

- Motta, Márcia Maria Menendes. *Nas fronteiras do poder: conflitos de terra e direito agrário no Brasil na segunda metade do século XIX*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura - Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998.
- Muniz, Célia Maria Loureiro. *Os donos da terra: um estudo sobre a estrutura fundiária do Vale do Paraíba Fluminense no século XIX*. (Dissertação de Mestrado). PPG História, UFF, Niterói. 1979.
- Pedroza, Manoela. Comendo pelas beiradas: Aforamentos e apropriação de terras públicas na Fazenda Nacional de Santa Cruz (Rio de Janeiro, 1889-1930). In: Maia, A. C. e Moraes, M. (orgs). *Outras histórias: Ensaio em história social*. Rio de Janeiro: Ponteio, 2012.
- Pedroza, Manoela. Passa-se uma engenhoca: ou como se faziam transações com terras, engenhos e crédito em mercados locais e imperfeitos (freguesia de Campo Grande, século XVIII-XIX). *Varia Historia: Revista do Departamento de História da UFMG*, Belo Horizonte, MG, Brasil: vol. 26, n. 43, p. 241-266, 2010.
- Polanyi, Karl. *A grande transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- Saint-Hilaire, Auguste de. *Segunda Viagem a São Paulo e Quadro Histórico da Província de São Paulo*. Brasília: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicação, 2002.
- Silva, Ligia Osório. *Terras devolutas e latifúndio: efeitos da lei de 1850*. Campinas: UNICAMP, 2008.
- Stein, Stanley. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba São Paulo: Brasiliense*, 1961.
- Stein, Stanley. *Vassouras: um município brasileiro do café (1850-1900)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- Thompson, Edward Palmer. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- Varela, Laura Beck. *Das sesmarias à propriedade moderna: um estudo de história do direito brasileiro*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- Wood, Ellen Meiksins. *A origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

O trapiche e suas fronteiras: negociantes e a transição do porto do Rio de Janeiro rumo à lógica do capital (XIX - XX)

Cezar Honorato

Professor Associado Doutor do Departamento de História UFF

Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca

Graduando em História na Universidade Federal Fluminense e bolsista de Iniciação Científica
CNPq-UFF

RESUMO

Esta comunicação tem por objetivo contribuir para o entendimento da transição das relações pré-capitalistas rumo à lógica do capital no porto do Rio de Janeiro. Nesse sentido, entender as relações pré-existentes é fundamental para desvendarmos todo o tensionamento em torno das melhorias e transformações na estrutura e operação portuária, que resultaram nas reformas levadas a cabo por Rodrigues Alves e que acarretaram profundos impactos urbanos para toda a cidade do Rio de Janeiro. Começamos por localizar e identificar os principais negociantes que atuavam no porto do Rio de Janeiro do século XIX, o trapiche é o equipamento que pautará nossas buscas, por sua importância estratégica para as firmas desses agentes e para a própria operação portuária.

Palavras-chave: porto; Rio de Janeiro; história econômica; trapiche; negociantes

ABSTRACT

This communication aims to contribute to greater understanding of the transition from pre-capitalist relations towards the logic of capital in the port of Rio de Janeiro. In this sense, understanding the pre-existing relationships is key to unraveling all the tension around the improvements and changes in the structure and port operation, which resulted in the reforms carried out by Rodrigues Alves and that led to urban profound impacts throughout the city of Rio de Janeiro. We begin by locating and identifying the businessmen who negotiated at the port of Rio de Janeiro in the nineteenth century, the *trapiche* is the equipment that charted our searches for its strategic importance for firms of these agents and their own port operation.

Keywords: port; Rio de Janeiro; economic history; warehouse; businessme

1. Introdução

Para entendermos o processo global de transformação dos portos desde o final do século XIX até meados do XX, é necessário percebermos que as inovações tecnológicas advindas da Revolução Industrial e o novo estágio de desenvolvimento capitalista que se mundializava, passaram a também revolucionar o cotidiano das operações de embarque, desembarque, transporte e armazenagem, subsumidas à lógica do capital.

Os vapores a carvão, a partir do início do século XIX, passaram a impor um novo ritmo ao transporte de cargas e pessoas, acelerando as operações, regularizando e tornando mais seguras as viagens, além de ter aumentado a capacidade de carga dos transportes marítimos. O avanço das comunicações passa a fazer parte de um quadro de grande expansão do comércio internacional, o que vai exigir maior celeridade e eficiência na operação portuária. Empresas de novo tipo passaram a dominar o importante mercado de transportes marítimos, as empresas de vapores e abastecimento de carvão (como a Wilson, Sons & C.) atuam em escala mundial e tornaram ultrapassadas as tradicionais empresas de transportes que dominavam o século anterior.

Essa nova rotina nos portos pressionava para que esses se adequassem. A princípio, uma série de melhoramentos foram planejados, mas isso não bastava. Em todo o mundo as reformas de reestruturação e transformação, ou até construção (em casos extremos, até em outros locais das cidades) foram implementadas afim de transformar os portos na lógica do capital. Os exemplos de Londres, Roterdan, Marseille e Santos são os mais conhecidos, já no fim do século XIX sofreram transformações. Já o Rio de Janeiro só testemunhou esse processo após a virada para o século XX e com o advento da república.

O que chamamos de portos em boa parte do século XIX em todo o mundo, eram localidades litorâneas que fisicamente atuavam como o portal de entrada e saída de mercadorias. A complexidade da rede, que podemos considerar portuária, pois integrava as atividades deste, estava fisicamente fora ou distanciada do porto em si. Da baía até as ferrovias (que dariam destino às mercadorias), uma série de intermediários atuavam - legal ou ilegalmente, no caso latino-americano e notadamente brasileiro, inclusive com mão-de-obra escrava -, para realizar as operações.

O porto das relações pré-capitalistas era um conjunto de pontilhões e trapiches desintegrados, que nem sempre ofereciam um cais aonde os barcos de maior calado poderiam

atracar, na maioria das vezes esses ficavam fundeados ao largo e a carga era trazida até a costa por embarcações de pequeno porte (chatas, alvarengas, saveiros e pequenos veleiros) para desembarque nos trapiches, através do trabalho dos estivadores, e então levadas para os armazéns (por carregadores ou carroceiros) aonde seriam estocadas até ser levadas para o mercado.

Então, de que forma deve funcionar um porto capitalista? Honorato nos explica em seu estudo sobre o porto de Santos:

O complexo portuário capitalista assume tais características por articular, com base na lógica do capital, um conjunto variado de atividades que têm por objetivo principal a racionalização do escoamento das mercadorias a serem realizadas nos mercados nacional e internacional. (HONORATO, 1996: 156)

Esse conjunto de atividades articuladas devem se assemelhar a uma linha de produção como numa fábrica. Embarque, desembarque, estocagem e transporte devem estar racionalizados a fim de poupar recursos, mão-de-obra e tempo, para isso é necessário um grande investimento em maquinário (capital fixo), integração com as comunicações e, principalmente, com os modernos tipos de transportes como os vapores e as ferrovias. É o avanço da mais-valia relativa sobre a mais-valia absoluta!

A passagem de um porto do tipo antigo, ou colonial, para um que materializasse a lógica do capital, é um processo longo, complexo e que se manifesta de forma diferenciada em cada formação econômico-social distinta. Logo, torna-se necessário estudar especificamente cada realidade portuária para entendermos o processo mais geral em cada caso específico.

2. O porto do Rio de Janeiro ao longo do século XIX

A Cidade do Rio de Janeiro surge graças as suas especificidades físicas que possibilitaram a constituição de um porto abrigado no sentido colonial. No século XVI essa possibilidade existia quando uma área próxima ao litoral possibilitava a atracação sem sofrer com grandes intempéries da natureza, facilitando os embarques e desembarques de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro era adequado devido ao grande número de baías, arrecifes, enseadas e ilhas próximas ao litoral, todo esse complexo não estava sujeito a grandes ventanias e tempestades.

Se sob o ponto de vista de suas características físicas a baía da Guanabara apresentava tais possibilidades, foi se tornando fundamental como área de abastecimento de provisões para as viagens de longo curso – alimentos, água, etc -, de carregamento de retorno de frete (açúcar, ouro e pedras preciosas, por exemplo) e de centro de redistribuição para os “sertões de dentro”, particularmente para a região das minas gerais.

A chegada da Corte ao Rio de Janeiro em 1808 fez com o que a região que funcionava como porto no atracadouro em frente ao Paço Imperial, na atual Praça XV de Novembro ficasse extremamente limitado frente à nova movimentação de embarcações, ao mesmo tempo em que a expansão de vários trapiches e atracadouros em toda a baía, dificultassem o controle por parte das autoridades.

O cais principal passou a atrasar sobremaneira o trabalho de alfandegagem. Desta forma, Dom João, dentre outras medidas, ordenou o alargamento do porto autorizando a utilização das ilhas e do conjunto de *sacos*¹ para operar a exportação e a importação, alfandegando as instalações na Gamboa, Saúde, Santo Cristo e Caju, que até então se destacaram como área do tráfico de escravos. A costa desse território, em pouco tempo, ficou povoada por trapiches e armazéns.

Sem qualquer organização, uma multiplicidade de unidades portuárias (públicas ou privadas, com várias funções, capacidades e tipos de operação) passou a conviver de forma crescentemente complexa durante o século XIX.

Como descreve Velasco:

Na virada do século XIX para o século XX, o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que abarcava diversas ilhas da baía de Guanabara e se estendia, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Nesta orla marítima estavam localizadas: as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas por Rebouças entre 1871 e 1876; o dique da Saúde, destinado ao conserto de navios; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil entre 1879 e o início da década de 1880; dois complexos privados de cais e silos e, por fim, mais de sessenta trapiches, que se sucediam quase colados um ao outro da Prainha a S. Cristóvão. Nas ilhas estavam situados o serviço de inflamáveis e corrosivos, o depósito público de pólvora e vários depósitos de carvão de companhias comerciais particulares, entre as quais, Wilson, Sons, na ilha da Conceição, Brazilian Coal, na ilha dos Ferreiros, e Lage & Irmãos, na ilha do Viana, local onde existia também um entreposto, propriedade da mesma firma. (VELASCO, 1995: 5)

¹ Expressão utilizada para designar as pequenas enseadas no litoral do Rio de Janeiro.

Para além do alargamento das fronteiras físicas do porto, Dom João, a fim de acelerar o processo de despacho na alfândega do Rio de Janeiro, instituiu o *despacho por estiva*², o qual agilizava o trabalho da alfândega, mas o tornava mais complexo, pois essa forma de despacho estava autorizada apenas para um grupo de produtos, os outros ainda eram despachados por selo e precisavam passar pela Mesa de Abertura na Alfândega (VELASCO, 1995).

Todas essas medidas tomadas no começo do século não foram suficientes para melhorar a eficiência do porto do Rio de Janeiro durante todo o XIX. Pois, desde o aumento das importações tradicionais devido a Abertura dos Portos, até a ampliação das exportações de café vindo do Vale do Paraíba (na província do Rio de Janeiro), das importações, principalmente de manufaturados, e da grande movimentação do comércio de cabotagem (que provia boa parte do abastecimento interno da cidade), a área portuária novamente ficaria saturada.

Parte desse quadro mudará a partir da última década do século XIX, com o progressivo esgotamento da lavoura cafeeira no Vale do Paraíba, Lobo atenta para:

[...] a mudança de função do porto do Rio de Janeiro que perdia sua importância como exportador de café e ganhava como centro distribuidor de artigos importados e como mercado consumidor. (LOBO, 1978: 449)

Apesar disso, como a autora mesmo anota, durante o final da década de 1880, mais metade das importações brasileiras chegavam ao porto do Rio de Janeiro e daí eram redistribuídas para as demais Províncias, o que o manteve como o maior porto brasileiro em movimentação de carga e o décimo quinto maior do mundo.

Todo esse quadro tornava a rede de operação portuária no Rio de Janeiro do final do século XIX e início do século XX, extremamente complexa e mal articulada, onde o trapiche tinha papel fundamental por fazer o embarque e desembarque das mercadorias.

O gradativo desaparecimento das relações pré-capitalistas ou de antigo tipo - cabe ressaltar, por exemplo, os deslocamentos e a sobrevivência sem alfandegamento dos trapiches, mesmo após a conclusão da primeira fase das obras no porto do Rio de Janeiro -, a substituição da lógica de processo produtivo e a nova arrumação espacial, acarretaram profundo impacto urbano na cidade do Rio de Janeiro. Para conhecer melhor essas

² Estimativa das unidades estivadas por peso, volume ou quantidade, que servem de parâmetro para cálculo dos impostos devidos, sem terem sido desembarcados.

transformações, precisamos entender as relações pré-existentes, como elas sobreviveram durante tanto tempo e de que forma essa transição sucedeu, além de identificar os agentes interessados na operação portuária e onde eles se fracionam frente ao tensionamento entre os projetos para o novo porto do Rio de Janeiro.

3. Fracionamento de Classe, melhoramentos e transformação portuária

Partindo do ponto de vista de Gramsci a respeito das noções de Sociedade Civil e Sociedade Política (GRAMSCI, 2001) podemos perceber que, durante as últimas décadas do século XIX e, em especial no começo do XX, ficou clara uma fratura na classe dominante que atuava como negociantes no porto do Rio de Janeiro³.

Nossa pesquisa passa por entender essa classe de negociantes como um todo e o tensionamento dentro desta frente devido aos interesses de suas frações de classe face à crescente necessidade de modernização do porto. Tais frações de classe, é bom que se diga, se constituem por terem interesses específicos, como no caso dos importadores, dos exportadores, dos trapicheiros, dos donos de armazéns, dos armadores, etc.

Mendonça já nos alerta que esse esforço não está restrito ao campo teórico, mas que impõe também desafios metodológicos:

Cabe ao pesquisador verificar quem são os atores que integram esses sujeitos coletivos organizados, a que classe ou fração de classe estão organicamente vinculados e, sobretudo, o que estão disputando junto a cada um dos organismos do Estado restrito, sem jamais obscurecer que a Sociedade Civil e Sociedade Política encontram-se em permanente relação. (MENDONÇA, 2007: 15)

Mesmo antes da noção de necessidade de uma total reestruturação portuária, grupos de capitalistas (muitas vezes associados ao capital estrangeiro, em especial o inglês) já propunham ao Império uma série de projetos de melhoramentos, que beneficiassem seu ramo de negócios.

Podemos identificar três grupos que fracionavam os ramos de negócios que envolviam a dinâmica portuária ou propunham uma série de melhoramentos e que, com o ocaso do século XIX, disputaram a primazia nas transformações no porto do Rio de Janeiro: a fração

³ A este respeito ver PIÑEIRO, Theo Lombarinhas. OS SIMPLKES COMERCIANTES: Negociantes e Política no Império. Niterói, PPGH/UFF, Tese de Doutorado, 2002, mimeo.

importadora, que tinha grande interesse na reestruturação da alfandega, pois no estágio em que chegara as relações pré-capitalistas, o tempo de permanência das mercadorias associado ao elevado custo das operações portuárias, encarecia os produtos importados e tornava mais restrito ainda seu acesso para o mercado interno brasileiro (é importante notar que esse grupo tinha grande poder de negociação, haja visto o volume de importações já citado aqui e que essas eram redistribuídas por todo o país); a fração exportadora, que pleiteava uma maior integração das atividades (embarque, desembarque, transporte e estocagem), visando diminuir a custosa e demorada operação nas relações pré-existentes que contava com inúmeros intermediários (armazéns, carroceiros, carregadores e, principalmente, os trapiches); a fração dos negociantes que abasteciam o mercado interno da cidade, principalmente através da cabotagem, e operavam as atividades nas relações pré-capitalistas (aí se encontram os trapicheiros⁴, alvo de nossos estudos) que se adequavam a elas, defendendo seus direitos através do amparo legal conseguido política e judicialmente.

Lamarão chama a atenção para a disputa entre esses grupos, desde a década de 1850, que: “procuravam fazer valer seus interesses juntos aos diversos órgãos da administração imperial, pleiteando a concessão de favores e privilégios que facilitassem a formação de companhias que executariam as obras [...]” (LAMARÃO, 1991: 36).

Ainda chamamos a atenção para o próprio Estado, que desde o Império tentava promover melhoramentos nos portos brasileiros, mas não conseguia com sua própria capacidade de investimento. A alfandega do porto do Rio de Janeiro era responsável por grande fatia das rendas do Tesouro Nacional e o contrabando crescia junto com o volume das entradas e saídas, dessa forma a reestruturação era necessária também para maior controle dessa importante fonte de renda estatal, além de sanear o, considerado, pestilento porto do Rio de Janeiro.

Todos esses anseios e projetos concorrentes dentro da classe dominante resultaram nas obras levadas a cabo por Rodrigues Alves, não intentamos nesse artigo entender os vitoriosos nessa disputa, mas recorrendo ao conceito de fração de classe, como esclarece Coutinho: “Também no Brasil as transformações foram sempre o resultado do deslocamento da função hegemônica de uma para outra fração das classes dominantes.” (COUTINHO, 1999: 126).

⁴ Sejam eles donos, rendeiros ou administradores e até grandes companhias que tinham um trapiche estrategicamente.

4. O trapiche e suas fronteiras

Os trapiches dominaram durante décadas a dinâmica do porto pré-capitalista, pragmaticamente podemos defini-lo como uma edificação, a beira mar, munido de uma ponte e servido de mão-de-obra (predominantemente escrava durante a maior parte do século XIX) para efetuar o embarque e desembarque de mercadorias. Isso é confirmado pelos dicionários da época, que praticamente não mudam sua definição durante todo o recorte estudado⁵.

Também podemos ressaltar que as operações desses trapiches, no final do século XIX e na virada para o XX, tinham algumas condicionantes: a principal era se tinham alfandegamento ou não, isso determinava se neles poderiam desembarcar produtos importados de determinada tabela e só alfandegavam aqueles com estrutura que atendessem a demanda. Os produtos inflamáveis, corrosivos e combustíveis, por exemplo, só poderiam ser desembarcados em trapiches nas ilhas e esses eram alfandegados com especificidade para tal;

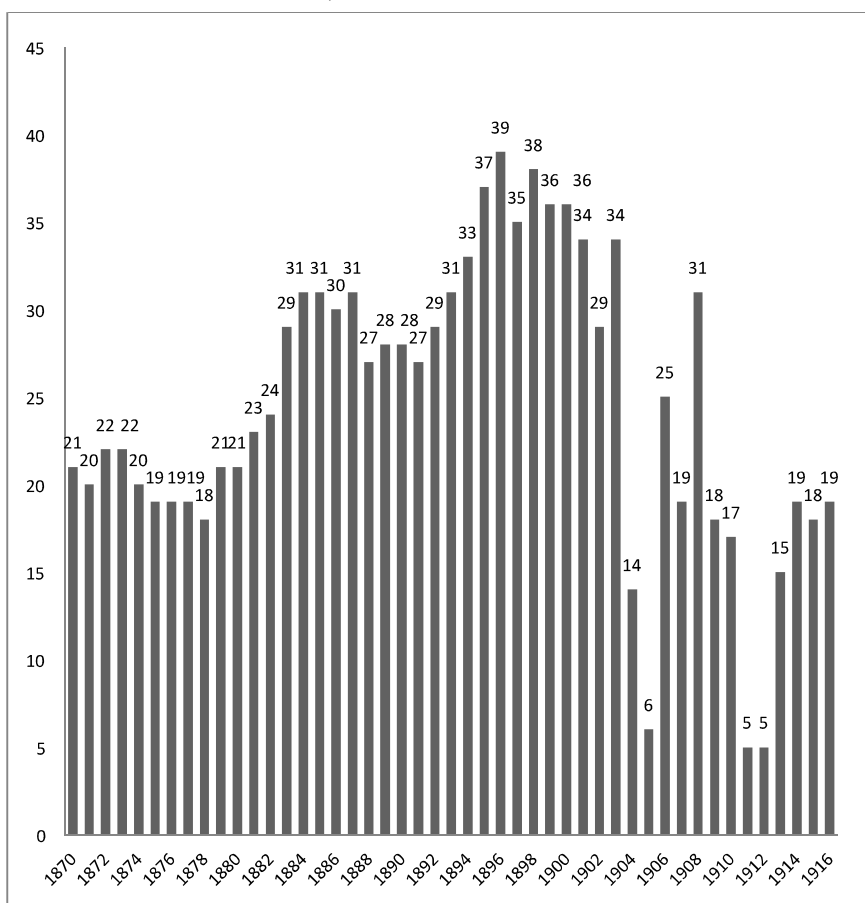
Esses equipamentos podiam estar arrendados, ou seja, a firma detentora continuava dona do trapiche (e em grande medida utilizando da sua estrutura, por ser estratégica), mas não geria o negócio, apenas recolhia rendas; os administradores, que nem sempre eram os donos, assumiam certa importância no negócio e muitas vezes eram registrados no Ministério da Justiça e no Tesouro Nacional como *trapicheiro*⁶ *matriculado* vinculado ao trapiche que administrava e, em alguns casos, também se tornavam arrendatários.

Com base nas informações que dispomos, primeiro optamos por entender a movimentação quantitativa geral dos trapiches, para sabermos que massa de negociantes podemos contar para nossa pesquisa; após, recortaremos um quadro a quadro do número de trapiches antes e depois das reformas; ainda citaremos os primeiros casos identificados de firmas e companhias proprietárias de trapiches ao longo do nosso recorte; e para entender a relação entre essa atividade e o comércio de importação e exportação, apresentaremos o número de trapiches alfandegados, observem nos gráficos a seguir:

⁵ Grande Dicionário Português, 1871-1874. Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 1899. Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 1913. Dicionário da Língua Portuguesa, 1922. Todos sob a guarda da Biblioteca Nacional.

⁶ Para os dicionários da época, o trapicheiro poderia ser o dono, rendeiro ou administrador. Grande Dicionário Português, 1871-1874. Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 1899. Novo Dicionário da Língua Portuguesa, 1913. Todos sob a guarda da Biblioteca Nacional.

Gráfico 1 – Tabela Quantitativa de Trapiches⁷



Podemos concluir alguns aspectos a partir desses números: primeiro que estão retratadas as crises de meados da década de 1870 (atrelada a Guerra do Paraguai, a deflação e a baixa no preço do café) e de fins da década de 1880 (atreladas à abolição da escravatura e declínio da produção cafeeira no Vale do Paraíba), mas não ameaça uma queda brusca e muito menos o desaparecimento da atividade, isso demonstra que apesar de intimamente ligado com as importações e as exportações da produção de café da província (sujeitas às conjunturas), o porto do Rio de Janeiro permanecia forte centro do comércio de cabotagem e reexportação.

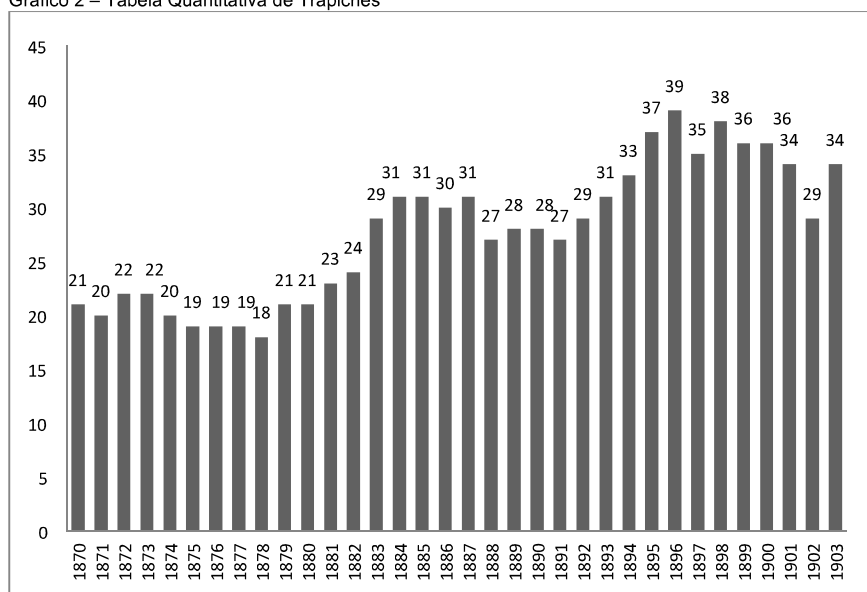
Além do que, uma certa solidez das principais firmas que tinham trapiches e sobreviveram a essas duas crises, atravessando as duas primeiras décadas do nosso recorte, como a Wilson, Sons & C., a Companhia Docas de Pedro II (que durante sete anos da virada da década de 1870 até meados da década de 1880,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

⁷ Número de trapiches registrados no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert) 1870-1916, sob guarda da Biblioteca Nacional.

A maioria dos nomes de trapiches permaneceu os mesmos, mas excetuando os casos que citamos, haverá uma grande modificação na relação dos proprietários e na composição societária das firmas durante essas duas décadas, bem provavelmente havendo aportes de capitais através de comanditários, o que expõe o quão era atrativo investir em uma operação portuária, mesmo em tempos de crise.

Na década de 1890 podemos perceber um grande aumento no número de trapiches (em 1896 o número de trapiches era o dobro que 20 anos antes), esse aumento estava acompanhado de uma mudança de perfil das firmas que já havia começado na década anterior. As firmas de antigo tipo, marcadas por relações familiares, perdiam espaço gradativamente para companhias e firmas com maior estabilidade, nova e ampliada composição societária (havendo a presença de comanditários), são exemplos: 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 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.⁸.

Gráfico 2 – Tabela Quantitativa de Trapiches⁹

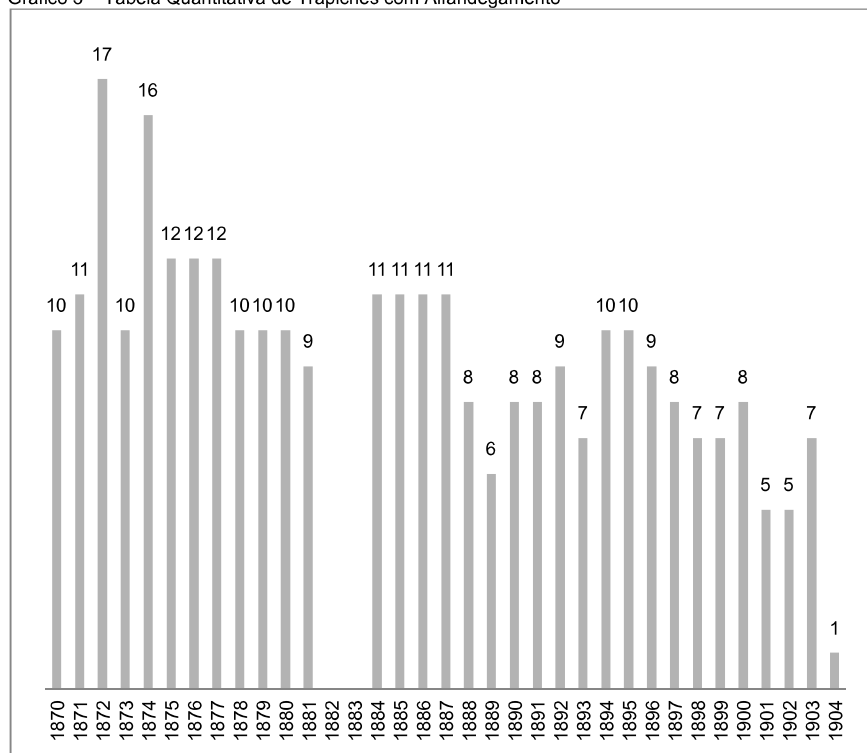


⁸ Fundo da Junta Comercial, sob a guarda do Arquivo Nacional.

⁹ Número de trapiches registrados no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert) 1870-1903, sob guarda da Biblioteca Nacional.

A primeira década do século XX (1903-10) foi marcada pelas reformas no porto do Rio de Janeiro, que afetaram (com o aterramento na construção da sua primeira sessão) a área com o maior número de trapiches, a rua da Saúde¹⁰. A lógica de alfandegamento dos trapiches deixou de existir, na verdade já havia uma tendência de diminuição do número de alfandegamentos desde a década de 1880, as operações de importação e exportação passaram a serem feitas exclusivamente pelo porto modernizado.

Gráfico 3 – Tabela Quantitativa de Trapiches com Alfandegamento¹¹



As transformações levadas a cabo por Rodrigues Alves vão afetar em cheio as grandes companhias e firmas proprietárias de trapiches, as maiores não realocaram novamente seus capitais na atividade (haja vista que a sua principal justificativa era o caráter estratégico do trapiche), mas as que trabalhavam com abastecimento do mercado interno e comércio de cabotagem procuraram novas fronteiras (Gamboa, Santo Cristo e Praia de São Cristovão) para os seus trapiches, assim ainda resistindo nas relações de antigo tipo.

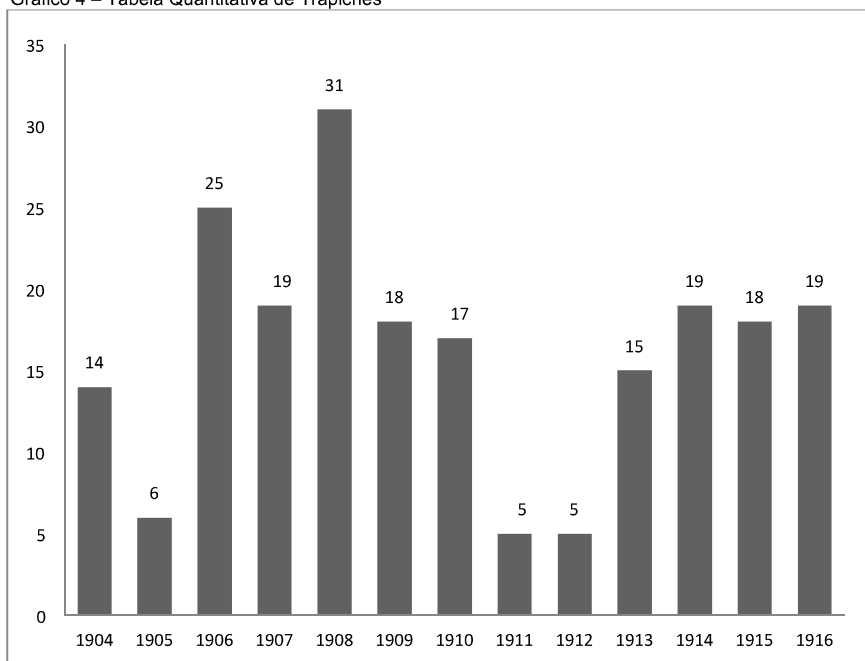
O número de trapiches caiu bruscamente nos anos do começo das obras, 1904 e 1905, com rápida recuperação (que depende de melhor avaliação da fonte utilizada e novas fontes que confirmem) e nova queda brusca nos anos finais da reforma, 1911 e 1912. Logo voltariam

¹⁰ Atual rua Sacadura Cabral, que sem o aterramento tinha acesso ao mar.

¹¹ Número de trapiches alfandegados no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert) 1870-1904, sob guarda da Biblioteca Nacional.

a grassar em maior volume, mas nunca mais com a importância funcional e estratégica do porto das relações pré-capitalistas, isso implica que os negociantes que operavam no porto do Rio de Janeiro com grandes capitais buscassem novos investimentos ou se enquadrassem na lógica portuária capitalista (sendo isto possível apenas para a fração que se associou ao Estado no projeto de reestruturação).

Gráfico 4 – Tabela Quantitativa de Trapiches¹²



5. Conclusões

O presente artigo é o primeiro esforço no sentido de reunir informações provenientes de nossa pesquisa **Relações Econômicas no Brasil Pré-Capitalista: agentes e condições de crédito no meio urbano na segunda metade do século XIX, PIBIC-UFF**, que, em sua primeira fase, busca identificar e analisar a composição do segmento trapicheiro na composição da classe dos Negociantes na segunda metade do século XIX. Neste sentido, trata-se de um primeiro esboço de um trabalho maior que estará disponível em breve.

Buscamos primeiramente, situar o leitor, de forma breve, na problemática dos estudos portuários, particularmente no Brasil. Em segundo lugar, buscamos fazer um breve relato da situação da região portuária do Rio de Janeiro no século XIX.

¹² Número de trapiches registrados no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert) 1904-1916, sob guarda da Biblioteca Nacional.

Por fim, atualizando dados primários obtidos junto ao Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional e Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e tendo como fio condutor o Almanak Laemmert e o fundo da Junta Comercial, buscamos quantificar e qualificar os dados referentes aos trapiches e trapicheiros no período compreendido entre 1870 e 1916. Trata-se de pesquisa inédita, visto que ainda não havia sido feito nenhum estudo quantitativo referente ao tema.

Nossos próximos desafios estão postos, seguindo os dados rastreados e demonstrados nessa comunicação, passaremos para um levantamento serial e estatístico dos endereços, arrendamentos e administração dos trapiches; assim como das informações das firmas e companhias proprietárias; e partindo para a identificação mais detalhada e completa dos principais negociantes nessa atividade, buscando seus outros negócios, suas relações sociais e políticas.

6. Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

CARDOSO, Ciro Flamarion. *Agricultura, Escravidão e Capitalismo*. Petrópolis: Vozes, 1979.

CARVALHO, José Murilo de. *Teatro das Sombras: a política imperial*. São Paulo: Vértices; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1988.

FAORO, Raimundo. *Os Donos do Poder*. Porto Alegre: Globo, 1977.

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.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

JONES, Charles A. *International Business in the Nineteenth Century*. SUSSEX, ING., Billing & Sons Ltd., 1987.

KEMP, Tom. *A Revolução Industrial na Europa do Século XIX*. Lisboa: Edições, 1985.

LAPA, José R. Amaral (org). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.

LEVY, Maria Barbara. *Historia Financeira do Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1979.

LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MATHIAS, Herculano Gomes. *Comércio: 173 Anos de Desenvolvimento (Historia da Associação Comercial do Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e educação rural no Brasil: alguns escritos*. Rio de Janeiro: Faperj/Vício de Leitura, 2007.

PIÑEIRO, Theo Lombarinhas. *OS SIMPLKES COMERCIANTES: Negociantes e Política no Império*. Niterói, PPGH/UFF, Tese de Doutorado, 2002, mimeo.

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

SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros 1850/ 1937*. Niterói: Tese de Doutorado, UFF, 2007.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo: Tese de Doutorado, USP, 1998.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces*. Niterói: Tempo, v. 8, n.2, p. 123-147, 1999.