acostável aumentou em 158 metros e a linha férrea do porto teve um aumento de extensão de 353 metros.

Esse foi o desenvolvimento do equipamento portuário que esteve à disposição da região sul da Bahia, entre 1920 e 1950, para escoar cacau e outros produtos, e importar alimentos, receber passageiros, etc.

Além dos problemas com as elites e com os políticos da capital, a quem não interessava que o Porto de Ilhéus tivesse capacidades plenas para a exportação direta (FALCÓN, 2010), o açoreamento foi um dos problemas constantes que o porto enfrentou durante o período em que esteve em atividade.

O açoreamento do Porto de Ilhéus era um fenômeno causado pela proximidade do porto com a foz do Rio Cachoeira (ver Figura 1) e resultava na diminuição da profundidade do porto. Por conta desse efeito, navios de maior calado não tinham acesso adequado e esperavam ao largo para serem carregados.

O açoreamento era um problema visível e impunha um sentimento de impotência aos moradores e produtores da região sul da Bahia. O Porto de Ilhéus não foi o único a sofrer com o açoreamento, a literatura portuária mostra que foram muitos os portos brasileiros que viviam às voltas com esse fenômeno, inclusive, o de Salvador. Portos do outro lado do Atlântico, como os da Costa do Ouro, o porto de Accra, também padeceram com o açoreamento.

Com uma estrutura considerada relativamente organizada, as exportações

diretas começam em 1926, o que pareceu ser um ano promissor: 19 navios estrangeiros atracaram e levaram cerca de 476.219 sacos de cacau. No final desse ano, Silva Campos escreve que Ilhéus contava com uma certa organização burocrática/administrativa portuária: Fiscalização do Porto, Mesa de Rendas Alfandegárias, Agência da Capitania dos Portos e Polícia Marítima.

No ano seguinte, em julho de 1927, o cargueiro sueco *Mirabela*, encalhou no porto e foi obrigado a jogar no mar 5.000 sacos de cacau e só conseguiu ir para mar aberto vinte e cinco dias depois. Campos (2006), otimista, escreve que um mês depois desse fato, 4 cargueiros suecos entraram e saíram do porto com 120.000 sacos de cacau sem maiores problemas.

Em momentos (ou anos) em que era impossível a entrada de navios de maior calado, o carregamento de navios era feito através do transporte marítimo intermediário, o chamado sistema de *alvarengagem*, que era dispendioso (SANTOS, 1955). Para o transporte de pessoas, apenas alguns navios de passageiros conseguiam aportar.

[...] barcos a vela e pequenos barcos a motor se incubem da navegação de pequena cabotagem, prestando-se ao intercâmbio de mercadorias entre estes e os demais portos do Estado, e conduzindo em seu bojo, passageiros mais conformados ou mais precisados. (Santos, 1955, p. 80)

As imagens abaixo (Figura 4) mostram dois tipos de barcos usados na *alvarengagem*. Importante lembrar que esses equipamentos precisavam de rebocadores para serem levados ao alto mar:

Figura 4: Alvarengagem, Porto de Ilhéus

Fonte: IBGE

Essas duas imagens estão na página do IBGE e constam com a data de 1953. Embora sejam de período que excede o limite temporal dessa pesquisa, são usadas aqui por dois motivos: 1- para ilustrar visualmente em que tipos de equipamentos o cacau era levado do porto até os navios em alto mar. 2- Na primeira imagem é possível observar o quão raso estavam as passarelas de embarque e desembarque.

Além disso, na segunda imagem observa-se que sacas de cacau estão sendo colocadas na alvarenga, mas também que as superfícies das pontes são feitas de tábuas de madeira. Segundo Campos (2006), em 1936 havia duas pontes de atracação e uma delas era de cimento armado.

Em 1934, a Associação Comercial de Ilhéus (ACI) aliada a outras entidades, chamou a atenção do governador da Bahia para: “(...) a situação de impraticabilidade do canal de acesso ao porto de Ilhéus e reclamou medidas para a regularização do tráfego marítimo, exigindo, inclusive sua dragagem” (MELLO, 1981, p. 262).

Ainda nesse ano, milhares de sacos de cacau estavam em depósitos/armazéns e não podiam ser embarcados por falta de navios. Houve muitos casos problemáticos de encalhe. Em 1936, por exemplo, o cargueiro sueco *Triona* teve avarias no leme e encalhou na barra com 32.000 sacos de cacau. O cargueiro ficou 9 dias encalhado (CAMPOS, 2006).

O porto de Ilhéus deveria garantir a independência da região na exportação com relação ao porto da capital, Salvador. No entanto, entre os anos de 1927 e 1935, em nenhum desses nove anos a produção total foi enviada

diretamente para o exterior. O ano de 1929, curiosamente, foi aquele de maior porcentagem para a exportação direta do cacau, 42% da produção do estado da Bahia (CAMPOS, 2006). A análise dos números mostra que em nenhum dos anos considerados, 1927-1935, o Porto de Ilhéus foi o maior exportador direto de cacau do Brasil, tendo sido um porto complementar ao da capital do estado ou tendo a este destinado parte considerável de sua movimentação.

Pode-se imaginar que o porto não estivesse em sua melhor forma nesses anos. Um trecho de Santos (2016, p. 11) informa que:

Apenas em 1936 é que os armazéns 3 e 4 e a ponte 3 foram colocados em operação. Isso representou o aumento da capacidade de atendimento do porto na carga ou descarga de até 3 navios a vapor. É nos anos 30 que o Porto da Baía de Pontal operou com sua estrutura plena, com todos os armazéns, pontes e servido pela ferroviária.

Entre os anos de 1943 e 1945 entraram 2.069 navios no porto e saíram 2.071. Santos (1955) compara o movimento dos portos de Ilhéus e Salvador no ano de 1945 e chega à seguinte conclusão, uma vez que em Ilhéus entraram 725 navios e saíram 658:

No mesmo ano entraram em Salvador 642 e saíram 654. Esses números nada significariam, tendo em conta a tonelagem de registro, muito maior em Salvador do que em Ilhéus, mas o decréscimo sofrido no movimento marítimo no Brasil, no período da guerra, o qual foi bastante acentuado no Nordeste e Leste, devido à ação dos submarinos do Eixo, feriu mais gravemente o porto da capital, do que o porto do cacau (SANTOS, 1955, p. 81).

Uma das justificativas para o porto de Ilhéus não ter sofrido demais com a Segunda Guerra Mundial foi o fato de os Estados Unidos serem, na época, os maiores compradores do cacau baiano. A navegação era perigosa, mas enfrentava menos obstáculos do que os portos que tinham seus principais clientes na Europa (SANTOS, 1955).

Na literatura portuária baiana são apontados alguns fatores que tornaram o Porto de Ilhéus menos eficiente/organizado do que deveria: a) relação porto-

ferrovia-rodovia; b) localização que deixou de ser estratégica e c) conflitos entre os atores sociais locais e da capital, Salvador. A seguir, breve, explanação desses três pontos.

O Porto de Ilhéus, assim como muitos portos que foram construídos na década de 1920, tinha como característica ser um porto-ferroviário, dentro daquilo que Pontes (2018) chama de binômio ferrovia-porto. Importante para a economia da região, mas que perdeu poder quando o rodoviarismo começou a ser implementado. A interiorização da produção cacauceira, possibilitada pelas estradas de rodagem, enfraqueceu o litoral e, conseqüentemente, enfraqueceu o porto (DINIZ e DUARTE, 1983).

Segundo, o Porto de Ilhéus deixa de ser natural para ser organizado/capitalista num momento em que a cidade tem o seu espaço urbano valorizado e remodelado. Nesse cenário, a localização do porto, que foi estratégica para uma exportação menos intensa que a do cacau não funciona para centenas de toneladas que tinham que ser escoadas todo mês. Localizado na Baía do Pontal, o porto não tinha espaço para se expandir, pois a cidade cresceu no seu entorno.

Terceiro, os conflitos entre os diversos atores sociais locais e da capital (Salvador), desde o produtor/fazendeiro, políticos, exportadores, entre outros, pelo espaço portuário. Lutas e conflitos que desviaram e enfraqueceram a capacidade de atuação portuária positiva, assim como retiraram do foco a necessidade de capacitação técnica desse aparelho para ser o espaço temporário da carga (cacau) e não um depósito, com graves problemas de açoreamento.

Na bibliografia pesquisada notou-se uma ênfase descritiva na quantidade de armazéns que o porto tinha ou teria num futuro próximo e bem pouca informação técnica sobre o ancoradouro, etc., o que deixa a impressão do Porto de Ilhéus como um porto-depósito.

Melhorias na infraestrutura em terra e o trabalho de dragagem, que deveriam ser constantes, foram ações que poderiam ter ganhado tempo para a construção de um porto em mar aberto como aconteceu décadas depois com a construção do Porto do Malhado. Em *Gabriela, Cravo e Canela*, políticos da oposição e da situação sabiam que os trabalhos na barra nunca seriam o suficiente:

Não tinha mesmo jeito, seria tempo perdido tentar resolvê-lo. A solução estava em construir-se um novo porto para Ilhéus, no Malhado, fora da barra. Obra de enorme vulto, exigindo anos de estudos antes de pensar-se em iniciá-la. Dependendo de milhões de contos de réis, da cooperação entre os poderes federal, estadual e municipal. Obra de tamanha magnitude, os estudos andavam lentamente, não podia ser de outra maneira. Estudos múltiplos, demorados e difíceis. Mas já tinham começado. O povo de Ilhéus devia pacientar um pouco... (AMADO, 1973, p. 205).

Porto de Takoradi

Na África Ocidental, até o século XVII: “Tanto as importações quanto as exportações eram pequenas em quantidade, facilmente transportadas do navio para a costa por barco ou canoa e, portanto, não demandavam instalações portuárias elaboradas” (HILLING, 1969, p. 366).

Segundo Hilling (1969), durante quatro séculos, as mudanças nas estruturas portuárias da África Ocidental foram muito pequenas:

Com o tempo, os locais de desembarque eram protegidos por fortes e estes forneciam o mercado e o alojamento do armazém para importações e exportações. Por quase quatro séculos forte e porto eram sinônimos na África Ocidental(HILLING, 1969, p.366).

Nem mesmo a agricultura comercial, no período de transição, “(...) assumiu proporções que tornassem os portos tradicionais inadequados” (HILLING, 1969, p. 367).A partir do final do século XIX houve uma melhoria na infraestrutura de transporte, com um aceleramento na qualidade e eficiência dos equipamentos portuários:

A gradual assunção do controle político direto pelas potências europeias no final do século XIX levou à evolução das infraestruturas de transportes. A melhoria do transporte foi uma preliminar necessária para o estabelecimento do ‘controle efetivo’ exigido pelo Congresso de Berlim (1885), serviu para estimular o crescimento econômico e levou à concentração da atividade comercial e à diferenciação progressiva entre os locais portuários no que diz respeito à sua

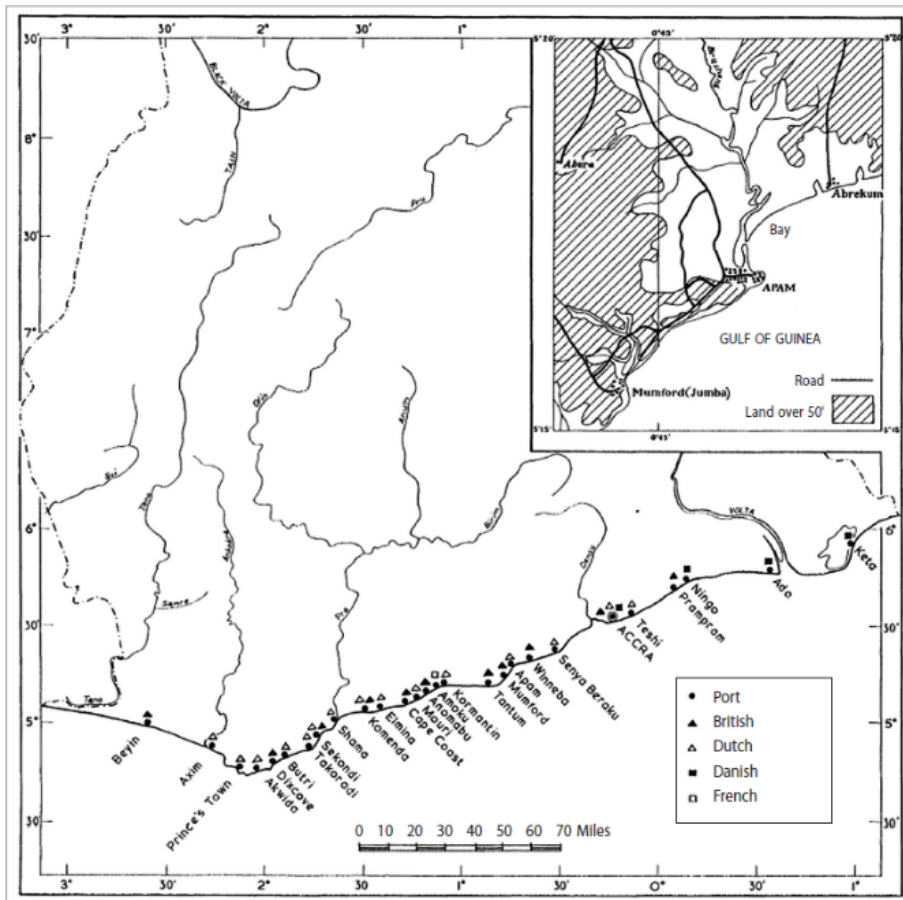
adequação para intercâmbio terra / mar (HILLING, 1969, p.367).

A região litorânea da Costa do Ouro foi o local dos primeiros assentamentos europeus e da exploração dos primeiros portos naturais em Axim, Sekondi, Cape Coast, Saltpond, Winneba, Accra e Kwitta. Acra, por exemplo, era (é) a capital e tinha até 1920 o maior volume de comércio do país/ colônia (FOREIGN OFFICE, 1920).

Apesar da importância do sistema portuário para a Costa do Ouro, desde o início do comércio atlântico, este parece ter sido o último a ser tratado pelo governo colonial. Até a primeira guerra mundial, o cacau era acomodado em molhes expostos em Acra e Sekondi. O último local, por exemplo nem era um porto propriamente dito, mas uma pequena baía aberta (MIKE, 1935).

Publicado em 1920, o documento do Foreign Office (1920, p. 29-30) relatava que:

A Costa do Ouro é fortemente limitada em relação ao alojamento de transporte. Em toda a sua extensão não existe um único porto com proteção adequada contra as ondas do Atlântico e a corrente da Guiné. Os navios que vão para o oceano têm que ficar em plataformas abertas a distâncias de 1 a 3 milhas da costa, e o desembarque, por meio de barcos de surfe nativos, é caro e perigoso.

Figura 5: Portos da Costa do Ouro em 1800

Fonte: OBENG-ODOOM, 2012. (DICKSON, 1965)

Havia pelo menos dez portos: Half Assinie, Axim, Sekondi, Cape Coast, Saltpond, Appam, Winneba, Accra, Adda e Kwitta (ver Figura 5). Apesar de todos serem considerados não-adequados, dois desses foram escolhidos, Sekondi e Acra, para serem pontos de partida, ou de chegada, das ferrovias e, por isso, melhorias foram pensadas para ambos: “Em Sekondi, um quebra-mar de 670 pés de comprimento foi concluído em 1916. Em Accra, um quebra-mar de 800 pés de comprimento foi concluído em 1916” (FOREIGN OFFICE, 1920, p.29/30). Essas melhorias tinham como finalidade proteger as mercadorias e produtos a serem embarcados e desembarcados.

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, entre o ano de 1919 e meados de 1920 estudos foram realizados pelo governador Sir Gordon Guggisberg e um comitê. A partir desses estudos, decidiu-se construir um porto de águas profundas em Takoradi, que ficava a 6 km de Sekondi.

Segundo Rassting (2020), quando os engenheiros britânicos apoiaram a construção de um porto na Costa do Ouro, já haviam pensado em múltiplas funcionalidades para esse equipamento, que pudesse servir como porto terminal para o projeto ferroviário de Tarkwa e como porto naval, que serviria à Inglaterra em tempos de guerra.

De acordo com Obeng-Odoom (2012, p. 122):

“Takoradi” e “Sekondi” são formas indigenizadas dos nomes prussianos “Taccarary” e “Secundis”. Esses eram os nomes de dois assentamentos de pescadores na Costa do Ouro. Os prussianos foram alguns dos primeiros estrangeiros a estabelecer o contato e comércio Sekondi-Takoradi.

Em 1644, um forte holandês, Forte Orange, foi construído no local. Em 1872, os holandeses deixaram Sekondi-Takoradi, vendendo as benfeitorias aos ingleses. No início do século XX, em 1903, o potencial para cidade portuária foi vislumbrado por um polonês chamado Lebefer que negociou com o chefe de Takoradi um arrendamento da costa de Takoradi. Uma quantia mensal e uma caixa de gim eram entregues ao chefe. Esse pagamento continuou até 1913, quando os arrendatários desistiram da ideia (OBENG-ODOON, 2012). Seis anos depois as autoridades coloniais começaram a discutir um porto de mar aberto em Takoradi.

Segundo Obeng-Odoon (2012), o Porto de Takoradi foi o primeiro porto artificial a ser construído no litoral da África Ocidental e complementava outros portos, ditos naturais, que continuaram a existir e a escoar produtos da Costa do Ouro.

A construção do porto de Takoradi, assim como o Ilhéus, passou por inúmeras fases de debates e de conflitos entre os atores sociais envolvidos. Havia, por exemplo, a questão da necessidade e viabilidade, nem todos estavam convencidos que a produção de cacau ou manganês demandasse um equipamento tão caro e sofisticado.

No entanto, segundo Meredith (1976), houve na década de 1920 uma espécie de euforia pós-primeira guerra que favoreceu a construção do porto de Takoradi:

Como o projeto individual mais caro empreendido por uma administração britânica na África tropical na década de 1920 e que foi apontado como um exemplo da contribuição positiva que o colonialismo tinha a dar (...). (MEREDITH, 1976, p. 134)

Meredith (1976) elenca três fatos que contribuíram juntos para que o porto efetivamente viesse a ser construído: a) sentimento de euforia pós-primeira guerra de alguns políticos em Londres; b) um novo olhar para os recursos das colônias e, c) nomeação de Guggisberg para o governo da Costa do Ouro e suas boas relações com os políticos coloniais em Londres.

O projeto do porto estava ligado ao ferroviário, ou seja, um binômio ferrovia-porto, tal como no sul da Bahia. Projetos foram feitos e os gastos eram sempre maiores que o orçamento inicial. Dessa forma, houve pressão inglesa para diminuir os gastos e cortar alguns projetos ligados ao porto. Guggisberg manteve a construção de 4.800 km de estradas adequadas ao tráfego motorizado e a da linha de ferrovia Kumasi-Acra.

No entanto, foi um forte crescimento de produção/exportação de cacau entre 1919 e 1921 que convenceu algumas autoridades a respeito da importância da construção do porto:

Finalmente, a Costa do Ouro experimentou um boom de exportação, particularmente de cacau, entre 1919 e 1921, que proporcionou receita governamental suficiente para realizar o programa de transporte diretamente e por meio de um empréstimo de £ 4 milhões levantado em 1920 (e silenciou temporariamente os críticos de ‘esbanja’) e demonstrou claramente a inadequação dos surf-ports existentes para lidar com o maior volume de produção, especialmente porque Accra, que em 1910 representava cerca de 60 por cento das exportações de cacau, havia ficado gravemente assoreada durante a guerra. (MEREDITH, 1976, p. 137)

Parte do trecho acima corrobora a afirmação de Rassting (2020) de que

na Costa do Ouro , o porto e equipamentos ligados a ele foram financiados pelos produtores de cacau entre outros setores da economia da colônia. Como argumenta Harvey (2013, p. 485):

Rodovias, ferrovias, canais, aeroportos etc. não podem ser movidos sem que o valor neles incorporado seja perdido. Por isso, o valor tem de ser imobilizado na terra em um grau crescente, para conseguir integração espacial e eliminar as barreiras espaciais a circulação. (HARVEY, 2013, p. 485)

Segundo M'Bokolo (2011), foram os impostos sobre as exportações e importações das colônias, juntamente com a exploração do trabalho, que geraram capital para a construção da infraestrutura dos meios de transporte nas colônias no continente africano.

O orçamento das colônias era alimentado pelos impostos diretos pagos pelos africanos e pelos direitos aduaneiros, tanto sobre as exportações como sobre as importações, a que se somava a massa enorme de trabalho não remunerado ou mal remunerado que permitiu a construção das infraestruturas: este investimento humano que não foi avaliado, acentua a observação segundo a qual o desenvolvimento das colônias assentava nos ombros africanos. (M'BOKOLO, 2011, p. 484)

Alguns fatores marcaram a escolha de Takoradico como ponto estratégico para a construção de um porto de mar aberto:

Takoradi também cumpriria várias funções no desenvolvimento econômico da colônia. Isso explica sua localização na seção oeste do litoral, pois tinha como objetivo facilitar e estimular a exportação de manganês e cacau e auxiliar na diversificação agrícola por meio da exportação de produtos dos Territórios do Norte, quando uma linha ao norte de Kumasi poderia ser construída (MEREDITH,1976, p.138).

Em 1921, os trabalhos para a construção do porto de Takoradi foram iniciados. A previsão era finalizar a construção no ano de 1924. No entanto, devido a problemas que envolveram diversos conflitos, disputas de mineração,

atrasona entrega da planta pela engenharia na Inglaterra, naufrágio de navio de abastecimento e problemas com a chuvas e inundações, o porto somente foi aberto no dia 3 de abril de 1928, pelo ex-secretário colonial, Sr. J. H. Thomas (MIKE, 1935).

Um panorama mais detalhado das dificuldades financeiras e de execução da obra portuária é apresentado por Meredith (1976, p. 141): “Foi originalmente estimado em três anos e meio o tempo da construção do porto, (...) levou sete anos e meio para atingir o estágio em que poderia ser usado por navios, e nove anos e meio até que estivesse totalmente completo”. De um custo inicial estimado em £ 1,6 milhão, a obra foi entregue, em 1930, por £ 3,4 milhões de libras.

A construção do porto de Takoradi (ver Figura 6) não se resumiu a apenas às construções relacionadas à atracação e embarque no local. Toda uma infraestrutura distribuída foi organizada, o que envolveu a implementação de mais estradas de ferro, hospitais, oficinas, galpões e armazéns. A partir de 1928, cacau, manganês, madeira, entre outros produtos, que eram trazidos pelas linhas ferroviárias, foram embarcados em grandes navios (MIKE, 1935).

Figura 6: Construção do Porto de Takoradi 1921-1928

Fonte: Rasstingo, 2020.

O Porto de Takoradi como equipamento sofisticado, mesmo sendo o primeiro porto artificial da África Ocidental, não satisfaz os envolvidos na sua idealização e construção. Os atrasos na construção não permitiram que o triplo objetivo para o qual foi pensado e construído nesse local se realizasse: a) escoar o manganês, que sofria nos portos naturais, e que poderia diminuir a dependência econômica sobre o cacau; b) incentivar e diversificar a agricultura nos Territórios do Norte, c) escoar o cacau (MEREDITH, 1976).

Houve uma estagnação na indústria do manganês, a partir de 1925, e, portanto, não pode ser um substituto ou alternativa à exploração do cacau. As ferrovias que conectariam os Territórios do Norte não saíram do papel e a produção do cacau manteve uma regularidade considerada “estagnada em produção e valor” (MEREDITH, 1976). Os dados de produção exportada do cacau estão no Quadro 2 e, comprovam essa afirmação de Meredith.

Num fenômeno muito parecido com o que aconteceu com o Porto de Ilhéus, a concorrência entre ferrovia e rodoviarismo também foi um fator de enfraquecimento do Porto de Takoradi. Os valores cobrados pelo transporte ferroviário não foram páreos para o transporte rodoviário que alimentou os portos naturais, chamados portos de surfe, e causaram um decréscimo das porcentagens de produção cacauífera escoados por Takoradi:

Como resultado, os portos de surfe conectados ao cinturão central do cacau por estrada, longe de fecharem e renderem seu comércio a Sekondi-Takoradi, aumentaram as exportações de cacau da zona central e tomaram o comércio de Acra. A proporção de cacau enviada por ferrovia caiu de 83% em 1924 para 63% em 1928 e 58% em 1931. (MEREDITH, 1976, p. 140)

Quanto à mão de obra contratada para a construção do Porto de Takoradi, os moradores de Sekondi, entre outros trabalhadores de diversas origens, foram recrutados para os trabalhos como o transporte de toneladas de pedras retiradas de uma pedreira a alguns quilômetros da região portuária.

Como afirma Mike (1935), nos quatro anos de 1924 a 1927 trabalharam cerca de 4.000 africanos, diariamente, na construção do porto. Os europeus que passaram pela construção foram 164, sendo que 3 deles morreram no período. Os números dos trabalhadores africanos que se feriram ou morreram durante a construção não são dados.

Navegabilidade e produção do cacau

A exportação do cacau resulta de diversos fatores e condições, que vão da qualidade do solo, clima, estrutura fundiária, manejo e sistemas de trabalho até a qualidade do equipamento portuário. Algumas destas condições são estruturais e até certo ponto perenes e outras dependem de conjunturas específicas, como as restrições de navegabilidade durante a segunda guerra mundial.

Problemas e crises pontuais como a Grande Depressão, iniciada em 1929, que teve consequências diretas até pelo menos 1934, ou a Segunda Guerra, deixaram marcas nos dados anuais de exportação (Quadro 2). O Quadro 2 mostra a produção exportada da Costa do Ouro entre 1925 e 1945. Os dados

até 1938 foram retirados de Polly Hill (1956), mas as duas últimas linhas, que dizem respeito aos quinquênios 1940-1944 e 1945-1949, foram obtidas do Ghana (1960/1).

O Quadro 2 ainda mostra os dados de produção exportada do cacau sul baiano para o mesmo período, 1925-1945, a partir de duas fontes: 1925 até 1933 pelo Anuário Estatístico da Bahia e, de 1934 até 1945 através de informações do IPEADATA. A informação do ano de 1939 está ausente no Quadro 2, provavelmente causada pela Segunda Guerra Mundial, cuja deflagração dificultou a totalização dos números.

Entre os 1925 e 1945 muitas variáveis interferiram na produção cacauceira no sul da Bahia. Dentre as causas da expansão e melhoras na produção estão a implementação da rede de transportes, que apesar de pouco consolidadas eram variadas e se complementavam: mulas, canoas, linhas ferroviárias e o início do rodoviarismo.

Impactaram negativamente a região, a Grande Depressão de 1929, a concorrência com o cacau africano e a Segunda Guerra Mundial. Com relação à crise de 1929, o mercado consumidor do cacau ainda não estava saturado:

Por outro lado, as culturas tropicais de plantação – café, cacau, chá e frutos – resistiram bem, ou, quando atravessaram períodos difíceis, restabeleceram-se rapidamente e com maior firmeza, sem dúvida porque o mercado potencial desses produtos estava longe da saturação. (M'BOKOLO, 2011, p. 493)

Quanto à concorrência com o cacau africano:

Durante os dois conflitos mundiais, por exemplo, a Inglaterra teria pressionando a França para que permitisse o desembarque nos seus portos e a circulação no seu território das amêndoas de cacau destinadas às fábricas suíças, cuja procedência até fosse de suas colônias africanas. (FREITAS, PARAÍSO, 2001, p. 116)

Muitas lavouras foram perdidas em anos de crises externas: abandonadas, incendiadas, etc. Perdas para os produtores, mas muitas firmas exportadoras, como Wildberger & Cia fizeram bons negócios, chegando mais do que dobrar sua capacidade exportadora entre os anos de 1922 e 1930 (WILDBERGER, 1979).

Interessante observar que a Wildberger e Cianão aparece na lista de acionistas do Porto de Ilhéus até 1945 (ROSADO, 2000).

Garcez (1981) para os anos de 1938 e 1939, oferece imagens de um cenário pouco atrativo para a exportação do cacau:

Mais de 400.000 sacos de cacau estão encalhados em vista da situação de guerra e estreitamento dos mercados estrangeiros. Os EE.UU. que, à época, compravam 75% de nossa produção, restringiram suas compras nesses anos. Paralelamente, verificou-se o fechamento dos mercados da Bélgica, Suécia, Noruega, Finlândia, Alemanha, Itália e Holanda, que absorviam 20% do cacau brasileiro. (GARCEZ, 1981, p. 65)

Durante a Segunda Guerra Mundial, a produção no sul da Bahia caiu de 134 mil toneladas (em 1938) para 115 mil em 1945, tendo havido bons resultados apenas em 1943, com 173 mil toneladas.

Quadro 2: Cacau exportado pela Bahia e Costa do Ouro entre 1925 e 1949

Ano	Costa do Ouro (mil toneladas)	Bahia (toneladas)
1925	218	57.375
1926	231	61.331
1927	210	63.183
1928	225	70.903
1929	238	63.183
1930	191	64.154
1931	224	73.303
1932	234	95.860
1933	236	96.085
1934	230	100.302
1935	269	120.162
1936	311	120.669
1937	236	111.748
1938	263	134.962
1939	?	127.851
1940		122.968
1941	191,386 (média anual do quinquênio)	126.561
1942		103.097
1943		173.608
1944		112.165
1945		115.149
1945-1949	229,337 (média anual do quinquênio)	

Fontes: Polly Hill (1956); Ghana (1960/1), Anuário Estatístico da Bahia. *Retirado de Campos (2006); IPEA-Data (2019).

Embora o principal destino do cacau baiano fosse os Estados Unidos, a insegurança marítima se refletiu na perda da capacidade de exportação e na qualidade das amêndoas.

Quanto à Costa do Ouro, produção do cacau e sua comercialização a partir da Segunda Guerra Mundial seguiu um caminho diferente daquele mantido até a década de 1930. O cacau não foi considerado um produto essencial, nesse momento de esforços de guerra, mas a produção não poderia simplesmente parar. Medidas foram tomadas e o controle sobre esse tipo de mercado começou a ser melhor organizado (MILBURN, 1976).

Além disso, as rotas de abastecimento do esforço de guerra de alguma forma beneficiaram o cacau africano, como carga de retorno:

Durante a guerra, especialmente depois que os Estados Unidos se envolveram, os britânicos embarcaram munições e navegaram da América para a Inglaterra, viajaram para a África Ocidental e voltaram para os Estados Unidos com o cacau. (Esta era uma rota semelhante à feita pelos navios negreiros nos séculos anteriores.) Alguns navios americanos também transportavam cacau, mas apenas aqueles que já haviam feito comércio de cacau com a África Ocidental antes da guerra. (MILBURN¹, p.145)

A partir do início da Segunda Guerra Mundial, em 1939, o governo inglês começou lentamente a intervir nesse mercado até que o controlou quase que totalmente. A administração britânica adquiria toda a produção no final de cada período de safra e as firmas realizavam as transações, sendo que o governo assumia os direcionamentos e os eventuais prejuízos, evitando a especulação local e reduzindo as instabilidades trazidas, entre outras coisas, pelos riscos do

1 “During the war, particularly after the United States become involved, British ships munitions and sailed from America to England, traveled to West Africa, and came back to the United States with cocoa. (This was a route similar to that taken by the slave vessels in previous centuries.) Some American ships also carried cocoa, but only those that had already been cocoa trade with West Africa before the war”. (MILBURN, 1976, p.145)

transporte (MILBURN, 1976).

De acordo com Barraclough (1964, p. 158):

(...) o estabelecimento de agências governamentais de compras, para determinados produtos essenciais, como os óleos vegetais e cacau, desfez a antiga ascendência que as companhias de comércio europeias exerciam sobre a economia dos camponeses e agricultores indígenas, preparando o caminho para uma expansão (...).

Em compensação, houve anos durante a Segunda Guerra Mundial em que, por ausência de navios para transportar o cacau, centenas de toneladas foram queimadas:

Parte do cacau foi queimado quando não havia espaço para embarque, principalmente em 1941 e no final da guerra em 1945, quando os restos foram destruídos. Ao todo, talvez apenas 100.000 toneladas — e certamente não mais do que 500.000 toneladas — foram queimadas. O cacau a ser queimado foi determinado principalmente com base no local em que foi entregue. (MILBURN², 1976, p. 45)

Considerações finais

Os dados disponíveis sobre os portos de Ilhéus e Takoradi indicam que estes equipamentos foram estruturados na década de 1920 e carregam semelhanças e diferenças sob muitos outros aspectos.

Algumas diferenças estão na constituição e no tipo de localização desses equipamentos. O Porto de Ilhéus era um porto flúvio-marítimo, situado numa pequena baía (Baía do Pontal), o que trouxe vantagens protetivas durante o período colonial e imperial. O Porto de Takoradi também era um porto natural/colonial de mar aberto, que por conta da confluência de alguns fatores tornou-se o primeiro porto artificial, da África Ocidental.

2 “Some of the cocoa was burned when shipping space was unavailable, particularly in 1941, and at the close of the war in 1945, when the scraps were destroyed. In all, perhaps only 100,000 tons — and certainly not more than 500,000 tons — were burned. Cocoa to be burned was determined mainly on the basis of the location to which it was delivered”. (MILBURN, 1976, p.145)

As questões relativas ao Porto de Ilhéus incitaram disputas entre as elites do sul da Bahia e da capital estadual, Salvador. A divisão dos benefícios pela movimentação das cargas gerou concorrência entre essas elites e levou a um impasse nas demandas por melhorias estruturais do Porto de Ilhéus, o que atrasou por décadas o seu desenvolvimento e, por conseguinte, o de sua região.

No que diz respeito ao Porto de Takoradi, as divisões e dúvidas sobre a viabilidade de sua construção foram suspensas por algum tempo, o suficiente para que o projeto não pudesse mais ser abandonado. No entanto, por conta dos atrasos, os investimentos pós-construção foram confrontados com os efeitos da crise de 1929 e com uma combinação de fatores, particularmente envolvendo o rodoviarismo que tornou *surf-ports* (portos naturais) mais competitivos que Takoradi.

É aqui que as semelhanças começam. O rodoviarismo que começava a ganhar espaço, mas levaria alguns anos para se consolidar, enfraqueceu o Porto de Ilhéus e o Porto de Takoradi, embora de formas opostas. Em Ilhéus houve a concorrência politicamente desigual e desfavorável com o porto da capital estadual, maior cidade da região nordeste do país, enquanto Takoradi sofreu com a erosão do fluxo de bens para movimentação por conta de portos menores e menos equipados, massituados mais próximo dos locais de origem da produção de cacau, e mais acessíveis por via rodoviária.

Referências

AMADO, Jorge. *Gabriela, Cravo e Canela*. São Paulo: Martins, 1973.

Anuário Estatístico da Bahia. Salvador: SEI/Bahia.

BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introdução à História Contemporânea*. São Paulo: Círculo do Livro, 1964.

BOSA, Miguel Suárez; HIDALGO, Daniel Castillo. Fostering (under) development in Atlantic ports: Introduction. *The International Journal of Maritime History*. Vol. 32(1), 2020, p. 124-133.

CAMPOS, João da Silva. *Crônicas da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006.

CARNEY, Judith. *Black rice: the African origins cultivation in the Americas*. United States of America: Library of Congress, 2001.

DINIZ, José Alexandre Felizola; DUARTE, Aluízio Capdeville. *A região cacauera da Bahia*. RECIFE: Sudene/Universidade Federal de Sergipe, 1983.

FALCÓN, Gustavo. *Coronéis do cacau*. Salvador/BA: Solisluna Editora, 2010.

FOREIGN OFFICE. *Gold Coast*. London: Published by H. M. Stationery Office, 1920.

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro; PARAÍSO, Maria Hilda Barqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos do ouro e a princesa do sul — Ilhéus 1534-1940*. Ilhéus: Editus, 2001.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história*. Salvador: ICB, 1981.

GHANA. *Miscellaneous Informations 1960-61*. Ministry of Food and Agriculture. Cocoa Industry Division. Ghana, 1960/61.

GERRING, John; WIG, Tore; TOLLEFSEN, Andreas Foro; APFELD, Brendan.

Harbors and Democracy. *Working Paper*. University of Gothenburg (Dept. of Political Science), June/2018.

HARVEY, David. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

HILL, Polly. *The Gold Coast Cocoa Farmer: a preliminary survey*. London/Accra: Oxford University Press, 1956.

HILLING, David. The Evolution of the Major Ports of West African. *The Geographical Journal*. Vol.135, no. 3, Sep, 1969. p. 365-378.

HONORATO, César. *O polvo e o porto: a Cia docas de Santos (1888-1914)*. 2a ed. Curitiba: Editora Prismas, 2016.

IPEADATA.DATAVIVA. <http://dataviva.info/pt/>. Acesso em: junho de 2020.

LINEBAUGH, Peter; MARCUS, Rediker. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia das Letras, 2008.

MARX, Karl. *Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política*. São Paulo: Boitempo, 2019.

M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: História e Civilizações*. Salvador: EDUFBA/Casa das Áfricas, 2011.

MELLO, Agenor Bandeira de (editor). *Cartilha Histórica da Bahia: a república e seus governadores*. 3ª ed. Salvador/BA: Editora Continente, 1981.

MENEZES, Adolpho Justo Bezerra de. *O Brasil e o mundo ágio-africano*. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1960.

MEREDITH, David. The construction of Takoradi Harbour in the Gold

Coast 1919-1930: a case study in colonial development and administration. *Transafrican Journal of History*. Vol.5, nº 1, 1976, p.134-149.

MILBURN, Joseph. Cocoa Marketing in Ghana. In: SIMMONS, John (Org). *Economic and Botanical Perspectives*. Nova York/Washington/Londres: Praeger Publishers, 1976.

MIKE. Mike's Railway History. *The Gold Coast: a railway through the african jungle. A look at Railways in 1935 & before*. RW0674/R139. As First Published in 1935. Disponível em: <http://mikes.railhistory.railfan.net/pindex.html>. Acesso em:16/10/2019.

OBENG-ODOOM, Franklin. Political economic of Sekondi-Takoradi. West Africa's new oil city. *Urbani Izziv*.Vol. 23, nº 2, december, 2012, p. 121-130. Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/249220828>.

PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)*. 2018. 356 f. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2018.

RAASTINGO. *Read and see amazing pictures of how Takoradi Port was constructed from 1921*. Ghana: Opera News (blog), 2020. Disponível em: <https://gh.opera.news/gh/en/politics/f5b4d57aa3b18a2eb445ed06e4984ff6>. Acesso em: 18 de out. 2020.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *Cronologia Portos da Bahia*. Salvador: CODEBA, 2000.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade.*Revista História Crítica*. Ano VII, nº 13, junho/2016.

SANTOS, Milton. *Zona do Cacau*. Bahia: Artes Gráficas, 1955.

SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco da nossa história*. Itabuna/BA: Agora, 2005.

WILDBERGER, Arnold. *Meu pai, Emil Wildberger: 1871-1946*. Salvador: Ignoramus Empreendimentos Editoriais, 1979.

Las ciudades portuarias de la hidrovía Paraguay-Paraná. El surgimiento de una nueva dinámica frente a los hinterland dominantes del cono sur a finales del siglo XX

Miguel Ángel De Marco (hijo)

Resumen: La siguiente contribución es un aporte al estudio del protagonismo internacional de los actores públicos y privados de las ciudades portuarias del litoral fluvial de los ríos Paraná y Paraguay a favor del desarrollo de sus regiones en la primera y segunda globalización. La investigación, que emplea herramientas metodológicas de la historia regional, la historia local y la historia de las relaciones internacionales, tiene por propósito evaluar la materialización del “Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná-Puerto Cárceles a Nueva Palmira (en el período 1988-1998)” en su carácter disruptivo de la posición tradicionalmente observada por las ciudades portuarias de los hinterland subordinados del Cono Sur para asumir un nuevo protagonismo frente a las “ciudades mundo” dominantes.

Palabras-clave: Historia. Hidrovia. Puertos.

I. Planteo metodológico: De la historia regional a la historia económica de las relaciones internacionales

La comprensión de la dinámica de la ciudad portuaria en su carácter de región articuladora de “lo local”, “el hinterland” y el “foreland” es un campo propicio para el diálogo de enfoques historiográficos y el ejercicio interdisciplinar.

A mediados del siglo XX, investigaciones impulsadas por la renovación de corrientes históricas, entre ellas las que reconocían fuerte influencia de la “Escuela de los Annales”, observaron que la historia política y la historia económica y social estaban entrelazadas por factores estructurales y supraestructurales, y que los factores internos y externos a su vez se engarzaban en sistemas y modelos económicos. Es precisamente el estudio de las ciudades portuarias regionales (en adelante CPR) un ámbito fértil para el abordaje de la historia local, nacional, internacional y global, que además ofrece un amplio potencial para la diseminación social de una temática con implicancias presentes en la vida misma de “los porteños” de todos los países: la gobernanza, y el desarrollo sustentable.

Es observable la reiteración de patrones a gran escala sistémica, a lo largo de los siglos, de las CPR, tal como sucede con las estrellas del sistema solar, no obstante, cada ciudad portuaria dispone de una dinámica particular proporcional al grado de “interrelación de todas las fuerzas” sobre las que ejerce un rol de mediación (BROEZE, 1987) y por lo tanto cada una en sí dispone una dimensión regional sobre la que opera a manera de cascada y de la cual también se nutre y comparte, transformando “el entorno, su gente y la cultura” (GUIMERÁ RAVINA, 2002, p. 285-305).

Así surge la conveniencia de centrar el enfoque en el carácter de artefacto (material e inmaterial) representado por las ciudades portuarias, construido y configurado por actores institucionales y e individuales como mediadores de las tensiones entre el foreland y el hinterland. Esas “piezas” son esencialmente históricas al punto mutar en su funcionalidad individual, por obra de ese mismo flujo y reflujo entre lo exterior y lo interior.

Las CPR son nodos cruciales que inciden en la configuración de territorios como mediadores entre los hinterland y “lo global” y por eso su

supervivencia está precisamente relacionada con regular y disminuir las tensiones de los procesos de integración. A su vez en su condición de nodos generan “nodrizas”, CPR subordinadas que reproducen el modelo permitiendo subsistir al todo como parte de la cadena de relación. Entre las CPR centrales y periféricas existen flujos que comunican el sistema, conteniendo una conjunción de diversas motivaciones que derivan en acciones dentro de un espacio y un contexto histórico, en escalas personales y comunitarias (PALMERO, 2008, p. 15). De allí que en las investigaciones acerca de la historia de la dinámica de las ciudades portuarias requiere formarse en la articulación de renovados enfoques historiográficos que sean “operativos” a la hora de avanzar en su comprensión compleja y en sus escalas espaciales, y permeables a la consulta multidisciplinar, especialmente entre una labor mancomunada de científicos sociales. Por otra parte, teniendo en cuenta que la conformación de los hinterland se relaciona con la capacidad de las CPR para movilizar los flujos y sus modos de relacionarse con los medios de circulación podría ser necesario al historiador analizar detenidamente el crecimiento, la maduración, desgaste y decadencia de dichas aptitudes que se modifican con el devenir mismo como consecuencia de conceptos y paradigmas válidos para un tiempo y no para otros (BUNGE, 1999, p. 332).

El campo de estudio de las ciudades portuarias en su dimensión regional favorece la comprensión del complejo de relaciones que posibilitaron el desarrollo de los hinterland y al mismo tiempo coopera en la comprensión integral del pasado. Siguiendo a Sara Mata, se entiende a la región como “un conjunto sistémico, una estructura que caracteriza su funcionamiento” a través de variables como población, producción y circulación mercantil, fructíferas a la hora de explicitar un universo analítico regional (MATA de LOPEZ, 2003, s/p).

Susana Bandieri, en la línea de Carlos Assaudourian invita a “descubrir las producciones dominantes en cada sociedad y a partir de allí reconstruir las relaciones esenciales de todo el sistema rescatando la singularidad del proceso de estudio, sin perder de vista la totalidad del proceso histórico del período estudiado. Se lograba, entre otras palabras, establecer el difícil equilibrio entre lo “micro” y lo “macro” una propuesta que encuentra en las CPR, las mayores

posibilidades porque precisamente es mediadora en estas escalas. Cada CPR es propiamente una región funcional, sistémica, en un sistema territorial integrado, algunas más dependientes que otra del medio físico. Bandieri apeló a una construcción regional para su interpretación de “la región del Comahue” y la Patagonia intercordillerana argentino chilena, comenzando por “la actividad regional históricamente dominante; sus modalidades productivas y de intercambio; y los sujetos sociales involucrados percibiendo de la supervivencia de una compleja red de relaciones económicas y socioculturales” vigentes desde la etapa indígena, detectó “los elementos que facilitaron la perdurabilidad de tales contactos”(BANDIERI, 2005, p. 109). Similar recorrido, aplicado a las CPR fluviales de la Cuenca del Río de la Plata, ofrece una propuesta válida para un trabajo que necesariamente debe ser en red. Desde el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Idehesi Conicet, enfatizamos además que para analizar las construcciones identitarias de las CPR es conveniente ir “más allá del mercado”, que si bien puede ejercer un rol de ordenador u orientador de dinámicas de relación no pueden entenderse, por no circunscribirse a bienes mercantiles, como la región misma. (GALLEGO MARTINEZ, 2007, p. 131).

2. Las CPR de los procesos globales

Ya hace medio siglo Fernand Braudel afirmaba que la dinámica del capital a partir del siglo XV demostraba la existencia de una “economía-mundo” en un espacio geográfico determinado, dividido en zonas: un corazón, la región del centro de poder; las zonas intermedias, pivotes del poder central; y las marginales que a diferente de las anteriores son subordinadas y dependientes más que participantes (BRAUDEL, 2002, p. 33). Una economía-mundo no puede vivir sin su centro ocupado sucesivamente por Venecia, Amberes, Génova, Ámsterdam, Londres, y de allí al Nueva York, a partir de la tercera década del siglo XX. Cada cambio, sostiene Braudel, estuvo precedido por crisis y luchas económicas y que es precisamente de este escalonamiento entre el corazón, la zona intermedia, la periférica donde el capitalismo obtiene sus mayores réditos. “El capitalismo vive de este escalonamiento regular: las zonas externas nutren a las zonas intermedias y, sobre todo, a las centrales. ¿Y qué es el centro sino la punta culminante, la superestructura capitalista del conjunto de la edificación?”, y por ende el

capitalismo necesita de ‘la complicidad internacional’”, afirma no sin concluir que las ciudades dominantes en una economía mundo son imperiales, que antes de acceder a esta posición cumplen con dos fases: la creación y dominación urbana y una dominación nacional. (BRAUDEL, 2002, p. 37).

Si bien el historiador francés no define a las mencionadas ciudades en su dimensión portuaria lo son y por lo tanto su clásica interpretación atañe directo a nuestro campo de estudio: las CPR como corazón de esa dinámica relacional, como punto de partida y llegada de los flujos, y que obtienen las ventajas de la intermediación de las lejanías. Las CPR, tanto las centrales como las intermedias y subordinadas pueden también ser analizadas como hacedoras de un poder relacional con capacidad de influir no sólo en la relación de su entorno y en función de sus intereses, sino de la proyección de conjunto de sus actores.

Las principales teorizaciones en relaciones internacionales finalizada la Guerra Fría (SALOMÓN, 2001, p. 7) ampliaron el concepto de actor internacional que hasta entonces centraba en el Estado y las organizaciones internacionales estatales influencia en la esfera internacional. A partir de la década del 70 del siglo XX, se reconocieron como tales a las empresas multinacionales (algunas de ellas dedicadas a las construcciones portuarias), las organizaciones no gubernamentales, la opinión pública, los grupos de presión o los individuos; y diez años más tarde llegaría el turno de entenderse como tal a los estados federados, las comunidades autónomas, las regiones y los municipios. El concepto de lucha fue siendo reemplazado por el de negociación, nuevas interacciones pasaron a ser juzgadas como relevantes, entre ellas las relacionadas con el transporte y los movimientos físicos de objetos y bienes que si bien no eran nuevas si lo fueron en la consideración teórica. (GARCIA SEGURA, 1992, p. 13).

La historia demuestra que los procesos globales se instituyeron a partir de redes y rutas sobre la base de ciudades portuarias, que al consolidarse formaron corredores (FERRER, 2010, p.29) y circuitos comunicacionales de los nuevos sistemas relacionales. Las primeras “Gateway” americanas del Imperio español fueron La Habana, Veracruz, Portobello, Panamá, Cartagena de Indias, y en el Río de la Plata, Asunción, Santa Fe y Buenos Aires, entre otras, desde las

cuales se trazaron los ejes de penetración hacia el interior del continente y que quedaron de esa manera unidas en dependencia a la Corona española. Por eso los primeros trabajos de historia económica relacionado con la historia de las ciudades puertos llegaron junto con el estudio de las rutas del comercio y más específicamente aun con la evolución del tráfico de un determinado tipo de producto exportado: la ruta de la seda, de las especias, del oro y la plata, de los esclavos, del vino, etc. (GUIMERÁ RAVINA, 1999, p. 291)

A finales del siglo XIX, durante la primera gran globalización del capital las CPR volverían a ser unidas como cabecera regional, tanto en las nuevas naciones como en la antigua “madre patria”. Las ciudades más beneficiadas por las nuevas infraestructuras de transporte fueron las ciudades portuarias, reforzadas en su carácter de nodos articuladores de los mercados en distintas escalas: internacional, regional, nacional y local. (RUEDA, y otros, 2008, s/p).

Es esta etapa de la historia portuaria, 1860-1914, es la que ha recibido mayores aportaciones de investigadores en la temática, en los últimos veinte años, muchas de las cuales superaron los enfoques exclusivamente locales o específicos carentes de imbricación con otras escalas o diálogo con otros enfoques. Suarez Bozza, Jiménez González, y Castillo Hidalgo han abierto un camino con amplias posibilidades, encuadrándose “en la historia atlántica” y en la metodología de la Escuela de Southampton “desde una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Hoyle en 1997 y el método locacional de Tobal 2000, para ubicar el conjunto de empresas del que depende el accionar del puerto” (SUAREZ BOSSA y otros, 2011, p. 74).

Distinta ha sido la suerte, en la historiografía en lengua española, de los estudios sobre las CPR de la segunda globalización, que en el caso argentino se hace más visible en las últimas tres décadas del siglo XX, que aguardan su turno en la preferencia de los estudiosos del pasado. Sin embargo es necesario subrayar que ya se encuentran avanzando en la temática cultores desde las más variadas disciplinas, como ya ocurrió en su momento (finales de 1980 a principios 2000). A favor de este empeño es que se percibe una mayor permeabilidad y validación científica hacia la historia del tiempo presente y la conformación de equipos interdisciplinarios. Asimismo se hace más visible un creciente interés por analizar la dinámica de las CPR intermedias y subordinadas que en la segunda

globalización bregaron por un mayor protagonismo ante la preminencia de las CPR centrales, líderes de la primera y la segunda globalización.

3. La hora de las ciudades portuarias subordinadas

Las CPR subordinadas podrían ser entendidas, en el caso argentino, como aquellas que en algún aspecto de su actividad portuaria se encuentran limitadas bajo la dependencia de otras que detentan el control y la fuerza de aplicación de un determinado ordenamiento jurídico y legal. Puede ser también el caso de autoridades portuarias descentralizadas de un gobierno nacional pero que se encuentran sujetos a una autoridad provincial (estadual) o sujetos en la toma de decisiones a reparticiones del Poder Central en alguna actividad directamente implicada con su desarrollo: por ejemplo el dragado de acceso a una terminal, a la dotación de obras de conectividad, o a las posibilidades de comercialización.

En las dos últimas décadas del siglo XX las CPR subordinadas (tanto las de elevadas, intermedias o baja actividad, por su tradición y volumen operativo) ubicadas en territorio argentino, dieron los primeros pasos en la revalidación sus títulos como “ciudades portuarias”, líderes de su propio hinterland, y al compás de la segunda globalización se autodefinieron, a través de sus actores públicos y privados, como “puertas” de oportunidades comerciales de la integración y los corredores bioceánicos. Por otra parte, la reforma Constitucional de 1994 habilitó a las provincias a conformar bloques regionales para la obtención de mayores posibilidades de desarrollo, organizando misiones al exterior del país y firmando acuerdos de cooperación (DE MARCO-NICOTRA, 2007, p. 94). En ese contexto que a través de sus actores las CPR reclamaron para sí mayor cabida en múltiples cuestiones, desde lo urbanístico (por ejemplo la cesión de terrenos y de espacios ferro portuarios en desuso para reformas urbanísticas en procura de recuperar los waterfront “perdidos” cien años antes, en la primera globalización) hasta las posibilidades de arbitrar sus propias obras de infraestructura, pasando por lo más sensible: el posicionamiento como terminal del tráfico, preferentemente de ultramar y punto de partida transcontinental de determinada producción (VESCLIR, 2014).

El modelo tradicional de “gobernanza” portuaria centralizada, burocrática y estatista fue cediendo lugar al de una gobernanza descentralizada con mayor

participación de actores públicos y privados (MARX, 2008, p. 64), lo que se tradujo en la nueva ley de puertos de 1992, que desreguló el sistema, posibilitó la habilitación de puertos privados de uso público, y dio el marco a la transferencia de puertos nacionales a los gobiernos provinciales, que a su vez constituyeron entes de administración mixtos.

En la actualidad las ciudades portuarias son reconocidas sin como actoras de la diplomacia, cuentan con la posibilidad de contar con agenda internacional propia “y la capacidad de defender posiciones del mundo local en los diversos foros y encuentros internacionales”, y a “actúan en la práctica de las relaciones internacionales y son capaces de ejercer influencia sobre el conjunto del sistema”(MARX, 2008, p. 72). Por eso son actores pero no sujetos internacionales. Los actores de la CPR -la globalización ha coadyuvado al reconocimiento creciente de las empresas multinacionales, organizaciones no gubernamentales, instituciones crediticias y de la opinión pública, para que pudieran hacer oír su voz en defensa de sus terminales e intereses propios- forman parte de lo que se ha dado en llamar “sociedad internacional” pero no simplemente por el hecho de residir en ellas sino “por su capacidad efectiva para generar y/o participar en unas relaciones internacionales con otros grupos que pertenecen a la misma sociedad internacional” (CALDUCH, 1991, s/p).

Cabría preguntarse si aun así, aquellas ciudades portuarias que son a su vez sede de autoridades estatales administrativas, político-legislativas, están efectivamente dispuestas a ceder parte del evidente control que actualmente tienen sobre las posibilidades de orientar flujos y con ellos las posibilidades de desarrollo de las CPR subordinadas. En el caso de la Cuenca del Plata la preponderancia de la ciudad portuaria de Buenos Aires ha sido elocuente, configurando un modelo de concentración que perdura hasta el presente, en desmedro de las posibilidades de otras urbes con puertos del propio país. Tanto en la primera como en la segunda globalización la centralidad jugó a favor del puerto Buenos Aires, no sólo por el control de las rentas aduaneras sino también por un aspecto clave para la adaptación de la infraestructura portuaria (de exclusiva jurisdicción nacional) al comercio internacional, como es la obtención de créditos internacionales. Asimismo tuvo el timón de los sucesivos proyectos de Nación, las prioridades de los gobiernos, y la aplicación de las

políticas portuarias (RAPOPORT y otros, 2014, p. 199).

Aun así, con semejante limitación, los puertos fluviales argentinos de la Cuenca del Plata configuraron los procesos históricos de sus regiones, pero sirviendo a la infraestructura básica sobre la que se estructuró la economía, la política y la consiguiente acumulación del poder en la Argentina. La creación, expansión y modernización de los puertos en el período 1880-1914, durante la denominada “Primera Globalización” no se ajustó a “un sistema portuario” formalmente diseñado para la interacción y complementariedad de las producciones regionales. Las ciudades puertos, absorbidas en su dinámica, por el comercio de exportación (a excepción del de Buenos Aires que guardó para sí la importación), compitieron entre sí por la modernización de sus respectivas instalaciones portuarias, en una carrera por obtener los recursos o los permisos pertinentes de parte del Congreso y el Poder Ejecutivo Nacional para hacerlos efectivos (LAZZARO, 1992, p. 229).

4. El caso del Cono Sur y el “hinterland disputado”

La estratégica región fluvial de las nacientes de los ríos Paraguay y Paraná, teñida durante siglos por rivalidad hispano-lusitana y que fuera teatro de sangrientos enfrentamientos bélicos entre países hermanos en el siglo XIX y XX — la Guerra de la Triple Alianza y la Guerra Chaco Paraguaya —, experimentó entre 1960 y 1991 la tensión de presiones geoestratégicas de los gobiernos militares que gobernaban por entonces Bolivia, Brasil, Paraguay y Argentina. Las cancillerías y las fuerzas armadas de estos países, a muy pocos años de finalizada la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la Guerra Fría, se guiaron por hipótesis de conflicto, tanto para la guerra como la paz, y que comprendían diversos frentes, desde el Atlántico hasta el continental, siempre ponderando las ventajas para mantener expedito los accesos a los posibles teatros de operaciones bélicas (TERZAGO CUADROS, 2005, p. 28). Las CPR y sus hinterland fueron entendidas en esta interpretación como objetivos estratégicos. Quizás uno de los ejemplos más notorios fue la situación planteada entre las repúblicas de Bolivia y Chile como consecuencia de un conflicto armado sostenido en el siglo XIX y que significó un desmembramiento territorial que cambiaría la realidad del circuito comercial de la región y que condenaría a Bolivia a la mediterraneidad.

Las dos grandes CPR del Cono Sur, San Pablo (puerto de Santos) y Buenos Aires, que en la primera globalización configuraron los hinterland más dinámicos de la región, convirtiéndose en máximos exponentes de ciudades mundo, la modernidad y la modernidad de sus respectivos países conformaron dos polos que no cesaron de atraer población y recursos. Sus elites contribuyeron a definir su condición de actores protagónicos de las relaciones internacionales dispuestos a no ceder posiciones en la región y sacar provecho dentro de la lógica de emprendimientos capitalistas clásicos (HONORATO, 2016, p. 191).

Al momento de la segunda globalización estas megalópolis sumaban entre ambas una población superior a la de toda la Argentina. La tesis de Eduardo Thenon Barragan es que “en la franja de transición” conformada entre estos dos espacios con el transcurrir del siglo XX y hasta 1990, surgió lo que definió como un “hinterland disputado”, al que él le dio una forma de triángulo isósceles, con base en el frente costero del Estado de Río Grande en Brasil tenía como punto vértice la ciudad boliviana de Santa Cruz de la Sierra (THENÓN BARRAGÁN, 2000, P. 15); comprendiendo parte de las provincias argentinas de Misiones, Corrientes, Chaco y Formosa, casi todo Paraguay y el Estado de Santa Cruz en Bolivia. Las CPR de dicha demarcación tuvieron a lo largo de esas décadas una reducida actividad portuaria de subsistencia y sus hinterland fueron los menos desarrollados del litoral fluvial argentino. En Paraguay, el puerto de la capital, Asunción, al igual que los argentinos, se encontraban prácticamente detenidos en el tiempo, prestando un servicio de cabotaje mínimo de productos de la zona. Desde la capital paraguaya, hacia el norte, incluso en la frontera con Bolivia, sólo existían improvisados amarraderos. El elemento común: la profundidad del río sólo permitía el tránsito de barcos de muy poco calado.

5. El hecho disruptivo: La hora de las CPR subalternas de la Cuenca del Plata

Existe en la historia del Cono Sur un hecho disruptivo en el proceso aquí descrito, en el que las CPR subordinadas, (de elevada, intermedia o baja actividad) y periféricas del esquema bipolar San Pablo-Buenos Aires adquirieron un singular protagonismo con la intencionalidad de generar un eje de desarrollo alternativo, con cabida para las ya mencionadas CPR del hinterland fronterizo y

en cierta manera “tapón” de aquellas dos ciudades mundo. Me refiero al Proyecto Hidrovía Paraná Paraguay, Puerto Cáceres-Nueva Palmira, (en adelante PHPP), que a partir del año 1988, alentado por las posibilidades del boom de la soja, como “mercadería sostén”, en centro este de Brasil, activaría las potenciales posibilidades de movilizar por vía fluvial distintos productos. Así se conformó una liga implícita que por un lado tuvo a las incipientes terminales portuarias fluviales del oriente boliviano, del centro sur brasilero, el oeste paraguayo, y los litorales argentinos y uruguayos liderados por el complejo portuario público y privado que se estaba conformando en la zona del “up river” (entendiendo por tal al complejo de terminales público y privadas en torno a la ciudad de Rosario como epicentro), y que debió lidiar una intensa campaña contra los intereses de la tradicional dueña de los ríos interiores: Buenos Aires. La nueva dinámica fluvial de la hidrovía y el eje Paraguay Paraná, a partir de los 90 del siglo XX, se sostendrá en los actores empresariales, políticos y productivos de las siguientes CPRsubordinadas, intermedias: Rosario, San Nicolás y Santa Fe (Argentina); Montevideo, (Uruguay); Asunción (Paraguay) y Campo Grande (Brasil). También activarían el vertiginoso desarrollo de flamantes terminales en CPR de Nueva Palmira (Uruguay), Zarate-Campana, San Lorenzo, Reconquista, y Puerto San Martín (Argentina), Puerto Sánchez, Central Aguirre-Puerto Busch (Bolivia) yrevitalizaría antiguos enclaves relegados en el hinterland “tapón”.

A mediados de la década del 70 del siglo XX Argentina continuaba sin poder salir de sus clásicos atolladeros: Inestabilidad institucional, desorden macroeconómico, debilidad en su densidad nacional; ausencia de un consenso básico del proyecto de país y de una estrategia de desarrollo y por ende una ausencia de una concertación social para sustentar la formación de una economía avanzada, integrada y abierta (FERRER-ROUGIER, 2010, p. 117). Con esas características el país ingresó a la segunda globalización. Las necesidades de modernización de una vetusta infraestructura portuaria llevó a que en tiempos de la dictadura militar sehabilitaran puertos privados de uso privado y que posibilitó durante la década del 80 la conformación del mayor polo de terminales privadas de la Cuenca del Plata, en el “up river” de Rosario, algunas de ellas empresas multinacionales con sede también en Brasil y que estaban invirtiendo cuantiosas cantidades en preparar la infraestructura

necesaria como para procesar la soja y minerales que provendrían desde el mencionado país, en el recientemente creado en 1977 el Estado de Mato Grosso do Sul, con capital en Campo Grande. Cobraría sumo interés conocer el lugar de los puertos asignados en el Grupo de Trabajo de la Superintendencia del Plan de Valorización Económica de la Región de Fronteras Sudoeste, surgido en 1960 para evaluar las posibles conexiones Paraguay-Paraná, Paraná-Atlántico, Uruguay-Atlántico y Uruguay Paraná, siendo la primera en concretarse la Paraná Atlántico en el período estudiado a través del trazado Paraná Tieté canal interconexión-Paraíba Atlántico (THENÓN BARRAGÁN, 2000, p. 228).

Investigaciones propias permiten adherir a la mencionada tesis de Barragán que el PHPP posibilita las CPR intermedias promover herramientas para su desarrollo y el de la franja de transición, incorporándose como actor dentro los hinterland de San Pablo y Buenos Aires.

En la primera globalización los puertos argentinos lucrativos fueron entregados al capital privado internacional y los de dudosa rentabilidad fueron construidos y administrados por el Estado. Unos y otros compitieron entre sí (aun integrando una misma provincia) y fue en aquel entonces donde las dirigencias de las ciudades del litoral exhibieron potencialidad, fortalezas y debilidades, a la hora de constituirse en elementos de presión para la defensa de sus hinterland. Los puertos no constituyeron un sistema nacional y compitieron por su propia supervivencia o afanes particulares conformando áreas de influencias. Hacia el “up river” de Rosario, con mayoría de inversión privada, confluyeron las producciones de un hinterland amplísimo, que comprendía la Mesopotamia, el centro y noreste del país, parte de Misiones y Paraguay. En la segunda globalización será el mismo complejo rosarino (pero con nuevos inversores principalmente del sector granario) quién en una campaña liderada por el sector de privado portuario y las bolsas de comercio y cereales, aspiró a garantizar la profundización del dragado y balizamiento del río de la Plata y el río Paraná, hasta entonces una función que se encontraba en manos del Estado Nacional a través de una repartición, la Dirección General de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (en adelante DNCPyVN), dependiente del ministerio de Obras Públicas de la Nación, con sede en el puerto de la ciudad de Buenos Aires y con subdelegaciones dependientes en el interior del país.

6. La Hidrovía Paraguay-Paraná

El aprovechamiento integral de las cuencas fluviales ocupó un lugar prioritario en la agenda de los países económicamente más desarrollados a partir de la década del 30 del siglo XX (DOUROJEANNIL, 1994, p. 111). En nuestra región también se cristalizarán instancias supranacionales para avanzar en acuerdos de comercio y navegación entre los países mediterráneos y los marítimos, como un esfuerzo para superar las causas que condujeron a la guerra entre Paraguay y Bolivia (también denominada Guerra del Chaco, 1932-1935), entre otras instancias conflictivas.³

A la luz de las experiencias ya exitosas en materia de ordenamiento de los ríos interestatales comenzó a ganar cada vez más espacio en la agenda de los países un abordaje regional de la Cuenca del Plata como un hecho geográfico innegable para toda política de desarrollo, entendiéndola como un sistema hidrográfico común, compuesto por subsistemas: ríos como el Paraná, el Uruguay, el Paraguay, el Iguazú y el de la Plata, con un “hinterland” de 3.230.000 kilómetros cuadrados, en la que la decisión adoptada por algún país podía tener acción inmediata en los restantes. Por ejemplo, si se decidía construir represas que modificaran el caudal de agua y con eso la factibilidad de la navegación.⁴

La formalización o acta de nacimiento del Comité de la Cuenca del Plata como instrumento de consenso de los países, ocurrió el 27 de febrero de 1967. Los cancilleres de los países del Plata reunidos en Buenos Aires acordaron una declaración conjunta sugiriendo la realización de obras multinacionales, bilaterales y nacionales, útiles para el progreso de la región, como la interconexión fluvial.⁵ Estos propósitos se oficializaron finalmente el 23 de abril de 1969 con la firma en Brasilia del Tratado de la Cuenca del Plata. La trascendencia otorgada a la temática por los gobiernos de la región y la disponibilidad del Banco Interamericano de Desarrollo de financiar estudios de factibilidad fue un

3 *Antecedentes sobre el desarrollo de la Cuenca del Plata*. Documento de consulta preparado por la División de Codificación del Departamento de Asuntos Jurídicos de la Unión Panamericana, Secretaría de la OEA, Washington DC, 1967, p. 4.

4 José L. Milia, “La Cuenca del Plata y la asfixia de los puertos del Paraná”, *La Prensa*, Buenos Aires, 22 de julio de 1968.

5 *La Nación*, Buenos Aires, 28 de febrero de 1967.

poderoso aliciente.⁶

Más allá de las confrontaciones libradas en el terreno de la discusión ideológica, como resultado de las tensiones alimentadas por las hipótesis se estaba operando un hecho verificable, como se ha dicho, la expansión de la frontera de la soja en Brasil también en la zona de la Cuenca del Río de la Plata, proceso iniciado en la década del 60 del siglo XX y que en su momento se comparó “con el hallazgo de un gran yacimiento en el negocio petrolero que brotó en todo el sur brasileño” en razón del valor que adquirió este producto en el mercado internacional para la alimentación de animales en países europeos y Japón. “compañías tales como Sanbra -subsidiaria de Bunge-, Cargill, Continental, Cook Industries, Anderson-Clayton y Louis Dreyfus levantaron plantas procesadoras multimillonarias” las que impulsaron corredores logísticos para acercar la soja del interior hacia la costa (MORGAN, 1979, p. 233).

No faltó quién sostuviera que el boom sojero sería como una punta de lanza para abrir el mercado al capital extranjero alentado por la política del gobierno brasileño de controles discretos y livianos, e incentivos fiscales.

Por otra parte, Brasil se hallaba imbuido, en especial a partir de los 70 del siglo XX de una prédica de racionalización de los procesos de producción, en sus distintas fases, adoptando modernas concepciones logísticas, creando instituciones especializadas en la temática. El concepto central pasó siempre y no sólo en ese momento por integrar horizontalmente el país (MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 143), sin embargo, en la década del 80 se encontró con una situación a resolver que si bien tenía a la soja, como se dijo, por “punta de lanza” se relacionaba con las expectativas de avanzar mediante el saneamiento sobre los pantanales del Mato Grosso (que no se trataba de pantanos sino de terrenos duros y firmes, bajos y planos, sujetos a inundaciones anuales y que constituían la mayor llanura inundable de América del sur, un tema controversial si se tiene en cuenta que ese territorio influía en las bajantes y crecientes del río Paraguay, teniendo un efecto retardador de las crecidas en todo el eje del Paraná argentino, y que era una reserva ecológica de magnitud)⁷ y zonas de influencia, y como transportar desde allí importantes volúmenes de

6 *La Capital*, Rosario, 3 de octubre de 1966.

7 Nicolás Moscovich, “Hidrovia Paraguay-Paraná”, *La Prensa*, 1 de febrero de 1991.

cereales. La vertiginosa expansión de la soja, en el centro oeste de su territorio llegó a significar en los 90 el 40% de la producción nacional, volúmenes que obligó a abordar soluciones para esos nuevos problemas logísticos por la distancia de los sembradíos de los puertos próximos del río Paraguay, que carecían de rutas asfaltadas, y los centros de procesamiento, encareciendo el valor final de ese producto (MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 150).

Brasil, que representaba el país con mayor superficie en la Cuenca del Plata (un 46% de la misma), parecía haber logrado objetivos de su integración geoeconómica de su territorio. Había construido 42 represas; inaugurado la hidrovía Tieté vinculando el Paraná con el Atlántico y otra serie de corredores, uniendo el interior de su país con docenas de puertos de aguas profunda para la exportación. Los especialistas advirtieron que habiendo alcanzado ya ese objetivo apostaba a partir de entonces a la Cuenca Amazónica y no a la del Plata, a la circulación transversal y no vertical, lo que quedaba evidenciado en su voluntad de no establecer esclusas en Itaipú. Sin embargo, quedaba un desafío común entre Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay, el desarrollo de las regiones mediterráneas más atrasadas y alejadas de los centros de poder económico de sus respectivos países, en donde si cobraba especial significado “una complementación armónica”.⁸

En la Segunda Reunión de Ministros de Transportes, celebrada en Santiago de Chile, en septiembre de 1989, se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), con la sigla “CIH”. Sus funciones fueron: determinar la prioridad de las obras y los proyectos a ser emprendidos; contribuir a compatibilizar la legislación vigente aplicable a la Hidrovía de los países de la Cuenca del Plata en materia de transporte y navegación fluvial, y evaluar las fuentes de financiamiento para las obras y proyectos.⁹

Hasta entonces la actuación de los ministros de los países había sido clave pero se requería un pronunciamiento político unánime de los primeros mandatarios y esto ocurrió el 6 de agosto de 1989, los presidentes de Argentina,

8 Nicolás Boscovich, *La Prensa*, 30 de julio de 1990.

9 *Estudio para el desarrollo del puerto de Rosario*, Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario, 1995, p. 210.

Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, Carlos Menem, José Sarney, Andrés Rodríguez, y Julio Sanguinetti, respectivamente, celebraron en la ciudad de la Paz una reunión cumbre, en la que a nivel presidentes de Estado se anunció “el Proyecto de la Hidrovía Paraguay Paraná”. (RICO FRONTAURA, 1996, p.10).

Meses más tarde, en noviembre, la empresa consultora Internave, de Brasil, dio a conocer el documento: “Estudio de viabilidad económica de la hidrovía Paraguay-Paraná”. En mayo de 1990 se produjo la primera reunión de CIH, incluyendo como observadores a representantes de siete organismos internacionales: CEPAL, ALADI, PNUD, Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID), y el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (en adelante INTAL), entre otros. También asistieron dueños de empresas navieras y armadoras de los cinco países, entre otros. La Cuenca del Plata, según se afirmaba por entonces, “el eje sobre el que se estaba llevando a cabo el proceso de integración más dinámico y ambicioso de América Latina” (SANCHEZ GUIJÓN, 1999, p.9). Siendo potencialmente una de las más importantes del mundo, había “sufrido un retroceso histórico con respecto a su influencia tradicional en la evolución de las sociedades localizadas en la cuenta”, y que por ende, el sistema fluvial, estaba, en cierto modo, “marginalizado”. Por el contrario, el elevado desarrollo del ferrocarril en Argentina y Brasil respondía a un tipo de expansión que buscó la integración nacional de sus propios territorios, mientras que la integración de los países con el exterior se dio a través del tráfico automotor, tal como lo revelaba la existencia de 16 puentes carreteros internacionales y ninguno ferroviario. En general, la integración de las zonas fronterizas aun se encontraba “en un grado primario de desarrollo” (SANCHEZ GUIJÓN, 1999, p.111).

7. Los polos más dinámicos: Estados “del interior”

El PHPP se sostuvo principalmente en su etapa de inicio y despegue en los polos dinámicos principales, ambos subalternos de los poderes centrales de los países del Cono Sur: En el norte, la amplia región del Mato Grosso (Brasil), el oriente boliviano y el norte paraguayo, y en el sur, la gran zona interprovincial de Rosario en Argentina, unidas por el transporte, comercialización, y procesamiento de mercadería a granel: cereales y minerales.

Estos dos centros estaban liderados por las CPR subordinadas -a las ciudades mundo de San Pablo y Buenos Aires- pero de mayor actividad de la Hidrovía Paraná Paraguay en el período estudiado alcanzaban, el número de doce (7 de Argentina, 2 de Brasil, 1 de Bolivia, 1 de Paraguay, 1 de Uruguay); las que se hicieron eco del reclamo de integración y desarrollo de casi centenar y medio de ciudades portuarias y enclaves, la gran mayoría ubicadas en la franja de transición o zona de disputa de menor crecimiento de los dos grandes polos. Las ciudades subordinadas de mediana y baja intensidad eran treinta y ocho: 22 de Argentina, 6 de Brasil, 6 de Paraguay, 3 de Bolivia, 2 y 1 de Uruguay; y las poblaciones menores con embarcaderos eran ciento siete: 55 argentinas, 45 paraguayas, 8 brasileñas, 52 argentinas y 2 uruguayas.¹⁰

Hacia 1991, en Mato Grosso del Sur, producía 2,5 millones de toneladas de porotos de soja, disponía fábricas aceiteras que exportaban el 75% de su producción de harina de soja, y recientemente había inaugurado un puerto sobre la laguna de Cáceres diseñados fundamentalmente para exportar soja procedente de Bolivia, y con el mismo motivo se pretendía reactivar Puerto Busch, 270 kilómetros al sur de Corumbá. Entre la capital de ese Estado, Campo Grande, y el puerto de Santos o Paranaguá, existían mil cien kilómetros por vía terrestre, y debían trasladarse por ferrovía, camión, y tren especial, que significaba un costo de 24 dólares por tonelada, aunque años anteriores había alcanzado el doble. Más compleja era la situación de zonas aún más alejadas y que también requerían sacar sus productos como Mato Grosso del norte o Rondonia, limítrofe con Bolivia, país que a su vez, especialmente Santa Cruz de la Sierra, enfrentaba análogos obstáculos(MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, 2011, p. 150).

Fue precisamente la campaña iniciada por actores públicos y privados del “up river” rosarino quien más allá de las gestiones entre los gobiernos apuntaron a resolver un hecho concreto: la falta de dragado y las condiciones de inseguridad que ofrecía la navegabilidad del río Paraná. La repartición estatal encargada de hacerlo posible, como consecuencia de varios factores, no estaba en condiciones de garantizarlo y por eso, en el marco de las políticas desregulatorias y privatistas de la presidencia de Carlos Saúl Menem logró que

10 Relevamiento de cartografía del período 1990-1998.

se llamara a licitación internacional para adjudicar la modernización de la Vía Navegable Troncal (en adelante VNT), desde el Océano Atlántico hasta Puerto San Martín, donde se encontraban las terminales privadas. Para lograr el apoyo del gobierno nacional en este empeño, la dirigencia de la CPR de Rosario decidió unir fuerzas con la de la CPR Santa Fe, capital de la provincia homónima. De esa manera se vencieron los intereses de quienes preferían que la producción exportable se canalizara por los puertos marítimos del sur de la provincia de Buenos Aires y que se dragara sólo el río de la Plata, en beneficio del puerto de la Capital de la República.¹¹

De esta manera, licitada la obra en 1994 e inaugurada la profundización del dragado a 32 pies del Océano a Puerto San Martín y a 28 pies a Santa Fe, en 1997, fue en lo que efectivamente se avanzó en cuanto navegabilidad. Mientras tanto, el PHPP propiciada por los gobiernos, en cuanto al dragado no pudo concretarse como estaba prevista, con su extensión hasta el Pantanal, en Brasil, por distintos motivos que se reseñarán.

8. El objetivo más ambicioso: La unión de dos hidrovías

En mayo de 1993, los presidentes Carlos Menem, de Argentina e Itamar Franco, de Brasil suscribieron un acuerdo bilateral que en su artículo 22 determinó “iniciar los estudios para el futuro desarrollo de la hidrovía Paraná-Tieté”, interiorizándose al gobierno de Paraguay, y constituyendo un grupo de trabajo compuesto por técnico de la Compañía Energética de San Pablo y la Comisión Mixta Argentina-paraguaya del río Paraná (COMIP). Esta última, puesta en vigor en 1971, estaba abocada a fomentar la operatividad de la esclusa de Yacyretá para el paso de los barcos y estudiar la mejor forma para que el tráfico de carga fluvial sorteara la gigantesca central hidroeléctrica de Itaipú, que no disponía de esclusa, avanzándose en la construcción de un centro de distribución de mercaderías o “port trader”. El objetivo mayor era la activación del futuro eje Paraná Tieté-Paraná Paraguay, y de allí hasta Cáceres y Nueva Palmira. Según el titular de la delegación argentina en la COMIP, Julio Barberis lograrlo

11 Entrevistas efectuadas por el autor a ex presidentes de las Bolsas de Comercio de Rosario y Santa Fe, Hugo Grassi y Mario Vigo Leguizamón, respectivamente, Rosario y Santa Fe, en 2019 y 2020 y a Patricia Bergero, Alfredo Sesé y Julio Calzada, investigadores de la Dirección de Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, 2020 y 2021.

implicaría que “las zonas productivas del Paraná Medio se complementarían con el desarrollo de Corrientes, Formosa, Chaco y Misiones, la totalidad del Paraguay y del litoral del Oriente Boliviano, a los que sumarían 300 municipios brasileños de Mato Grosso, Paraná y San Pablo”.¹²

La dirigencia del “up river” rosarino que había impulsado la licitación internacional para la modernización de la VNT (en territorio argentino), una vez logrado este objetivo, tuvo dos objetivos más amplios: el estudio y desarrollo de “las hidrovías”, la de Paraná-Paraguay y la de Paraná -Tieté.¹³

Llegaban informaciones sobre la activa serie de obras públicas impulsadas por Brasil. En febrero de 1994 se habían inaugurado las esclusas sobre el río Tieté, que convertían a sus mil kilómetros en una vía completamente navegable para el próspero e industrializado estado de San Pablo, que entonces comenzaría a recibir por allí mercancías procedentes de Paraguay, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, y Bolivia. La HPT (adelante HPT) se anunciaba como la receptora de los embarques desde y hacia la ciudad del Este, en Paraguay, y la que ofrecería la complementación con el sistema hidrográfico del río de la Plata (PHPP).¹⁴

La Agencia de Desenvolvimiento Tieté Paraná (en adelante ADTP), que incluía al gobierno del estado de San Pablo y a empresarios del área, invirtieron 70 millones de dólares en las esclusas. En previsión a ello ya se habían construido sobre el lago de la represa de Itaipú dos terminales con facilidades para carga y descarga de barcasas. Pablo Ferrés, que disponía de información suministrada por fuentes empresariales, compartió con los integrantes de la BCR que en 1993 dichas terminales habían embarcado 200.000 toneladas de soja y 150.000 pellets de soja (producida en Paraguay) con destino a los puertos fluviales de Panorama y Presidente Epitacio sobre el río Paraná (Estado de Paraná), desde donde se transfería la carga a camiones o vagones con destino al puerto de Santos. Quizás la principal inquietud que se comenzó a percibir desde aquí pasaba precisamente por la derivación del flujo de la producción sojera por aquellos puertos brasileños y no por el Río de la Plata. Por lo tanto, construir

12 César L. Sánchez Bonifato, “Dos ríos para conectar a tres países”, *La Nación*, 12 de diciembre de 1993.

13 Memoria y Balance de la Bolsa de Comercio de Rosario correspondiente a 1995, Rosario, p. 48.

14 Informe Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, BCR, p. 7.

la esclusa de Itaipú implicaba revertir en parte esta tendencia pero requería al menos 600 millones de dólares de inversión y recién se podría habilitar en dos años. Se trataba de un verdadero reto de ingeniería para salvar los 115 metros de diferencia de nivel de agua y solo se podía solucionar con una combinación de esclusas-elevadores y una conexión de rodovía o ferrovía.¹⁵

En el caso del Estado de Paraná, lindero con el de Mato Grosso del Sur transportaba en 1995 el 35,7% del total de granos de soja y productos alimenticios y el FERROESTE en expansión para unir Cascavel con Guarapuava y “sacar” cada vez una mayor producción exportable por el puerto de Paranaguá, que ya era utilizado por los estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul; Mato Grosso do Sul y Sao Paulo. FERROESTE competía y no participaba de una política intermodal con el sistema de autopistas y rutas ni con la hidrovía Paraná-Tieté. Pero no se descartaba que esta coordinación tarde o temprano se daría potenciando la exportación de cereales, y otros productos. (SILVEIRA MARTINS-CAIXETA FILHO, 1998, p. 145).

Entre 1995 y 1998 se vivió una etapa de “furor” hidroviario, por las causas reseñadas, principalmente por la inauguración del primer tramo de la VNT. Se confiaba que se había iniciado una etapa de descentralización portuaria con capacidades de revolucionar la actividad fluvial, y tener un efecto “cascada” para la realización de otras obras de conexión: en Bolivia, la carretera entre La Paz y puerto Suárez; en Brasil, se reacondicionaba la HPT; se avanzaba en las iniciativas de construcción de esclusas en Itaipú; en Chaco, se reestructuraba el puerto de Barranqueras; y en Rosario, se había dado un nuevo impulso a la conexión Rosario-Victoria. Asimismo, se efectuaban gestiones para reactivar unos puertos medianos y pequeños (se habían identificados 55 en Argentina, 27 en Paraguay, 12 en Brasil y 3 en Bolivia), que se previa servirían de terminales modales de muy diversos productos, las que a su vez tendrían que iniciar un proceso de mayor control de calidad, proveerse de nuevas maquinarias y tecnologías, y capacitar sus recursos humanos.¹⁶

En el caso de la provincia de Santa Fe, las autoridades estatales junto a la

15 Informe Semanal Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de marzo de 1994, p. 7.

16 José María Cuesta, “Hidrovía Paraná Paraguay. Nuevo eje de desarrollo e integración regional”, *La Capital*, 20 de julio de 1996.

dirigencia privada, al calor del clima de realizaciones y oportunidades para los negocios que ofrecía la nueva etapa mostró, una inusual iniciativa en este sentido para el rol desempeñado hasta entonces por un gobierno de provincia, tratando de detentar un rol protagónico en la flamante Región Centro, el Mercosur y la integración hidroviaria.

En la “5ta. Reunión del CRECENEA-CODESUL” convocada en Puerto Iguazú por los gobernadores de las provincias de argentinas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y de los Estados del Brasil de Río Grande Do Sul, Santa Catarina, Paraná y Mato Grosso do Sul, se reafirmó que estas reuniones bianuales revestían el carácter de foro permanente por su trascendencia. Los nueve mandatarios presentes representaban a una región que involucraba en su conjunto un área aproximada de 1.500.000 kilómetros cuadrados, con 35 millones de habitantes, y un PBI del 20% del total del Mercosur. El federalismo que campeaba en aquel entonces puede observarse en un hito de voluntad y reafirmación en la defensa de los intereses regionales frente a ciudades estados como Buenos Aires y San Pablo.¹⁷

9. La crisis internacional y la postura de Brasil

Hacia 1997 los mercados mundiales comenzaron a dar algunas señales de desaceleración a partir de la fuerte devaluación de la moneda de Tailandia, acompañada por caídas bursátiles y subas de las tasas de interés en ese país, Filipinas, Malasia e Indonesia, Singapur, Taiwán, Corea del Sur, Hong Kong, y Japón, que terminó provocando la mayor baja bursátil de esa década en el mundo globalizado, conocida como la crisis del sudeste asiático. Meses más tarde la ola afectó especialmente a Rusia y repercutió en la apreciación del dólar estadounidense frente a las monedas de los países europeos con mayor incidencia en el comercio de nuestro país. Brasil fue el país más afectado de Latinoamérica y repercutió en la caída de importaciones provenientes de la Argentina. La devaluación de su moneda, el real, provocó una contracción comercial significativa en el Mercosur “que hizo que los Estados parte debieran redireccionar sus ventas hacia otros mercados menos afectados por las crisis internacionales” (LAREDO, ANGELOME, CIGNACO, 2000, p. 415).

17 Memoria y Balance Bolsa de Comercio de Rosario, 1997, p. 57.

Sin embargo, mayor fue en nuestro país el “efecto caipiriña” a finales de 1999. Las economías emergentes fueron vistas como frágiles y en la Argentina se produciría una fuerte fuga de capitales ente ese año y 2002, experimentándose una gran recesión y la traumática salida del Plan de Convertibilidad. En adelante los gobiernos mantuvieron un tipo de cambio devaluado respecto del dólar estadounidense, con implantación de retenciones para el sector agrícola. La rentabilidad del agro se sustentó fundamentalmente por la situación extraordinaria de la demanda internacional, y es aquí entonces debe situarse la conveniencia de haber contado con una infraestructura exportable como la hidrovía que fuera capaz de contribuir a sostener a la débil economía argentina (BERGERO, 2007, p. 85).

Hacia principios de 1998 desde el lado argentino se comenzó a percibir con preocupación señales de distanciamiento en cuanto al interés de algunos funcionarios del gobierno central Brasil respecto del PHPP, lo que fue desmentido oficialmente. Sin embargo, por distintos medios trascendió que para ese país ya no tenía valor estratégico y no estaba dispuesto a poner en riesgo el Pantanal, y que por eso ya no realizaría obras de profundización de los canales navegables en los mil kilómetros del curso superior del río Paraguay que discurrían en su territorio. En abril de 1998 ese año la Agencia Federal del Medio Ambiente de Brasil (IBAMA) anunció “el fin de todos los planes de actividades de construcción a lo largo de la parte brasileña de la vía fluvial” cuando en verdad la Justicia brasileña había ordenado una suspensión de todos los estudios y trabajos de ingeniería por parte del gobierno federal para la implementación del PHP. ¿Pero qué actitud adoptaría el sector privado? Analistas argentinos del transporte consultados por el diario “La Nación”, coincidieron en afirmar que la decisión del gobierno brasileño de abandonar el proyecto hidroviario no solo se apoyaba en argumentos ambientales, sino “en una estrategia geopolítica que pasa por priorizar el sistema hidroviario conocido como del Alto Tieté, que atraviesa el sur de Brasil desde Sao Simao, en el Estado de Goias, hasta el puerto de Santos, en el Estado de San Pablo”.¹⁸

A fines del año 2000 la pulseada en favor de los sectores ecologista cuando la Justicia Federal de Brasil determinó la detención de las obras de

18 *La Nación*, 21 de marzo de 1998.

acondicionamiento del río Paraguay en el Estado de Mato Grosso, hasta que se tuviera una definición del impacto ambiental que causaría.¹⁹ La medida se fundamentó en “la protección del medioambiente y la necesidad de conocer el proyecto en su globalidad”²⁰ y generó controversias en la Argentina. Por otra parte, el mecanismo establecido por los países para conseguir fondos, a partir de que el BID decidió retirar el financiamiento, consistió en que cada uno se hiciera cargo de las obras en su territorio, y esto puso a Paraguay en la necesidad de afrontar los mayores costos, lo que no se habría correspondido con sus restricciones presupuestarias. Igualmente Brasil, continuó haciendo prevalecer “la primacía del componente ambiental por sobre los demás aspectos” (ZUGAIB, 2006, p. 378).

En cuanto a la producción sojera de Mato Grosso, ante la decisión del gobierno central de su país se orientó la producción a través de una nueva ruta en expansión, hacia el norte, por el río Madeira hasta el puerto de Itacoatiara, sobre el río Amazonas y de allí al Atlántico. En febrero de 2020 quedó culminada “la Ruta de la Soja”, la BR-163, de 3.500 kilómetros, iniciada en 1974, con un extremo en Tenente Portela (Rio Grande do Sul) y el otro en Santarém (Estado de Pará, sobre el Amazonas); que atraviesa la principal región productora de soja del país, y descarga su producción en el puerto de Mirituba.²¹

De esta manera quedaba a la VNT argentina, recientemente modernizada hasta la ciudad de Santa Fe, la no desdeñable posibilidad de atraer a ella los minerales de Corumbá y los cereales pero con una necesidad mucho mayor de ofrecer ventajas en cuanto a la baratura de flete.

10. Conclusión

Desde el punto de vista de la configuración regional el PHPP habría incidido en una serie de factores tales como una mejor articulación entre los Estados miembros o asociados del Mercosur con más deficiente accesibilidad y menor nivel de desarrollo, Paraguay y Bolivia; el surgimiento de un espacio

19 *La Nación*, 26 de diciembre de 2000.

20 *El Semanario del Comercio Exterior*, año V, N. 220, 23 de enero 2011, p. 10.

21 *Agrositio*, “Brasil y sus inversiones en infraestructura: la ruta de la soja y ferrocarriles”, 17 de febrero 2020.

regional emergente con epicentro en el “up river” de Rosario como centro de la exportación de productos agrarios y de coordinación intermodal de cargas; y en la elaboración de propuestas para mejorar la articulación territorial de las provincias mesopotámicas, más aún si se concretaba la prevista mejora de conexión con la Hidrovía Paraná Tieté. Asimismo, se constataba que al igual que en el “up river” argentino, el surgimiento de otro polo articulador, el del Mato Grosso. En uno y otro caso, la articulación público-privada fomentaba un mayor grado de autonomía de la actividad económica, en el primer caso, del centralismo bonaerense y en el segundo, ante la fuerza concentradora del sur y sudeste de Brasil. En el primer lustro del siglo XXI, la balanza se habría volcado a favor de orientar la salida de la producción hacia los puertos atlánticos brasileños canalizándose un porcentaje muy restringido por el Mercosur (MANERO MIGUEL-PASTOR ANTOLÍN, 2003, p. 303).

Estudios realizados por la CEPAL en los últimos años sobre las disparidades en las configuraciones económicas territoriales concluyeron que el dinamismo económico territorial durante la segunda globalización, que no se tradujeron en una disminución de los niveles de pobreza, era conveniente examinar la incidencia de los polos Buenos Aires, y San Pablo-Santos, “en el tipo de crecimiento económico que se está produciendo e identificar los bloqueos que impiden un mejor derrame en materia de resultados sociales” (CEPAL, 2009, p. 55). El transporte marítimo y la actividad portuaria, en la faceta globalizada es un instrumento que responde a la dinámica de concentrar las decisiones político económico desde los centros de poder desde el que se articula y organiza el territorio, en un marco de creciente competitividad de las ciudades portuarias. (SEGRELLES, 2000, p. 117).

Entender a las ciudades portuarias en su carácter de regiones funcionales con responsabilidad en el devenir de sus hinterland propios y los colindantes, y como actora de las relaciones internacionales, a la luz del singular proceso hidrovialario aquí reseñado, trunco, proyectado para el Mercosur, no sólo es un apasionante desafío historiográfico sino un campo propicio para contribuir, mediante análisis transdisciplinarios y multidisciplinarios, a la elaboración de políticas públicas que tengan por propósito el desarrollo integral del Cono Sur.

Referencias

BANDIERI, Susana. La posibilidad operativa de la Construcción Histórica Regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada, en *Lugares para la Historia, Espacio, Historia Regional e Historia Local en los Estudios Contemporáneos*, Segunda edición, Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, compiladoras, UNR editora, Rosario, 2005, p. 91-118.

BROEZE, F. *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1987.

BRAUDEL, Fernando. La dinámica del capitalismo, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2002.

BUNGE, Mario. *Las ciencias sociales en discusión, una perspectiva filosófica*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1999.

CALDUCH, R. Relaciones Internacionales. Ediciones Ciencias Sociales. Madrid, 1991.

DE MARCO, Miguel Ángel (h); NICOTRA, Norberto Reynaldo. Región Centro. Integración, el desafío del siglo XXI. Ministerio de la Producción, Gobierno de Santa Fe, Rosario, 2007.

DOUROJEANNI, Axel C. La gestión del agua y las cuencas en América Latina, en *Revista de la Cepal*, N. 53, Santiago de Chile 1994, p. 111.

Gestión de los recursos hídricos y cuencas en los Estados Unidos de Norteamérica, Francia, España, Brasil y México, Wageningen University-Iprogra, Módulo Lima, 2008.

FERRER, Aldo. La Economía Argentina, desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI, Efe, 2010.

FERRER, Aldo-ROUGIER, Marcelo. La historia de Zárate-Brazo Largo, las dos caras del Estado Argentino, Fondo de Cultura Universitaria, Buenos Aires, 2010.

GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo. *Más allá de la economía de mercado*, Universidad de Zaragoza, 2007.

GARCÍA SEGURA, Caterina. La evolución del concepto de actor en las relaciones internacionales, *Papers* 40, *Revista de Sociología*, Universidad Autónoma de Barcelona, 1992.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (Sec. XVI a XVIII)*, Instituto de Historia Moderna, Porto, p. 285-305.

El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto, siglos XVIII y XIX, en *Douro, Estudos y Documentos*, Vol. VII (14) 2002, p. 233-255.

“Los puertos en las carreras de Indias”, en *El Oro y la Plata en la Época de los Austrias*, Fundación Ico, Madrid, 1999, 291-332.

HONORATO, Cesar. *O Polvo e o Porto. A Cía. de Santos (1888-1914)*. Editora Prismas, 2 Edición, Curitiba, 2016.

LAREDO, Iris Mabel; ANGELOME, Juan Pablo, CIGNACO, Irma Rosa. La vulnerabilidad del Mercosur, causas y consecuencias, Quintas Jornadas “Investigaciones en la Facultad” de Ciencias Económicas y Estadística, de la Universidad Nacional de Rosario, noviembre de 2000.

LAZZARO, Silvia B. Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino, Centro Editor de América Latina, 1992.

PALMERO, Francisco; Gómez, Consolación; Carpi, Amparo y Cristina Guerrero. Perspectiva histórica de la psicología de la motivación, *Avances de Psicología Latinoamericana*, Universidad del Rosario, Vol. 26, n. 2, julio diciembre 2008, Bogotá, p. 145.

MANERO MIGUEL, Fernando; PASTOR ANTOLÍN, Jesús Luis. Impactos ambientales y rearticulación territorial en el área de Mercosur: el significado de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en *Revista Ería*, N. 62, Oviedo, 2003.

MARX, Vanessa. Las ciudades como actores políticos de las relaciones internacionales, tesis para optar al grado de doctora de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 2008.

MATA DE LÓPEZ, Sara. Historia local, historia regional e historia nacional. ¿Una historia posible?, en *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Salta, Año 2, Vol. 1, Nº 2, 2003.

MOREIRA DOMINGUES DA SILVA, Angela. *Logística, Uma história dos caminhos brasileiros*, Andrea Jakobson Estúdio; consultor ad hoc Cezar Teixeira Honorato, Río de Janeiro, 2011.

MORGAN, Dan. *Los traficantes de granos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1979, p. 233.

RAPOPORT, Mario; FIGALLO, Beatriz; BUCHRUCKER, Cristian y BRENTA, Noemí. Los proyectos de Nación en la Argentina, Modelos económicos, relaciones internacionales e identidad, Edición, Buenos Aires.

RICO FRONTAURA, Víctor. *Las relaciones entre Bolivia y el Mercosur*, Documento de Trabajo del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, 1996, p.10.

RUEDA, Germán; SAZATORNIL, Luis; DELGADO, Carmen. Las principales ciudades portuarias españolas en el siglo XIX, IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Murcia, España, 2008.

SALOMÓN, Mónica. Las teorías de las Relaciones internacionales en los albores del siglo XXI: Diálogo, disidencias y aproximaciones, en la Revista CIDOB d'Afers Internacionals, no. 56, dic.2001/enero 2002, p. 7-52.

SÁNCHEZ GIJÓN, La integración en la Cuenca del Plata, Ediciones de Cultura Hispánica, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1990.

SEGRELLES, José Antonio. Los puertos, la mundialización de la economía y la

organización del territorio. *GeoUruguay. Revista Uruguaya de Geografía*, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, p. 117-137.

SILVEIRA MARTINS, Ricardo-CAIXETA FILHO, José Vicente. Analysis of the contribution of railways to the transportation matrix for agricultural products in the state of Paraná. *Brasilian Review of agricultural and rural sociology*, Vol. 343. N. 3 p. 145-161. 1998.

SUAREZ BOSA, Miguel; JIMÉNES GONZÁLEZ, Juan Luis; CASTILLO, Daniel. Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria. *Revista de Historia Industrial*, Universidad de Barcelona, Vol. 20, Núm. 46 (2011).

TERZAGO CUADROS, Jorge. Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contralmirante US Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico. Centro de Investigaciones Sobre América Latina, Universidad Autónoma de México, Viña del Mar, 2005.

THENON BARRAGÁN, Eduardo. “L’Hinterland atlantique du Cone Sud: Trajectoire Systémique 1960-1991”, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l’Université Laval pour l’obtention du grade de Philosophiae Doctor, Departement de Géographie, Faculté Des Lettres, Université Laval, Québec, Mars 2000.

ZUGAIB, Eliana. *A Hidrovia Paraguai-Paraná*, Instituto Río Branco y Fundacao Alexandre de Gusmao, Brasilia.

Anexo I

CPR y localidades de la Hidrovía Paraná Paraguay 1995-2015 (Cuadro del autor)					
CPR “Mundos”					
Puerto			País		
CPR Subordinadas de mayor dinámica ubicadas sobre el río Paraná y Paraguay					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Puerto Cáceres	Brasil	Puerto San Martín	Argentina	Nueva Palmira	Uruguay
Puerto Aguirre	Bolivia	Puerto San Lorenzo	Argentina		
Corumbá/Ladario	Brasil	Rosario	Argentina		
Asunción	Paraguay	Villa G. Gálvez	Argentina		
		San Nicolás	Argentina		
		Zárate	Argentina		
		Campana	Argentina		
CPR Subordinadas de mediana y baja actividad ubicadas sobre los ríos Paraná, Paraguay y Río de la Plata					
Río Paraguay	País	Río Paraná	País	Plata	País
Cuiabá	Brasil	El Dorado	Argentina	Montevideo	Uruguay
Porto Cercado	Brasil	Ituzaingo	Argentina		
Descalvado	Brasil	Encarnación	Argentina		
Puerto Suárez	Bolivia	Posadas	Argentina		
Puerto Quijarro	Bolivia	Barranqueras	Paraguay		
Gregorio Curvo	Brasil	Vilelas	Argentina		
Puerto Esperanza	Brasil	Corrientes	Argentina		
Puerto Mortinho	Brasil	Reconquista	Argentina		
Puerto Busch	Bolivia	Santa Fe	Argentina		
Puerto Esperanza	Paraguay	Paraná/Bajada Grande	Argentina		
Porto Novo	Paraguay	Diamante	Argentina		
Concepción	Paraguay	Victoria	Argentina		
Villa Hayes	Paraguay	Villa Constitución	Argentina		
Villa Elisa	Paraguay	Arroyo Seco	Argentina		
Villeta	Paraguay	Ramallo	Argentina		
		San Pedro	Argentina		
		Escobar	Argentina		
		Dock Sur			
		La Plata			
		Ibicuy			
		Constanza			

Anexo 2

Poblaciones con muelles sobre los ríos Paraguay y Paraná, de muy baja actividad portuaria

Río Paraguay	País	Alto Paraná	País	Paraná-Plata	País
Forte Coimbra	Brasil	Presidente Epitacio	Brasil	Cerrito	Argentina
Puerto Vallemi	Paraguay	Puerto Sao Jose	Brasil	Paso de la Patria	Argentina
Bahía Negra	Paraguay	Puerto Rico	Brasil	Empedrado	Argentina
Puerto Espezanza	Paraguay	Puerto Novo	Brasil	Piracua	Argentina
Puerto Leda	Paraguay	Puerto Mendes	Brasil	Piracuacito	Argentina
Puerto Voluntad	Paraguay	Represa de Itaipú	Brasil	Ocampo	Argentina
Puerto Mihanovich	Paraguay	Foz do Iguazú	Brasil	Bella Vista	Argentina
Puerto Lidia	Paraguay	Puerto Iguazú	Argentina	Lavalle	Argentina
Puerto Olimpo	Paraguay	Puerto 17de Octubre	Argentina	Goya	Argentina
Barraco Branco	Brasil	Puerto Esperanza	Argentina	Malabrigo	Argentina
Puerto Pérez	Brasil	Puerto Delicia	Argentina	Esquina	Argentina
Puerto María	Paraguay	Victoria	Argentina	San Javier	Argentina
Buena Vista	Paraguay	Los Pinares	Argentina	La Paz	Argentina
Puerto Alberto	Paraguay	Monte Carlo	Argentina	Santa Elena	Argentina
Puerto Sastre	Paraguay	Caraguatay	Argentina	Helvecia	Argentina
Puerto Casado	Paraguay	Paranay	Argentina	Cayastá	Argentina
Saladero	Paraguay	Puerto Rico	Argentina	Hernandarias	Argentina
Puerto Caleras	Paraguay	Puerto León	Argentina	Brugo	Argentina
Puerto Max	Paraguay	Puerto Mineral	Argentina	Colastiné	Argentina
Puerto Pinasco	Paraguay	Puerto Naranjito	Argentina	Curtiembre	Argentina
Puerto ItáPucumí	Paraguay	Puerto Gisella	Argentina	Villa Urquiza	Argentina
Puerto Alegre	Paraguay	San Pipó	Argentina	Puerto Gaboto	Argentina
Puerto Arrecife	Paraguay	Puerto Mani	Argentina	Vuelta de Obligado	Argentina
Puerto Coronel José Sanz	Paraguay	Puerto Doce	Argentina	Baradero	Argentina
La Novia	Paraguay	Puerto Casador	Argentina	Contanza	Argentina
Puerto Cooper	Paraguay	San Ignacio	Argentina	Carmelo	Uruguay
Puerto Alegre	Paraguay	Santa Ana	Argentina	San Fernando	Argentina
Carayá	Paraguay	Candelaria	Argentina	Colonia	Uruguay
Iba Podó	Paraguay	Monehau	Paraguay	Sauce	Uruguay
Caapucume	Paraguay	Cantepa	Paraguay		
Belem Cué	Paraguay	San José	Paraguay		
Perdernal	Paraguay	Itatí	Argentina		
Antequera	Paraguay				
Barranquerita	Paraguay				
Paso Santa Catalina	Paraguay				
Villa Rosario	Paraguay				
Lonas	Paraguay				
Villa Rey	Paraguay				
Capii Poso	Paraguay				
Remancito	Paraguay				
Puerto Zeballos Cue	Paraguay				
San Antonio	Paraguay				
Clorinda	Argentina				
Cerro Lambaré	Paraguay				
Itá Enramada	Paraguay				
Pilcomayo	Argentina				
Bouvier	Argentina				
Dalmacia	Argentina				
Puerto Emilia	Argentina				
Formosa	Argentina				
Puerto Villa Alberdi	Paraguay				
Villa Franca	Paraguay				
Aquino	Paraguay				
Pilar	Paraguay				
Humaitá	Paraguay				

Anexo 3

CPR Atlánticas del hemisferiosur, que si bien no están situadas sobre los ríos del sistema hidrovialario participan del intercambio de flujos con puertos fluviales de la gran Cuenca del Plata o canalizan aquellos provenientes por otras vías de la producción de la Cuenca del Plata en la actualidad

Puerto	País
Paranaguá	Brasil
São Francisco do Sul	Brasil
Itajaí	Brasil
Imbituba	Brasil
Laguna	Brasil
Porto Alegre	Brasil
Puerto de Río Grande	Brasil
Porto Velho	Brasil
Manaus	Brasil
Santarém	Brasil
Santana	Brasil
Mar del Plata	Argentina
Quequén	Argentina
Bahía Blanca	Argentina
San Antonio	Chile
Valparaíso	Chile
Arica	Chile

A “parede” e o porão: uma análise das alterações promovidas pelas leis de modernização dos Portos no mercado de trabalho portuário no Espírito Santo (1993-2017)¹

Luiz Cláudio M. Ribeiro & Gracineide Souza

Resumo: A comunicação analisa as alterações que ocorreram no Espírito Santo/Brasil após a implantação da Lei 8.630/1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos” brasileiros. O estudo baseia-se no Porto de Vitória e no modelo de expansão dos terminais portuários do Espírito Santo até 1993 demonstrando a organização do trabalho em categorias profissionais autônomos vigente nestes portos até a Lei 8.630/93. A pesquisa bibliográfica e empírica com os trabalhadores avulsos mostrou que o marco legal pós-1993 ensejou uma alteração profunda nas concessões públicas dos espaços portuários à iniciativa privada e, ao mesmo tempo, introduziu o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) na dinâmica da contratação, alterando assim a forma de sindicalização dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs). Conclui por demonstrar como tais mudanças impactaram o modo de vida dos trabalhadores.

Palavras-chave: Modernização portuária. Trabalhadores portuários avulsos. Ogmo. Porto de Vitória.

¹ O conteúdo original deste artigo foi apresentado no V COLÓQUIO INTERNACIONAL DE LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS (siglos XIV-XXI), ocorrido na Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria – Espanha, entre 30 nov–02 dec de 2017, em decorrência do financiamento do Ministério da Economia e Competitividade da Espanha para o projeto “Global South. Ports and Economic and Social Development 1850-2010 (HAR2015-64044-R), a que os autores agradecem.

I. Caracterização do complexo portuário do Espírito Santo

O complexo portuário do estado do Espírito Santo é composto pela infraestrutura de transportes ferroviário, rodoviário e marítimo; que articulam vários portos multicargas e terminais especializados públicos e privados. São eles: a) Porto de Vitória, formado pelo Cais Comercial, Cais de Capuaba (com o terminal de Vila Velha — TVV e o terminal Codesa), Cais de Paul, terminal da FLEXIBRÁS, e o terminal da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV); b) Porto de Tubarão, da Companhia Vale do Rio Doce S/A; c) Porto de Praia Mole, terminal especializado em produtos siderúrgicos (TPS) operado pelo condomínio ArcelorMittal, Usiminas e Gerdau Açominas, e o terminal de carvão mineral operado também pela Ca. Vale do Rio Doce; d) Porto de Barra do Riacho — Portocel, especializado em embarque de celulose do grupo Suzano; e) Porto de Regência, especializado em armazenamento de petróleo bruto pela Petrobrás; e f) Ponta de Ubu, especializado em embarque de pelotas de minério de ferro para siderurgia, administrado pela Samarco Mineração e Companhia Vale do Rio Doce. São portos organizados e privativos, especializados em carga e descarga de automóveis, celulose, produtos siderúrgicos, movimentação de contêineres e grãos, entre outros, com elevada importância econômica regional, e implicação na competitividade entre os portos brasileiros.



Fonte: Codelsa — Autoridade portuária, por Mario Emílio da Silva — Porto de Vitória. <http://www.agenciacoesteira.org.br/ccs/cubatao/apresentacoes/Mario%20Emilio%20da%20Silva%2005.pdf>

Dados divulgados em 2016² apontam que esse complexo portuário capixaba movimentou aproximadamente “25% das mercadorias que entram e saem do Brasil e 12% da receita cambial nacional”. No primeiro semestre de 2016, a movimentação de carga nacional chegou a quatrocentos e noventa e um milhões e cem mil toneladas (491.100.000 t). Desse montante, cento e setenta e seis milhões e cem mil toneladas (176.100.000) foram movimentadas nos “portos organizados”.

Dentre os “portos organizados” brasileiros os portos capixabas ocuparam o 10º (décimo) lugar no ranking nacional, ao atingirem aproximadamente três milhões de toneladas (3.000.000 t) de cargas movimentadas pelo Porto de Vitória. Já entre os terminais de concessão privados, o movimento de cargas somado em 2016 chegou a trezentos e quinze milhões de toneladas (315.000.000 t). Nesse grupo, o Porto de Tubarão ocupou o segundo lugar do ranking nacional, com a

2 SINDAMARES — Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo. Disponível em: <http://www.sindamares.com.br/portos>. Acesso em 30/05/2016.

movimentação de cinquenta milhões e duzentas mil toneladas (50.200.000 t)³, no primeiro semestre, conforme a Tabela 1.

Tabela 1

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS ORGANIZADOS (1º sem. 2016)	MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS PRIVADOS (1º sem. 2016)
Santos – SP	Ponta da Madeira – MA
Itaguaí – RJ	Tubarão – ES
Paranaguá – PR	Ilha Guaíba - Tig – RJ
Rio Grande – RS	Tebar- SP
Suape – PE	Tebig- RJ
Itaqui – MA	Madre de Deus – BA
Vila do Conde – PA	Trombetas – PA
São Francisco do SUL - SC	Alumar- MA
Santarém – PA	Ilha D´Água – RJ
Vitória – ES	Porto do Açú – RJ

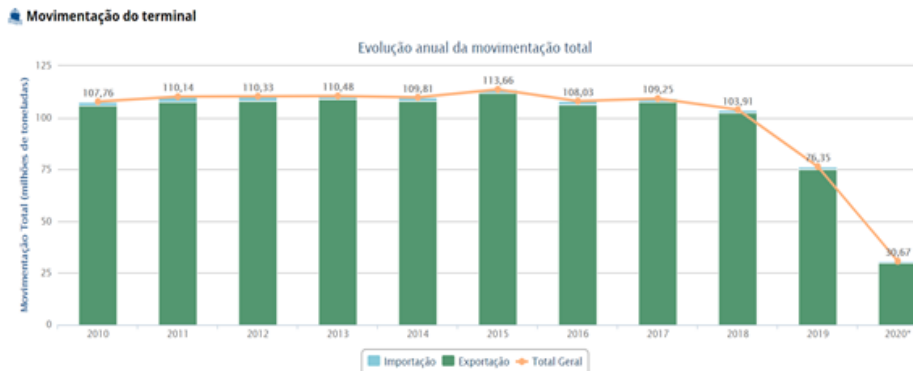
Fonte: Sistema de Desempenho Portuário (SDP/ANTAQ).

Destacamos o Porto de Tubarão no grupo dos portos privados e pertencente ao complexo portuário capixaba com relevância nas movimentações de carga entre os portos brasileiros. O Porto de Tubarão tem predomínio no embarque e desembarque de minério de ferro, fertilizantes, milho, soja e combustíveis; é um dos principais portos brasileiros da iniciativa privada. Seu terminal é composto por pier e cais, com sete berços para atender à demanda

3 A movimentação total de carga em portos organizados e terminais privados no primeiro semestre de 2016 atingiu 491,1 milhões de toneladas. Isso representa aumento na ordem de 2,1%, quando comparado ao mesmo período de 2015. Esse resultado demonstra uma excelente performance do setor portuário brasileiro neste ano, diante de um PIB negativo. Do total de toneladas movimentadas no semestre, 176,1 milhões foram nos portos organizados (+4,7%) e 315 milhões nos terminais de uso privado (+0,6%). O valor das cargas movimentadas nos terminais privados cresceu 14,2% nos últimos 5 anos, enquanto no mesmo período, portos organizados cresceram 18,3%, considerando-se os primeiros semestres na série de 2011 a 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1-semestre-2016.pdf>>. Acesso em: 09/12/2016.

da movimentação em exportações e importações, conforme demonstrado no Gráfico 1, representação a movimentação de carga entre o período de 2010 a 2020⁴, a seguir:

Gráfico 1: Movimentação de carga Porto Tubarão/ES: 2010-2020



Fonte: Webportos. Disponível em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br/Tup/Index/105>. Consulta ao SIG ANTAQ em 6 de Setembro de 2020. Acesso em 10/02/2021.

No Brasil, as atividades portuárias podem ser realizadas por trabalhadores com vínculo empregatício — empregos diretos — ou por trabalhadores terceirizados e/ou avulsos — empregos indiretos. Neste artigo os trabalhadores portuários são os contratados pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) do Brasil e prestam serviços para as empresas e autoridades portuárias, a saber, agências marítimas, operadores portuários, Alfândega, Polícia Federal, ANVISA, serviços de lanchas, rebocadores, praticagem, dentre outros.

Por trabalhadores portuários avulsos (TPAs)⁵ tratamos os que prestam serviços diretamente no cais, navios e/ou armazéns e não são regidos pela CLT. Ao invés disso, esses trabalhadores possuem o registro e/ou cadastro no Órgão

4 Notar que os números de 2020 são parciais, visto que em consulta ao SIG ANTAQ, notamos que ainda não atualizaram as informações referentes as movimentações totais realizadas em 2020.

5 TPA's —Trabalhador Avulso é aquele que, sindicalizado ou não, presta serviços de natureza urbana ou rural, sem vínculo empregatício, a diversas empresas, com intermediação obrigatória do sindicato da categoria ou, quando se tratar de atividade portuária, do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo)⁶ e hoje são regidos pela Lei nº 12.815/2013⁷ que revogou a Lei nº 8.630/93⁸.

A navegação em grandes embarcações cargueiras exige, para a sua operação segura e eficiente em viagem ou no porto, de número elevado de trabalhadores a bordo, dispensando contratação de trabalhadores no porto, fato resposanvel pela demanda de trabalhadores avulsos (casuais). De acordo com Marlene Monteiro André⁹, desde o final do período colonial as navegações nos espaços atlânticos eram encontrados tanto escravos quanto libertos nas atividades dos cais. Eles atuavam de forma “esporádica e/ou intermitente, como carregadores ou estivadores, marinheiros, remadores, barqueiros e condutores de veículos, através do sistema de ganho¹⁰ e aluguel”¹¹.

Na passagem do século XIX para o XX, diante das precárias condições de trabalho no sistema portuário o contingente de trabalhadores à beira do cais a aguardar serem recrutados para as tarefas nos navios passou a organizar-se

6 OGMO — Órgão Gestor de Mão de Obra. Entidades sem fins lucrativos que atuam na regulamentação dos trabalhadores avulsos do setor portuário. A eles atribui-se caráter administrativo, fiscalizador e profissionalizante.

7 BRASIL, LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis n os 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis n os 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis n os 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>>. Acesso em 06/06/2016.

8 A Lei nº 8.630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, criada a partir de um Projeto de Lei 8/91, cuja finalidade era criar recursos e melhorias das normas e diretrizes das atividades portuárias, tendo como primícias a privatização dos portos organizados, mudanças na gestão dos trabalhadores portuários avulsos, dentre outras providências. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (LEI DOS PORTOS). Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm>. Acesso em: 25/09/2014.

9 ANDRÉ. Marlene Monteiro. A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES. São Paulo: s.n. 1998, p. 37.

10 Os pagamentos eram feitos diretamente aos trabalhadores.

11 Os donos de escravos eram quem recebiam pelo fornecimento da mão-de-obra, porém repassava parte do ganho aos seus escravos, esta informação foi retirada do livro de Marlene Monteiro André, não foi encontrado nenhum outro registro sobre a utilização da mão de obra de escravos nos portos capixabas.

em solidariedade em socorro e proteção¹² que organizaram uma *caixinha*, isto é, um fundo de reserva, para atender os feridos, doentes ou com necessidades financeiras. A solidariedade foi o cimento para a organização das primeiras entidades de trabalhadores portuários.

Eles superaram dificuldades para serem reconhecidos como uma categoria profissional. Hobsbawm (2000)¹³ demonstrou que o processo na Inglaterra de fins do XIX e início do século XX ocorreu de forma similar. Segundo o historiador “(...) quanto mais pobre e mais casual o estivador, mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo, mesmo que esta fosse apenas a justiça da loteria na qual qualquer um podia tirar o número da sorte”¹⁴.

Os estivadores foram os primeiros trabalhadores portuários casuais do porto de Vitória a se organizarem em sindicato¹⁵ organizados em 20 de julho de 1918 na Associação da União dos Operários Estivadores. Os estivadores tem como atividade principal realizar as estivas de embarque e desembarque dos porões dos navios. Somente em 1937, período em que os sindicatos ficaram submetidos ao aparelhamento estatal no governo de Getúlio Vargas, esta União oficializou-se como Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores Avulsos e com Vínculo empregatício em Estiva nos Portos do Estado do Espírito Santo (SETEMEES).

Logo depois, em 20 de novembro de 1927, deu-se a formação do Sindicato dos Arrumadores, que realizam o serviço de capatazia, conforme apresentado por Hiata Anderson Nascimento¹⁶. Hoje as tarefas dessa categoria vinculam-se ao “recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por

12 PEREIRA, José Adilson Pereira. Entrevista concedida à pesquisadora em Vitória/ES, dia 14/07/2016, p. 208.

13 HOBBSAWM, Eric, J. Os Trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. 2ª Edição. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 247.

14 *Id.*, p. 247.

15 NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. O nascimento de um novo trabalhador portuário: Reestruturação Produtiva e Corporativismo. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, SP, 1999, p. 142.

16 *Id.*, p. 142.

aparelhamento portuário”¹⁷. Essa é a única categoria de avulsos que atua nos pátios dos cais e nos armazéns dos “portos secos” do Espírito Santo.

A partir destes sindicatos surgiram no Espírito Santo o Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga nos Portos Capixabas (1933), o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos (1960), o Sindicato dos Vigias Portuários (1984) e o Sindicato dos Consertadores de Carga (1985) ligado ao conserto das embalagens de mercadorias movimentadas nos porões, tais como costura de sacos de café, amarração de bobinas de aço etc. Por fim, em 1989 foi criado o Sindicato dos Práticos,¹⁸ categoria que atua na forma de empresa, cujos trabalhadores são os mais bem remunerados nas operações portuárias. Ainda em 1989 criou-se o Sindicato dos Amarradores, para assumir as atividades do pessoal de bloco e por último emergiu o Sindicato Unificado da Orla Portuária (SUPPORT-ES), formado em janeiro de 1993 no auge das negociações da Lei nº 8.630/93 para unificar as categorias e enfrentar as mudanças advindas da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93). Essas entidades sindicais detinham a prerrogativa da conferência da folha de pagamento, cobravam a efetivação dos pagamentos, controlavam o cumprimento das normas de segurança e o uso de EPIs, e cuidavam dos assuntos administrativos em representação de sua categoria de trabalho avulso.

Nos últimos anos da década de 1980 e durante o governo de Fernando Collor de Mello, o *novo sindicalismo*, empoderado com a criação do Partido dos Trabalhadores (1980) e da CUT (1983) foi confrontado por um contexto adverso e passou a esbarrar em dificuldades e desafios frente à forte pressão do capital privado que visava à reestruturação produtiva e à privatização do setor produtivo estatal e a flexibilização da legislação trabalhista. Além disso, havia pressão por uma nova forma de inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho, que por sua vez, se desenvolvia sob a hegemonia neoliberal. Tudo isso

17 *Ibid.*, p. 125.

18 Os práticos são os profissionais responsáveis pela atracação e desatracação dos navios. Nenhum comandante tem autonomia de atracar ou desatracar uma embarcação. O serviço é solicitado pelas agências representantes dos afretadores e/ou armadores ‘charterers/Owners’ dos navios com certa antecedência — conforme estipulado nos acordos — e o prático assume o comando do navio da barra até a atracação no berço estipulado. De acordo com o Site do sindicato dos práticos “é um serviço, ininterrupto, de auxílio ao navegante, disponível em áreas onde existem dificuldades ao livre e seguro trânsito de navios”. Disponível em: <http://www.praticagem.org.br/index2.asp> Acesso em: 19/09/2016.

afetou a estrutura sindical do país.¹⁹

Nesse contexto, as privatizações do parque produtivo estatal alteraram o “tripé” do capital (estatal, privado nacional e privado internacional) da economia brasileira, e aumentaram a presença dos capitais estrangeiros e nacionais, passando ao capital transnacional²⁰. Período de instabilidade em diversas áreas, principalmente para os sindicatos portuários que tiveram de se adaptar às tendências dos setores ligados aos transportes marítimos. Para os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos foi um período muito traumático desde quando iniciaram a institucionalização do Ogmio, seguindo a nova legislação. Para Antunes (2005)

Os setores mais organizados, que constituem a base social do “sindicalismo combativo”, estão canalizando inicialmente suas ações na forma mais defensiva de todas as suas lutas: a preservação do emprego, manter-se enquanto “ser-que-vire-do-seu-trabalho”. E o fazem por meio de um sindicalismo de confronto, uma vez que suas reivindicações têm encontrado resistências no interior do mundo patronal. (...) O “sindicalismo de resultados”, este, sim, viverá seu primeiro momento de crise: não colherá resultados e verá aumentar o descontentamento em suas bases. Ficará entre a adesão ao projeto neoliberal do Governo Collor e a espontaneidade tensa das bases²¹.

Esses sindicatos perceberam que perderiam alguns benefícios para adicionar novos, como o fundo social: “já que o sindicato perdeu seu papel, tentamos buscar alguma compensação social²²”. Pela nova lei o sindicato perdia o gerenciamento de todas as atividades que envolviam os trabalhadores, mas

19 SANTANA, Marco Aurélio. Para onde foi o “novo sindicalismo”? Caminhos e descaminhos de uma prática sindical, p. 135. In: REIS, Daniel Aarão et al. A ditadura que mudou o Brasil: 50 anos do golpe de 1964. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

20 As transnacionais correspondem às corporações industriais, comerciais e de prestação de serviços que atuam em distintos territórios dispersos no mundo, empresas dos países desenvolvidos implantadas em territórios subdesenvolvidos. (SANTANA, 2011).

21 ANTUNES, Ricardo. A Desertificação Neoliberal no Brasil. 2. Ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2005, p 10.

22 SOUZA. Gracineide Maria de. *Os trabalhadores portuários avulsos (TPAS) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos*. Vitória: UFES, 2017. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2017, p. 218.

mantinha alguns benefícios sociais, como o fundo social incluso na convenção coletiva, que auxilia no pagamento do plano de saúde dos sindicalizados, entre outras despesas.

O processo de transição das atividades dos Sindicatos ao Ogmo ocorreu de forma lenta e cautelosa, visto que pairava muitas dúvidas do “novo” e os sindicatos foram os mais afetado nesse processo. A Lei nº 8.630/93 não desestruturalizou apenas os sindicatos e sim todos envolvidos ao comércio marítimo.

II. A fase das mudanças legais

As mudanças legais mais expressivas iniciaram no governo Collor de Mello (1990-1992), marcado pela reestruturação liberal da economia nacional em busca da intensificação do comércio internacional no Brasil. Logo o governo enviou ao Congresso o Projeto de Lei 8/91²³, base da lei 8.630/93, cujo objetivo era reduzir custos nas movimentações de cargas para aumentar a competitividade e recuperar a estabilidade econômica do país.

De partida, Antunes lembra que “(...) a modernização neoliberal para o Terceiro Mundo penaliza de maneira muito mais brutal e nefasta o mundo do trabalho”.²⁴ De fato, a década de 1990 ficou marcada pela inserção do país com competitividade no comércio internacional. O Projeto de Lei 8/91 propunha um conjunto de modificações estruturantes do setor portuário no sentido de privatizar e desregular o setor provocando alterações profundas no aparato institucional dos portos brasileiros.²⁵ O debate legislativo levou quase dois anos, pois eram vários os setores envolvidos nas mudanças na gestão portuária.

23 Projeto de Lei nº 8, de 1991 (Do Poder Executivo) — Mensagem nº 67/91 — Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos. a construção e exploração de instalações portuárias, a estruturação de tarifas portuárias, e dá outras providências. Câmara dos Deputados. Diário do Congresso Nacional (Seção I), 26 de fevereiro de 1991, p. 604. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD26FEV1991.pdf#page=55>>. Acesso em 24/04/2017.

24 ANTUNES (2005), *Op. Cit.*, p. 17.

25 NETO. Jose Vieira Santana. A lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil: um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto Público Organizado de Salvador. Dissertação — Mestrado, Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. II. Suarez, Marcos Alban. III. Título. Salvador: 2005. p. 25.

Somente no início de 1993 o projeto foi aprovado, e abriu caminho para mudanças importantes para investimentos na modernização tecnológica e operacional dos portos públicos, e a abertura aos operadores empresariais privados. De acordo com Ribeiro, a Lei de Modernização dos Portos

(...) foi concebida na perspectiva da integração competitiva da economia brasileira” (ALMEIDA, 1999:13) mirando o aumento de competitividade da economia nacional em decorrência da agilidade de decisões, a melhor alocação dos investimentos nos setores produtivos e a organização de uma logística própria de operação dos modais portuários. Suas principais metas eram diversificação, priorização de nichos de mercado e melhoria dos resultados operacionais.²⁶

Uma medida crucial ao capital privado foi o estabelecimento de novas autoridades e órgãos incumbidos da organização e operação dos chamados portos organizados que regeu a Lei nº 8.630/93. No seu artigo 1º estabelecia à União explorar, *diretamente ou mediante concessão, o porto organizado*. Seu §1º já definia:

I — Porto Organizado é o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária: (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006).

IV — Área do porto organizado é a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam: ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como guias correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do capítulo VI desta lei.

O mesmo Artigo definia a Instalação Portuária de uso privativo:

26 RIBEIRO, Luiz Cláudio M.; SIQUEIRA, Maria da Penha S. Expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI). p. 259. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés at al. Modernidade e Modernização no Espírito Santo. EDUFES, Vitória, 2015, p. 271.

V — Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)²⁷.

A promulgação da lei resultou na concessão à operação privada de vários portos e terminais especializados, e alterações no modelo de gestão entre o capital e trabalho. Sobre este assunto, Stein (2002)²⁸ relata que “a visão até o momento por parte da Administração dos Portos (Companhia Docas), por meio de seus presidentes era: nós temos o porto, vamos esperar que a carga chegue até nós”, ou seja, convivia com o monopólio público, sem haver competitividade com as empresas privadas. A Lei nº 8.630/93 proporcionou o arrendamento de caes e terminais e abriu espaço para investimentos tecnológicos que exigia que acompanhar o padrão das inovações nos praticados no mundo.

Para tratar do recrutamento dos trabalhadores da “parede” foi aprovada a criação dos OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), cujo foco era aumentar a produtividade e a descentralização do setor, reduzir a atuação do Estado e permitir maior participação empresarial privada.

Desde a nova Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 o setor marítimo-portuário passava por alterações que permitiam maior liberdade para os sindicatos atuarem como gestores dos trabalhadores sindicalizados, além de permitir à categoria de avulsos alguns direitos comuns às demais atividades no porto. Em 1989, as Delegacias do Trabalho Marítimo foram extintas, e alguns setores acusaram prejuízos à sua organização. Sem as DTMs a entrada de trabalhadores para as atividades marítimas passou a ser coordenada apenas pelos sindicatos de cada categoria, aumentando o número de afiliados. Dessa forma, os sindicatos conquistaram poder sobre a coordenação e administração dos trabalhadores sindicalizados. Eles assumiram o perfil de “sindicato-empresa”, mantendo o controle total sobre os serviços realizados pelos

27 BRASIL, Lei nº 8.630/93, Artigo 1º, § 1º.

28 STEIN, Alex Sandro. Curso de Direito Portuário. São Paulo: LTr, 2002, p. 64.

trabalhadores no modelo *closed shop*²⁹ de produção utilizado anteriormente à lei de 1993. Sendo a escala de trabalho realizada somente com trabalhadores portuários avulsos sindicalizados, a sindicalização era compulsória.

Era designado aos sindicatos realizar o controle de escalação³⁰ dos trabalhadores para os serviços nos navios. Os sindicatos forneciam a mão-de-obra, gerenciavam o pagamento dos associados, o recolhimento dos encargos previdenciários, sociais e relativos ao imposto de renda. E também fiscalizavam as normas de higiene e segurança do trabalho, podendo aplicar punições aos associados negligentes, entre outras prerrogativas.

As agências marítimas responsáveis pelo embarque e/ou desembarque de cargas solicitavam aos sindicatos a quantidade de trabalhadores necessária de cada categoria, de acordo com a faina³¹ de cada carga. Os sindicatos apresentavam o resumo de produção por período com nomes dos trabalhadores, e as agências faziam os cálculos dos pagamentos³² e submetiam aos sindicatos para conferência. Cabia aos sindicatos a responsabilidade de conferir os cálculos e autorizar o pagamento e recolhimento dos valores equivalentes aos encargos sociais (Previdência Social e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) dos trabalhadores avulsos.

Os sindicatos em nível nacional também tinham a seu favor a autonomia nas negociações dos reajustes salariais. Visto que era o próprio sindicato responsável por escalar as equipes de trabalho, caso houvesse qualquer desacordo no período das negociações eles administravam a paralização dos trabalhadores e deixavam de realizar a escalação.

Dessa maneira, os sindicatos detinham o controle sobre os serviços dos trabalhadores avulsos. Essa autonomia foi drasticamente reduzida com a

29 Sistema que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição *sine qua non* para obtenção do emprego.

30 Tendo em vista que tratava de trabalhadores avulsos, sem vínculo empregatício, para cada serviço era feita a escalação de uma equipe para o serviço, e esta escalação era feita pelos Sindicatos de cada categoria.

31 Faina é uma tarefa que geralmente envolve grupos grandes ou específicos. Quando a tarefa envolve apenas uma pessoa ou um grupo pequeno não é faina, é faxina.

32 Inicialmente o valor era transferido aos sindicatos que ficavam responsáveis por entregar aos trabalhadores por meio de envelopes, posteriormente passou a fazer depósito bancário.

figura do Ogmo, criado pela Lei nº 8.630/93. A institucionalização do Ogmo desobrigou, em primeiro lugar, o trabalhador de filiar-se ao seu sindicato, e o acesso aos serviços no porto passou a ser feito por concurso público. Uma vez aprovado/a o/a trabalhador/a deveria cumprir os treinamentos e diretrizes fornecidas pelo Ogmo para estar apto(a) a desempenhar os serviços.

Nesse momento, a preocupação era com a instituição ‘Sindicato’ e com o novo papel político que lhe caberia na representação dos trabalhadores portuários avulsos. Por outro lado, havia o impacto financeiro e na estabilidade do emprego dos trabalhadores. Sobre a redução dos salários dos TPAs Pereira, diretor do sindicato da estiva informou que

(...) nós tivemos uma redução grande [...]: o custo do contêiner por exemplo ele reduziu 40% na época, onde nós ganhamos? Movimentavam 42.000 containers hoje a gente movimenta 300.000, nós ganhamos ao longo do tempo com o aumento da movimentação de carga, mas houve a redução sim, houve uma redução de custo brutal em torno de 60% a 70% do que era anteriormente³³.

Ao mesmo tempo havia a automatização dos equipamentos portuários, como os portêineres no TVV, que alteraram a rotina da movimentação de contêineres. O terno, antes composto por 16 homens, foi reduzido para 8, sem contar com a redução do tempo para a operação. Essa redução pela metade da contratação dos serviços culminou em drástica perda salarial. Os entrevistados afirmaram ter ocorrido um trauma “moral e financeiro” tanto aos trabalhadores quanto aos sindicatos. Conforme o diretor,

(...) Quando você olha, hoje a gente tem uma área de lazer, que ela foi construída nesses anos que a gente chamava de “ouro” né, que o sindicato tinha todo poder. É a mesma coisa que você ter uma mansão, e você tinha uma remuneração de 100 (cem) e passa ter de 10 (dez), mas você mora numa mansão e sua estrutura toda você não consegue dar conta dela, então, você teve um baque nisso; até hoje a gente vai tentando buscar essa reestruturação³⁴.

33 SOUZA (2017), *Op. Cit.*, p. 216.

34 *Id.*, p. 212.

Procuramos avaliar se, para os trabalhadores, a aplicação da Lei 8.630/93 contemplou a demanda por melhorias nos portos e a qualidade do seu trabalho. Segundo o mesmo diretor da Estiva, o objetivo foi alcançado pois implicou na redução de custo de movimentação de carga nos berços³⁵ privatizados nos portos organizados, graças aos equipamentos mais modernos que agilizaram a produção. “Então a lei veio e fez ser definitiva a redução de custo, o aumento da tecnologia, o aumento de investimento de capital privado, o aumento da área portuária; teve uma revolução real³⁶”. No entanto, tais mudanças beneficiaram mais as grandes empresas que atuam no setor portuário do que aos trabalhadores.

Na análise dos dados da movimentação de mercadorias nos portos brasileiros após 8.630/93, entre 1998 a 2010, a taxa de crescimento de mercadorias movimentadas nesse período foi de 48%, em resposta aos elevados investimentos realizados nos terminais privatizados. Também o custo da mão de obra avulsa para movimentação das cargas nos portos do Estado do Espírito Santo aumentou em 85%, significando aumento no ganho médio dos TPAs em moeda corrente nacional. Já o aumento na absorção de novos trabalhadores de movimentação de cargas foi de apenas 3%.³⁷

Ao analisar o fenômeno das transformações na organização dos sindicatos portuários 10 anos após as mudanças da Lei 8.630/93, Colbari (2003) explicou que:

[...] o maior desafio enfrentado pelo sindicalismo nos últimos anos deriva das inovações técnicas e das mudanças nas estratégias gerenciais. Além do desemprego, outros fatores têm afetado a ação sindical, entre eles a fragmentação das categorias profissionais provocada pela terceirização e o reforço da identificação e comprometimento dos trabalhadores com os objetivos das empresas. [...] a nova face do sindicalismo cutista não representa a unanimidade das diversas correntes políticas integrantes da Central. Para algumas dessas facções estaria havendo um desvio de percurso no ideário político e ideológico

35 É um espaço no cais, entre cabeços de amarração, em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar cargas em segurança.

36 SOUZA (2017). *Op. Cit.*, p. 221.

37 SILVA, Marciano Silvério da; RAMOS, Amarildo. *A Lei de Modernização dos Portos e o atual cenário da atividade portuária do Espírito Santo*. Vitória: FAESA, 2011 — TCC apresentado ao Curso de Administração da FAESA, Vitória, 2011.

que conferiu identidade ao movimento que culminou na fundação da CUT na década de 80, o que se expressa na substituição do sindicalismo classista pelo “sindicalismo cidadão”, propositivo e institucional; a substituição da luta pela negociação; da classe operária e dos trabalhadores pelo cidadão³⁸.

O sentimento de perda dos dirigentes sindicalistas era visível durante as entrevistas, quando notamos que a nova lei impôs uma sensação de impotência, insegurança e medo dos trabalhadores portuários avulsos no que estava por vir. Havia ainda o desejo dos dirigentes sindicais em retornar ao antigo modelo portuário, contudo, mantendo os avanços tecnológicos da nova gestão.

III. A implementação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)

Para implantar a lei de modernização vários setores e categorias tiveram que adequar-se às diretrizes do mercado globalizado. O processo de qualificação foi iniciado pelos donos da carga — exportadores e/ou importadores, seguido pelos afretadores³⁹, depois os operadores portuários pré-qualificados, as agências marítimas⁴⁰ e a administração do porto, todos com atuação direta na atracação de um navio; o Ogmo foi o último desses agentes a compor o novo quadro da “modernização” portuária.

A criação dos Órgãos Gestores de Mão de obra (Ogmo’s) trazia em seu ordenamento as seguintes diretrizes contidas no Capítulo V da Lei 8.630/93

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso:

38 O *Sindicalismo propositivo e da cooperação conflitiva* é um modelo de sindicato que representa a capitulação diante de uma postura mais acomodada, “civilizada”, conciliadora. Expressa na prática o abandono da perspectiva de ruptura com o capitalismo e a aposta na parceria com o capital como forma de solucionar as contradições e os conflitos sociais. É o sindicalismo caracterizado por novo corporativismo de participação, não tem a tendência de confronto e sim de cooperação. COLBARI, Antônia. Rumos do movimento sindical no Espírito Santo. Vitória/ES: Floricultura, 2003, p. 66.

39 Empresa contratada pelo dono da carga e responsável por fazer o frete da mercadoria, é esta que busca no mercado o navio adequado para o tipo de carga a ser transportada. Também aciona a agência e o operador portuário.

40 Apenas mantem as informações entre o afretador e Shippers — dono da carga, é esta empresa que faz todo o processo de desembarço junto as autoridades portuárias, responsável também por pagar toda a despesa ocorridas na atracação de um navio.

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I — administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II — manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III — promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV — selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V — estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI — expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII — arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)⁴¹.

A nova lei não considerava as especificidades das atividades desenvolvidas nos navios, pátios e demais espaços portuários pelos trabalhadores. Por isso, as mudanças previstas para o setor portuário demoraram a serem implementada e só ocorreram após ampla negociação entre os sindicatos e a comissão responsável pela implantação do Ogmo. Nascimento afirma que

(...) no início da implantação do projeto de reestruturação portuária os sindicatos brasileiros assumiram um perfil de resistência às mudanças. (...) tendo em vista a inevitabilidade da instalação do processo de modernização dos portos, já que o mesmo atende aos requisitos impostos pela reestruturação do capitalismo mundial, os sindicatos têm repensado suas estratégias de atuação e luta, direcionando sua atenção à forte resistência, mas sim à apresentação de proposta que viabilizam de maneira menos traumática para o coletivo de trabalhadores as

41 BRASIL, *Op. Cit.* Lei nº 8.630.

mudanças a serem implantadas⁴².

Os trabalhadores tentaram obstaculizar a implementação da lei com mobilizações de rua, greves e paralizações. Porém, diante do contexto em que a luta política se deu não tiveram muito êxito e eles aos poucos aceitaram sentar à mesa de negociação na esperança que algumas medidas fossem benéficas. Assim mesmo, a resistência ao Ogm foi intensa e duradoura.

De acordo com Berman (1989) citado por Santos,⁴³ existem várias formas de conceituar o que entendemos por *modernidade*, “desde a combinação desigual entre oportunidades e riscos constantes, encantamentos e desencantamentos, até fundamentos baseados em fugacidade, fluidez e doses de fatalismo científico”. Assim, a modernização atua como uma flecha em forma de distribuição e de expansão do poder, e esse é um dos motivos por que a sociedade a teme, pois o novo é sempre assustador. “Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo que sabemos e tudo que somos”⁴⁴.

Assim, a tão propalada modernização dos portos brasileiros, a partir da Lei nº 8.630/93, associava a sua “modernidade” ao suposto aumento da produtividade e à descentralização do setor portuário através dos arrendamentos dos portos públicos ao setor privado. Para induzir a participação da iniciativa privada no setor portuário, a lei manteve os trabalhadores portuários avulsos nas atividades de mão de obra de movimentação de carga e descarga nos portos. Contudo, inaugurou um novo modelo de gestão para a categoria dos trabalhadores que retirava a autonomia política e administrativa das mãos das suas lideranças.

As medidas de implementação demandaram a formação do Grupo Executivo para Modernização Portuária (GEMPO) por meio do Decreto nº

42 NASCIMENTO (1999). *Op. Cit.*, p. 24-25.

43 SANTOS, Leonardo Bis dos. A modernidade chega de navio: ensaio sobre o desenvolvimento do Espírito Santo pelo viés da expansão portuária. In: *Modernidade & Modernização no Espírito Santo/Organizado por RIBEIRO, Luiz Claudio M. at all. Edufes, Vitória, 2015, p. 161-162.*

44 *Id.*, p. 162.

1.467,⁴⁵ de 27 de abril de 1995, cuja função era coordenar as providências de efetivação da Lei nº 8.630/93, e aplicar as normas e diretrizes de institucionalização do Ogmo em todo o território nacional. Ao GEMPO foram atribuídas as seguintes competências, de acordo com o Decreto nº 1.467/95:

- Elaborar, implantar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMOP);
- Acelerar a implementação de medidas no sentido de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada;
- Adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido ao disposto na Lei n 8.630, de 1.993;
- Adotar medidas visando efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão-de-obra e dos Conselhos de Autoridades Portuárias, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias;
- Propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do Programa previsto no inciso I acima.
- 1997 — O Governo através do GEMPO edita a medida provisória 1.575⁴⁶.

A formação do GEMPO com membros do Ministério do Trabalho e Emprego, da Unidade Especial de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário e das Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário fez com que as relações entre sindicatos dos trabalhadores avulsos, o Ogmo, os operadores portuários e a administração do Porto de Vitória alcançassem as alterações essenciais à estruturação administrativa que, de fato, alterava a realidade portuária nacional.⁴⁷

Para agilizar as medidas relativas ao trabalho foi promulgado o Decreto

45 BRASIL. Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995. Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1467.htm. Acesso em: 03/06/2016.

46 Id. Decreto nº 1.467.

47 BAUNGARTEN, Marcelo Zepka, Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras — Internacional — Âmbito Jurídico. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181. Acesso em 04/09/2015.

nº 1.596 de 17 de agosto de 1995⁴⁸ que autorizava o censo cadastral de todos os trabalhadores portuários em atividade. Para o levantamento de dados os trabalhadores receberam o Boletim de Atualizações Portuárias (BAP) que passou a ser exigido como condição para o trabalhador portuário dar entrada ao registro no Ogmo. As informações registradas no Boletim deveriam refletir fielmente a situação do levantado em 31 de dezembro de 1990, em 25 de fevereiro de 1993 e na data do levantamento”.

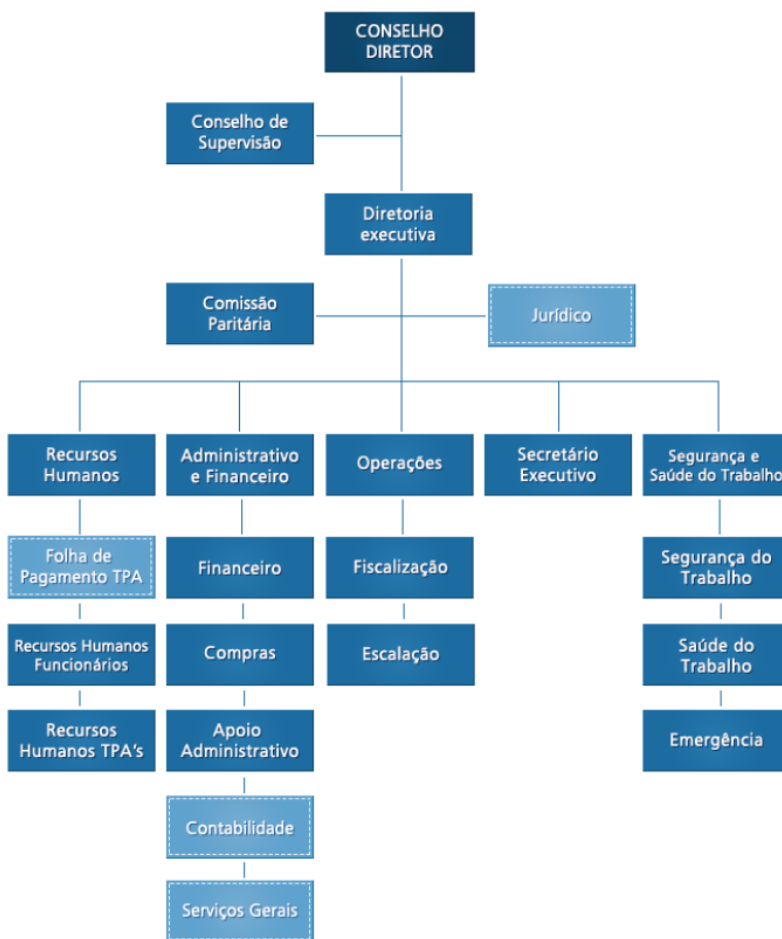
De modo a reforçar a normalização do Ogmo, em 27 de novembro de 1997 o governo federal editou a Medida Provisória nº 1.575 que dispôs sobre condições gerais de proteção ao trabalho portuário. O debate sobre as medidas previstas foi prolongado graças à ação dos trabalhadores. Por fim, a Medida Provisória nº 1.728, de 1998, foi a última versão sobre esse assunto, depois revogada pela Lei nº 9.719⁴⁹, de 27 de novembro de 1998, que dispôs sobre as penas aos infratores das condutas trabalhistas, enfatizou a escalação obrigatória pelo Ogmo e resultou na efetivação definitiva do órgão, fundamentado em negociações entre os diversos operadores portuários, sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos e demais representações das atividades laborais no porto.

Dentre os pontos de pauta mais discutidos constam: a remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, o ingresso de novos trabalhadores. Outra ação na institucionalização do Ogmo, foi a formação da Comissão Paritária, sistema administrativo para resolver quaisquer discordâncias entre as partes. visando garantir a assiduidade e credibilidade da operação do porto. “A estrutura administrativa do Ogmo é constituída por um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva, além de uma Comissão Paritária para buscar soluções às questões capital e trabalho”.

48 BRASIL, Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. Disponível em: <http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/112543/decreto-1596-95>. Acesso em: 30/05/2016.

49 BRASIL, Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998: Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9719.htm. Acesso em 30/05/2016.

Estrutura funcional do Ogmó



Fonte: Site Ogmó. Site do Ogmó. Disponível em: <https://ogmo-sfs.com.br/novo/index.php/quem-somos/estrutura>. Acesso em 10/01/2021.

Foi somente em 1996 que o Ogmó foi institucionalizado no Espírito Santo, com a responsabilidade de gerir a mão de obra nos portos do estado em observância da lei e das Convenções Coletivas de Trabalho ou Acordos Coletivos de Trabalho vigentes. O Ogmó firmou-se com uma instituição de utilidade pública, sem fins lucrativos, que não pode prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra portuária. É o órgão que tem como meta diminuir os custos portuários e, sobretudo, proporcionar treinamento para

qualificação profissional aos trabalhadores portuários avulsos.⁵⁰

Neste artigo verificamos que a inserção de novos equipamentos nos espaços portuários e a administração do Ogmo contribuíram no aumento na produtividade das operações no complexo portuário do Espírito Santo e demais portos do Brasil. Por esse ângulo, a política de modernização contribuiu de forma satisfatória para a melhoria da qualidade de serviço, para o aumento da produção e para a redução da mão de obra e do custo com pessoal.

Com a administração do Ogmo e a modernização tecnológica toda a *parede*⁵¹ passou a ser disponibilizada via Internet, em que o trabalhador acessa de qualquer lugar as marcações dos serviços: se irá trabalhar, local e horário, sem se deslocar até a *parede*⁵².

A inserção tecnológica nas frentes de trabalho também trouxe mudanças no trabalho feito nas operações de navios e nos pátios com movimentação de carga, implicando redução dos postos e adaptação dos remanescentes à nova realidade. Ou seja, aparentemente a utilização de tecnologias mostra-se um passo muito importante na redução do trabalho, da demanda de mão-de-obra, no volume de produtos embarcados em menor tempo, dentre outras vantagens. Essa realidade demandou maior qualificação da mão de obra portuária. Essa qualificação, prevista na Lei nº 8.630/93 como atribuição do Ogmo, implicava em “promover-lhes formação profissional e treinamento visando à multifuncionalidade para os modernos processos de manipulação de cargas”.

IV. A percepção dos TPA's

Já se passaram quase 30 anos da institucionalização do Ogmo, e várias foram as

50 Site Ogmo Disponível em: <https://www.ogmoes.com.br/NossaHistoria.aspx>. Acesso em: 30/09/2015.

51 Local em que os trabalhadores se reúnem para conferir se vão trabalhar e em qual local de trabalho. A parede para os portos de Vitória funciona em um dos armazéns do Cais Comercial próximo aos sindicatos e sede do Ogmo. Com a administração do Ogmo e com os desenvolvimentos tecnológicos, a parede, além de ser informada no local, é disponibilizada em uma página da Web, facilitando assim a vida dos TPAs.

52 Quando as informações não eram disponibilizadas via internet, todos os horários de parede, os trabalhadores tinham que ir até o local e verificar se foi convocado para o serviço. Muitas vezes não conseguia trabalho, tinha que voltar para casa e retornar na próxima parede, isto onerava o trabalhador com custo de transporte e com o tempo que perdia.

mudanças ocorridas nos portos do Espírito Santo. Mesmo com a necessidade de praticar tarifas compatíveis com a concorrência internacional, as tarifas nos portos brasileiros ainda encontram-se entre as mais altas do mundo. Isso, a nosso ver, foi o que justificou a revogação da Lei nº 8.630/93 pela “Nova Lei dos Portos” — Lei nº 12.815 de 2013⁵³ — que aprofundou ainda mais o modelo de gestão.

Neste artigo analisamos a transição dos serviços dos sindicatos para o Ogmo e estudamos a percepção dos 1.600 trabalhadores cadastrados e registrados no Ogmo atualmente em atividade sobre os impactos ocorridos com as mudanças na gestão do trabalho avulso por meio de revisão bibliográfica, entrevistas orais estruturadas com as lideranças e um questionário semiestruturado sobre a percepção dos TPAs das mudanças ocorridas nos portos públicos e privados do Espírito Santo. Foram escolhidos dirigentes e trabalhadores dos principais sindicatos de serviços portuários do Espírito Santo. Dentre eles, selecionamos de cada subgrupo uma amostra. Assim, foram entrevistados o diretor-presidente do Sindicato dos Conferentes — Adilson José Cruzeiro; o Presidente e Diretor do Sindicato da Estiva — José Adilson Pereira; o Presidente e Diretor do Sindicato dos Arrumadores — Josué King; o estivador que teve o ingresso através do processo seletivo — Emanuel Amâncio; um ex-arrumador — Elias Gaspar; e Superintendente da CODESA — Enildo Moreira Ferreira. Os depoimentos foram complementados com o estudo da legislação para avaliar os reais efeitos das mudanças legais, além de estudos estatísticos sobre a remuneração, desenvolvimento humano, saúde e segurança no trabalho, e qualidade de vida dos TPAS.⁵⁴

Salienta-se que esta pesquisa foi realizada entre os anos de 2015 e 2016, como parte de nosso estudo para a dissertação de mestrado de Graciniêde

53 Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.html>. Acesso em 06/06/2016.

54 TPAS — Trabalhadores Portuários Avulsos.

Maria de Souza orientada pelo professor Luiz Cláudio M. Ribeiro com o título “Os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos”, defendida em 2017 no PPGHIS/UFES.

A história oral permitiu o contato trabalhadores pobres que estavam fora do mercado de trabalho. De acordo com França (2005):⁵⁵

A história oral seria inovadora primeiramente por seus objetos, pois dá atenção especial aos “dominados”, aos silenciosos e aos excluídos da história (mulheres, proletários, marginais, etc.), à história do cotidiano e da vida privada (numa ótica que é o oposto da tradição francesa da história da vida cotidiana), à história local e enraizada. Em segundo lugar, seria inovadora por suas abordagens, que dão preferência a uma “história vista de baixo” (Gestchichte von unten, Gestchichte von innen), atenta às maneiras de ver e de sentir, e que as estruturas “objetivas” e às determinações coletivas prefere as visões subjetivas e os percursos individuais, numa perspectiva decididamente “micro histórica”.

Já a pesquisa exploratória teve “como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”.⁵⁶ O método permitiu construir hipóteses para a análise; as entrevistas e questionários realizados com os trabalhadores portuários avulsos resultaram numa maneira eficaz de confrontar informações dispersas. De acordo com Gil (2008)⁵⁷ o questionário, “possibilita atingir grande número de pessoas, (...) garante o anonimato das respostas, (...) permite que as pessoas o respondam no momento, (...) não expõe os pesquisados”.

O público foi escolhido pelo método de amostragem sistemática, por tratar de uma “amostragem aleatória simples e sua aplicação requer que a população seja ordenada de modo tal que cada um de seus elementos possa ser

55 FRANÇOIS, Etienne. A fecundidade da história oral, capítulo 1, p. 4. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. Usos e Abusos da História Oral. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

56 GIL, Antônio Carlos. Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008, p. 27.

57 Id., p. 122.

unicamente identificado pela posição”.⁵⁸

Nas entrevistas, empregamos a amostragem estratificada, visto que “caracteriza-se pela seleção de uma amostra de cada subgrupo da população considerada”. Para Marconi e Lakatos (2003),⁵⁹ a entrevista é um instrumento de coleta de dados formado por uma sequência de perguntas que devem ser respondidas por escrito e sem interferência do entrevistador.

Optamos pela abordagem qualitativa e quantitativa dos dados coletados com os trabalhadores avulsos atuantes nos portos capixabas — inclusive os que tiveram seus registros cancelados na criação do Ogmo — por meio de questionário e entrevistas com as lideranças. Observamos os aspectos referentes às atividades *in loco*, perfil dos trabalhadores, nível escolar, poder aquisitivo, atuação junto à sociedade e, em especial, ao envolvimento na política.

Marconi e Lakatos entendem que a pesquisa de campo consiste na observação dos fatos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados e no registro de variáveis presumivelmente relevantes para as análises. Para os autores “é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o que se procura uma resposta, ou de uma hipótese, que se queira comprovar ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles”.⁶⁰

Também visitamos o Cais de Capuaba e ao Cais Comercial em Vitória a fim de conhecermos as movimentações das cargas e os trabalhos *in loco*. Devido às normas de segurança portuária, não foi possível visitar os porões dos navios, restringindo a observação apenas ao pátio do cais.

Ao final, a análise das respostas do questionário e foram cruzadas com as entrevistas com os dirigentes dos sindicatos e da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) de forma a apontar o perfil e o cotidiano dos trabalhadores portuários avulsos, os impactos da transição bem como sua percepção sobre a administração do Ogmo. De saída, podemos afirmar que os sindicatos foram os mais perderam com as mudanças legais e com a criação do Ogmo.

58 *Ibid.*, p. 92.

59 MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 201.

60 MARCONI; LAKATOS (2002). *Op. Cit.*, p. 186.

V. A análise dos dados

A modernização mudou o perfil dos trabalhadores e transições nas diretrizes e rotinas de trabalho. Soma-se às mudanças, a horizontalização das categorias profissionais dos TPAs, com o novo modelo de trabalho e de ingresso nas vagas. Fato que gerou incertezas no ambiente de trabalho, visto que, os trabalhadores não tinham conhecimento claro do que iria acontecer, e se teriam as condições de trabalho garantidas no novo sistema. Realmente não tiveram. Conforme informação do diretor do Sindicato dos Arrumadores, Josué King Pereira,⁶¹ 580 trabalhadores filiados ao sindicato não tiveram os registros efetivados pelo Ogm.

Nesse contexto, as atividades não seriam mais transferidas por intermédio do conhecimento prático advindo da convivência com o meio portuário que, na maioria das vezes, eram adquiridos por indicação direta e aprendizado entre familiares, alterando decisivamente o perfil dos trabalhadores portuários. Inclusive, a partir das novas políticas, ocorreu a inserção de mulheres nos postos de trabalho. O trabalhador deixou de ser o “peão de porto” — trabalhador braçal e sem instrução. Contudo, mesmo com a mudança nas políticas e a permissão do ingresso de mulheres atuando nestas atividades portuárias — apenas 3,2% do total entrevistado eram mulheres, esse número ainda é insignificante diante dos trabalhadores masculinos nas atividades portuárias. Na pesquisa realizada.

Na Outra questão da pesquisa era identificar o percentual de trabalhadores filiados aos sindicatos, sendo o dos estivadores o de maior representatividade da orla portuária. O Sindicato dos Estivadores, segundo seus associados, exerce suas atividades de forma engajada, prima pela qualidade de vida de seus associados, valoriza e busca manter a competência da categoria diante das negociações com o empresariado. Para eles, imensuráveis foram as conquistas no decorrer dos anos, como o Plano de Complementação de Aposentadoria para todos os associados, que resulta do Fundo Social alcançado em negociações feitas em 1988⁶².

Na entrevista por questionário por categoria, 51,6% eram trabalhadores associados ao Sindicato dos Estivadores. Em seguida, 22,6% eram trabalhadores vinculados ao Sindicato dos Conferentes; 12,9% ao Sindicato dos Arrumadores

61 SOUZA (2017), p. 197.

62 SITE OFICIAL DA ESTIVA. Disponível em: <http://www.estiva-es.com.br/>. Acesso: 30/06/2016.

em Serviços de Capatazia e 12,90% não identificados — compreende os trabalhadores filiados ao Sindicato dos Trabalhadores Portuários (SUPORT-ES). Vale ressaltar que o questionário foi encaminhado por e-mail de forma aleatória para endereços eletrônicos dos trabalhadores portuários avulsos.

Podemos dizer que para a categoria dos estivadores o processo de modernização impactou a categoria e a recuperação ocorreu de forma lenta, visto que os associados somente recuperaram sua renda mediante o aumento da movimentação de mercadorias nos portos. Contudo, “no primeiro momento teve um baque na estrutura dos trabalhadores de remuneração, de representação sindical, tudo isso foi bem pesado, foi traumático, foi uma guerra”.⁶³

Perguntamos também pela forma de acesso ao trabalho no porto. Dos respondentes, 58,1% dos que haviam conseguido registro no Ogmo tinha sido por intermédio de concurso; 22,6% por hereditariedade (vaga passada de pai para filho) e 19,47% por indicação de parente ou amigo. As respostas obtidas demonstram como a lei, mais de vinte anos depois, reduziu a tradição da profissão transmitida entre gerações de pai para filho, ensejou o ingresso de mulheres, e introduziu a profissionalização por formação acadêmica e ingresso por concurso público.

Para saber o perfil dos trabalhadores que permaneceram nesse novo arranjo perguntamos a idade para identificar a faixa etária dos portuários avulsos. As respostas apontaram para 35,5% com idade entre 26 a 40 anos; 32,3% entre 41 a 50 anos, sendo o mesmo índice dentre os acima de 50 anos. Como a maior parte está na faixa etária acima dos 40 anos, entendemos que isso ocorre porque apenas em 2005 e 2011 foram abertos concursos para trabalhadores portuários avulsos pelo Ogmo.

Para saber o grau de percepção dos trabalhadores sobre a transição das competências dos sindicatos para o Ogmo perguntamos sobre o tempo de atuação do trabalhador portuário avulso. Em complemento, também perguntamos se tinham acompanhado a transição para o Ogmo. O equivalente a 45,7% respondeu que trabalhava antes da institucionalização do Ogmo, dentre os quais mais de 20 anos como avulsos; 54,3% informaram ter entre 1 até 20 anos de serviços no porto, sendo esta parcela a que provavelmente ingressou sob a administração do Ogmo.

63 SOUZA (2017). *Op. Cit.*, p. 211.

A criação de padrões operacionais na prática da atividade somada à preocupação com a segurança, manifestou-se na obrigatoriedade do uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs)⁶⁴ e uniformes, o que parece ter alterado a natureza da execução dos serviços. A pesquisa apurou diretamente com os TPAs se o Ogmo atendia à oferta de treinamentos. Das respostas 83,9% entendiam que “Sim” e apenas 16,1% informaram “Não”, isto é, que os treinamentos oferecidos pelo Ogmo não atendiam às suas demandas de segurança nas operações nos navios e nos pátios. O pequeno percentual de “Não”, apesar de somar cerca de 15% dos respondentes, ainda assim, é preocupante numa atividade em que inexiste oferta de especialização específica para as atividades de movimentação de mercadorias nos pátios e nos porões de navios.

O Ogmo é também responsável pelo cumprimento das normas de segurança e saúde do trabalhador portuário (Art. 19 § 2º da lei 8.630), reforçadas na Norma Regulamentadora 29-NR 29⁶⁵ (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), para regular “a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários”. Conforme abaixo, a NR-29, tem como aplicabilidade:

Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

As disposições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuárias, situados dentro ou fora da área do porto organizado⁶⁶.

Para saber sobre a segurança e o atendimento médico à categoria

64 Equipamento de Proteção Individual.

65 BRASIL, NORMA REGULAMENTADORA 29 — NR 29 — Segurança e Saúde no Trabalho Portuário — Redação conforme Portaria SIT 158/2006. Disponível em: <http://www.guiatrabalhis-ta.com.br/legislacao/nr/nr29.htm>. Acesso em 28/07/2016.

66 BRASIL. NR. 29 — Op. Cit.

perguntamos se os trabalhadores recebiam acompanhamento adequado quanto à Segurança e Medicina do Trabalho. Do retorno do questionário, 58,1% respondeu sim, enquanto 41,9% responderam não existir tal assistência. Esse fato é preocupante e demanda ação dos representantes porque os acidentes com os trabalhadores são recorrentes e os índices validam as respostas dos 41,9% dos trabalhadores que demonstraram negligência do Ogmo no cumprimento integral da Legislação. Mesmo com todo o perigo à vida, os trabalhadores não querem sair dos seus postos de trabalho. De acordo com alguns relatos, o trabalho é uma “atividade de alto risco e instabilidade, mas que gosto de exercer”; e outro, “trabalho perigoso, mas é gratificante⁶⁷”. Outro ainda, “é um trabalho perigoso, requer um alto índice de atenção pois trabalhamos com cargas diversas, mas gosto do que eu faço”⁶⁸.

Mesmo assim, existem benefícios que chamam a atenção da comunidade, como a liberdade de fazer o horário de acordo com as condições pessoais. Outro ponto positivo diz respeito à escalação. Com o auxílio das novas tecnologias, além da escalação tradicional, o TPA cadastrado ou registrado no órgão pode marcar seu ponto de trabalho na função em que é habilitado via Internet. A maioria dos profissionais utilizam o sistema de marcação de ponto⁶⁹ que é disponibilizado por intermédio de computadores, *notebooks*, *tablets* ou *smartphones*, que contribuem com a agilidade na montagem da equipe oferecendo eficiência e comodidade aos trabalhadores e eficiência nas atividades laborais dos avulsos. Sobretudo o salário em geral é bem atrativo!

Das respostas sobre o grau de satisfação com os salários e benefícios da categoria, 12,9% afirmou que o salário era excelente e estava acima do mercado; 45,2% entendeu que o salário era bom e na média do mercado; 35,5% acreditava que era regular e devia melhorar devido aos riscos enfrentados; apenas 6,5% respondeu que, pelo nível de complexidade e dificuldade, o salário era baixo. No geral, percebemos um contentamento dos trabalhadores portuários com os salários e benefícios que recebem.

67 Informação extraída das respostas no questionário desidentificado.

68 Idem nota 68.

69 É a conformação para compor a turma. Caso haja solicitação, ela estará disponível para atender.

Apesar disso, um entrevistados afirmou que o salário ainda era bom mas a média de ganho real da categoria estava estagnada há quase 10 anos, e que somente a desvalorização proveniente da inflação vinha sendo repassado. Segundo e entrevistado

A média de ganho dos TPAs está estagnada há quase 10 anos. No período a inflação foi de 78,91%. Os nossos sindicatos pouco têm feito sobre isso, o foco das negociações têm sido o fundo social, que na minha categoria não retorna em nada para o trabalhador e não temos a menor noção do que o sindicato faz com esse dinheiro que deveria ser utilizado para nossa aposentadoria e plano de saúde⁷⁰.

A insatisfação concernente a perdas inflacionárias está em quase todas as frentes de trabalho. Como os trabalhadores portuários avulsos não tem vínculo empregatício as tabelas com os valores das faixas⁷¹ são negociados pelos sindicatos. A cada biênio ocorrem negociações entre a Intersindical da Orla Portuária⁷² — representante dos trabalhadores portuários avulsos e com vínculo empregatício — e o Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo (SINDIOPEs). Estas negociações foram citadas com insatisfação na pesquisa desidentificada. O que difere as negociações com o Ogmo é que são feitas antes feitas por categoria,⁷³ unificadas como de trabalhadores avulsos e como trabalhadores com vínculo empregatício. De acordo com Nascimento (1999), “a temática ‘remuneração’ foi um dos pontos mais controversos no desenvolvimento deste trabalho”⁷⁴.

70 Fala de um dos trabalhadores que responderam ao questionário desidentificado.

71 Designa um tipo de serviço de movimentação de carga ou atividade no navio. Dicionário Básico Portuário, 2ª edição. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario%2011.pdf>. Acesso em 20/12/2016.

72 Representante de todos os sindicatos marítimos do estado do Espírito Santo e responsável por negociar com SINDIOPEs os acordos coletivos que são realizados de dois em dois anos.

73 Representantes da estiva, negociavam para os estivadores; representantes dos conferentes, defendiam os diretos conferentes, isto é, as negociações eram descentralizadas e cada Sindicato ficava responsável pela negociação da categoria. O que mudou após a implantação da Lei de Modernização foi que passou a ser feito o mesmo para todo o universo de trabalhador portuário avulso, independente da categoria a que pertence.

74 NASCIMENTO (1999). *Op. Cit.* p. 69.

A comunidade portuária ainda é composta, em sua maioria, por profissionais sem qualificação e/ou especialização acadêmica, graças à forma com que os trabalhadores mais antigos ingressavam na profissão. A lei de 1993 impôs uma reformulação do perfil dos trabalhadores portuários para que pudessem ingressar por concurso público organizado pelo Ogmo. Diante das mudanças na formação do novo perfil dos trabalhadores, entendemos que a escolaridade é parte desse processo, nesse sentido criamos uma pergunta para conhecer o nível de escolaridade dos trabalhadores atuantes nos serviços portuários. Como resultado da pesquisa, obtivemos o percentual de 9,7% do grupo pesquisado possui apenas o Ensino Fundamental; 16,1% não tiveram a oportunidade de concluir o Ensino Médio; apenas 6,4% dos pesquisados possuem o Ensino Médio completo; e 12,9% iniciaram uma graduação, porém não conseguiram concluir, diante desses números, notamos que o total de 45,1% dos trabalhadores que atuam nos serviços avulsos, não possuem nenhuma formação do Ensino Superior. Em contrapartida, 54,9% dos entrevistados responderam que possuem graduação e, dentre estes, 19,4% realizaram a Especialização *latu senso* em alguma área.

Provavelmente, os 45,1% dos TPAs que não concluíram nenhuma graduação referem-se ao contingente que já atuava no porto antes da Lei de Modernização dos Portos, visto que as contratações não demandavam formação escolar por serem indicações feitas por familiares e amigos. Colbari (2013) informa que “(...) o fato de existirem nos portos um contingente de trabalhadores ativos parcialmente alfabetizados ou totalmente analfabetos tem sido um obstáculo para a leitura dos manuais de instrução indispensáveis na execução das tarefas de movimentação das cargas”⁷⁵

Já dentre os 54,9% de TPAs com Graduação e Especialização (*lato sensu*), pressupomos terem ingressado nos serviços portuários após a administração do Ogmo; e muitos atuavam na direção dos sindicatos, sendo a Especialização uma forma de acesso e/ou manutenção no poder. Esse percentual corrobora o perfil gerencial dos entrevistados — presidentes e diretores dos sindicatos, visto que 100% deles possuem Graduação completa no Ensino Superior e Especialização e já atuavam como trabalhadores portuários avulsos antes do Ogmo. Josué

75 COLBARI (2003). *Op. Cit.*, p. 76.

King (2016), diretor do Sindicato dos Arrumadores, disse que depois de anos como marítimo cursou uma graduação. Os conhecimentos adquiridos aliados à experiência lhe possibilitaram alcançar a realização pessoal e profissional antes limitada.

Porém, a mudança do perfil escolar definida na Lei dos Portos não promoveu a valorização dos profissionais qualificados nos ambientes do trabalho portuário. Para o superintendente da Codesa, este modelo funcional desperta no trabalhador o interesse em estudar e se capacitando na área da pesquisa e do conhecimento porque não auferir renda diferenciada ante o trabalhador sem capacitação. De acordo com Enildo Ferreira, “O pessoal que trabalha na área portuária não tem muito incentivo para a qualificação profissional, a maioria dos trabalhos são realizados com o pessoal que aprendeu a partir do desenvolvimento das atividades direto no local de trabalho”⁷⁶

Relativamente à oferta de cursos de capacitação e aperfeiçoamento para o desempenho das atividades, Silva & Ramos apuraram que a taxa de crescimento da oferta desses cursos foi de 175%⁷⁷, o que, segundo estes autores, proporcionou a melhoria dos serviços nos portos brasileiros. Contudo, no Espírito Santo notamos alguns trabalhadores insatisfeitos com os treinamentos oferecidos pelo Ogmo. Algumas respostas indicaram que os treinamentos não condizem com as atividades desenvolvidas nas operações de embarque e desembarque de mercadorias nos portos.

O Ogmo mantém o cadastro dos trabalhadores avulsos — estivador;⁷⁸

76 SOUZA (2107). *Op. Cit.*, p. 226.

77 SILVA; RAMOS (2011). *Op. Cit.*

78 Os estivadores são aqueles trabalhadores que arrumam as cargas para embarque e desembarque dos navios. Diferente daquele serviço realizado há algum tempo, no qual eles tinham de carregar as sacas com as mercadorias, hoje, grande parte da atividade está automatizada. Mesmo assim, é considerado um trabalho que demanda mão de obra humana.

conferente;⁷⁹ bloco;⁸⁰ vigia;⁸¹ arrumador/capatazia⁸² — alocando-os segundo a requisição do operador portuário. Há também o trabalhador de multifuncionalidade, isto é, o TPA⁸³ capaz de cobrir os lugares faltosos de alguma categoria. Em geral, são trabalhadores recém-ingressos que ainda não pertencem a nenhuma categoria específica que assumem as tarefas.

O treinamento multifuncional é feito com os cursos de capacitação às categorias pelo Ogmo. O modelo corrobora a horizontalização do trabalho, e contribui para acabar com a existência de uma hierarquia entre os trabalhadores (mais ou menos importantes), conforme o modelo de trabalhos descentralizados. Com a política de ingresso por concursos públicos o trabalhador provado deve associar-se ao Ogmo para frequentar treinamentos e instruções nas atividades a serem desenvolvidas, e depois submete-se à avaliação de resultados de aprendizagem nos treinamentos. O site do Ogmo⁸⁴ na Internet informa o quantitativo de 1.600 trabalhadores portuários avulsos cadastrados e registrados que participaram de treinamento em segurança do trabalho, produtividade, crescimento, competitividade, seguindo dois eixos norteadores: desempenho e segurança dos trabalhadores.

Aos TPAs com mais de vinte anos em atividade foram direcionadas outras

79 Os conferentes trabalham juntamente com os estivadores, nos porões durante ao embarque e/ou desembarque das mercadorias, são os responsáveis por fazer a conferência da carga, a equipe é menor, sendo apenas um conferente para cada terno (porão), um ajudante e um chefe para todo o período.

80 O pessoal de bloco é o pessoal que faz a limpeza dos porões, porém trata-se de uma categoria que está quase extinta, uma vez que na maioria das vezes quem faz o trabalho é a própria tripulação do navio.

81 Os vigias são requisitados em todos os navios, são os vigias do navio. Também é uma categoria que corre o risco de ser extinta, tendo em vista que é uma função quase desnecessária e é muito comum eles serem requisitados e não comparecer ao trabalho. Algumas agências já têm a prática de informar ao Ogmo da ausência, quando ocorre o trabalhador fica sem receber pelo trabalho não prestado.

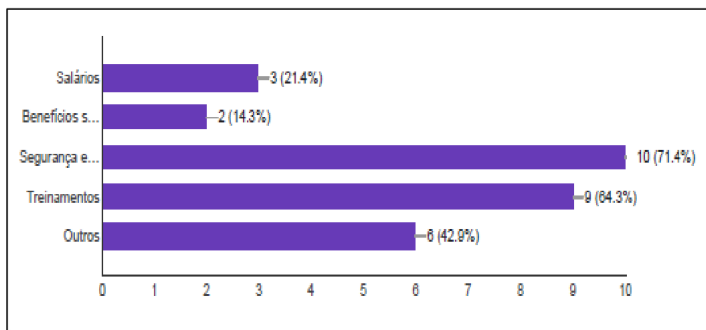
82 Arrumadores/Capatazia são os trabalhadores portuários avulsos sem vínculo empregatício que arrumam as cargas nos armazéns e pátio, antes da entrada no navio.

83 TPA de cadastro refere-se aos trabalhadores que ingressaram ao Ogmo por intermédio de concurso e que ainda não possui registro efetivo em determinada categoria, esse trabalhador realiza os treinamentos oferecidos pelo Ogmo e está apto a atuar em qualquer função, são os direcionados para as atividades multifuncionais.

84 Site Ogmo Disponível em: <https://www.ogmoes.com.br/NossaHistoria.aspx>. Acesso em: 30/09/2015.

cinco perguntas complementares sobre a sua percepção da administração do Ogmo comparada à dos sindicatos. Respondendo sobre as condições de trabalho a partir do Ogmo, a totalidade responderam (100% das respostas) afirmou melhoria após a implantação do Ogmo, em especial no sistema de segurança e os treinamentos. As respostas indicam que a nova gestão lhes garante melhor acompanhamento, e é mais efetiva e presente no cotidiano dos trabalhadores, conforme pode ser verificado no Gráfico 2, que apresenta o grau de satisfação dos TPA com a gestão do OGMO.

Gráfico 2: grau de satisfação dos TPA com a gestão do OGMO



Fonte: SOUZA (2017).⁸⁵

Vale ressaltar que mesmo tendo sido a segurança e treinamento um dos itens mais relevantes a partir da administração do Ogmo, as melhorias ainda não são satisfatórias, visto que 16,1% dos TPA indicaram treinamento pouco eficaz para as atividades que exerciam. Relativamente à Segurança e Medicina do Trabalho, 41,9% indicaram que o Ogmo não proporciona o acompanhamento adequado. Assim, podemos dizer que persistem insuficiência quanto à Segurança e Medicina do trabalho e seus treinamentos.

Ainda no bloco das respostas dos trabalhadores atuantes há mais de vinte anos 21,4% disseram que a gestão do Ogmo está muito melhor em relação à administração anterior (sindicatos). Ou seja, que a qualidade do trabalho melhorou; já 42,9% entendem que não houve melhoria, e que a qualidade continua a mesma; outros 21,4% afirmaram que está melhor, e que a melhoria

ocorreu de forma regular; e 14,3% consideraram a administração Ogmo pior que a anterior.

Diante do apreendido com o resultado da pesquisa, notamos que a maioria dos trabalhadores consideram que a gestão do Ogmo trouxe melhorias e qualidade e trabalho aos que tiveram seus registros efetivados pelo Ogmo. Contudo, vale lembrar que nem todos tiveram essa oportunidade, perderam o trabalho e tiveram que buscar em outras áreas o meio de sobrevivência. Notamos também que o ambiente de trabalho mudou, a relação dos trabalhadores com os sindicatos distanciaram, bem como como o princípio original da formação da categoria que foi, “a solidariedade mútua”, ou seja este sentimento perdeu-se com as mudanças, hoje a relação de trabalho com o trabalhador nos moldes do corporativo e pessoal inserido no contexto neoliberal.

Considerações finais

Na administração atual há certo distanciamento entre trabalhadores e o Ogmo, e esse pode ser um ponto diferenciado da gestão anterior, visto que representavam uma ‘grande família’. Mesmo assim, a institucionalização do Ogmo não parece ter acarretado grande impacto e isso foi constatado após o “medo” da mudança para a nova administração, mas muitos se adaptaram à nova rotina.

Na opinião do diretor do Sindicato dos Arrumadores Josué King⁸⁶ os trabalhadores não sofreram tanto com a mudança na administração devido à organização dos sindicatos capixabas. Diz ainda que muitas medidas do Ogmo foram copiadas dos serviços prestados pelos sindicatos. Esta pode ser considerada uma razão para que os trabalhadores tivessem conseguido manter-se com o registro efetivado pelo novo sistema do Ogmo.

Entretanto, o período de transição para o Ogmo foi marcado por manifestações dos diversos atores com interesse no assunto, com especial participação dos dirigentes sindicais na sua implantação, como manifestações de rua, paralisação do trabalho, operação “tartaruga”, abraço ao porto de Vitória etc. Conforme constatado por alguns dirigentes sindicais, foi um período muito traumático. Para muitos, contudo, apresentou-se uma oportunidade rara de inserirem-se num mercado de trabalho exclusivo para parentes e amigos dos

86 SOUZA (2017)., *Op. Cit.*, p. 195.

que já exerciam a profissão e a administração sindical.

Neste novo cenário pós-leis de modernização de 1993 e 2013 os trabalhadores perderam força e coesão enquanto categoria, perderam voz ativa junto à administração portuária, e se tornaram mais subordinados às regulações corporativas do trabalho. Esse refluxo de resistência política foi observado na ausência de movimentos contrários à nova lei de regulamentação dos portos (Lei nº 12.815/13), que ensejou promover, dentre outras alterações, a utilização de trabalhadores próprios nas atividades de operação de carga e descarga de navios nos novos terminais privados, reduzindo ainda mais o campo de trabalho para atuação dos TPAs.

As mudanças provocadas a partir da criação do Ogmo alteraram as relações de trabalho desenvolvido pela categoria dos TPAs; um novo perfil de trabalhador foi inserido nos grupos, e isso não ocorreu sem transtornos. Algumas áreas foram drasticamente atingidas pelas mudanças, algumas satisfatórias à categoria, ao passo que outras trouxeram prejuízos.

A pesquisa nos permite, por fim, afirmar que a Lei nº 8.630/93 de modernização dos portos foi um divisor de águas entre o modelo tradicional dos trabalhadores portuário e os fez migrar para um perfil mais qualificado para as mudanças tecnológicas que a reestruturação portuária atravessou no Brasil nas últimas décadas em decorrência, sobretudo, da chamada “revolução dos contêineres” e da abertura do mercado brasileiro ao comércio internacional. Porém, o conhecimento e a capacitação tecnológica, na prática, foram combinadas com a experiência dos trabalhadores mais antigos de todas as atividades que permanecem sendo exercidas nos cais e nos porões dos navios. Tendo em vista que essa diversidade de cargas e tarefas laborais nem sempre são previstas e treinadas pelo Ogmo, muitas vezes os trabalhadores mais qualificados não conseguem desempenhar as jornadas a contento num ambiente laboral em que experiência representam ganhos expressivos de produtividade e redução de acidentes e prejuízos aos trabalhadores e operadores portuários. Nesse caso, o conhecimento alcançado empiricamente e/ou transmitido pelos trabalhadores experientes, que migraram do modelo anterior para o atual, para os trabalhadores avulsos concursados ainda prevalece nos cais e terminais do porto de Vitória.

Referências

ANDRÉ, Marlene Monteiro. *A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES*. São Paulo: EDUFES, 1998.

ANTUNES, Ricardo. *O que é sindicalismo?* São Paulo: Brasiliense, 1982.

_____. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 16ª Edição. São Paulo: Editora Cortez, 2015.

_____. *Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos: Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil*. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 1998.

BAUNGARTEN, Marcelo Zepka. *Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras — Internacional — Âmbito Jurídico*. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181. Acesso em 04/09/2015.

COLBARI, Antônia. *Ética do Trabalho*. São Paulo: Editora Letras & Letras/ Ed. Da FCAA/UFES, 1995.

_____. *Rumos do movimento sindical no Espírito Santo, Vitória*. Vitória: EDUFES, Floricultura, 2003, 192p.

CPDOC/FGV — *Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil*. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EstadoEconomia/CVRD>. Acesso: 14/01/2016.

FRANÇOIS, Etienne. *A fecundidade da história oral*, capítulo 1, p. 4. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. *Usos e Abusos da História Oral*. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

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

(UNICAMP). Campinas, 1999.

NETO, Jose Vieira Santana. A lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil: *um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto Público Organizado de Salvador*. Dissertação — Mestrado, Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. II. Suarez, Marcos Alban. III. Titulo. Salvador: 2005, p. 25.

SILVA, Marciano Silvério da; RAMOS, Amarildo. *A Lei de Modernização dos Portos e o atual cenário da atividade portuária do Espírito Santo*. Vitória: FAESA, 2011 — 157 TCC (Trabalho Conclusão de Curso) — Curso de Administração da FAESA, Vitória, 2011.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed., São Paulo: Atlas, 2008.

HOBSBAWM, Eric. *Os Trabalhadores: Estudos Sobre a História de Operariado*. 2ª edição. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 2000.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 201.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M. (org.). *A serventia da casa*. A Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo. Vitória: Sindiex, 2008.

RIBEIRO, Luiz Cláudio M.; SIQUEIRA, Maria da Penha S. *Expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI)*. p. 259. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio M. et al. [orgs]. *Modernidade e Modernização no Espírito Santo*. EDUFES, Vitória, 2015, p. 271.

SANTANA, Marco Aurélio. *Trabalhadores em movimento: o sindicalismo brasileiro nos anos 1980-1990*. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucia de Almeida N. (orgs.). *O Brasil republicano*, Vol. IV. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. *Trabalho e sociabilidade no Rio de Janeiro: história e memórias de um*

SOUZA, Gracineide Maria de. *Os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) e os impactos socioeconômicos da lei nº 8.630/93 de modernização dos portos*. Vitória: UFES, 2017. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2017.

STEIN, Alex Sandro. *Curso de Direito Portuário*. São Paulo: LTr, 2002.

VASCONCELOS, Flavia Nico. *A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória/ES*. Rio de Janeiro: Interseções [Rio de Janeiro] v. 16 n. 2, p. 409-424, dez. 2014. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/viewFile/16598/12471>. Acesso: 30/05/2016.

Fontes entrevistadas

FERREIRA, Enildo Moreira. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 02/08/2016.

KING FERREIRA, Josué. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 01/07/2016.

PEREIRA, José Adilson. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 14/07/2016.

Fontes sítios da internet

ANTAQ, Porto Barra do Riacho. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/BarraRiacho.pdf>. Acesso: 19/01/2016.

BRASIL, LEI Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 05/06/2013). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em 18/01/2016.

BRASIL, NORMA REGULAMENTADORA 29 — NR 29, de 17 de dezembro de 1997. Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. Redação conforme Portaria SIT 158/2006. Disponível em: <http://www.>

guiatrabalhista.com.br/legislação/nr/nr29.html. Acesso em 28/07/2016.

BRASIL, LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.html>. Acesso em 06/06/2016.

CODESA — Autoridade portuária, por Mario Emílio da Silva. Disponível em: <http://www.agenciacosteira.org.br/ccs/cubatao/apresentacoes/Mario%20Emilio%20da%20Silva%2005.pdf>. Acesso em 09/01/2021.

SINDAMARES (Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo). Disponível em: <http://www.sindamares.com.br/portos/>. Acesso: 30/05/2016.

SINDICATO DOS ARRUMADORES. Disponível em: <http://www.arrumadores.com.br/historia.asp>. Acesso: 01/07/2016.

SINDICATO DOS CONFERENTES. Disponível em: <http://www.conferentes-es.com.br/site/site.php>. Acesso: 30/06/2016.

SINDICATO DOS ESTIVADORES. Disponível em: <http://www.estiva-es.com.br/>. Acesso: 30/06/2016.

WEBPORTOS. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Consultado ao SIG ANTAQ em 6 de Setembro de 2020. Disponível em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br/Tup/Index/105>. Acesso em 10/02/2021.

O Advento dos Portos Inteligentes

Leonardo Cruz da Costa & José Viterbo Filho

Resumo: Neste capítulo discutimos o surgimento dos portos inteligentes. Inicialmente, traçamos um panorama sobre a evolução das tecnologias de informação e comunicação e seu papel na transformação dos setores produtivos da sociedade. Em seguida, apresentamos as novas tecnologias que vêm revolucionando a oferta de produtos e serviços de governos para organizações privadas e vice-versa, e destas para os cidadãos. Discutimos também o conceito de cidades inteligentes, seus pilares e eixos de implementação. Finalmente, descrevemos casos de adoção destas tecnologias, em países como a Espanha e Coreia, na busca pela modernização portuária em direção ao paradigma dos portos inteligentes.

Palavras-chave: Portos Inteligentes. Novas Tecnologias. Gestão Portuária.

I. Introdução

Ao longo dos séculos o ser humano experimentou, descobriu, desenvolveu e dominou várias inovações: a roda, a imprensa, o motor, a eletricidade, o telégrafo, o computador, a internet etc. No início do século XX, o mundo experimenta a Segunda Revolução Industrial, fase que corresponde à continuidade do processo de revolução industrial com os aperfeiçoamentos de técnicas, o surgimento de novas máquinas e a introdução de novos meios de produção (fordismo) apoiada em uma base técnico-científica.

Mas, a evolução observada, após a Segunda Guerra Mundial, da base técnico-científica para uma base técnico-científica-informacional, alterou profundamente as formas de produção. Alterações que mantém até os dias atuais e em nada se compara com o que ocorreu nos séculos anteriores o que levou Castells (1999, p. 78) a chamar a Segunda Guerra Mundial como mãe de todas as tecnologias.

Sobre essa nova base, a pesquisa tecnológica, a indústria e o mercado se unem para criar novos modelos de produção (produção de acordo com demanda, produtos personalizados, produção distribuída por países), é a chamada “Terceira Revolução Industrial” ou “Revolução Informacional”. As Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) se desenvolvem a partir da evolução das telecomunicações, emprego dos computadores e utilização da internet.

Diferentes definições para as TICs estão disponíveis. Com a meta de estabelecer um conjunto de definições e métodos para facilitar a compilação de dados disponíveis internacionalmente e assim medir vários aspectos da sociedade da informação, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) foi pioneira na busca de uma definição para a TIC e a definiu como a uma combinação de indústrias de manufatura e de serviços que capturam, transmitem e exibem dados e informações eletronicamente (OCDE, 1999). Já segundo a UNESCO (2009, p. 120) são um conjunto diversificado de ferramentas e recursos tecnológicos utilizados para transmitir, armazenar, criar, compartilhar e trocar informações¹ e para o Banco Mundial (2002, p. 3)

¹ Essas ferramentas e recursos tecnológicos incluem computadores, a Internet (sites, blogs e e-mails), tecnologias de transmissão ao vivo (rádio, televisão e webcasting), tecnologias de

toda tecnologia usada para reunir, distribuir e compartilhar informações e consistem em hardware, software, redes e mídia para coleta, armazenamento, processamento, transmissão e apresentação de informações (voz, dados, texto, imagens).

As TICs são agora essenciais para a coleta e análise de dados, para modelagem e validação de descobertas, para aplicações científicas em tempo real e para o relato e divulgação de descobertas científicas. Elas são usadas para melhorar a utilização de recursos e a qualidade dos processos de aprendizagem e atividades de pesquisa. (UNESCO, 2014)

Especificamente com relação às atividades de pesquisa, as redes de comunicação permitem, atualmente, que os cientistas trabalhem de forma muito mais colaborativa, além das fronteiras internacionais, do que antes (UNESCO, 2014). Isso já era um anseio em 1963, quando o Relatório Weinberg, afirma que a transferência de informação constitui parte inseparável da pesquisa e do desenvolvimento e que todos os envolvidos nessa atividade (cientistas, engenheiros, instituições, indústria e agências governamentais) deveriam assumir a responsabilidade pela transferência (WEINBERG; WIESNER, 1963, p. 1).

O exponencial uso das TICs está diretamente relacionado com o seu potencial transformador do desenvolvimento econômico e social apoiando a melhoria na prestação de serviços públicos, criando novas oportunidades e modelos para negócios e capacitando os cidadãos a se expressarem, disseminando conhecimentos e permitindo melhores meios de subsistência. Um modelo de negócio é a lógica de criação, entrega e captura valor por parte de uma organização” (OSTERWALDER, 2011, p. 14)

A transformação dos negócios se apoia cada vez mais nas tecnologias e essas transformações são tão visíveis e profundas, observa-se um deslocamento do foco da produção de bens materiais para produção apoiada em conhecimento e ideias. Se antes as empresas se estruturavam em hierarquias rígidas e

transmissão gravada (podcasting, reprodutores de áudio e vídeo e dispositivos de armazenamento) e telefonia (fixa ou móvel, satélite, vídeo/videoconferência, etc.) (UNESCO, 2009, p. 120).

escalonadas com gerenciamento por divisões, hoje são organizadas em redes com hierarquia de poucos níveis baseadas em diálogo entre os colaboradores e equipes por tarefas.

Segundo LIBERT *et al.* (2014) após examinar 40 anos de dados financeiros de empresas S&P 500² buscando entender como elas evoluíram junto com os seus negócios e as tecnologias, concluíram pela existência de quatro (4) modelos de negócios:

Construtores de ativos: essas empresas criam, desenvolvem e alugam ativos físicos para fazer, comercializar, distribuir e vender coisas físicas. Os exemplos incluem Ford, Wal-Mart e FedEx.

Empresas com seu foco baseado em capital físico (por ex. fábricas) produzem bens de consumo³possuem alto custo de escalabilidade e margens menores.

Desde 2011, a taxa de crescimento orgânico das empresas de CPG (bens de consumo) diminuiu. Várias categorias de bens de consumo, incluindo produtos pessoais, produtos domésticos, bebidas e produtos alimentícios, caíram vários degraus nos rankings do setor de contribuição para o lucro econômico, e os retornos dos acionistas ficaram abaixo do S&P 500. (SANTOS, 2019)

Prestadores de serviços: essas empresas contratam funcionários que prestam serviços aos clientes ou produzem horas faturáveis pelas quais cobram. Os exemplos incluem United Healthcare, Accenture e JP Morgan.

Empresas que possuem seu foco baseado no capital humano como as consultorias que geram valor vendendo capacitação. Dependem menos do capital físico e possuem uma escalabilidade limitada uma vez que dependem de seus trabalhadores (consultores) para as suas vendas.

Criadores de tecnologia: essas empresas desenvolvem e vendem

2 Abreviação de Standard & Poor's 500 trata-se de um índice composto por quinhentos ativos (ações) cotados nas bolsas de NYSE ou NASDAQ, qualificados devido ao seu tamanho de mercado.https://pt.wikipedia.org/wiki/S%26P_500.

3 Aqui usamos o conceito de bens de consumo como os produtos consumidos por indivíduos ou famílias (alimentos, produtos de limpeza e higiene pessoal, eletrodomésticos e eletroeletrônicos, etc.)

propriedade intelectual, como software, análises, produtos farmacêuticos e biotecnologia. Os exemplos incluem Microsoft, Oracle e Amgen.

Empresas que possuem seu foco baseado nas ideias e conhecimento, possuem uma vantagem em relação aos modelos anteriores, pois desenvolvem um produto e podem vendê-lo muitas vezes.

Orquestradores de rede: Essas empresas criam uma rede de pares na qual os participantes interagem e compartilham a criação de valor. Eles podem vender produtos ou serviços, construir relacionamentos, compartilhar conselhos, dar avaliações e colaborar.

Alicerçadas fortemente em TICs, empresas têm surgido apoiadas na conectividade (Facebook, Pinterest, Instagram, Uber, Airbnb, Alibaba, eBay etc. Seu grande papel no modelo é reunir cada um dos participantes e dependem menos do capital físico e possuindo maior escalabilidade. O Uber é uma empresa de locação de carros e não possuem carros, Airbnb aluga imóveis e não possuem imóveis.

Os orquestradores de rede superam as empresas com outros modelos de negócios em várias dimensões importantes. Essas vantagens incluem avaliações mais altas em relação à receita, crescimento mais rápido e margens de lucro maiores. (LIBERT *et al.*; 2014)

O valor do modelo baseado em orquestração já foi percebido e vem sendo adotado mesmo por empresas que não tem seus negócios nele apoiado. Usado, por exemplo, como estratégia de fidelização, a Companhia Brasileira de Distribuição (Grupo GPA) o maior varejista do Brasil (Pão de Açúcar, Extra, Compre Bem e Assaí), em junho de 2017, lançou o aplicativo “Meu Desconto” uma espécie de *marketplace* da indústria, os fornecedores tinham total autonomia para oferecer os descontos diretamente aos clientes do grupo. O grupo abriu sua carteira de clientes para a indústria que busca fidelizá-lo, por meio de descontos. Assim, cria-se uma maneira onde todos ganham. Ganha o grupo pelo fato que o aplicativo só pode ser usado nas suas lojas e não ter que arcar com descontos, ganha a indústria que tem contato direto com o cliente e ganha o cliente com os descontos.

Assim, a utilização da tecnologia nos portos deve ser vista como

estratégica uma vez que ela perpassa todos os níveis do negócio portuário, desde as operações de cargas, a logística e a própria infraestrutura. Cada vez mais a adoção e o aperfeiçoamento no uso de ferramentas tecnológicas e inovadoras para melhorar os sistemas e processos se faz presente. No Brasil, um exemplo disso é o Porto Sem Papel (PSP), um sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros.

Antes da utilização deste sistema as empresas precisavam efetuar transações com diversas agências governamentais com objetivo de obter os documentos, as licenças e as permissões necessárias a fim de concluir seus processos de importação, exportação e cabotagem. Antes eram 112 documentos, agora com apenas uma entrada de dados é possível transacionar com diversas agências estatais (Autoridade Portuária (Porto), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), o Departamento de Polícia Federal (Polícia Marítima), Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (Vigiagro), a Marinha do Brasil (Autoridade Marítima) e a Secretaria da Receita Federal do Brasil (Autoridade Aduaneira) (INFRAESTRUTURA, 2018).

O uso de tecnologias como robótica, armazenamento (análise de big data, medição inteligente), processamento de informação (inteligência artificial, realidade virtual, realidade aumentada), internet das coisas, computação em nuvem, segurança de rede e tecnologia de protocolos de criptografia trazem novas oportunidades para portos que vão além do manuseio de cargas.

As tecnologias de blockchain e cidades inteligentes (smart city) são dois exemplos concretos e atuais de como o impacto das inovações tecnológicas provavelmente serão sentidas nos portos em curto espaço de tempo.

2. Tecnologias emergentes

Jonhson *et al.* (2011) definem tecnologias emergentes como aquelas ferramentas computacionais chave, que além de já serem utilizadas hoje, prometem um crescimento importante em sua utilização nos próximos anos. Para Veletsianos (2010), as tecnologias emergentes não são, obrigatoriamente, tecnologias novas, mas também não são totalmente dominadas e compreendidas, possuindo um

grande potencial disruptivo ainda não completamente realizado. Identificamos três tecnologias emergentes que são imprescindíveis no cenário de Cidades Inteligentes, em que se inserem os Portos Inteligentes, a Internet das Coisas (IoT), Computação em Nuvem e Blockchain, discutidas a seguir.

2.1. Internet das Coisas

Para Zanella *et al.* (2014), a Internet das Coisas (IoT) é um paradigma de comunicação que prevê que objetos da vida cotidiana serão equipados com microcontroladores, transmissores e receptores para comunicação digital, bem como os protocolos de comunicação adequados, que os tornarão capazes de se comunicarem entre si e com os usuários, tornando-se parte integrante da Internet. Atzori *et al.* (2010) relembram que “a Internet mudou drasticamente a forma como vivemos, movendo as interações entre as pessoas em um nível virtual em vários contextos que vão desde a vida profissional até as relações sociais”. Para os autores, a IoT deve ser considerada como parte da Internet geral do futuro, que provavelmente será muito diferente da Internet que usamos hoje. Zanella *et al.* (2014) destacam que o conceito de IoT, visa tornar a Internet ainda mais envolvente e abrangente. Para esses autores:

Ao permitir fácil acesso e interação com uma ampla variedade de dispositivos, como, por exemplo, eletrodomésticos, câmeras de vigilância, sensores de monitoramento, atuadores, monitores, veículos e assim por diante, a IoT promoverá o desenvolvimento de uma série de aplicações que fazem uso da quantidade e variedade potencialmente enorme de dados gerados por tais objetos para fornecer novos serviços aos cidadãos, empresas e administrações públicas.

Hammi *et al.* (2018) ressaltam que IoT representa a melhor maneira de tornar uma cidade inteligente. Para os autores, a IoT pode ser aplicada em vários cenários de Cidades Inteligentes, como monitoramento do status de edifícios com redes de sensores sem-fio passivas; monitoramento ambiental para identificar a concentração de gás, o nível de água para lagos ou a umidade do solo; gerenciamento de resíduos; estacionamentos inteligentes; monitoramento

de equipamentos para redução da emissão de CO₂; desenvolvimento de veículos autônomos. Os autores ressaltam, entretanto, que para alcançar tais objetivos será necessário um grande número de objetos conectados. Mas relembram que esse número está crescendo exponencialmente e que havia a expectativa de que 50 bilhões de objetos conectados estivessem implantados em cidades inteligentes até 2020.

Zanella *et al.* (2014) ressaltam ainda que as soluções atualmente disponíveis para a implementação de IoT em áreas urbanas estão próximas da padronização e os representantes da indústria já estão ativos na produção de dispositivos que aproveitam essas tecnologias para viabilizar as aplicações de interesse. Eles avaliam que o conjunto de protocolos abertos e padronizados é significativamente menor que a gama de opções de design para sistemas IoT, concluindo que as tecnologias habilitadoras atingiram um nível de maturidade que permite a realização prática de soluções e serviços de IoT, abrindo caminho para a adoção massiva deste paradigma.

2.2. Computação em Nuvem

A computação em nuvem, de acordo com Buyya *et al.* (2009), pode ser definida como o emprego de um tipo de sistema paralelo e distribuído que consiste em uma coleção de computadores interconectados e virtualizados que são provisionados dinamicamente. Estes recursos são apresentados pelos provedores de serviços aos seus consumidores de forma unificada, sendo configurados com base em acordos de nível de serviço estabelecidos por meio de negociação entre estas duas partes. A ideia principal por trás da computação em nuvem, de acordo com Massobrio *et al.* (2018), é que os serviços necessários sejam usados sob demanda dos usuários, que podem acessá-los através de muitos dispositivos, a partir de qualquer lugar do globo, fazendo uso de um pool compartilhado de recursos configuráveis que pode incluir, por exemplo, recursos de processamento, armazenamento de dados, uso de aplicativos, etc.

Segundo Ballon *et al.* (2011), a computação em nuvem é um paradigma que, cada vez mais, vem sendo proposto no cenário de Cidades Inteligentes como forma de dissipar as incertezas relacionadas à fragmentação operacional e regional de serviços online. Os autores destacam que a tecnologia permite

“superar as falhas sistêmicas que atualmente impedem sinergias inovadoras entre grandes fornecedores de tecnologia e serviços, administrações municipais, pequenas e médias empresas e usuários finais”. Kakderi *et al.* (2019) ressaltam que a computação em nuvem traz benefícios operacionais e financeiros significativos para as cidades, permitindo-lhes, entre outras coisas, selecionar, adaptar e reutilizar serviços e soluções de Cidades Inteligentes já testados e prontos, uma vez que as cidades em todo o mundo em geral enfrentam os mesmos desafios socioeconômicos e ambientais. Eles acrescentam que hoje em dia há diversos aplicativos, de código aberto ou proprietários, desenvolvidos para lidar com variados problemas urbanos, como o gerenciamento de tráfego, a poluição ambiental, a proteção e segurança, etc. Nesse cenário, priorizar as necessidades, alavancar novas tecnologias e capitalizar em diferentes modelos de negócios tornam-se os principais desafios.

2.3. Blockchain

Blockchain surge da necessidade de resolver um problema: uma vez que todos os documentos de texto, áudio, imagem e vídeo estão em formato digital e são facilmente modificáveis como certificar quando um documento foi criado ou alterado pela última vez? Haber e Stornetta (1991) ao estudarem esse problema propõem um sistema em que os registros de data e hora dos documentos não pudessem ser violados ou retroativos.

A ideia básica é que os registros criptografados sobre os documentos sejam feitos de maneira distribuída e descentralizada, como uma espécie de livro contábil universal, criado e mantido de forma pública e compartilhada.

A proposta é inovadora, uma vez que vai de encontro com a noção de alguns que para se ter segurança é necessário centralizar. Para explicar esse aspecto podemos utilizar uma metáfora: se uma pessoa testemunha um acontecimento temos um certo grau de certeza que o evento ocorreu, mas se temos dez pessoas testemunhando o mesmo acontecimento a certeza aumenta.

Esse é o conceito por trás do blockchain um registro coletivo, em que os dados são distribuídos entre todos os computadores ligados à rede, onde as transações são registradas em milhares de computadores que “testemunharam” que a transação ocorreu e os dados criptografados, que a descreve, são

exatamente aqueles ali depositados. Uma vez inseridos os dados no sistema, eles permanecem para sempre, impedindo a sua violação. Embora os primeiros estudos sobre blockchain tenham sido iniciados nos anos 90, somente quando utilizados a partir de 2008, como base para as criptomoedas, seu conceito se tornou mais difundido.

É possível facilmente perceber a aplicabilidade da tecnologia de Blockchain no negócio portuário. As importações e exportações de cargas são atividades complexas e demandam uma vasta documentação envolvendo diversos atores (vide o PSP). Não é incomum a detecção de fraudes na cadeia de suprimentos (supply chain) (KSHETRI, 2018). A utilização de Blockchain agregará maior transparência e mapeamento de toda a cadeia por meio de registros descentralizados de propriedade, e permitindo o monitoramento e a rastreabilidade das mercadorias

O uso dessa tecnologia em atividades comerciais já é uma realidade. Em 2018, o HSBC se tornou o primeiro banco a colocar uma carta de crédito comercial na plataforma Corda, uma rede de blockchain que fornece cartas de crédito a exportadores globais da empresa Contour⁴. Atualmente, diversos bancos fazem parte da rede: Alfa Bank, Bangkok Bank, Banco da China, Banco do Vietnã, BNP PARIBAS, CITI, DBS Bank, SMBC, Standard Bank, entre outros.

Os ganhos obtidos não são apenas em relação a segurança e rastreabilidade de toda a cadeia de suprimentos. Novas inovações surgem, como os *smart contracts*. Os contratos passam a ser um protocolo de computador auto executável, isto é, ao invés de serem redigidos em linguagem jurídica passa a serem escritos em uma linguagem algorítmica. O protocolo define as regras e consequências, obrigações, penalidades como qualquer contrato, porém é capaz de obter informações, processá-las e tomar as devidas ações previstas de acordo com as regras definidas (WALSH, 2015).

3. As Cidade Inteligentes

De acordo com Lopez-de-Ipiña *et al.* (2013), até 2050 cerca de 70% da população mundial passará a viver em grandes cidades. Nesse cenário, Johnson

4 [4] <https://www.contour.network/>

(2008) destaca ainda que esses enormes e complexos agrupamentos de pessoas tendem inevitavelmente a se tornar locais confusos e desordenados. Cidades e megacidades geram novos tipos de problemas, tais como a dificuldade na gestão de resíduos, a escassez de recursos, a poluição do ar, congestionamentos e infraestruturas inadequadas e em deterioração (CHOURABI, 2012). Visando garantir condições de habitabilidade neste contexto de crescimento tão rápido da população urbana mundial surge o conceito de Cidades Inteligentes, que está relacionado a uma visão de como as cidades podem evoluir à medida que tecnologias inovadoras como Inteligência Artificial, Internet das coisas e Blockchain passam a permear todos os aspectos da vida urbana.

Lopez-de-Ipiña *et al.* (2013) definem a Cidade Inteligente como um meio de disponibilizar todos os serviços e aplicativos baseados em TIC para cidadãos, empresas e entidades que fazem parte do sistema de uma cidade. Seu objetivo é aumentar a qualidade de vida de todos os cidadãos e melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços prestados pelo governo, entidades sociais e empresas. Segundo Bernardini *et al.* (2020), o conceito de uma Cidade Inteligente está também intimamente relacionado às rápidas transformações na economia e na sociedade, proporcionadas pela evolução tecnológica e sua incorporação pelo governo, mercado e sociedade. Oferecendo uma visão mais abrangente, o Instituto Brasileiro de Cidades Inteligentes, Humanas e Sustentáveis (IBCIHS) expande o conceito de uma cidade inteligente e define a “Cidade Humana, Inteligente, Criativa e Sustentável” como aquela que “faz uma gestão integrada, integral, sistêmica e transversal de suas cinco camadas: as pessoas; o subsolo; o solo; a infraestrutura tecnológica; e as plataformas, com o objetivo de construir uma cidade boa para viver, para estudar, para trabalhar, para investir e para visitar, de forma sustentável, criativa e com alta qualidade de vida” (IBCIHS, 2020).

Zheng *et al.* (2014) destacam que os sistemas computacionais em Cidade Inteligentes compreendem um processo de aquisição, integração, e análise de grandes volumes de dados heterogêneos gerados em espaços urbanos por uma diversidade de fontes, como sensores, dispositivos móveis, veículos, edifícios e pessoas, para combater os principais problemas que as cidades enfrentam, como por exemplo a poluição do ar, aumento do consumo de energia e

congestionamentos nas vias urbanas. Para os autores, essas tecnologias discretas e ubíquas são conectadas provendo mecanismos para a gestão de dados e modelos de análise, criando novos métodos de visualização e obtendo soluções que melhoram o ambiente urbano, a qualidade de vida e a operacionalização dos principais sistemas das cidades. Os autores vislumbram que as possibilidades de utilização de dados para a melhoria das cidades podem ser divididas em sete eixos: planejamento urbano, economia, transporte, social e entretenimento, saúde pública e segurança, meio ambiente, e energia. Dentre esses eixos, três estão relacionados ao desenvolvimento do setor portuário, o planejamento urbano, economia e transporte.

Para Zheng *et al.* (2014), o planejamento urbano eficaz é um fator importante para a construção de uma cidade inteligente, pois a sua formulação exige uma ampla avaliação de diversos fatores tais como o fluxo de tráfego, o fluxo populacional e a infraestrutura urbana, incluindo a rodoviária, aeroviária e portuária. Kumar *et al.* (2020), destacam que o índice “IESE Cidades em Movimento” definiu diversos parâmetros para avaliar a “inteligência” das cidades. Entre esses parâmetros, o “Planejamento Urbano” é o que considera principalmente o uso de tecnologia em todos os tipos de infraestrutura, incluindo edifícios, linhas ferroviárias, aeroportos ou portos marítimos.

4. Portos Inteligentes

Devido ao grande número de operações portuárias realizadas diariamente, qualquer melhoria na lucratividade de qualquer aspecto do setor portuário pode ter um grande impacto no planejamento e gestão portuária. Em consequência disso o termo Porto Inteligente tem despertado grande interesse para orientar a evolução dos portos atuais, sendo considerado a base para o seu desenvolvimento futuro e sobrevivência (GONZÁLEZ *et al.*, 2020b). Desde 2010, esse conceito tem atraído a atenção de muitos portos no mundo, como descrevem Jun *et al.* (2018):

Em 2010, a Alemanha lançou o projeto Smart Port Logistics em seu porto de Hamburgo: sensores de Internet das Coisas foram instalados em todo o porto para estabelecer um sistema de troca de dados de todas as partes do porto [...].

Em 2016, foi inaugurado em Long Beach, nos EUA, um terminal de contêineres totalmente automatizado com tecnologia de porto inteligente. A China, que possui portos que movimentam o maior volume de carga do mundo, também abriu um terminal de contêineres no porto de Qingdao, o primeiro totalmente automatizado do mundo, com previsão de que a eficiência do porto melhore em 30% e o custo da mão de obra seja reduzido em 85%.

O uso de tecnologias de informação e comunicação (TICs) para transformar os serviços portuários tradicionais em serviços interativos e dinâmicos, aumentando sua eficiência e transparência, é a base do conceito de portos inteligentes (BELFKIH *et al.*, 2017). Para Castellano *et al.* (2019), a adoção dessas novas tecnologias é parte de um esforço da indústria marítima visando sustentar a vantagem competitiva:

Muitos portos usam plataformas digitais para apoiar os processos de negócios e para melhorar a eficiência da logística marítima-terrestre e das operações em redes portuárias inteiras, por exemplo, através do desenvolvimento e integração de Sistemas de Transporte Inteligentes e ou novos sistemas de comunicação. Na verdade, sensores, atuadores e plataformas inteligentes em portos inteligentes têm um potencial relevante para melhorar os processos de monitoramento, controle e planejamento.

Os autores destacam o uso de tecnologias como nuvens computacionais, Internet das Coisas (IoT), simulação, análise de grandes volumes de dados (Big Data), destacando que “o emprego da tecnologia IoT nos portos permite a aquisição de grandes volumes de dados referentes aos movimentos de carga e pessoal em instalações portuárias para posterior análise, permitindo o desenvolvimento de infraestruturas inteligentes e a otimização do fluxo de informação digital entre os stakeholders do setor portuário”. Neste cenário, as nuvens computacionais “oferecem suporte ao armazenamento de conhecimento e ao monitoramento analítico por meio de processamento automatizado que exhibe dados aos participantes nos sistemas portuários”. Castellano *et al.* (2019) argumentam ainda que a gestão estratégica da comunicação interna entre os stakeholders portuários permite melhorar a competitividade de todo o sistema

portuário, e esta pode ser apoiada por plataformas web interativas e a gestão estratégica da comunicação e marketing.

Corroborando essa ideia, Yang *et al.* (2018) afirmam que “a chave para os projetos orientados para o futuro de vários governos consiste na coleta e utilização de dados fornecidos por dispositivos de Internet da Coisas (IoT), sensores conectados à Internet que vêm sendo amplamente aplicados em diferentes campos, como redes elétricas inteligentes, edifícios inteligentes, indústrias inteligentes, cidades inteligentes e portas inteligentes”. Nesse contexto, eles definem um porto inteligente como “um porto totalmente automatizado onde todos os dispositivos são conectados por meio dos chamados dispositivos de IoT para Portos Inteligentes”. Segundo os autores:

Uma rede de sensores e atuadores inteligentes, dispositivos sem fio e datacenters constituem a infraestrutura chave do porto inteligente, o que permite às autoridades portuárias fornecer serviços essenciais de forma mais rápida e eficiente. O principal impulsionador dos portos inteligentes é o aumento de produtividade e eficiência que pode ser obtido com a nova abordagem. Vários sensores, como sensores inerciais, sensores ultrassônicos, sensores de corrente parasita, sensores baseados em radar ou lidar, sensores de imagem e leitores e tags RFID são usados para coletar os dados necessários a fim de transformar o “porto” em um “porto inteligente.

Yang *et al.* (2018) definem também uma arquitetura geral para terminais de contêineres automatizados, que se dividem em três principais áreas, a área de atracação, a área de trabalho e a área de armazenagem. A área de trabalho dispõe de guindastes e por ela circulam veículos guiados automaticamente (AGVs) para a carga e descarga de material e contêineres. Nesses terminais automatizados, sistemas de detecção são empregados em tarefas como o monitoramento da integridade estrutural dos guindastes do cais, detecção e manuseio da posição do contêiner, localização, navegação e controle de AGVs, etc. O estado da arte em redes de comunicações permite a extensão da conectividade de Internet dos sistemas de detecção, oferecendo oportunidade para novos desenvolvimentos no domínio de portos inteligentes.

Aspectos que vão além das questões tecnológicas também são

importantes na implementação das iniciativas digitais atuais, que têm como objetivos a melhoria dos fluxos de carga e de informação e o monitoramento de embarcações e veículos, conforme Heilig *et al.* (2017). Os autores ressaltam que para garantir o sucesso dessas iniciativas, não basta apenas alinhar a estratégia portuária e a estratégia digital, mas a aceitação dos stakeholders portuários é fundamental também para que estes venham a cooperar e colaborar no processo de modernização. Segundo os autores:

Embora sejam observados avanços na tecnologia que podem facilitar os fluxos de informações em tempo real e o suporte à decisão para melhor utilizar o equipamento e o espaço disponíveis, isso também pode trazer novos problemas. Além dos desafios gerenciais e culturais da transformação digital, uma consideração social é que os humanos precisam ser treinados para ter a capacidade de usar novas soluções digitais e de (re) resolver problemas que são considerados ainda mais complexos à medida que mais dados chegam em e as implicações de todo o sistema são mais exigentes.

Nas próximas seções, são apresentados dois estudos que discutem casos práticos de desenvolvimento de portos de acordo com o conceito de portos inteligentes. O primeiro descreve o resultado da implementação de um arcabouço tecnológico no porto de Estocolmo (SHAHROKNI *et al.*, 2015) e Malmo (BIBRI e KROGSTIE, 2020). O segundo envolve a discussão de eixos e indicadores para a avaliação de quanto um porto pode ser considerado inteligente (GONZÁLEZ *et al.*, 2020b).

5. Avaliação de portos inteligentes

A adoção de novas tecnologias na busca pela modernização em direção ao paradigma dos portos inteligentes requer investimentos substanciais na gestão portuária. Isso envolve a instalação e manutenção de componentes de infraestrutura, o desenvolvimento e ajuste de novos procedimentos operacionais, a contratação de novos profissionais e o treinamento das equipes já existentes. Castellano *et al.* (2019) chamam atenção para a necessidade de avaliar o impacto desses investimentos na melhoria da eficiência portuária. Os autores explicam que:

Um porto é um sistema muito complexo que envolve vários agentes empresariais na profunda mudança de paradigma associada ao paradigma de portos inteligentes. Dessa forma, é recomendável promover uma análise completa dos benefícios resultantes dos investimentos em TICs [..]. Dados detalhados sobre casos práticos em que tecnologias inteligentes foram implementadas nem sempre estão disponíveis, porque, muitas vezes os envolvidos não estão dispostos a divulgá-los publicamente para preservar uma vantagem competitiva [..]. Em geral, a obtenção de dados para avaliar as melhorias no retorno dos investimentos em tecnologia digital não é imediata.

Castellano *et al.* (2019) propuseram um arcabouço para avaliar o aumento da eficiência portuária decorrente da introdução de novas tecnologias. Essa relação foi quantificada por meio de dois indicadores, que refletem dados sobre a comunicação dos portos com seus interlocutores através de seus sites Web e suas mídias sociais. Eles aplicaram esse arcabouço a um conjunto de 24 portos italianos e a conclusão geral foi de que a introdução dessas tecnologias levou a um aumento da eficiência na maioria dos portos italianos considerados no estudo.

Jun *et al.* (2018), argumentam que, “embora tenha havido investimentos ativos e em grande escala no desenvolvimento de tecnologias de portos inteligentes, poucos estudos investigaram o impacto econômico da indústria de portos inteligentes na economia do país”. Em um estudo eles propuseram uma metodologia para estimar os impactos econômicos detalhados na economia coreana decorrente do investimento na indústria de portos inteligentes. Os resultados indicaram que a conversão de portos tradicionais para portos inteligentes pode influenciar positivamente a economia nacional. Isso pode ser explicado pelo impacto econômico do investimento, que mostrou um aumento na produção de até 12,3%, no valor agregado de até 36,5% e na taxa de emprego de até 205,9%. Além disso, a indústria de portos inteligentes demonstrou ter um enorme efeito econômico em outras indústrias.

Em seu estudo, González *et al.* (2020) apresentaram um indicador que foi desenvolvido para medir e classificar portos considerando o conceito de “portos inteligentes”. Eles aplicaram este indicador ao Sistema Portuário Espanhol, obtendo um ranking dos portos inteligentes daquele país. Para os autores:

As tecnologias de informação e comunicação (TIC) permitirão maior eficiência e segurança na gestão portuária, ao mesmo tempo que a simplificam [...]. Um elemento fundamental deste processo é que essas tecnologias permitirão um maior controle da entrada e saída de mercadorias, o que levará a uma melhoria na segurança aduaneira dos diferentes países. Na esfera social, um Porto Inteligente deve ser projetado para colocar os cidadãos no epicentro, o que significa que o porto deve estar integrado de forma sustentável com a cidade e o meio ambiente.

Para poder realizar a classificação dos portos de acordo com o seu grau de adaptação ao conceito de “porto inteligente”, foi necessário definir um conjunto de indicadores que agregasse todas as características relacionadas àquele conceito e das suas tendências atuais e futuras para posteriormente aplicá-los ao conjunto de portos em estudo. Os autores assumiram o pressuposto que o desenvolvimento de um porto rumo a este ideal deve ser baseado na digitalização, na utilização das TIC e na automatização dos seus processos. Após modelar e analisar o cenário de estudo, González *et al.* (2020) definiram esses indicadores levando em consideração 4 (quatro) pilares fundamentais: Econômico-operacional, Político-institucional, Ambiental e Social. Além dos pilares fundamentais, os pesquisadores consideraram também 2 (dois) pilares transversais e intrínsecos a todos os demais, Digitalização e Automação. Se esses pilares fossem considerados independentes, os outros 4 teriam apenas as características clássicas de um estudo de sustentabilidade portuária, quando o objetivo final é a análise de portos inteligentes, que têm como foco o emprego de novas tecnologias. Uma vez identificados os pilares, foram definidos 32 indicadores e respectivas variáveis de medição, distribuídos nos quatro pilares.

No pilar Econômico-operacional pode-se destacar dois indicadores relacionados à digitalização e automação, a gestão digital integrada de mercadorias e o grau de automação dos sistemas mecânicos. A gestão digital integrada de mercadorias pode ser mensurada pela disponibilidade de sistemas abertos de gestão digital de mercadorias, como rastreabilidade de mercadorias, balanças integradas, declaração prévia digital de peso verificado, declaração de mercadorias e resíduos, utilização de tecnologias como RFID, OCR, GNSS e outras. O grau de automação dos sistemas mecânicos está relacionado com a fase do processo de automação em que se enquadra o terminal mais automatizado

do porto, em relação ao percentual de guindastes de cais, equipamentos em áreas de movimentação interna e externa de mercadorias automatizadas. No pilar Político-institucional pode-se destacar dois indicadores relacionados à digitalização e automação, a digitalização de processos alfandegários e disponibilidade de sistemas de auxílio à navegação, que está relacionada ao número de estações digitais para previsão do tempo e condições de serviço, sistemas de medição de ondas, controle de marés, existência de recursos eletrônicos de apoio à navegação.

No pilar Ambiental destacam-se a disponibilidade de sistemas de gestão ambiental, que compreende a automação da avaliação da qualidade do ar, número de instalações automatizadas para medição de partículas contaminantes no ar/superfície do porto, e a digitalização de segurança de acesso, relacionada ao emprego de como sistemas de leitura automática de matrículas, conexão de hardware, como câmeras, tecnologia sem fio, sensores, etiquetas RFID e software de coleta de dados. Finalmente, no pilar Social, é possível destacar a interação digital com o cliente, que está relacionada à disponibilidade de sistemas digitais para o atendimento ao cliente e coleta de reclamações.

Após a definição dos indicadores, González *et al.* (2020) selecionaram 10 portos espanhóis, coletaram os dados referentes a cada um deles, e calcularam os índices correspondentes. Considerando a classificação geral, o ranqueamento dos portos ficou estabelecido como: Valência (1º), Barcelona (2º), Bilbao (3º), Vigo (4º), Algeciras (5º), Huelva (6º), Tarragona (7º), Gijón (8º), Cartagena (9º) e Las Palmas (10º). Entretanto, ao analisar as informações e dados coletados e a pontuação associada aos indicadores de digitalização e automação, os autores concluíram que o grau de desenvolvimento dos portos nestes dois aspectos ainda era muito baixo, com exceção dos portos de Valência e Barcelona, e de Bilbao e Vigo, embora em menor escala. Eles concluíram ainda que, apesar de esses quatro portos terem investido e implementado certas medidas de digitalização e automação, o grau de desenvolvimento é baixo se comparado a outros portos internacionais, como Rotterdam ou Antuérpia, tendo apenas terminais semiautomáticos e sistemas digitalizados em fase de teste e não totalmente funcional e eficiente.

Considerando cada um dos quatro pilares, os autores verificaram

que o ranqueamento na vertente social indicaria uma preferência particular pelo desenvolvimento deste pilar em relação aos restantes, com o porto de Valência ocupando a 1ª posição. Da mesma forma, em relação à esfera político-institucional, verificou-se que, em linhas gerais, as posições na maioria dos portos permanecem bastante semelhantes às suas posições relativas no ranqueamento geral. Com relação aos resultados nos pilares econômico-operacional e ambiental, os autores observaram que as pontuações obtidas são notoriamente inferiores às dos outros dois pilares, embora para os portos que estão no topo do ranqueamento global estes indicadores tenham obtido avaliação muito maior do que os demais. Isso indicou que, em geral, para obter um maior grau na adequação ao conceito de porto inteligente, os portos espanhóis devem investir mais no desenvolvimento econômico-operacional e ambiental.

Referências

ATZORI, Luigi; IERA, Antonio; MORABITO, Giacomo. The internet of things: A survey. *Computer networks*, v. 54, n. 15, p. 2787-2805, 2010.

BALLON, Pieter *et al.* Is there a need for a cloud platform for european smart cities?. In: *eChallenges e-2011 Conference Proceedings*, IIMC International Information Management Corporation. 2011. p. 1-7.

BELFKIH, Abderrahmen; DUVALLET, Claude; SADEG, Bruno. The Internet of Things for smart ports: Application to the port of Le Havre. In: *International Conference on Intelligent Platform for Smart Port (IPaSPort 2017)*, 2017.

BERNARDINI, Flávia; VITERBO, José; CAPPELLI, Claudia; BERGER, Marciele. As cidades do futuro e a computação. In: Cristiano Maciel e José Viterbo (Org.). *Computação e Sociedade: A Sociedade — Volume 2*. 1 ed. Cuiabá: EdUFMT, 2020, v. , p. 81-107.

BUYAYA, Rajkumar *et al.* Cloud computing and emerging IT platforms: Vision, hype, and reality for delivering computing as the 5th utility. *Future Generation computer systems*, v. 25, n. 6, p. 599-616, 2009.

CASTELLANO, Rosalia *et al.* Do Digital and Communication Technologies Improve Smart Ports? A Fuzzy DEA Approach. *IEEE Transactions on Industrial Informatics*, v. 15, n. 10, p. 5674-5681, 2019.

CASTELLS, Manuel. *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

CHOURABI, Hafedh *et al.* Understanding smart cities: An integrative framework. In: *2012 45th Hawaii international conference on system sciences*. IEEE, 2012. p. 2289-2297.

GALATI, Stephen R. Funding a Smart City: from concept to actuality. In: *Smart Cities*. Springer, Cham, 2018. p. 17-39.

GONZÁLEZ, Alberto Rodrigo *et al.* Preparation of a smart port indicator and calculation of a ranking for the spanish port system. *Logistics*, v. 4, n. 2, p. 9, 2020a.

GONZÁLEZ, Alberto Rodrigo *et al.* Smart ports: ranking of Spanish port system. *World Scientific News*, v. 144, p. 1-12, 2020b.

HABER, Stuart; STORNETTA, W. Scott. *How to time-stamp a digital document*. *Journal Of Cryptology*. Switzerland, p. 99-111. jan. 1991. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00196791>. Acesso em: 30 abr. 2021.

HAMMI, Badis *et al.* IoT technologies for smart cities. *IET networks*, v. 7, n. 1, p. 1-13, 2018.

HEILIG, Leonard; LALLA-RUIZ, Eduardo; VOß, Stefan. Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework. *Netnomics: Economic research and electronic networking*, v. 18, n. 2, p. 227-254, 2017.

IBCIHS — Instituto Brasileiro de Cidades Inteligentes, Humanas e Sustentáveis. *O Futuro é das CHICS — Como construir agora as Cidades Humanas, Inteligentes, Criativas e Sustentáveis*. Brasília: IBCIHS, 2020. 410p.

INFRAESTRUTURA, Ministério da. *Porto sem Papel — PSP. 2018*. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>. Acesso em: 30 abr. 2021.

JOHNSON, Björn. Cities, systems of innovation and economic development. *Innovation*, v. 10, n. 2-3, p. 146-155, 2008.

KAKDERI, Christina *et al.* Smart cities on the cloud. In: *Mediterranean Cities and Island Communities*. Springer, Cham, 2019. p. 57-80.

KSHETRI, N. Blockchain's roles in meeting key supply chain management objectives. *International Journal of Information Management*, v. 39, p. 80-89, 2018.

KUMAR, Aman; RATTAN, Jasvir Singh. A Journey from Conventional Cities to Smart Cities. In: *Smart Cities and Construction Technologies*. IntechOpen, 2020. p. 3-16.

JOHNSON, Larry *et al.* *The 2010 Horizon Report*. New Media Consortium. 6101 West Courtyard Drive Building One Suite 100, Austin, TX 78730, 2010.

JUN, Wang Ki; LEE, Min-Kyu; CHOI, Jae Young. Impact of the smart port industry on the Korean national economy using input-output analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 118, p. 480-493, 2018.

LIBERT, Barry; WIND, Yoram; BECK, Megan. What Airbnb, Uber, and Alibaba Have in Common. 2014. *Harvard Business School Publishing*. Disponível em: <https://hbr.org/2014/11/what-airbnb-uber-and-alibaba-have-in-common>. Acesso em: 30 mar. 2021.

LÓPEZ-DE-IPÍÑA, Diego *et al.* Towards ambient assisted cities and citizens. In: *2013 27th International Conference on Advanced Information Networking and Applications Workshops*. IEEE, 2013, p. 1343-1348.

MASSOBRIO, Renzo *et al.* Towards a cloud computing paradigm for big data analysis in smart cities. *Programming and Computer Software*, v. 44, n. 3, p. 181-189, 2018.

MUNDIAL, Banco. *Information and Communication Technologies: a world bank group strategy*. Washington, DC: World Bank, 2002. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/15243/multi0page.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 30 mar. 2021.

OCDE. *Report On The Activities Of The Working Party On indicators For The Information Society*. Paris: Organisation For Economic Co-Operation And Development, 1999. (STD/NA(99)48). Disponível em: <https://www.oecd.org/sdd/na/2681431.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021.

OSTERWALDER, Alexander. *Busines Model Generation — Inovação em Modelos de Negócios: um manual para visionários, inovadores e revolucionários*. Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

RODRIGO GONZÁLEZ, Alberto *et al.* Preparation of a smart port indicator and calculation of a ranking for the spanish port system. *Logistics*, v. 4, n. 2, 2020, p. 9.

SANTOS, Virgilio Marques dos. *Como o Ágil está mudando as indústrias de bens de consumo?* 2019. Disponível em: <https://www.fm2s.com.br/agil-industrias-de-bens-de-consumo/>. Acesso em: 30 mar. 2021.

UNESCO. *Guide To Measuring Information And Communication Technologies (ICT) In Education*. Montreal: UNESCO Institute for Statistics, 2009. Disponível em: http://uis.unesco.org/sites/default/files/documents/guide-to-measuring-information-and-communication-technologies-ict-in-education-en_0.pdf. Acesso em: 30 mar. 2021.

_____. *Building Inclusive Knowledge Societies: a review of UNESCO's action in implementing the wisis outcomes*. Paris: Unesco, 2014.

VELETSIANOS, George (Ed.). *Emerging technologies in distance education*. Athabasca University Press, 2010.

YANG, Yongsheng *et al.* Internet of things for smart ports: Technologies and challenges. *IEEE Instrumentation & Measurement Magazine*, v. 21, n. 1, p. 34-43, 2018.

WALSH, Dean. *A Beginner's Guide to Smart Contracts*. 2015. Disponível em: <http://cryptorials.io/a-beginners-guide-to-smart-contracts/>. Acesso em: 30 abr. 2021.

WEINBERG, Alvin M.; WIESNER, Jerome B. *Science, Government, and Information: the responsibilities of the technical community and the government in the transfer of information*. Washington, DC: The White House, 1963. 52 p. THE PRESIDENT'S SCIENCE ADVISORY COMMITTEE. Disponível em: <http://garfield.library.upenn.edu/papers/weinbergreport1963.pdf>. Acesso: 30/03/2021.

ZANELLA, Andrea *et al.* Internet of things for smart cities. *IEEE Internet of Things Journal*, v. 1, n. 1, p. 22-32, 2014.

ZHENG, Yu *et al.* Urban computing: concepts, methodologies, and applications. *ACM Transactions on Intelligent Systems and Technology (TIST)*, v. 5, n. 3, p. 1-55, 2014.

QUEM ESCREVE





Alberto Maia da Rocha Paranhos

Economista com pós-graduação de doutoramento (sem grau) pela Universidade Panthéon-Sorbonne. Trabalhou 14 anos no IPPUC — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 6 anos como consultor residente do Banco Mundial e 17 anos como funcionário concursado das Nações Unidas (ONU-Habitat). Viveu em diversos países ao longo dessas funções, sempre atuando na promoção do desenvolvimento urbano sustentável, descentralização e fortalecimento dos governos locais.

✉ almadaropa@gmail.com

André Nunes de Azevedo

É doutor em História Social da Cultura pela PUC-Rio. É professor do Departamento de História da UERJ e autor do livro *A Grande Reforma Urbana. Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso*, editado pela Ed. Da PUC-Rio e Mauadx.

✉ azevedoemigrante@gmail.com  Lattes  ORCID



André Luiz Rosa

Mestre em História pela Universidade Federal de Santa Catarina. Atuação Profissional (2008 a abril-2021) Universidade Corporativa dos Correios.

✉ andre.luirosa@bol.com.br  Lattes  ORCID

Cleide de Lima Chaves

Doutora em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ); Professora Titular do Departamento de História da UESB — Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia.

✉ cleide.chaves@uesb.edu.br  Lattes  ORCID



Érica Sarmiento

É doutora em História pela Universidade de Santiago de Compostela. É professora do Departamento de História da UERJ e coordenadora do Laboratório de Estudos de Imigração (LABIMI). Bolsista Produtividade CNPQ 2 e Cientidis do Nosso Estado FAPERJ. Autora do livro *Galegos nos trópicos, Invisibilidade e presença da imigração galega no Rio de Janeiro (1880-1930)*. Porto Alegre: EdiPucRS, 2017 e *Migrações forçadas, resistências e perspectivas: América Central, México e Estados Unidos (2016-2020)*. São Paulo: Editora Intermeios, 2021.

✉ erisarmiento@gmail.com  Lattes  Orcid

Flávio Gonçalves dos Santos

Licenciado em História pela Universidade Federal da Bahia (1998); Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia (2001); Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (2007). Pós-doutorado em História na Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (2018). Professor Titular da Universidade Estadual de Santa Cruz. Coordenador do Programa de Pós-Graduação (Mestrado Acadêmico) em História: Atlântico e Diáspora Africana da UESC. Tem experiência no desenvolvimento de ações de ensino, pesquisa e extensão na área de História e suas interfaces com a Educação. Pesquisa temas relacionados à História do Atlântico e da Diáspora Africana, História Portuária, História da África, Religiosidade Afro-Brasileira e História Contemporânea da Bahia.

✉ fgsantos@uesc.br  Lattes  Orcid



Gracineide Souza

Mestre em História (UFES), arquivista, doutoranda do Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas (LACES) do Programa de Pós-graduação em História da UFES (PPGHIS-UFES).

✉ gneidemaria@gmail.com  Lattes

José Jobson de Andrade Arruda

Doutorou-se em História Moderna pela Universidade de São Paulo. Tem carreira completa, portando atualmente os títulos de Professor Sênior e Professor Emérito, recebido em 2018. Atua no Departamento de História da USP, em nível de graduação e pós, junto à Pós-Graduação em História Econômica formou mestrandos e doutorandos, devidamente catalogados no Lattes. Tem vários livros publicados; dezenas de artigos em veículos especializados nacionais e internacionais. Exerceu cargos de relevo: chefia de Departamento, Diretor do Museu de Arqueologia e Etnologia, Diretor de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do CNPq, membro do Conselho Superior da Fapesp do qual foi Vice-Presidente, além de Editor da Edusc, Bauru. Atualmente, é pesquisador da Cátedra Jaime Cortesão onde participa do Grupo de Estudos Historiográficos Ibero-Americano.

✉ jobson.a@uol.com.br  Lattes  Orcid



José Ricardo Moreno Pinho

Professor Adjunto do Curso de História Campus II, Professor Permanente do Programa de Pós Graduação em História Regional e local (PPGHIS) do Campus V, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF); Investigador Colaborador do Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória da Universidade do Porto (CITCEM–UP).

✉ josericardomoreno@hotmail.com  Lattes  Orcid



José Viterbo

Concluiu seu doutorado em Informática em 2009, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Atualmente, é Professor Associado no Instituto de Computação da Universidade Federal Fluminense (IC/UFF), onde atua no Programa de Pós-Graduação em Computação (PPGC/UFF) e é um dos coordenadores do Núcleo de Análise de Dados para a Cidadania (D4Ctz). Além disso, desde 2013, é Diretor de Publicações da Sociedade Brasileira de Computação (SBC).

✉ viterbo@ic.uff.br  Lattes  Orcid

Leonardo Cruz Da Costa

Concluiu seu doutorado em Ciência da informação em 2010 pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente, é Professor Associado no Instituto de Computação da Universidade Federal Fluminense (IC/UFF). Possui experiência na área de Ciência da Computação, com ênfase em Software Básico, atuando principalmente nos seguintes temas: representação do conhecimento, publicações semânticas, mineração de texto.

✉ leonardocruz@id.uff.br  Lattes  Orcid

Luciane Aparecida Goulart

Licenciatura em História pela Faculdade de Educação da USP/SP (1997). Especialização em História do Brasil pela FACSUL/UNIME de Itabuna, Bahia (2009). Mestrado em Cultura e Turismo pela Universidade Estadual de Santa Cruz-Ilhéus-Bahia (2012). Mestrado em História pela Universidade Estadual de Santa Cruz — Ilhéus — Bahia (2021). Atuando principalmente nos seguintes temas: História do Atlântico, História Portuária e História da África.

✉ lagoulart.his@uesc.br  Lattes  Orcid



Luiz Cláudio M. Ribeiro

Natural de Vila Velha-ES, doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (RJ/2003) com pós-doutorado na Universidade do Porto (Portugal/2016). Professor do Departamento de História e do PPGHis da Universidade Federal do Espírito Santo desde 2000. É também Investigador do projeto CoopMar — Cooperação Transoceânica e Investigador da Rede de Pesquisa “La Gobernanza de los Puertos Atlânticos, siglos XIV-XIX; Coordenador-geral Grupo de Pesquisa CNPq/Brasil “Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas” (LACES-UFES).

✉ luiz.ribeiro@ufes.br  Lattes  Orcid

Maria Letícia Corrêa

Doutora em História pela Universidade Federal Fluminense, é Professora Associada de História do Brasil do Departamento de Ciências Humanas da Faculdade de Formação de Professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Integra a Rede Proprietas, hoje INCT — Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, projeto internacional: História Social das Propriedades e Direitos de Acesso.

✉ maria.correa@uerj.br  Lattes  Orcid

Miguel Ángel De Marco

Doctor en Historia por la Universidad Católica Argentina. Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (CONICET), Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del IDEHESI-CONICET, docente de posgrado en UBA y USAL. Director proyecto Pict-Foncyt: Cuidades portuarias, patrimonio histórico y desarrollo sustentable.

✉ migueldemarco@conicet.gov.ar  Orcid



Miguel Suárez Bosa

Doctor en Historia por la Universidad de Las Palmas, Catedrático de Historia e Instituciones Económicas. Investigador Principal (IP) en varios proyectos nacionales y autonómicos, ha publicado en editoriales nacionales e internacionales (L'Harmattan, Palgrave McMillan, P. U. de Rennes, La Catarata) o revistas de impacto como International Journal Maritime History, Revista de Indias, Secuencias (México), Water o Revista de Historia Industrial, African Historical Review y Agricultura y Sociedad.

✉ miguel.suarezbosa@ulpgc.es  Orcid

Mônica de Souza Nunes Martins

Doutora em História Social, UFRJ. Professora Visitante CAPES 2018/2019, UA, EUA. Projeto de pesquisa financiado pela CAPES-Código 001. Professora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

✉ monicamartins@ufrj.br  Lattes  Orcid


Paula Souza Vale Justen

Doutoranda em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF) desde 2018, mestra (2017), bacharel e licenciada (2014) em História pela mesma universidade. Estuda História Medieval, com ênfase na História da Península Ibérica e no período de Reconquista. Desenvolve a tese de doutoramento «Con sus términos en tiempos de moros: um estudo comparado das terras sevilhanas entre o período almôada e o alfonsino».

✉ paulajusten@id.uff.br  Lattes

Renata Vereza

Doutora em História Social pelo PPGHIS-UFRJ, desde 2009 é professora de História Medieval do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, do Programa de Pós-Graduação em História (PPGH-UFF) e integrante laboratório de pesquisa Translatio Studii- dimensões do medievo. Com experiência na área de História Medieval, mais especificamente em história ibérica, onde desenvolve pesquisas sobre história urbana, espaço e território e conflitos étnicos.

✉ rvereza@id.uff.br  Lattes

DaMa

• DESIGN •

agenciadama.com.br

Este livro foi composto em
Minion Pro, Quadraat & Quadraat Sans