

O QUE ERA O TRAPICHE?

O PORTO E A CIDADE DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX

WHAT WAS THE “TRAPICHE”?

THE PORT AND THE CITY OF RIO DE JANEIRO IN THE NINETEENTH CENTURY

CEZAR TEIXEIRA HONORATO | Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Professor da Universidade Federal Fluminense.

THIAGO VINÍCIUS MANTUANO | Pós-Graduando do curso de Mestrado no PPGH da Universidade Federal Fluminense.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo clarificar o que foi uma das principais unidades de produção da operação portuária no Rio de Janeiro durante o século XIX, o trapiche. Presentes até as primeiras décadas do século XX, os trapiches se confundiam com a paisagem da região portuária, uma das mais antigas da cidade.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; trapiche; porto.

ABSTRACT

This article aims to elucidate what was a major production unit of port operations in Rio de Janeiro during the nineteenth century, the “trapiche” [warehouse]. Present until the first decades of the twentieth century, the “trapiches” were blended with the landscape of the port area, one of the oldest in the city.

Keywords: Rio de Janeiro; warehouse; port.

RESUMEN

El artículo tiene por objeto aclarar lo que era una de las unidades de producción más importantes en la operación portuaria en Río de Janeiro durante el siglo XIX, lo “trapiche” [almacén]. Presente hasta las primeras décadas del siglo XX, los “trapiches” estaban confundidos con el paisaje de la zona del puerto, una de las más antiguas de la ciudad.

Palabras clave: Rio de Janeiro; almacén; puerto.

INTRODUÇÃO

Todos os que têm se dedicado a estudar o porto do Rio de Janeiro ao longo do século XIX deparam-se com a questão dos trapiches. O que era um trapiche? Qual a sua participação na operação portuária, no Rio de Janeiro? Onde se localizavam e quantas unidades existiam? Buscar responder a estas perguntas é um dos objetivos do presente artigo, pois, embora pareçam simples de serem respondidas, vêm exigindo uma verdadeira garimpagem em diversos arquivos e fontes de informação.

A cidade do Rio de Janeiro surge a partir da sua baía, como um porto, graças, em grande medida, às suas especificidades físicas. Afinal, era demanda fundamental para a navegação colonial haver um sítio abrigado. No século XVI, uma área litorânea com possibilidade de atracação, e que não sofria grandes intempéries da natureza, era a garantia de um bom embarque e desembarque de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro se adequava a este fim por ser uma hinterlândia com grande número de pequenas baías, arrecifes, enseadas e ilhas próximas, protegido de ventos fortes e das grandes vagas marítimas.

Devido a suas características, o recôncavo guanabarrino tornou-se também centro de produção e distribuição de mercadorias, especialmente escravos, para os “sertões de dentro”. A expansão da mineração e do comércio de escravos ao longo do século XVIII transformou o Rio de Janeiro em porto fundamental da colônia, como área de abastecimento e de provisões para as viagens de longo curso (alimentos, água etc.) e de carregamento do retorno de frete (açúcar, ouro e pedras preciosas, por exemplo). Mais ainda, a historiografia constata, mesmo que de forma controversa, o desenvolvimento de um grupo de negociantes que se enriquecia no controle destas atividades (Piñeiro, 2002; Fragoso, 1992).

A chegada da Corte ao Rio de Janeiro em 1808 fez com o que o principal sítio que funcionava como porto, o atracadouro em frente ao Paço Imperial na atual praça XV de Novembro, ficasse saturado frente à nova movimentação de embarcações, mercadorias e pessoas, ao mesmo tempo em que a expansão de vários trapiches e atracadouros em toda a baía dificultava o controle por parte das autoridades, em especial o trabalho de alfandegagem. Dessa forma, “obras se tornavam necessárias no Rio de Janeiro, sede da Corte e centro comercial, para a construção de porto capaz de atender aos novos reclamos. Para isso, o príncipe regente d. João mandou demarcar terrenos nas praias da Gamboa e Saco dos Alferes para a construção e armazéns de trapiches” (Honorato, 1996, p. 72).

Essas unidades deveriam ser construídas por quem tivesse, em menor tempo, os recursos para tal e poderiam ser alfandegadas, com a permissão para operar exportação e importação.

A área definida pelo príncipe regente compreendia as freguesias de Santa Rita e Santana, sendo estendida a São Cristóvão,¹ atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e

1 Santa Rita fora criada em 1721, desmembrada da Candelária; Santana, que fora desmembrada de Santa Rita, foi criada em 1814; e São Cristóvão fora criada em 1856, sendo desmembrada do Engenho Velho.

São Cristovão, que até então se destacavam, principalmente a primeira, como área do tráfico e alojamento de escravos. Em pouco tempo a região foi ocupada pelas “mais importantes casas comerciais, muitos trapiches e estaleiros” (Lobo, 1978, p. 237), relacionadas direta ou indiretamente à atividade portuária formando assim uma *comunidade econômica portuária* (Mantuano; Honorato, 2014). Nesse sentido, a evolução urbana do Rio de Janeiro foi afetada e, durante o transcorrer do século XIX, a maior parte do embarque e desembarque de mercadorias passou a ser feita nessa região e não mais na central, tendo assim um porto contíguo ao centro (Abreu, 2000). Ainda assim, durante todo o nosso recorte, a região central continuou recebendo o desembarque de pescado, alguns produtos de abastecimento (como os hortifrutigranjeiros) e passageiros no cais Pharoux, até a construção do cais da Imperatriz em meados do século.

CARACTERÍSTICAS GERAIS E CONSTITUIÇÃO FÍSICA DOS TRAPICHES

Ao compulsarmos a bibliografia acerca do tema constatamos uma escassez de informações coerentes sobre o número de trapiches, como operavam, como eram geridos enquanto negócio e as próprias características do seu processo de trabalho. Se encontramos algumas referências acerca das características físicas dos trapiches, poucas referências o situam como uma das unidades da operação portuária de antigo tipo (Lamarão, 1991; Benchimol, 1990; Vellasco e Cruz, 1998).

Temos como elemento primacial para o entendimento deste, na tentativa de caracterizar o nosso objeto, uma questão que necessita ser dita para os não especialistas: todo trapiche tinha de ter acesso direto ao mar, rio ou canal, em um trecho acostável, o que fora consagrado na legislação como *terras de marinha* (Honorato, 1996). A principal necessidade para a operação dos trapiches era conjugar estruturas que permitiam o embarque e desembarque de mercadorias, sua função precípua, com outras que forneciam armazenagem, guarda e proteção.

Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou a pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias, como afirma Lamarão: “Os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo” (Lamarão, 1991, p. 140). A principal razão de ser do trapiche era a circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem, não sendo a armazenagem a atividade mais importante.

Muitos trapiches tinham toda a sua estrutura em madeira, embora houvesse alguns com armazéns de alvenaria e telheiros de metal, com melhor infraestrutura, e por isso conseguiam permissão para alfandegagem. A disparidade em termos de infraestrutura e os interesses particulares tornavam improvável uma integração mais ou menos racionalizada entre eles.

Os modernos vapores e os grandes veleiros não acostavam nos trapiches (isso ocorria no Rio de Janeiro e se repetia em toda a costa brasileira, notadamente em Santos) por duas

razões principais: pelo baixo calado que a sua atracação permitia, ou seja, a profundidade de embarcações com grande lastro não era compatível com as pontes ou pequenos cais oferecidos pelos trapiches; e tinham restrito espaço acostável, pois suas pontes e cais possuíam pequena extensão. Isso se devia ao grande número de unidades, sua concentração e, no fim do século XIX, às outras estruturas criadas com os projetos de *melhoramentos* portuários, que passaram a ocupar considerável espaço acostável.

Para demonstrar que a realidade dos trapiches não se restringia ao Rio de Janeiro, e marcava a operação portuária brasileira desde o período colonial, registremos o comentário de Gitahy acerca do porto de Santos: “as embarcações de alto mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligados a eles por simples pontes de madeira ” (Gitahy, 1992, p. 24).

O TRAPICHE EM PERSPECTIVA

O presente artigo objetiva avançar na possibilidade de entendimento da operação portuária no Rio de Janeiro, tendo como enfoque principal a questão dos trapiches em três perspectivas: o negócio, a operação portuária e o seu funcionamento.

Antes, é necessário entender a posição central deste equipamento para a operação portuária brasileira. O que na época se considerava um porto não passava de um conjunto mal articulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam pequenas embarcações que levavam as cargas destinadas aos navios que, por sua vez, permaneciam fundeados ao largo, em profundidade precavida do movimento das marés (Honorato, 1996).

Na perspectiva do negócio, em trabalho recente demonstrou-se que além de pequenas e médias empresas, algumas grandes foram proprietárias de trapiches para serviço privativo ou como mais um dos seus rentáveis negócios:

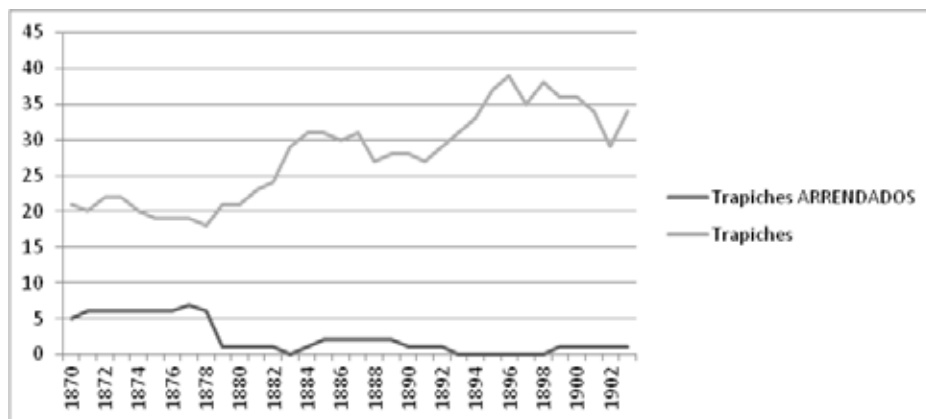
uma certa solidez das principais firmas que tinham trapiches e sobreviveram a essas duas crises, atravessando as duas primeiras décadas do nosso recorte, como a Wilson, Sons & C., a Companhia Docas de Pedro II (que durante sete anos da virada da década de 1870 até meados da década de 1880, chegou a ter três trapiches), as das famílias Lage, Moss, Cardia e Freitas (Honorato; Mantuano, 2013, p. 9).

A gestão dos trapiches poderia ser conduzida de três formas: a) pelo próprio proprietário, e isso se dava, majoritariamente, nos casos de pequenas unidades, em especial os que tratavam de abastecimento da cidade; b) por um administrador especializado contratado pela empresa, e isso se dava recorrentemente quando o trapiche era uma das unidades de grandes empresas; c) e através do arrendamento, quando os proprietários transferiam a empresas menores a operacionalização do negócio.

Podemos comprovar que essa última opção perdeu força durante a década de 1880, principalmente devido à crescente importância estratégica das grandes firmas estarem presente diretamente no porto do Rio de Janeiro.

Considerando a série por nós trabalhada, tendo como referência os trapiches que são relacionados no Almanak Laemmert, podemos perceber o aumento do número total de unidades e a diminuição daqueles que eram arrendados. Em realidade, o arrendamento dos trapiches era mais comum no momento em que os proprietários tinham interesse apenas em sua exploração comercial.

Gráfico 1 – Trapiches arrendados



Fonte: *Almanak administrativo, mercantil e industrial da Corte e provincia do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1902.

Como demonstrado no gráfico acima, a partir da década de 1870 o interesse estratégico na gestão direta (mesmo possuindo um administrador contratado) dessa unidade de produção cresceu, assim como a sua rentabilidade, exatamente quando o número total de trapiches também cresceu, pois o bom funcionamento do porto do Rio de Janeiro passou a depender mais ainda do conjunto de trapiches. As empresas que possuíssem unidade trapicheira tinham a grande vantagem do acesso direto ao serviço portuário mais concorrido e caro de toda a operação portuária, portanto não faria sentido aliená-lo a outros interessados.

Ao compararmos com outras fontes, especialmente as da Junta Comercial, podemos perceber que durante todo o século XIX os trapiches foram de propriedade diversa e independentes entre si. As empresas proprietárias diferiam no tamanho e as disparidades são perceptíveis na documentação. Tomemos como exemplo o trapiche do Carvalho, situado na rua da Saúde (ocupando dois lotes) e de propriedade da empresa José Antônio de Carvalho & C. (gerida pelo próprio e por José Ribeiro Freitas, que também era sócio solidário). A empresa contava com um capital social de 30:000\$000 em 1870, sendo que quase metade deste era correspondente a "7 escravos, móveis e utensílios no Trapiche e no escritório".² Essas diferenças tornam-se expressivas quando constatamos que o negócio de Carvalho e Freitas

2 Brasil. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 638, registro 9.172. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

convivia com um gigante como a Antônio Martins Lage & Filho, operando na mesma atividade, tendo o seu capital social fixado em 400:000\$000 e ocupando toda a ilha das Enxadas.³

Podemos inferir o quão lucrativa era a atividade de exploração de trapiches, percebendo a evolução do capital das empresas que tinham no trapiche uma de suas atividades mais importantes, olhando, por exemplo, para a dissolução da sociedade de Antônio Martins Lage & Filho.⁴ Como já vimos, essa grande empresa registrou um capital social de quatrocentos contos de réis em 1873, e menos de dez anos depois foi desfeita a sociedade por Antônio Martins Lage e seu próprio filho, em 1882. No contrato de dissolução firmado e registrado na Junta Comercial, o principal sócio se retirava da empresa com o total de mil contos de réis compostos de capital e lucros, em bens (terrenos, edifícios, ações etc.) e valores. Ainda assim, restava para a fundação de uma nova firma (que seria a Lage Irmãos⁵) um saldo positivo de trezentos contos de réis, entre ativos e passivos.

A conclusão é nítida: em menos de uma década os Lage deram um poderoso salto com a sua empresa em mais de três vezes o valor do seu capital inicial. Para efeito de comparação, considerado o maior empreendimento portuário da cidade, a Docas de Pedro II previa em seus cinco primeiros anos de atividade uma taxa de lucro de 9% ao ano com relação ao capital inicialmente empregado (Rebouças, 1871). Ou seja, respeitadas as dimensões dos negócios, a Docas de Pedro II jamais atingiria a taxa de lucratividade de uma empresa que explorava serviços portuários (principalmente o trapiche), como a dos Lage.

Podemos concluir também, que o capital social das empresas detentoras de trapiche era, em geral, composto por recursos dos seus proprietários (como desde a regularização da atividade pelo príncipe regente), principalmente vindo da esfera da circulação, e por comanditários, como no caso da Meirelles & C., que passou a administrar o antigo Trapiche Leonida.

Entretanto, existem casos especiais de empresas que devem ser examinadas mais detidamente por concentrarem vários trapiches sob sua propriedade. Mais ainda, as fontes nos sugerem a presença do capital financeiro, nacional e internacional, empregado nas atividades envolvidas direta ou indiretamente com a operação portuária e de transporte marítimo.

Muitas dessas empresas são sociedades anônimas, como

[...] a Companhia Brazil Oriental e Diques Flutuantes que adquiriu o Trapiche Carvalho da tradicional família Freitas; do Lloyd Brasileiro, que chegou a ser proprietário de três trapiches; da Companhia União de Trapiches, que chegará a ter cinco trapiches, dentre eles os tradicionais Trapiche da Saúde e do Vapor; a Companhia Geral das Estradas de

3 Brasil. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 652, registro n. 12.184. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

4 Brasil. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 131, registro n. 24.009. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

5 Brasil. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 130, registro n. 23.984. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

Ferro, que assumiu a estrutura da Docas de Pedro II (que passou a ser Docas Nacionais) até 1894, quando assume a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; a Companhia de Aguardente; a Belmiro, Rodrigues & C., proprietária do Trapiche do Lazareto na Gamboa, ocupando quatro endereços; e a Sá, Guimarães & C. (Mantuano; Honorato, 2013, p. 10).

Os dados quantitativos de trapiches que dispomos conseguem dar conta da maioria das unidades que existiam pela região portuária do Rio de Janeiro, mas não de todas. As nossas fontes omitem a maioria dos trapiches que atuavam privativamente (ou seja, serviam apenas para o serviço da empresa detentora e não estavam “abertos ao público”), como o Trapiche Soares Lopes. Também podemos considerar que havia trapiches irregulares ou clandestinos. Exatamente por tais razões podemos supor que, para além do grande número de trapiches que apontamos, existiam muitos outros instalados no recôncavo guanabarrino.⁶

Devemos entender o trapiche também na perspectiva da operação portuária, e para isso é preciso observar que as unidades apenas poderiam funcionar mediante aforamento, concedido pela Câmara Municipal sem critérios estabelecidos previamente.

Nessa operação, o trapiche dependia de várias outras atividades, que conjuntamente integravam a operação portuária pré-capitalista do porto do Rio de Janeiro durante o oitocentos (Mantuano; Honorato, 2014). Convém realçar que os agentes e empresas responsáveis pelas diversas atividades mal se comunicavam ou conjugavam seus fins, pelo contrário, constantemente conflitavam-se.

Gráfico 2 – Empresas de transporte marítimo



Fonte: *Almanak administrativo, mercantil e industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1900.

⁶ Em Niterói, em especial, e ao longo dos rios que deságuam na baía.

Os transportes marítimos (que incluíam a cabotagem, o transporte de passageiros e o curto tráfego de carga entre as embarcações de longo curso e a costa), os trapiches, os carroceiros, os armazéns, as companhias de seguros marítimos, as casas de importação e exportação, as casas comissárias e os terminais ferroviários eram geridos por agentes particulares diferentes, sem articulação ou controle, e que muitas vezes atuavam em mais de uma dessas atividades.

Antes de abordarmos o gráfico, temos de clarificar o papel dessas empresas. As empresas de transporte marítimo na Guanabara se ocupavam do traslado entre as embarcações fundeadas ao largo e os trapiches ou cais na orla. Algumas delas ainda atravessavam a baía de um lado a outro do recôncavo ou faziam fretes na orla entre as freguesias centrais e portuárias. Essas pequenas embarcações carregavam mercadorias e passageiros.

O gráfico 2 demonstra o crescimento exponencial da atividade de transporte marítimo ao final da década de 1870, com a entrada de novas empresas no negócio antes operado apenas pela Companhia de Transportes Marítimos e Saveiros. Entre as empresas que passaram a fazer esse serviço, podemos apontar duas que também operavam com trapiches: a partir de 1876 a E. P. Wilson (que daria lugar a Wilson, Sons & C.); e a partir de 1877 a Antônio Martins Lage & Filho. Essas empresas, além de competir entre si, em uma ou mais atividades, ainda passaram a concorrer com as empresas que geriam as estruturas dos projetos de melhoramentos portuários.

Outro aspecto decisivo para aferirmos o tamanho e importância do trapiche é a permissão de alfandegagem definida a partir de 1860 no Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda (Brasil, 1860). Convém antes debatermos o que compreendemos como alfandegamento. O processo de alfandegagem consiste no recebimento, fiscalização, aferição e auferição de mercadorias que são taxadas com obrigações pelo governo. No geral, são mercadorias de importação e exportação ou de grande importância para a sobrevivência de certa sociedade.

No Brasil, desde a chegada da Corte, o processo de alfandegagem se viu extremamente limitado, em termos de sua infraestrutura física e de preparo dos funcionários da Alfândega (Luccock, 1942). A necessidade de obter recursos através da alfândega fica patente na *Abertura dos portos às nações amigas* (Brasil, 1808), procedida pelo príncipe regente. O comércio internacional ganhou outra escala e o processo de alfandegagem sofreu lenta descentralização física durante o século XIX.

Logo em 1808, o Trapiche da Cidade⁷ pôde servir como depósito temporário de produtos que ainda deveriam ser alfandegados. Essa permissão se estendeu a outros e a política de permissões pontuais foi mantida até o supracitado regulamento de 1860, que não só definiu regras mais claras, como regulamentou a possibilidade do processo de alfandegagem ocorrer nos próprios trapiches (Velasco e Cruz, 1999).

Importa notar que a maioria dos trapiches não era alfandegada. Para conseguir essa permissão era necessário cumprir uma série de requisitos e vencer um longo processo em

7 De posse e administração da Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

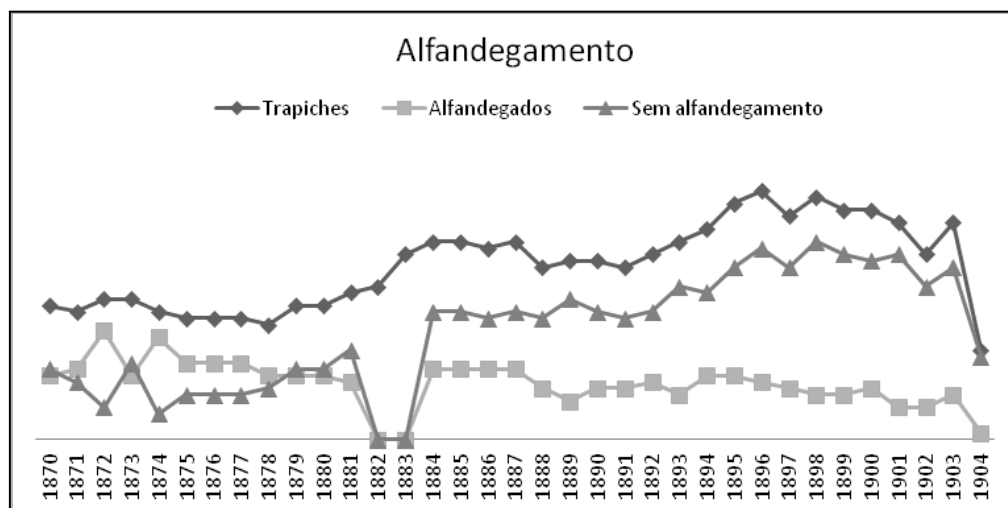
vários órgãos para que, por fim, a alfandegagem fosse obtida junto ao Ministério da Fazenda e mais:

O alfandegamento de um trapiche tinha, no entanto, consequências que não podem ser ignoradas. Pressupunha, em primeiro lugar, a aceitação da constante interferência fiscalizadora do Estado, pois, uma vez alfandegado, o trapiche adquiria o status de armazém externo aduaneiro e ficava sob jurisdição das autoridades alfandegárias (Velasco e Cruz, 1999, p. 11).

O programa de melhoramentos dos portos de 1869 apontou como política do Império grandes obras de melhoramento dos portos, e não a manutenção dos trapiches (Honarato, 1996). Ao contrário, procurava dotar a costa brasileira de unidades e equipamentos que substituíssem os trapiches.

Em realidade, o que constatamos no caso do Rio de Janeiro é a proliferação das unidades trapicheiras após o decreto de 1869, por três razões básicas: o Brasil estava sofrendo o processo de inserção na mundialização da economia capitalista e na nova divisão internacional do trabalho; a maior parte dos projetos para melhoramentos dos portos brasileiros – no geral eram propostas de docas, como as da Inglaterra – fracassaram, no caso do Rio de Janeiro, notadamente, a Docas de Pedro II; e apesar do constante endurecimento da legislação para alfandegagem dos trapiches, os empresários também empreendiam obras para melhoramentos das arcaicas estruturas trapicheiras.

Gráfico 3 – Trapiches alfandegados no Rio de Janeiro



Fonte: *Almanak administrativo, mercantil e industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1904.

Não cabe neste artigo aprofundarmos a análise da evolução quantitativa dos trapiches. Mas, utilizamos o gráfico 3 na tentativa de entendermos a diminuição do número de trapiches alfandegados nos meados das décadas de 1870 e 1880, justamente quando o número total de trapiches mais crescia.

O fato é que, mesmo não tendo o sucesso que o Império pretendia, os projetos de melhoramentos garantiram algum serviço de alfandegagem, o que pôde tornar um pouco mais restrito o alfandegamento dos trapiches. Não é demais lembrarmos também do novo recrudescimento das regras para alfandegamento com a Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Renda de 1885⁸ e o seu similar republicano em 1894, quando dividiu as alfandegas em oito tabelas nas quais os trapiches poderiam alfandegar apenas em duas.⁹

O funcionamento desse complexo era absolutamente caótico. As suas unidades eram mal articuladas, não só as que desempenhavam papéis diferentes, como as análogas. Não era raro o conflito entre proprietários de trapiches vizinhos que concorriam não só pela movimentação, como pela extensão de suas pontes ou acesso à rua. Em suma, não havia qualquer coordenação entre as diversas unidades da operação portuária; era oferecida uma péssima integração com os modernos meios de transportes, comunicação e maquinário entre as suas unidades e as demais atividades da comunidade econômica portuária, além da frágil relação com a própria cidade como mercado consumidor e redistribuidor. O controle era absolutamente ineficiente, pois alfandegavam-se armazéns e, sobretudo, trapiches, mas a alfândega tinha precárias condições de fiscalização.

Esse quadro se devia pela falta de uma autoridade portuária com maiores competências. A Capitania dos Portos atuava como polícia naval, além de cuidar apenas de registrar os trabalhadores embarcados e da segurança marítima (Brasil, 1945). Muito longe do que Suárez Bosa (2003) caracteriza como uma autoridade portuária.

O fato do porto e a cidade estarem amalgamados piorava essa situação. A corrupção dos agentes da alfândega, o contrabando e a insalubridade foram assunto corrente e estavam presentes nos mais diversos relatórios produzidos sobre o porto do Rio de Janeiro (De Los Rios Filho, 2000).

Não existia qualquer grau de uniformidade de estruturas, processo de trabalho ou entre as empresas proprietárias das mais diversas unidades na operação portuária de tipo antigo. No que se referem aos trapiches, as disparidades de infraestrutura entre as unidades são palpáveis na documentação.

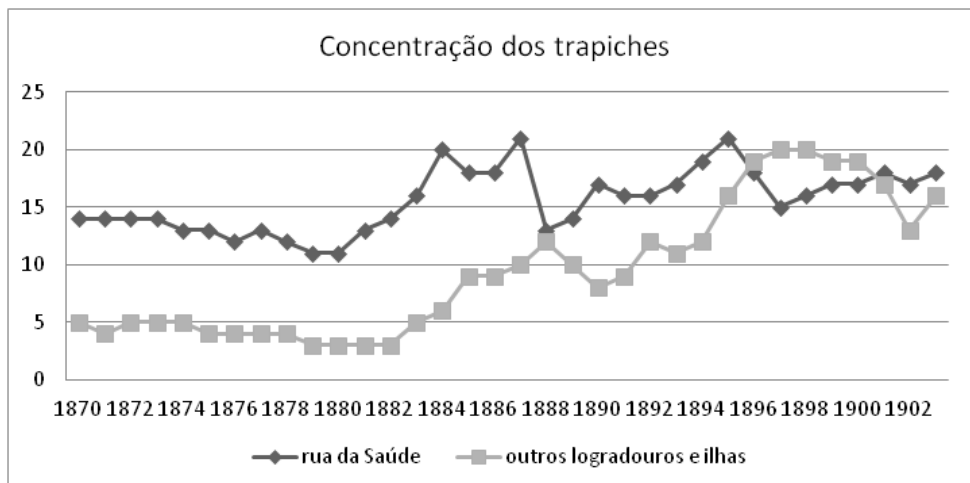
Podemos entender melhor esse precário funcionamento pela conclusão de que o espaço que tinham (principalmente no que concerne à sua faixa de costa disponível) era extremamente limitado, visto que a grande maioria deles – até as reformas Rodrigues Alves, quando

8 Brasil. Ministério da Fazenda. Consolidação das leis das Alfândegas e Mesas de Rendas. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1885.

9 Brasil. Ministério da Fazenda. Regulamento das Alfândegas e Mesas de Rendas. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1894.

foi construído no Rio de Janeiro o porto moderno que conhecemos hoje – estava amontoadada na rua da Saúde, como podemos ver no gráfico 4.

Gráfico 4 – Concentração dos trapiches



Fonte: *Almanak administrativo, mercantil e industrial da Corte e província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1902.

Desde o começo do século XIX, os trapiches se espalhavam primordialmente na orla da Saúde. Isto se dava por ser essa a freguesia mais próxima da alfândega e das freguesias centrais. Segundo o negociante inglês John Luccock, vários desses trapiches na Saúde passaram a ser utilizados como depósitos de cargas de exportação e importação, após o devido processo de alfandegamento. São eles: o Trapiche do Sal, o Trapiche do Colhete, o Trapiche da Ordem e o Trapiche da Saúde (em ordem de proximidade com o morro de São Bento). Segundo o viajante, anteriormente à chegada da Corte, alguns já funcionavam desembarcando e armazenando produtos de abastecimento da cidade (que não necessitavam de alfandegagem) (Luccock, 1942).

Luccock nos esclarece também que a ocupação feita pelos trapiches na freguesia de Santana ocorreu desde o começo do século, mas a distância da enseada da Gamboa frente ao local tradicional de ancoramento das embarcações e das freguesias centrais não a tornava atraente naquele momento. Dessa forma, a ponta da Chichorra (local de divisão entre as freguesias de Santa Rita e Santana), a enseada da Gamboa e a praia dos Alferes foram mais intensamente ocupadas pelos trapiches a partir da década de 1850, coadunando-se com a expansão habitacional e dos negócios na freguesia (Mantuano; Honorato, 2014).

O mesmo ocorreu com as ilhas na orla da região portuária, que também foram ocupadas desde os primeiros tempos da Corte no Rio de Janeiro, mas os inconvenientes naturais fizeram com que sua plena utilização como trapiches só se desse mais tardiamente. Falamos de três especificamente: a ilha de Mocanguê, a ilha dos Melões e a ilha Seca. Constitui exceção

a ilha das Enxadas, utilizada pelos armadores portugueses da família Lage desde 1825 (Campello Ribeiro, 2007).

Se nos atermos ao Almanak Laemmert, poderíamos concluir que a presença dos trapiches na freguesia de Santana foi residual até a década de 1890, assim como em São Cristovão, que nem sequer consta nos registros da referida fonte. Porém, temos indícios de que a ocupação de trapiches privativos¹⁰ nessas áreas era mais intensa. Os trapiches Aspinall, Flora e Norte América, todos situados na rua da Gamboa, não constam no Almanak Laemmert, mas fizeram petições à Câmara Municipal antes do brusco aumento de unidades na freguesia de Santana.¹¹ Assim como em São Cristovão, quando a Societé Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro informa à mesma câmara que adquiriu um antigo trapiche na praia do Retiro Saudoso e pede permissões diversas para o seu funcionamento.¹²

Analisando mais detidamente o gráfico, percebe-se que a grande mudança ocorrida ao final do Império tem essencialmente duas razões: a primeira é o programa de melhoramentos dos portos, previsto em lei e incentivado desde a década anterior, que passa a ser efetivado. Nesse momento, unidades de outro tipo como a Docas da Alfândega, a Docas de Pedro II, o Dique da Saúde, o Moinho Inglês, o Moinho Fluminense e a Estação Marítima da Gamboa, assim como outros trapiches em expansão e reformas, ocuparam maiores espaços e fizeram com que o número de unidades diminuísse. A segunda mudança reflete a busca por novos espaços, tanto como desdobramento da primeira razão, quanto na medida em que o movimento do porto do Rio de Janeiro fica mais intenso. A partir da década de 1880, surge a necessidade de se incorporar novas áreas, como São Cristovão e Caju.

No caso já explorado do Trapiche Carvalho, comprovamos que os escravos faziam parte do capital imobilizado nos trapiches, e isso se repete em uma sociedade anônima, a Companhia Oficinas de Mecânica Industrial, que foi incorporada com 26 escravos trabalhando em sua oficina na ponta da Chichorra e tinha como objetivo construir um trapiche.¹³

Temos indícios que durante o decorrer do século o número de escravos de ganho e trabalhadores livres cresce (poucos destes eram assalariados e a maioria era de ex-escravos). A relação entre este fato e a queda proporcional do número de escravos no imobilizado das empresas possuidoras de trapiches é direta, o que pode ter mudado sensivelmente essa proporção da força de trabalho no porto do Rio de Janeiro.

Ainda não alcançamos esta comprovação empírica, mas Vellasco e Cruz nos oferece um caminho:

10 Trapiches privativos são os que estavam a serviço apenas de sua empresa proprietária, não abertos a negócios com outros interessados, portanto não necessitavam de publicidade.

11 Rio de Janeiro (cidade). Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Trapiches (licenças). Livro: 50.3.16. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

12 Rio de Janeiro (cidade). Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Trapiches (licenças). Livro: 50.3.16. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

13 Brasil. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 15, registro n. 2.003. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

[...] a organização e a plasticidade do sistema marcam profundamente a vida dos carregadores e estivadores, desenhando o mercado de trabalho, as relações de emprego e os recortes internos da classe operária que surge no porto durante o oitocentos e chega ao século XX em muitos aspectos preservada. Esse resultado aparentemente paradoxal tem, contudo, uma explicação. É que entre os escravos de ganho e os trabalhadores livres avulsos há continuidades insuspeitas e relacionadas precisamente às características analisadas do complexo portuário (Velasco e Cruz, 1999, p. 18).

CONCLUSÃO

Podemos concluir que os trapiches foram unidades essenciais para o funcionamento da operação portuária no Rio de Janeiro do século XIX, ademais notamos que essas estruturas são típicas da formação econômico-social do Brasil durante o período.

Ao longo deste artigo, buscamos entender melhor o que era um trapiche, como funcionava, como era gerido e operado dentro da complexa rede portuária pré-capitalista. Não pretendemos esgotar o tema, visto que se trata de um trabalho em vias de resultar numa produção de maior fôlego.

Em nossos esforços por um melhor entendimento da operação portuária do Rio de Janeiro do século XIX, saber que os trapiches se constituíam fisicamente de forma muito similar aos tempos de colônia é extremamente importante. A historiografia nos legou algumas bases para essa pesquisa, mas consideramos que aprofundamos o conhecimento a respeito dessa parte importante da história do Rio de Janeiro.

Consideramos ter deixado claro sua principal função: o embarque e desembarque de mercadorias, o que dependia de sua característica central: estar em terras de marinha. Além disso, explicitamos a complexidade das redes de empresas que atuavam com trapiches e outros serviços portuários. Foi importante notar como os trapiches poderiam operar, na complementariedade conflitiva com outras unidades e atividades, além de sua maior valia pública: ter a possibilidade de alfandegagem. Consideramos ainda ter caracterizado o caos que era o funcionamento do conjunto das unidades trapicheiras e deixamos claro a principal razão para tal: a falta de uma autoridade portuária que tivesse prerrogativas para organização do complexo.

O conjunto de trapiches na região portuária marcou para sempre a história do local. Sua relação com a escravidão, a imigração e os bolsões de pobreza que caracterizavam a área contrastou com as ricas casas comerciais, as modernas indústrias e uma abundância de material que passava caoticamente pelo conjunto de dezenas das unidades trapicheiras.

Temos desafios, notadamente nas questões sobre a força de trabalho, sobre a atuação do capital financeiro e a respeito da evolução das regras de alfandegagem. Nossas fontes ainda carecem de totalização, de serem abordadas e questionadas com maior profundidade e complexidade, o que não se trata de um trabalho simples pela vasta documentação que mobilizamos.

Neste momento de profundas mudanças e reformulações da região portuária do Rio de Janeiro, que muitas vezes não fazem jus ao valor histórico, social, cultural, material e imaterial daquela parte da cidade, é necessário reafirmar que a intensa atividade (econômica, social, política e cultural) nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristóvão não deixou de existir em boa parte desses 450 anos, especialmente do século XIX em diante. Porém, nem sempre nas melhores condições, como no relato de João do Rio: “Porque foi sempre má, porque foi sempre ali o aljube, ali padeceram os negros dos três primeiros trapiches do sal, porque também ali a força espalhou a morte!” (Rio, 1908, p. 5).

Referências bibliográficas

- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.
- BRASIL. *Coleção das leis do Brasil*. Decreto de 28 de janeiro de 1808. Rio de Janeiro: 1808.
- _____. *Coleção das leis do Império do Brasil*. Decreto n. 358, de 14 de agosto de 1845. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1845.
- _____. *Coleção das leis do Império do Brasil*. Decreto n. 2.647, de 19 de setembro de 1860. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1860.
- CAMPHELLO RIBEIRO, Carlos Alberto. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. 2007. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- DE LOS RIOS FILHO, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro imperial*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar*. São Paulo: Editora Unesp, 1992.
- HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. *O trapiche e suas fronteiras: negociantes e a transição do porto do Rio de Janeiro rumo à lógica do capital (XIX-XX)*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, X., 2013, Juiz de Fora, *Anais*.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991.
- LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura, 1994.
- LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818. São Paulo: Livraria Martins, 1942.

MANTUANO, Thiago Vinícius; HONORATO, Cezar Teixeira. *A economia da região portuária do Rio de Janeiro*. In: INTERNATIONAL SCIENTIFIC MEETING – The governance of the Atlantic ports: economic dynamics, 8-10 set. 2014, Lisboa.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os simples comerciantes: negociantes e política no Império*. 2002. Tese (Doutorado), PPGH/UFF, Niterói, 2002, mimeo.

REBOUÇAS, André. *Companhia das docas de dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro*: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Paris: Garnier, 1908.

SUÁREZ BOSA. *Llave de la fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Caja Rural de Canarias, 2003.

VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

_____. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. Niterói: *Tempo*, v. 8, n. 2, p. 123-147, 1999.

Recebido em 30/11/2014

Aprovado em 21/1/2015