

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca

OS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO ATLÂNTICO OITOCENTISTA

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da
OS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO ATLÂNTICO
OITOCENTISTA

R. IHGB, Rio de Janeiro, a. 182(486): 163-188, mai./ago. 2021

Rio de Janeiro
mai./ago. 2021

OS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO ATLÂNTICO OITOCENTISTA

PORT IMPROVEMENTS IN THE NINETEENTH-CENTURY ATLANTIC

THIAGO VINÍCIUS MANTUANO DA FONSECA¹

Resumo:

O que propomos para esta comunicação é nos atentarmos para o processo de mutação/conservação das operações portuárias nos portos atlânticos. Para tanto, nos valem de um detalhado roteiro de estudos portuários, respeitando sempre as condicionantes de cada sociedade e cidade portuária; assim como, considerando a análise estrutural do capitalismo nos mares, em sua Revolução dos Vapores Marítimos. Através de estudos, memórias, projetos etc. de engenheiros contemporâneos podemos entender melhor a complexa convivência entre a reprodução das antigas infraestruturas e os melhoramentos portuários que, embora não tenham transformado a lógica produtiva portuária, mudaram a paisagem dos portos atlânticos no Oitocentos.

Palavras-chave: Portos; Atlântico; Oitocentos.

Abstract:

The paper reflects on the process of change / maintenance of port operations in Atlantic ports. We analysed a detailed list of port studies, always taking into account the conditions of each society and port city, while also considering the structural analysis of capitalism on the seas in the maritime transport revolution. Based on studies, memories and projects of contemporary engineers, we can better understand the complex coexistence between the reproduction of old infrastructures and port improvements, which, although they did not transform the productive logic of the ports, changed the landscape of the Atlantic ports in the Eighties.

Keywords: ports; Atlantic; nineteenth century.

Sobre a história urbano-portuária do século XIX

Os portos atlânticos, durante o Oitocentos, sofreram transformações notáveis. Essa afirmativa tem sentido duplo: quantitativo e qualitativo. Sendo verdade que o seu processo produtivo e sua operação mudaram a lógica produtiva por completo em apenas algumas cidades-portuárias, chave no centro do sistema capitalista, com mudanças radicais, especialmente na infraestrutura; também é verdade que as mudanças, em termos da reprodução de suas antigas infraestruturas, das tensões já estabelecidas e novas relações sociais entre produtores do deslocamento no espaço (seja terrestre, marítimo ou portuário), do esforço construtivo do novo arcabouço jurídico-político que ordenasse e mediasse essas relações, da implementação e aperfeiçoamento do aparato institucional com prerrogativas crescentes, e do conflito entre capital e trabalho, devem ser estudadas para que possamos explicar como esse mundo, que parece ser aparte,

¹ – PPGH-UF. E-mail: thiago_mantuano@id.uff.br.

produz e está suscetível às continuidades e transformações sociais do seu tempo.

O que propomos para esta seção é mirar as infraestruturas portuárias como fenômeno mais observável desse movimento de continuidade e mudança, mas também desejamos perceber o emaranhado de dimensões e perspectivas, aos quais podemos abordar as diferentes operações portuárias no tempo e no espaço. Dessa forma, sugerimos um roteiro básico para os estudos sobre História urbano-portuária:

Infraestrutura: observar sua construção a partir da relação entre projeto e concretude realizada, além da execução de suas obras nas perspectivas da compatibilidade do investimento com a expansão do serviço demanda, e dos custos com o aproveitamento pela operação da estrutura já constituída; perceber a constituição física e material das unidades isoladamente e no conjunto de determinado porto, a partir de sua amplitude, capacidade, resistência, desenvolvimento técnico e implementos tecnológicos; distinguir a operação portuária no todo entre pré-capitalista e capitalista, cotejando a hegemonia das unidades a partir dos seguintes critérios: intervenção na natureza, mais valia (relativa e absoluta), capital (constante e variável), função das relações sociais e extração coercitiva do excedente (mercadológica e outras).

Negócio: observar os modelos de gestão do complexo e as formas administrativas das unidades produtivas, discriminar as relações comerciais entre unidades internas e externas à operação portuária (fornecedores e clientes), sopesar a relação entre mercado interno e externo (abastecimento e exportação, longo curso e cabotagem), estabelecer as mercadorias que demandam deslocamento no espaço em dado porto (tipo, qualidade, quantidade, fluxo, etc.), estabelecer hierarquias entre as redes portuárias.

Arcabouço jurídico-político: observar a relação entre posse e propriedade da costa, assim como a regulação de sua tomada e a regulamentação de seu usufruto, perceber como o ordenamento jurídico

concebe o deslocamento das cargas no espaço (alfândega, impostos, isenções, permissões, restrições, etc.), assim como os procedimentos permitidos e proibidos em dada operação portuária, nos transportes terrestres e marítimos (quando estes tocam ao porto), entender como foram construídas socialmente as legislações sobre a construção e desobstrução dos portos (as tensões entre direito consuetudinário e novas regras para a remodelação do arcabouço), assim como seus impactos.

Relações político-institucionais: observar a existência, o estabelecimento, as limitações e avanços de prerrogativas das autoridades portuárias, separadamente nos terrenos do policiamento, fiscalização, controle, ordenamento e gestão de uma operação portuária; perceber a associação e conflito entre poderes local e nacional; estabelecer a posição dos agentes que operam o porto no bloco histórico de poder.

Força de trabalho: observar o conflito entre capital e trabalho (greves, paralisações, boicotes, *lockouts*, etc.); considerar a composição étnico-social dos trabalhadores portuários (livre ou escravo, avulso ou fixo, local, migrante ou imigrante), suas formas e critérios de contratação, sua organização laboral: processos de trabalho específicos e articulações no processo produtivo como um todo, a criação de categorias e subcategorias internas (sua taxonomia) e sua consequente organização política; identificar a sociabilidade tecida no trabalho, na habitação, nos espaços religiosos e de lazer; perceber suas condições de vida (índices de saúde, alimentação, habitação, deslocamento, salário, posses, etc.), a relação desse corpo de trabalhadores com o mercado; perceber o grau e a forma de especialização e estratificação do trabalho (subsunção formal ou real do trabalho frente ao capital); estabelecer qual o tipo de coerção predominante para extração do excedente (puramente econômica ou outras).

Gostaríamos de deixar claro que o esforço de abordar as transformações em alguns portos do atlântico se dará primordialmente através da perspectiva infraestrutural que, afinal das contas, nos parece ser a que

preside o movimento de continuidade e transformação dos portos. Na medida que a historiografia urbano-portuária nos oferece maiores subsídios sobre essa dimensão, a exploraremos com maior afinco, sem, no entanto, deixar de lado, por completo, as outras perspectivas apresentadas.

Consideramos que ainda cabem algumas colocações sobre a relação navio/porto. Segundo Brian Hoyle², apresentado a nós por Suárez Bosa³, existem cinco fases gerais do desenvolvimento urbano-portuário, dos quais nos interessam as três primeiras:

1. da Idade Média até meados do século XIX, presidida pela força de propulsão dos ventos, a navegação funcionalizou as cidades portuárias como seu empório, depósito e praça comercial; nesses tempos, a relação entre portos e cidades era estreita, e sua linha de delimitação tênue. Em nossa classificação, podemos dizer que esse modelo corresponde ao estágio pré-capitalista de desenvolvimento das forças produtivas;
2. com a industrialização e a introdução das ferrovias e dos barcos a vapor, as infraestruturas portuárias legadas pelo período anterior se viram em constante gargalo, tendo que reproduzir-se de forma frenética para acompanhar os incrementos de escala e frequência dos novos transportes marítimos e terrestres. As primeiras transformações na infraestrutura portuária acontecem em vários lugares: molhes, píeres, docas, diques, armazéns e a mecanização do trabalho, especialmente com a introdução dos guindastes e das esteiras. Em nossa classificação, ainda podemos dizer que esse é um momento pré-capitalista, mas observáveis tensões do capital pela solução das contradições criadas na relação entre navio a vapor e porto;

2 – HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. *European port cities in transition*. London: Belhaven Press, 1992.

3 – BOSA, Miguel Suárez. Puerto y Ciudad en el Mundo Atlántico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. 2 ed. Ilhéus: Editus, 2013.

3. em princípios do século XX, um movimento duplo, na maioria dos portos atlânticos, traz a hegemonia da operação portuária capitalista: a construção dos portos supera os melhoramentos e o estabelecimento ou fortalecimento das prerrogativas de uma autoridade portuária (pública ou privada). Contribui com esse movimento, segundo Bosa, “el crecimiento industrial vinculado al movimiento portuario, es decir el establecimiento de empresas industriales en torno al puerto como astilleros, silos, frigoríficos, depósitos de combustible, etc.⁴”.

Atentamos para duas considerações quanto ao modelo de Hoyle: primeiro que ele demanda um nível elevado de abstração do processo histórico concreto e individual de cada formação econômico-social, de toda forma nos parece válido pensar a partir dessas balizas e na oposição categorial entre porto pré-capitalista e porto capitalista, tecendo alguns conceitos teórico-históricos internos ao dito modelo. Também gostaríamos de lembrar que o centro das nossas preocupações será no segundo momento apontado pelo autor, embora façamos alguns apontamentos iniciais e finais sobre o primeiro e o terceiro. Isto quer dizer que concentramos as nossas análises na segunda metade do século XIX, recuando e avançando um pouco no recorte de acordo com a necessidade.

Também temos de ressaltar que o centro de nossa discussão foi condicionado pelas fontes que privilegiamos: os registros das reflexões e ações dos engenheiros civis nos portos do século XIX. E é necessário notar que estas fontes nublaram o continente africano na análise que se segue e, evidentemente, limitam o trabalho.

Primeiramente, é forçoso reconhecer que há correlação temporal entre o fim efetivo do tráfico transatlântico de escravos, em escala massiva, e o início da navegação a vapor transoceânica. Os traficantes de escravos não chegaram a vislumbrar a possibilidade de utilizar navios a vapor de

4 – BOSA, Miguel Suárez. Puerto y Ciudad en el Mundo Atlántico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. 2 ed. Ilhéus: Editus, 2013, p.77.

forma sistemática para a travessia atlântica, e isto não se deu por falta de capitais. Os problemas enfrentados com a política antitráfico britânica e as medidas tomadas para cercear o mesmo pelos impérios coloniais⁵ tornavam proibitivo tamanho investimento em nova tecnologia e constante abastecimento para embarcações com força motriz artificialmente criada⁶. O mesmo pode ser pensado para os portos negreiros que, em sua maioria, tiveram seus barracões realocados em regiões costeiras distantes das cidades tradicionalmente estabelecidas pelos colonizadores como entrepostos de sua colonização em África – como é o caso de Angola, onde o esvaziamento dos portos de Benguela e Luanda se deu, em grande medida, pelo deslocamento do tráfico para Cabinda. A repressão ao contrabando também tornou pouco atraentes grandes investimentos nas infraestruturas portuárias que serviam ao tráfico. Constantemente os barracões negreiros eram simplesmente destruídos pelas forças de repressão inglesas⁷.

Por último, é justo registrar que a historiografia tem produzido alguns trabalhos que abordam os portos do Atlântico africano e apontam questões muito parecidas com as que trabalharemos aqui⁸. As fontes desses trabalhos são diferentes das nossas e é possível, mesmo, que os en-

5 – BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos (1807-1869)*. Brasília: Senado Federal, 2002.

6 – Para melhor entendimento sobre a predileção dos traficantes de escravos pelos veleiros rápidos norte-americanos – clippers –, consultar: MARQUES, Leonardo. *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas (1776 -1867)*. Connecticut: Yale University Press, 2016.

7 – A destruição do barracão de Manuel Pinto da Fonseca pela Royal Navy, em Cabinda, no ano de 1842, é demonstração clara destes riscos: MESQUITA, João Marcos. *O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c. 1831 – c. 1850*. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2019, p. 160.

8 – RODRIGUES, Jaime. A grande loba que devora tudo: portos, feitorias e barracões de Angola. In: *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; HIDALGO, Daniel Castillo. Dakar, um porto a serviço do Império: infraestruturas, instituições e administração portuária na África Ocidental (1857-1939). *Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, vol. 6, n.1, janeiro-abril, 2014; BRICHTA, Laila. Economía y actividad pesquera en el atlántico sur: el caso de moçâmedes en el siglo XIX. *Almanack*, v. 21, p. 273, 2019.

genheiros no século XIX estivessem olhando preferencialmente para os portos europeus e americanos. Factualmente, os melhoramentos portuários foram mais recorrentemente executados em portos africanos a partir da década de 1880 – quando a interiorização da colonização em África se acelerou –, o que já vinha acontecendo décadas antes na Europa e na América.

Entre os melhoramentos e a reprodução

Para levarmos a cabo os nossos objetivos é necessário aclarar o que consideramos por *melhoramento* e *construção* nos portos. Partimos do pressuposto de que ambos são reações por parte dos agentes e instituições que comandam determinada operação portuária ao processo de profunda modificação na navegação⁹.

Os melhoramentos terminaram por expandir as infraestruturas e reproduzir a lógica portuária pré-capitalista¹⁰ em escala superior. No entanto, mantiveram-se importantes limitações naturais e baixa intervenção na natureza, com capital variável sobrepujando o capital constante (o que acarretava as frágeis infraestruturas e baixo nível de mecanização), a mais-valia absoluta sendo a via preferencial pela qual a acumulação se dava, com a subsunção apenas formal do trabalho, um processo produti-

9 – MANTUANO, Thiago. A revolução dos vapores na navegação marítima. *História Econômica & História de Empresas (ABPHE)*, v. 21, p. 479-517, 2018.

10 – Esta lógica presidia um sem-fim de operações portuárias, ao longo do Atlântico, que não obedeciam ao avanço das forças produtivas nos demais subsectores dos transportes. A chamada “operação portuária pré-capitalista” é uma forma observável e diversa em si, conforme a formação social em que se instalava. Consistia num conjunto de características da estrutura, funcionamento, regramento, trabalho e produção desses portos que fugia ao mais básico do modo de produção de mercadorias sob o capitalismo e, também, à acumulação nesse sistema. Mesmo que tenha mudado no tempo e sofrido os melhoramentos que aqui apontamos - parte destes apresentavam algumas manifestações técnicas, tecnológicas, laborais e produtivas típicas da Revolução Industrial -, eram insuficientes para tornar os portos oitocentistas aceitáveis frente à expansão do mercado mundial e a radical transformação nos demais meios de transporte. Algumas dessas características serão ressaltadas neste texto, mas, para um entendimento alargado e aplicado à operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro, consultar: MANTUANO, Thiago Vinícius. Porto do Rio de Janeiro: um panorama da sua operação no século XIX. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, v. 2, p. 589-618, 2017.

vo com níveis de integração e articulação correspondentes ao período de domínio da navegação a vela e com processos de trabalho nada padronizados, ainda extremamente dependente dos saberes e condição física dos trabalhadores.

A construção de um porto é todo reverso dos melhoramentos: passa decisivamente pelo estabelecimento de uma autoridade portuária com prerrogativas de gestão e controle; transforma as unidades produtivas em organismos que investem em capital constante para poupar trabalho e garantir maiores lucros sobre a mais-valia relativa; a subsunção real do trabalho é dada desde a sua construção até as atividades mais banais que são racionalmente articuladas e integradas às mais complexas. A rearrumação do espaço urbano e a mudança da sua relação com o porto, permitindo a adaptação da sua operação ao sistema fabril, pelo menos de forma hegemônica, são uma importante condição. Segundo Honorato:

A diferença entre as chamadas obras de melhoramentos e as de construção de um porto é que estas se dão sob a égide do capitalismo, submetendo a força do trabalho a um sistema fabril. Em última instância, subjugando a natureza e os trabalhadores ao capital¹¹.

Até meados do século XIX, a natureza marcadamente oscilante da atividade portuária estava condicionada exatamente às questões da navegação a vela, das comunicações entre as praças do comércio, dos ciclos agrícolas e das guerras. Os vapores transoceânicos, a comunicação via telégrafo, a intensa incorporação de áreas produtivas nas colônias e zonas de influência imperialista, além da chamada *Pax Britânica*, semearam condições para a mudança paulatina dessa característica. Segundo Suarez Bosa, “ahora, se propicia una cierta coordinación, en algunos formando redes o cadenas de transportes, facilitada por la aplicación del vapor a los buques y el empleo del hierro como material de construcción¹²”.

11 – HONORATO, Cezar. *O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos 1888-1914*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 158.

12 – BOSA, Miguel Suárez. Puerto y Ciudad en el Mundo Atlántico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. 2 ed. Ilhéus: Editus, 2013, p. 75.

Para se ter uma ideia, é possível recordar que neste exato momento se iniciaram as primeiras obras do Canal do Panamá. A primeira tentativa de construir um canal através do istmo do Panamá começou em 1881, após décadas de projetos que não saíram do papel. O governo colombiano concedeu à *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* a construção e exploração do canal. A empresa, sob a liderança de Ferdinand de Lesseps, foi financiada por capital francês e conseguiu a concessão devido ao envolvimento do diplomata na construção do Canal de Suez. Os resultados do seu projeto previam que os navios que navegassem entre as costas leste e oeste dos Estados Unidos, que de outra forma seriam obrigados a contornar o Cabo Horn, encurtariam a viagem em cerca de 15.000 quilômetros usando o canal. O canal de 81 quilômetros foi um dos maiores desafios de engenharia hidráulica de seu tempo. Questões geopolíticas e crises sanitárias marcaram os mais de 30 anos de sua construção. A partir de 1904, o governo norte-americano assumiu a empreitada e finalizou o projeto. A conclusão do Canal do Panamá se deu, apenas, em 1914, totalizando 639 milhões de dólares e 80 mil homens empregados em sua obra¹³. Os portos atlânticos e os interessados em seu funcionamento passaram a ser pressionados pelas mesmas forças que demandavam uma construção como a do Canal do Panamá.

Os portos, então, passaram a desempenhar um novo papel econômico e se envolveram em um intenso e contínuo processo de “modernização”, que exigia fundos consideráveis para seu financiamento, constituindo um novo desafio para as autoridades públicas e uma nova oportunidade de investimento para os agentes privados. O tamanho dos navios a vapor, com materiais de aço, implementos tecnológicos, crescente velocidade, autonomia, capacidade de carga e passageiros que suportava, juntamente com a necessidade de serviços regulares de abastecimento, reparação e substituição, tornaram necessária a realização de importantes obras de adaptação e/ou remodelação dos portos.

13 – LAFEBER, Walter. *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*. New York: Oxford University Press, 1978.

Não pode haver dúvida quanto ao descompasso do avanço das forças produtivas entre esses subsetores dos transportes: a navegação, especialmente a transoceânica, avançou técnica e tecnologicamente à frente dos portos, por sua vez um condicionou as mudanças no outro. Segundo Teixeira:

Desde o século XIX, os guindastes de bordo, movidos pelas caldeiras do navio, tinham sido o equipamento padrão dos vapores transatlânticos e a inovação tecnológica mais importante, tornando possível ao armador aumentar a exploração da força de trabalho utilizada nas embarcações por meio da aceleração do ritmo do trabalho¹⁴.

Mesmo os mais avançados portos do mundo não acompanharam o desenvolvimento das forças produtivas marítimas, costeiras e fluviais, até mesmo na Inglaterra e ainda mais nela, tendo a principal frota mercante do mundo. A impressão de Hobsbawm, sobre os portos ingleses (os maiores e mais avançados do mundo no século XIX), nos parece verdadeira, mesmo que os pequenos avanços não sejam generalizáveis para os portos atlânticos:

Naturalmente é verdade que a irregularidade essencial das chegadas e partidas dos navios impõe limites até hoje à racionalização e mecanização da faina portuária, mas no fim da década de 1880 não havia, em absoluto, com exceção dos guindastes, guinchos e ferrovias de beira de cais, virtualmente nenhum equipamento mecânico. A revolução técnica que iria mecanizar a carga e descarga de grãos e carvão, e até certo ponto da madeira, não foi iniciada seriamente senão no fim da década de 1890 e começo de 1900, e o seu progresso foi lento¹⁵.

Entretanto, em suas características mais gerais, nem mesmo os portos ingleses não fogem ao paradigma atlântico do Oitocentos, como bem descreve Hobsbawm:

O porto é uma indústria com fronteiras fluídas e nenhuma forma exata, já que o seu trabalho consiste na carga e descarga de carregamentos, no transporte de mercadorias através da água (por chatas ou bal-

14 – TEIXEIRA, Fernando. *Operários sem patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da Unicamp, 2003, p. 153.

15 – HOBSBAWM, Eric. *Os trabalhadores – Estudos sobre a história do operariado*. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 244.

sas), na beira do cais (por caminhão, vagonetes e outros equipamentos mecânicos), e do cais para as estradas de ferros, armazéns e outras partes (por trem, e no fim do século dezenove, cavalo e carroça). Ele compreende também a manutenção das instalações e máquinas permanentes do cais, o complexo de empregos burocráticos do pessoal de “colarinho branco” de conferir, despachando e dispondo em geral das mercadorias, força pequena mas decisiva para o fluxo (pilotos, tripulações de rebocadores e manobreiros), e uma força maior de supervisores, policiais e guardas para impedir perdas excessivas de mercadorias¹⁶.

O autor caracteriza, como “espantosamente primitivo”, a faina portuária até a última década do século XIX; nem as tão faladas Docas Inglesas passaram por cima de uma operação portuária tradicionalmente estabelecida com baixa mecanização e padronização inexistente: “cada embarcadouro ou cais tinha o seu conjunto especial de problemas e costumes, não necessariamente duplicados em qualquer outro lugar [...]”¹⁷.

Ingrid Sarti, num clássico trabalho a respeito do porto de Santos, atenta para o antagonismo Porto × Navio¹⁸, que teve como principal consequência a estruturação, ao longo de século XIX, do processo de produção portuário e a organização de sua operação portuária. Os tempos distintos de desenvolvimento das forças produtivas dos dois subsetores dos transportes escancararam a tensão entre interesses do capital e interesses corporativos de agentes que ainda trabalhavam sob outra lógica.

Velasco e Cruz traz importante clarificação a respeito deste choque de interesses fundamental para o nosso entendimento:

Ao proprietário ou explorador do porto interessa maximizar a renda oriunda do uso de suas instalações ou serviços, mediante a cobrança de taxas sobre a tonelagem dos navios, tempo de atracação, trânsito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, for-

16 – HOBSBAWM, Eric. *Os trabalhadores – Estudos sobre a história do operariado*. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 242.

17 – HOBSBAWM, Eric. *Os trabalhadores – Estudos sobre a história do operariado*. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 248.

18 – SARTI, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

necimento de água, lastro, etc. Ao armador, pelo contrário, interessa minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível¹⁹.

Podemos também depreender, para alguns casos de grandes cidades portuárias, um antagonismo entre Porto × Navio × Ferrovia, que tinha todo o interesse em fazer seus trilhos chegarem o mais próximo das margens dos rios e do mar. Essencialmente, a tese de Sarti não muda, apenas se torna mais complexa: cada fração dos proprietários tem seus meios e eles competem por maiores prerrogativas produtivas e, consecutivamente, pelo comando do maior número de trabalhadores.

Essa dinâmica, entretanto, pode ser relativizada no decurso histórico. Como bem demonstra Suárez Bosa²⁰, uma mesma empresa poderia dominar uma “linha de serviços”, desde os transportes marítimos de longo curso até a ferrovia e vice-versa. Como também demonstra Honorato, uma mesma empresa poderia monopolizar um subsetor e, especialmente, nos grandes portos de importação e exportação, ter a garantia de que todo o fluxo de mercadorias, de um jeito ou de outro, passaria por suas unidades produtivas, não havendo grande prejuízo numa ágil operação. Aliás, no caso dos monopólios portuários por empresas privadas, era bom que a relação com os armadores fosse minimamente estável e menos conflituosa possível, pois estes poderiam simplesmente mudar as escalas alegando a sobredita demora na operação. Ademais, num porto de operação tipicamente capitalista esses conflitos se davam nos âmbitos das autoridades portuárias que serviam para mediá-los e arbitrá-los, atenuando assim suas consequências; o que não ocorria nas operações portuárias pré-capitalistas, aonde as disputas extrapolavam o mero terreno da competição comercial e, na inexistência de uma autoridade portuária com prerrogativas para tal, as consequências eram mais destrutivas.

19 – VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Teses de Doutorado – USP. São Paulo, 1998, p. 38.

20 – BOSA, Miguel Suárez. *Las Empresas Carboneras en los Puertos de las Islas Atlánticas*. *Vida Marítima*, noviembre, 2008.

Apesar dos conflitos e descompassos, a relação entre porto e navio se tornou tão mais intensa quanto mais mundializados se revelaram os interesses capitalistas. Os portos atlânticos, em sua maioria, reagiram às novas demandas do comércio internacional e da navegação transoceânica através dos seus *melhoramentos*, reproduzindo em maior escala a lógica pré-capitalista, mesmo assim “[...] los pueros atlânticos se erigieron como puertas de entrada em el proceso de globalización, facilitando la inversión en infraestructuras y el desarrollo de economías de mercado²¹”.

A pergunta que se impõe é: havia necessidade de tão radical transformação? Seria apenas um deslumbre ter portos profundamente transformados em sua disposição no território, em seu domínio da natureza, em seu estatuto jurídico, em sua organização administrativa e regulamentar, em sua exploração da técnica e da tecnologia, em suas relações laborais, processo produtivo e processos de trabalho, em sua adequação às demais atividades econômicas a eles articuladas e aos modais de transportes a eles integrados? O ensaio para essa transformação foi penoso e, em nosso recorte, estava longe de constituir um padrão. No entanto, as questões portuárias que suscitavam a sua elaboração eram concretas, factuais e de repercussões econômicas, políticas e sociais abrangentes, assim como as suas soluções foram formuladas de forma complexa e sofisticada, como veremos a seguir.

O entendimento dos engenheiros

Tendo em vista o nosso roteiro de estudos portuários, buscamos coletar observações relevantes de um tipo específico de agentes contemporâneos que muito se envolveram com as mudanças sofridas pelos portos no século XIX: trata-se dos engenheiros. A utilização crítica dos seus estudos, relatórios, projetos, memórias, pareceres, etc. é inescapável à pesquisa de nosso objeto.

21 – HIDALGO, Daniel Castillo. *Puerto de Dakar, Puerta de África Occidental: una Historia Económica de Senegal (1857-1957)*. Santa Cruz de Tenerife: Vereda Libros, 2015, p. 273.

Durante a Segunda Revolução Industrial houve um crescimento sem precedentes de escolas especializadas em engenharia e da atuação profissional e política dos intelectuais voltados aos exercícios da engenharia civil – que fora separada da engenharia militar ao longo do século XIX – no Ocidente. Os desafios impostos pelos processos de urbanização e industrialização, as necessidades concernentes aos estabelecimentos de serviços públicos, assim como as demandas de empresas privadas – especialmente nos setores dos transportes e comunicações – colocaram a necessidade da formação de profissionais que atuassem desde a elaboração dos projetos até sua gestão para consecução de objetivos cada vez mais audaciosos, representando este potente revolucionamento das forças produtivas.

Olhando para o Brasil, Rodrigues capta este movimento:

O esforço de diferenciação no currículo das categorias militar e civil expressa, assim, as especificidades das competências exigidas por cada uma. As grandes obras necessárias à criação de uma infraestrutura urbana, energética e de transportes que desse conta do incremento das atividades comerciais ao longo daquele século, e da montagem do complexo cafeeiro confundem-se, portanto, com o estabelecimento do campo profissional da engenharia civil²².

É neste exato momento que se acentuam os descontentamentos com os funcionamentos dos portos em todo o Atlântico, quanto mais parecem inadequados aos interessados em seu funcionamento, mais os engenheiros são acionados como formuladores e viabilizadores das mudanças a serem empreendidas.

A reflexão, a capacidade e abrangência de entendimento de alguns engenheiros acerca das questões portuárias podem impressionar o pesquisador. As peculiaridades do seu ofício, casadas com convicções político-ideológicas sobre o seu fazer e os resultados do seu trabalho²³, garantiam

22 – RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. Engenharia e política: os debates ferroviários no clube de engenharia e a organização econômica e social do Rio de Janeiro (1880 - 1900). In: GASPARETTO JÚNIOR, Antonio; BÔSCARO, Ana Paula Dutra. (org.). *História: espaço fecundo para diálogos* 3. 1 ed.: Atena Editora, 2020, p. 116, v. 3.

23 – MARINHO, Pedro. Por uma leitura integral do Estado Imperial Brasileiro: os enge-

à engenharia um posto privilegiado de observação e intervenção nas operações portuárias espalhadas pelo Atlântico. Segundo Rodrigues:

A engenharia como actividade, pelo tipo de tarefas que proporciona e os engenheiros realizam, continua a oferecer autonomia e satisfação intrínseca no trabalho; a necessidade de resolução de problemas novos decorrentes da evolução tecnológica, organizacional ou de mercado, obstaculiza a padronização, rotinização e desqualificação²⁴.

Aqui buscaremos o ponto de vista de estudiosos, empresários e funcionários públicos que exerciam a engenharia hidráulica e portuária. Recuperaremos excertos de seus textos que sejam representativos de sua contribuição para o entendimento das questões e que registrem a sua atuação nas empreitadas de conservação/mudança portuárias nas dimensões da infraestrutura, do negócio, do arcabouço jurídico-político, das relações político-institucionais e da relação com a força de trabalho nos portos atlânticos.

Já no alvorecer do século XX, o engenheiro português Adolfo Loureiro definia os portos como: “[...] espaços abrigados, que fossem facilmente acessíveis e onde pudessem estacionar com comodidade e segurança as embarcações de toda a ordem²⁵”. Entretanto, esta definição era ampla demais e podia incluir portos sem melhoramentos expressivos, o que acarretava operações portuárias muito díspares ao longo do Atlântico e em constante reprodução das antigas infraestruturas como fuga dos seus próprios gargalos.

Como podemos ver no caso do Rio de Janeiro, os diversos melhoramentos executados ao longo do século XIX não evitaram a descrição do engenheiro brasileiro Alfredo Lisboa:

Em princípios do século [XX] andantes os serviços de expedição de mercadorias para o exterior, e para os Estados por via marítima, e

nheiros em foco. In: SALLES, Ricardo. (org.). *Ensaio Gramsciano: política, escravidão e hegemonia no Brasil imperial*. 1 ed. Curitiba: Editora Prismas, 2017, p. 221-283, v. .

24 – RODRIGUES, Maria de Lurdes. *Os Engenheiros em Portugal*. Oeiras: Celta, 1999, p. 37.

25 – LOUREIRO, Adolfo. *Portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907, p. 8.

do recebimento das providas de fora, por mar, eram efetuados geralmente por meio de saveiros, que atracavam a pontes, quase todas construídas de madeiras, a piers ou a cais de pequeno calado d'água; apenas a algumas dessas construções acostavam vapores de pequena cabotagem²⁶.

Para combater esse estado de coisas, um pacote de obras era recomendado por Loureiro:

[...] devem ser dotados de cais e pontes para a acostagem das embarcações, de desembarcadouros, rampas e escadas para o serviço de passageiros, de docas, tanto de marés, como de flutuação ou de nível constante para estacionamento dos navios, de armazéns e de aparelhos para a manutenção das mercadorias, de estradas e linhas férreas de serviço para as operações terrestres do comércio, etc.²⁷

Os desafios naturais para tal empreitada, somados à revolução dos vapores na navegação marítima, fez com que um grupo de engenheiros ingleses, liderados pelo professor de Oxford, Leveson Francis Vernon-Harcourt, passasse a acreditar que os melhoramentos, por diversas vezes, não eram o suficiente. Pensavam ser necessário construir novos portos. Por razões comerciais e estratégicas, portos localizados nas partes centrais das cidades passaram a ser repensados; assim como, portos em locais com grande dificuldade de implementação, pela distância dos centros urbanos, passaram a ser pensados. Carregando as tintas na defesa da engenharia britânica, dizia Vernon-Harcourt:

Frequently, a port having been established in a site possessing some natural advantages, which were sufficient when vessels were small, has to be improved and enlarged in order to provide adequate depth and accommodation for the increasing size of vessels. Also, long lines of exposed coast are sometimes devoid of any shelter; and great losses of life and property may be prevented by the establishment of harbours of refuge. Moreover, no natural harbours may exist in the nearest line of communication with other countries, or be suitably si-

26 – LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO. *Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, p. 633.

27 – LOUREIRO, Adolfo. *Portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907, p. 10.

tuated for strategical purposes. Under these circumstances, harbours have to be improved or created; and, occasionally, most unfavourable and exposed sites have to be resorted to, in which the skill of the engineer is taxed to the utmost for providing shelter where waves and currents have ruled supreme²⁸.

No entanto, tanto uma obra, quanto a operação de um porto melhorado ou construído não era nem simples, muito menos pouco custosa. Para começar, havia a necessidade de entender a região costeira em voga, cartografá-la para registrar a profundidade e a qualidade do leito submarino, dos regimes de ventos, marés e chuvas, isso demandava introduzir novas técnicas de pesquisa/testes para a definição de um sistema de obras e para a utilização de determinados tipos de materiais. O primeiro a sondar o solo submarino de frente à Alfândega do Rio de Janeiro foi o engenheiro inglês Charles Neate, que assim relatava ao Ministro da Fazenda brasileiro as primeiras necessidades das obras:

Não tendo encontrado nenhuma planta do litoral, que pudesse servir-me de guia, o meu primeiro passo foi fazer uma detalhada exploração dos terrenos ao longo da linha projetada, bem como de sondar o canal que lhe fica fronteiro. Tive também de verificar a natureza do fundo, mandando fazer furos (*borings*) com todo o cuidado, pois já sabia, por me ter dito o Coronel Jardim, que até agora não se tem feito nenhuma investigação sobre este objeto. Eram-me indispensáveis estas informações preliminares antes de me aplicar a fazer o plano da obra em geral, ou de proceder à sua execução em detalhe. O primeiro resultado que colhi das sondas e dos furos foi diverso do que espe-

28 – VERNON-HARCOURT, Leveson Francis. *Harbours and Docks: Their Physical Features, History, Construction, Equipment and Maintenance with Statistics as to their Commercial Development*. Oxford: The Clarendon Press, 1885, p. 3. Tradução livre: “Frequentemente, um porto tendo sido estabelecido em um local que possui algumas vantagens naturais, que eram suficientes quando os navios eram pequenos, tem que ser melhorado e ampliado para fornecer profundidade e acomodação adequadas para o tamanho crescente dos navios. Além disso, longas linhas de costa exposta às vezes são desprovidas de qualquer abrigo; e grandes perdas de vidas e propriedades podem ser evitadas pelo estabelecimento de portos de refúgio. Além disso, nenhum porto natural pode existir na linha de comunicação mais próxima com outros países, ou ser convenientemente situado para fins estratégicos. Nessas circunstâncias, os portos devem ser melhorados ou criados; e, ocasionalmente, é preciso recorrer a locais mais desfavoráveis e expostos, nos quais a habilidade do engenheiro é sobrecarregada ao máximo para fornecer abrigo onde as ondas e as correntes dominam.”.

rava, e obrigou-me a modificar, para uma parte das obras, o sistema de execução que tinha a princípio adotado; sendo talvez esta parte a mais importante de todas principalmente por estar nela compreendido o cais fronteiro à Alfândega²⁹.

Desde muito cedo, o país se via enredado na febre em torno das Docas Britânicas. Ao longo do século XIX, “fazer docas” tornara-se sinônimo do avanço nos portos atlânticos.

Entretanto, o significado do que eram docas, ao longo do século XIX, variou muito. Segundo o engenheiro anglo-americano Charles Colson³⁰, havia quatro tipos de docas:

1. **Bacias artificiais:** docas com barreiras e portas que permitem a vazão das águas constantemente, controlando as marés;
2. **Diques ou Docas secas:** são estruturas que se enchem e esvaziam-se através do fechamento de comportas e da ação de bombas hidráulicas;
3. **Docas flutuantes:** são estruturas que através de um sistema pneumático afundam aparelhos que suportam a embarcação e o fazem flutuar com ar pressurizado;
4. **Docas deslizantes ou Mortonas:** são trilhos assentados do leito submarino até a terra firme, que trazem por força mecânica a embarcação ao solo.

Um novo tipo de infraestrutura chamada de Docas *Jetty Principle* foi introduzido em Nova Iorque na segunda metade do Oitocentos. Embora extremamente pouco custosas e amplas para a época, carregavam três problemas em sua concepção: as grandes embarcações a vapor até podiam acostar nelas, mas de forma muito lenta e extremamente cuidadosa, isso incrementava muito o tempo de carga e descarga das mercadorias,

29 – BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório. Anexo 44*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1852, p. 1.

30 – COLSON, Charles. *Notes on Docks and Dock Construction*. Londres: Longman's, Green & C., 1894.

além de valorizar sobremaneira a praticagem; seus principais materiais (madeira e ferro), expostos ao clima e às marés, estavam suscetíveis e eram descartáveis em médio e longo prazo, portanto demandavam grande esforço de conservação, manutenção e reposição; de início, não havia sequer previsão do assentamento de maquinário (guindastes e esteiras principalmente) e, no futuro, sua constituição fora um problema quando estes se generalizaram nas operações portuárias do Atlântico, assim como estava descartada qualquer possibilidade de avanço de linhas férreas sobre as pontes, se tolhendo a linha do cais³¹.

Mesmo com todos esses avanços no conhecimento sobre os portos e suas necessidades, e mesmo com a solução oferecida pela “febre das Docas”, a reprodução das já estabelecidas operações portuárias nadava de braçada com a expansão do comércio internacional. No porto com maior número de docas do mundo, o de Londres, em 1904, os velhos *wharves* – trapiches – ainda detinham parte substancial da sua operação. Segundo o engenheiro Douglas Owen:

Then there are essential differences between port and port in the method of discharge and delivery. In London, for example, some 75 or more per cent, of the general cargo to the port goes overside into barges for conveyance to river-side wharves or warehouses, or to water-side depôts of the railway companies³².

As grandes companhias da navegação internacional pressionavam pela adequação dos portos e, muitas vezes, se viam imbuídas, direta ou indiretamente, nas tentativas de conservar ou modificar, e operar as infraestruturas dos portos. Os interesses do comércio, indústria e finanças locais e de arrecadação dos próprios Estados Nacionais também pesavam para a tensão entre mudanças e continuidades. São necessários mais estudos

31 – REBOUÇAS, André. *Justificação do Sistema de Execução das Obras*. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1872.

32 – OWEN, Douglas. *Ports and Docks. Their History, Working, and National Importance*. London: Methuen, 1904, p. 25. Tradução livre: “Além disso, existem diferenças essenciais de porto para porto no método de descarga e carga. Em Londres, por exemplo, cerca de 75 ou mais por cento da carga geral para o porto vai para o exterior em barcas de transporte para cais ou armazéns à beira do rio, ou para depósitos à beira das companhias ferroviárias.”.

monográficos para termos um mapeamento dos sentidos que governavam as ações desses diversos agentes, porto a porto. Contudo, é importante ter a noção dos poderosos interesses locais, nacionais e internacionais entremeados em todos os níveis nessa verdadeira guerra surda. O processo de carga, descarga, deslocamento, conservação, guarda, aferição fiscal, transporte, etc. passava a ser visto como um negócio.

O engenheiro argentino Luis Huergo, ministro das Obras Públicas da Província de Buenos Aires, confessou as principais razões para elaborar, desde muito cedo, projetos e soluções para um novo porto de Buenos Aires. As pressões dos negociantes envolvidos na operação portuária e no comércio do Rio da Prata pesavam nas iniciativas que o engenheiro tomava. Huergo estava mais ligado aos interesses locais, dos estaleiros buenairenses e dos negociantes nacionais que ocupavam o Riachuelo, do que aos interesses da finança internacional, junto a qual Madero tinha maior inserção. Entretanto, não se deve menosprezar as forças econômico-sociais que o moviam, nem os limites reais da operação portuária posta em questão:

Hace ya unos 16 años que conozco el Riachuelo y sus alrededores, por la frecuencia con que durante los años de 1857 á 1861, tenia necesidad de ir a los Saladeros y Barracas, allí situados.

No me ocupaba entonces de cuestiones de ingenieria; pero las continuas quejas de los comerciantes y de los propietarios de lanchas, por los perjuicios que sufrían, en la demora de seis y ocho días, durante los cuales las lanchas se encontraban sin poder entrar o salir, a causa de la Barra del Riachuelo; me hacían pensar que con muy poco sacrificio de tempo y dinero, podrían mejorarse las condiciones de su navegacion³³.

33 – HUERGO, Luís. *Los Intereses Argentinos em el Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta Rural, 1873, p. 87. Tradução livre: “Conheço o Riachuelo e seus arredores há cerca de 16 anos, devido à frequência com que durante os anos de 1857 a 1861, tive a necessidade de ir aos Saladeros e Barracas, aí localizados. Na época, eu não estava ocupado com questões de engenharia; mas as contínuas reclamações dos mercadores e proprietários de embarcações, pelos danos que sofreram, no atraso de seis e oito dias, durante os quais as embarcações não puderam entrar ou sair, por causa da Barra del Riachuelo; eles me fizeram pensar que com muito pouco sacrificio de tempo e dinheiro, as condições de sua navegação poderiam ser melhoradas.”.

O engenheiro brasileiro André Rebouças esteve dos dois lados do balcão. Foi funcionário público como Diretor das Obras da Alfândega e, depois, foi representante privado dos interesses de uma grande companhia de vapores transatlânticos para incorporação de uma doca privada no Rio de Janeiro. Já em 1867, teve destacada atuação na querela sobre a constituição de uma tarifa para a utilização dos serviços portuários oferecidos pela Alfândega. Rebouças tenta forçar, a todo momento, em seus textos, a naturalidade da cobrança:

As taxas que, em virtude da tarifa proposta, terão de pagar os navios que utilizarem da Doca da Alfândega, não constituem de modo algum um novo imposto nem como tais devem ser consideradas; serão realmente retribuições, que ao Estado darão os particulares por um serviço por ele prestado, da mesma natureza que as taxas que são atualmente pagas ao governo pelos navios que fazem obra no dique ou pelos passageiros e pelas mercadorias que são transportadas pela estada de ferro D. Pedro II³⁴.

Essa pressão redundou na lei brasileira de número 3986 de 1867³⁵, que regulamentava as taxas propostas por Rebouças. Ele mesmo foi um dos redatores do texto legislativo. Entretanto, nem sempre os diferentes arcabouços jurídico-políticos garantiam esse tipo de cobrança nos portos atlânticos. Em nações europeias como na Holanda, por exemplo, as municipalidades não só eram proprietárias dos portos, como os governavam através de conselhos municipais e não cobravam pela maioria dos serviços regulares³⁶. Assim como o próprio New York City's Department of Docks (DOD) planejava e executava obras de proveito comum aos utilizadores privados dos portos sem estabelecer taxas ou tarifas por lei.

Demorou para que, em todo o Atlântico, se estabelecessem instituições ou empresas que guardavam a prerrogativa de controlar algum porto

34 – REBOUÇAS, André. *Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos Documentos que Precederam e Motivaram sua Organização*. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870, p. 14.

35 – BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Decreto 3986 de 23/10/1867. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867.

36 – LOUREIRO, Adolfo. *Portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907, p. 312.

com possibilidades tais que, sobre a sua jurisdição, estivessem o controle das forças produtivas e do próprio processo produtivo, a coordenação do complexo sobre todas as unidades produtivas e a fiscalização dos tributos devidos por elas. Demorou quase um século para que um único aparato tivesse obrigações organizacionais do porto que se apresentava e de planejamento e execução da expansão destas mesmas infraestruturas.

Entretanto, iniciativas públicas ou privadas para racionalizar os portos em novas bases não deixaram de existir. Já em 1870 é criado o New York City's Department of Docks; em 1892, a Companhia Docas de Santos assume o porto; em 1907, surge a Exploração do Porto de Lisboa; em 1908, é criada a Port of London Authority; em 1910, é constituída a Compagnie du Port de Rio de Janeiro. No Brasil, as companhias privadas que assumiam os portos por monopólio passaram a estar sob estrito escrutínio da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, apenas em 1911. A constituição da inspetoria representou a principal tentativa de centralizar os estudos, a direção e a fiscalização da operação, conservação, reforma e construção dos portos no país. A instituição de uma autoridade portuária significa um salto qualitativo fundamental para caracterização de determinada operação portuária como capitalista. Também é digno de nota os esforços para o melhoramento, expansão da capacidade e adequação aos novos meios de transporte das Alfândegas, das Capitanias dos Portos e dos órgãos de controle sanitário específicos aos portos.

Não sem razão, mesmo fazendo a apologia da gestão privada dos portos, o engenheiro português Adolfo Loureiro reconhecia a necessidade de uma autoridade que os coordenasse. Essa necessidade se impunha aos diversos tipos de exploração, mesmo naqueles portos de exploração descentralizada, os quais preferia Loureiro. Dizia o engenheiro que:

[...] é necessário reunir nas mãos de autoridade única as diversas partes do governo de um porto, que, tendo a sua disposição os fundos necessários para os trabalhos ao passo que forem sendo precisos, tenha também a faculdade de regulamentá-los. A administração do porto, aproximando-se de uma administração do Estado, que tenha poderes próprios, parece bem disposta para um porto, cujo desenvolvimento

deve aproveitar de perto ao país, e onde predominam os interesses gerais.³⁷

De fato, no fim do século, foram feitos grandes investimentos em infraestrutura e principiou a aplicação de maquinários em todos portos atlânticos de maior relevância. Entretanto, o descompasso com o desenvolvimento das forças produtivas nos mares pôs mais ainda em contradição o processo produtivo das operações portuárias no Atlântico com os maiores vapores e locomotivas com os quais se entrecruzavam. Segundo o engenheiro francês Jules Drujon, a grande responsável para essa contradição – que acarretava diversos inconvenientes – passou a ser a organização corporativa da força de trabalho. Segundo um estudo patrocinado pela Companhia das Docas de Marselha, antes das intervenções para construção daquele porto:

D'autres difficultés provenaient de l'organisation du travail et des procédés primitifs de manutention. L'outillage mécanique, qui constitue aujourd'hui un élément si importante de la prospérité des ports, faisait complètement défaut: aucune machine ne venait en aide à la main de l'homme. Le trafic des quais était monopolisé par la puissante Corporation des portefaix, dont il est nécessaire de dire, dès à présent, quelques mots, car nous la retrouverons plus tard en conflit avec la compagnie des Docks³⁸.

O que está claramente manifesto no estudo é a intenção da Companhia das Docas de Marselha de proletarizar a força de trabalho a seu serviço, antes mesmo de generalizar a mecanização em sua operação, padronizar e coordenar todos os seus processos produtivos, segundo a racionalidade capitalista: poupando trabalho e extraindo mais valor a partir dos avanços das forças produtivas. Intentava, pois, politicamente destruir a orga-

37 – LOUREIRO, Adolfo. Portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907, p. 311.

38 – DRUJON, Jules. *Étude Sur Les Docks de Marseille*. Paris: Recueil Sirey, 1913, p. 26-27. Tradução livre: “Outras dificuldades surgiram da organização do trabalho e dos procedimentos primitivos de manejo. As ferramentas mecânicas, que hoje constituem um elemento tão importante para a prosperidade dos portos, faltaram por completo: nenhuma máquina veio em auxílio do homem. O tráfego das docas era monopolizado pela poderosa Corporação do Portefaix, da qual é necessário dizer, de agora em diante, algumas palavras, porque mais tarde a encontraremos em conflito com a companhia das Docas.”.

nização que protegia os trabalhadores, submetendo-os de forma real ao capital.

Em realidade, o quadro era muito diferente do que expunha Drujon. A natureza oscilante da atividade marítima e, por consequência, portuária pautou o caráter geral do trabalho portuário durante todo o Oitocentos, a saber: a casualidade. No porto pré-capitalista – e em alguns portos que poderíamos denominar como capitalistas – encontra-se, majoritariamente, trabalho por fração de tempo diária, por alguma tarefa específica ou por carga “trabalhada”. As condições de vida e laborais dos trabalhadores nos portos, ao fim do Oitocentos, eram invariavelmente más. Segundo H. A. Mess:

They are engaged for short spells, by the day or even by the hour. They are in work to-day and out of work to-morrow. They cannot properly be said to be either employed or unemployed; our economists call them underemployed. Such are the men who hang about warehouses, the men who will carry your bag from the railway station, the men who describe themselves as labourers and say that they can do “anything” and notoriously a very large number of men who earn a precarious livelihood at the docks and wharves³⁹.

Comum a todos os trabalhadores dos portos, um fator preponderante: a pobreza.

Considerações finais

Estudar os portos atlânticos ao longo do Oitocentos não é tarefa fácil. Tanto a mudança, quanto a conservação do conjunto de unidades de produção portuárias está enfeixado por diversas determinações e condicionantes. A principal determinação foi a revolução dos vapores na nave-

39 – MESS, H. A. *Casual Labour on the Docks*. Londres: G. Bell and. Sons, 1916, p. 16. Tradução livre: “Eles estão engajados por curtos períodos, por dia ou mesmo por hora. Eles estão trabalhando hoje e amanhã estão desempregados. Não se pode dizer que estejam empregados ou desempregados; nossos economistas os chamam de subempregados. Esses são os homens que vagam pelos armazéns, os homens que carregam sua mala da estação ferroviária, os homens que se descrevem como trabalhadores e dizem que podem fazer “qualquer coisa” e, notoriamente, um número muito grande de homens que ganham um sustento precário nas docas e cais.”.

gação marítima; e a principal das condicionantes era, evidentemente, a formação social em que estava inserido determinado porto.

Pode-se dizer que, durante o Oitocentos, os portos atlânticos mudaram, mas poucos deles implementaram uma nova lógica produtiva. Embora as principais motivações para fazê-lo sejam passíveis de serem generalizadas, apenas os estudos de caso demonstram os limites para sua transformação e como conseguiram modificar as suas operações portuárias sem irromper a estrutura existente. Com certeza ampliaram sua capacidade através dos melhoramentos, pontualmente, mas a reprodução das antigas infraestruturas – elas mesmas também melhoradas – foram, afinal de contas, decisivas para dar vazão ao impressionante incremento da movimentação portuária nos principais portos atlânticos.

A Revolução Industrial Portuária começa com a experiência das Docas Britânicas – que ainda não hegemonizavam nem mesmo o porto de Londres, ao longo do Oitocentos –, mas vai, finalmente, se generalizar e implementar a lógica do capital em todos os maiores portos atlânticos apenas no século XX. No entanto, esta revolução é legatária dos melhoramentos portuários do século anterior, quando a engenharia hidráulica e portuária se formou, acumulando saberes e experiências decisivas para a ruptura de padrão que se seguiu.

Texto apresentado em janeiro de 2021. Aprovado para publicação em maio de 2021