

Flávio Gonçalves dos Santos
(Organizador)



Portos e Cidades:

movimentos portuários,
Atlântico e
diáspora africana



gall

Editora da UESC



Universidade Estadual de Santa Cruz

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

JAQUES WAGNER - GOVERNADOR

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO

OSVALDO BARRETO FILHO - SECRETÁRIO

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ

ANTONIO JOAQUIM BASTOS DA SILVA - REITOR

ADÉLIA MARIA CARVALHO DE MELO PINHEIRO - VICE-REITORA

DIRETORA DA EDITUS

MARIA LUIZA NORA

Conselho Editorial:

Maria Luiza Nora – Presidente

Adélia Maria Carvalho de Melo Pinheiro

Antônio Roberto da Paixão Ribeiro

Dorival de Freitas

Fernando Rios do Nascimento

Jaênes Miranda Alves

Jorge Octavio Alves Moreno

Lino Arnulfo Vieira Cintra

Lourival Pereira Júnior

Maria Laura Oliveira Gomes

Marcelo Schramm Mielke

Marileide Santos Oliveira

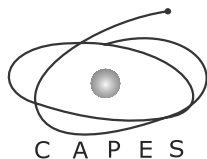
Raimunda Alves Moreira de Assis

Ricardo Matos Santana

Elávio Gonçalves dos Santos
(Organizador)



Apoio financeiro:



Ilhéus - Bahia



2011

©2011 by FLÁVIO GONÇALVES DOS SANTOS

Direitos desta edição reservados à
EDITUS - EDITORA DA UESC
Universidade Estadual de Santa Cruz
Rodovia Ilhéus/Itabuna, km 16 - 45662-000 Ilhéus, Bahia, Brasil
Tel.: (73) 3680-5028 - Fax: (73) 3689-1126
<http://www.uesc.br/editora> e-mail: editus@uesc.br

PROJETO GRÁFICO E CAPA

Alencar Júnior

IMAGEM DA CAPA

Erahsto Felício de Souza

REVISÃO

Maria Luiza Nora
Genebaldo Pinto Ribeiro

PREPARAÇÃO DOS ORIGINAIS

Flávio Gonçalves dos Santos
Michelle Caroline Moreira Mansur

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P853 Portos e cidades : movimentos portuários, atlântico e diáspora africana / Flávio Gonçalves dos Santos (organizador). – Ilhéus : Editus, 2011.
260p. : il.
Bibliografia.

ISBN: 978-85-7455-262-0

1.Portos – Ilhéus (BA) – História. 2. Terminal intermodal – Região Sul (BA). 3. Terminal Portuário Bahia Mineração. 4.Im-pacto ambiental – Terminal intermodal – Região Sul (BA). 5. Diáspora africana. I. Santos, Flávio Gonçalves dos.

CDD – 387.10981425

Sobre os autores

ÁLVARO PEREIRA DO NASCIMENTO

<http://lattes.cnpq.br/8828847259602722>

Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). É Professor Adjunto do curso de História da UFRRJ (*campus* Nova Iguaçu) e do Programa de Pós-Graduação em História da mesma universidade. É Bolsista de produtividade em Pesquisa, Nível 2, do CNPq. Ganhador do Prêmio Arquivo Nacional com sua dissertação de mestrado *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*, publicada em 2001. Venceu o concurso de teses de doutorado do Centro de Estudos Afro-Brasileiros e Fundação Ford, com sua tese de doutorado que trata das relações raciais e cultura negra no Brasil. Publicou diversos livros e artigos.

AUGUSTO MINERVINO NETTO

<http://lattes.cnpq.br/0876039774076299>

Doutor em Geologia Costeira, Marinha e Sedimentar pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). É Professor Adjunto da Universidade Federal da Bahia, onde leciona as disciplinas Geologia Marinha e Sedimentologia Marinha. Atua na área de Oceanografia Geológica, com ênfase em sedimentologia marinha.

CEZAR TEIXEIRA HONORATO

<http://lattes.cnpq.br/1850505747754574>

Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP). É professor da Universidade Federal Fluminense, líder do Grupo de Pesquisa Brasil e o Mundo Atlântico: portos, negócios e cidades e membro do Grupo de Pesquisa Polis, Laboratório de História Econômico-Social. Trabalha com os seguintes temas: políticas públicas, desenvolvimento capitalista, políticas públicas e histórias econômica, e história urbana e industrial.

FERNANDO SERGIO DUMAS DOS SANTOS

<http://lattes.cnpq.br/1283405963105263>

Doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). É Pesquisador Adjunto da Fundação Oswaldo Cruz. Trabalha com os seguintes temas: cultura popular, saúde, história oral, Amazônia, práticas terapêuticas populares e uso de plantas medicinais.

FLÁVIO GONÇALVES DOS SANTOS

<http://lattes.cnpq.br/2742558750792193>

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). É Professor Adjunto, Gerente Acadêmico e Coordenador Grupo de Pesquisa Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Atuando principalmente com os seguintes

temas: cultura, relações internacionais, afro-brasileiro, história e história da educação e diversidade.

JAIME RODRIGUES

<http://lattes.cnpq.br/152818640490998>

Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e Pós-Doutor pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (USP). Trabalha os temas: escravidão, tráfico de escravos, patrimônio histórico, organização de acervos e saúde pública. Publicou, entre outros, *De costa a costa* (2005) e *O infame comércio* (2000).

JUAN MANUEL SANTANA PÉREZ

<http://www.webs.ulpgc.es/canatlantico/compo.php?id=42>

Doutor em Geografia e História. Catedrático de História Moderna da Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). Exerce a docência da disciplina História das Mentalidades no Antigo Regime e atua no Grupo de Investigación el Mundo Atlántico (GISMA) da ULPGC. Publicou inúmeros artigos e livros.

MARIA DA PENHA SMARZARO SIQUEIRA

<http://lattes.cnpq.br/4378004429822249>

Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP) e Pós-Doutorado em Sociologia

Urbana pela Universidade Nova de Lisboa. É professora do Programa de Pós-Graduação/Mestrado em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo. Atua nos temas: desenvolvimento/ modernidade/ desigualdade social, pobreza urbana, crescimento urbano, migrações e exclusão social.

MIGUEL SUÁREZ BOSA

http://www.estudiosatlanticos.com/CV_Miguel.html

Doutor em História pela Universidade de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). É professor de História e Economia do Departamento de Ciências Históricas da Faculdade de Economia e Negócios da ULPGC. Diretor do programa de doutorado "As instituições, economia e cultura no Atlântico", nele leciona as disciplinas: Movimentos da população no Atlântico e Ambiente no Mundo Atlântico. Coordena o Grupo de Investigación el Mundo Atlántico (GISMA) da ULPGC.

RITA DE CÁSSIA SANTANA DE CARVALHO ROSADO

<http://lattes.cnpq.br/4136441490811233>

Mestra em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). É Professora Adjunta da Universidade do Estado da Bahia (Uneb), Coordenadora de Pesquisa e Documentação do Arquivo Público da Bahia, Fundação Pedro Calmon – Governo do Estado da Bahia.

Sumário

Apresentação11

O PORTO FLÚVIO-MARÍTIMO DE ILHÉUS (1911 – 2010)

Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado 15

TERMINAL PORTUÁRIO DA BAHIA MINERAÇÃO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A ZONA COSTEIRA DE ILHÉUS, BAHIA

Augusto Minervino53

PUERTOS Y CIUDAD EN EL MUNDO ATLÁNTICO: EL PUERTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Miguel Suárez Bosa.....67

O PORTO DE VITÓRIA E A CIDADE: DO CAFÉ À INDUSTRIALIZAÇÃO

Maria da Penha Smarzaro Siqueira 107

PORTO DO RIO DE JANEIRO: ENTRE O PASSADO E O FUTURO

Cezar Honorato 123

Práticas e saberes sobre cura na comunidade portuária do Rio de Janeiro no século xx

Fernando Sérgio Dumas dos Santos 145

O movimento portuário de Salvador e as relações comerciais de objetos litúrgicos afro-brasileiros na segunda metade do século xix

Flávio Gonçalves dos Santos 179

Vozes dos portos: conexões e sentimentos dos marinheiros da Revolta da Chibata

Álvaro Pereira do Nascimento 197

**PARA UMA HISTÓRIA DA EXPERIÊNCIA AFRICANA NO
MUNDO DO TRABALHO ATLÂNTICO (SÉCULOS XVIII E
XIX)**

Jaime Rodrigues 217

LA PESCA CANARIA EN LAS COSTAS AFRICANAS

Juan Manuel Santana Pérez.....235

APRESENTAÇÃO

Nos últimos anos tem-se verificado uma crescente preocupação com o desenvolvimento nas cidades de infraestrutura portuária que sejam capazes de atender às necessidades da economia brasileira. Exemplo desse fato é a proposta de construção do Complexo Portuário Intermodal, no município de Ilhéus, apontado pelo governo federal como um projeto estratégico para o desenvolvimento nacional. Entretanto, as legítimas preocupações com a estruturação de uma malha portuária condizente com as necessidades de desenvolvimento da economia devem vir acompanhadas por uma ampliação do conhecimento das questões portuárias locais e internacionais.

O desenvolvimento econômico brasileiro sempre esteve vinculado à atividade portuária. Os portos atuam como instrumentos que, em certa medida, definem as funções das cidades, influenciam nas estruturas urbanas e criam espaços específicos para o embarque, desembarque, armazenamento das mercadorias, e por onde circulam pessoas e idéias. Agregam, também, no seu entorno, espaços que se definem pelos expressivos investimentos no setor de hotelaria, entretenimento e atividades comerciais e financeiras.

Os portos são elementos modeladores de cidades e, por vezes, de *hinterlands*, vez que, em suas imediações são desenvolvidas relações sociais, de trabalho, econômicas e com os espaços urbanos, constituindo-se em um verdadeiro microcosmo a partir do qual é possível delinear os contornos de uma sociedade e de um contexto histórico.

Foi partindo dessa premissa que se realizou, nos dias 25 e 26 de novembro de 2010, o *Colóquio Portos e Cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ele foi uma decorrência direta do *Seminário Portos e Cidades: economia, sociedade e as articulações do Brasil com o mundo*, realizado entre 23 e 26 de julho de 2009, nas dependências do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Nesse evento, os membros do Grupo de Pesquisa Brasil e o Mundo Atlântico: portos, negócios e cidades definiram a realização de outro evento em 2010, na Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia.

Assim, em função da premente necessidade de ampliar o debate e discutir as questões portuárias locais e internacionais de modo crítico e aprofundado, o Grupo de Pesquisa Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana (GPEADA) da UESC, em colaboração com o Grupo de Pesquisa Brasil e o Mundo Atlântico: portos, negócios e cidades da UERJ, e a coordenação do primeiro curso de licenciatura em História do Plano Nacional de Formação de Professores e do Projeto Educação Básica e Universidade: diversidade, práticas e saberes (PRODOCÊNCIA-UESC 2008) propuseram a realização do *Colóquio Portos e Cidades*, sob as perspectivas dos movimentos portuários, do desenvolvimento de redes sociais e do comércio através do Atlântico.

O evento, de caráter internacional e interdisciplinar, discutiu três aspectos importantes: a) a função crucial dos portos no desenvolvimento de redes comerciais; b) a relação dos portos com as cidades onde se situam e c) a influência do movimento de mercadorias em portos brasileiros com o mundo Atlântico, questões consideradas fun-

damentais para a análise, o planejamento, e desenvolvimento econômico, social, político e educacional brasileiro.

O público-alvo do evento foram os discentes dos cursos de graduação da Universidade Estadual de Santa Cruz e os professores das Escolas de Educação Básica e a comunidade em geral da Região Sul Baiana. Isso porque a implantação de um Terminal Intermodal, no município de Ilhéus, tem gerado tantas expectativas e partidarismos que é necessário dar visibilidade e acesso às pesquisas e discussões sobre os aspectos ambientais, econômicos e sociais vinculados aos espaços portuários, de modo crítico e aprofundado.

Desse modo, o *Colóquio Portos e Cidades* proporcionou aos participantes do evento – sobretudo aos discentes da UESC, aos professores da Educação Básica, em especial, àqueles professores-estudantes vinculados ao Plano de Nacional de Formação de Professores (PARFOR) dos primeiros cursos de licenciatura em História e em Geografia – o contato com discussões, perspectivas e experiências que contribuam para suas percepções da realidade regional, estimulando-os a uma reflexão crítica dos problemas, demandas e soluções encontradas para a região Sul Baiana.

Buscando facilitar esse processo de estímulo à reflexão sobre as questões portuárias e seu impacto sobre as cidades, reuniu-se, nessa coletânea a contribuição de uma parcela significativa dos especialistas presentes ao evento, que revela um universo rico e multifacetado de temas de pesquisa e de conteúdos para sala de aula.

Flávio Gonçalves dos Santos

O PORTO FLÚVIO-MARÍTIMO DE ILHÉUS (1911 – 2010)

Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado

1 Introdução

Este trabalho concentra-se na história do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus¹ no período de 1911 a 2010. Mas a história oficial do porto em estudo teve início com a criação da Povoação de “São Jorge Rio dos Ilhéos”, por Francisco Romero, em 1535 ou 1536. Povoação ontem (1535) e cidade hoje (2010); porto ontem (1535) e hoje (2010), ambos registram 475 anos, quase que cinco séculos de existência².

Povoação e porto têm a mesma idade, considerando-se o registro de Francisco Borges de Barros no clássico trabalho intitulado *Memória sobre o Município de Ilhéus*. Informa o autor que Francisco Romero privilegiou para assentamento da dita povoação uma “rocha lavada das águas e à margem esquerda de um rio navegável

¹ Porto de Ilhéus; Porto da Foz do Rio Cachoeira e Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus são denominações que bem caracterizam o “antigo Porto de Ilhéus” desde 1535/1536 aos dias atuais. Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus será a expressão utilizada neste trabalho porque, no nosso entendimento identifica-o e o distingue do Porto de Malhado, hoje Porto de Ilhéus e que é também referido às vezes, como o antigo Porto de Malhado.

² Novembro de 2010.

que desemboca no porto”³. O rio navegável citado era o Rio Cachoeira e o porto localizado nesse mesmo rio era o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, distante um quilômetro da foz do Rio Cachoeira, no Atlântico Sul, porto flúvio-marítimo que, à época, atendia as expectativas da povoação e posterior Vila de São Jorge dos Ilhéus.

A historiografia que trata da urbanização do Brasil colonial revela ser uma das condições básicas para escolha de locais destinados a assentamentos de povoações, vilas e/ou cidades, a proximidade a cursos d’água, de fácil ancoragem e abrigo, fossem eles fluviais e/ou marítimos. De certa forma, ficava evidente a interdependência de formações urbanas, como a de São Jorge dos Ilhéus, com os cursos d’água e/ou ancoradouros.

Os portos, principalmente aqueles localizados no litoral, durante o período colonial (1530-1822), o Período Monárquico (1822-1889) e as primeiras décadas do século XX⁴ funcionavam como as únicas portas de entrada e saída de mercadorias procedentes do exterior e a ele

³ PIRENNE, 1982, p. 48. Ao se referir a “portos” admite que signifique “um lugar por onde se transportam mercadorias, portanto, um ponto particularmente ativo de trânsito”. Henri Pirenne historiador que dedicou seus estudos ao mundo medieval esclarece que a palavra porto originária do latim portus (porto, enseada, refúgio) é expressão que se aplica frequentemente nos textos dos séculos X e XI. Talvez o significado descrito por Pirenne possa se aplicar ao que denominamos de porto natural, o porto flúvio-marítimo de Ilhéus, até que passe a ser construído em 1911 e administrado por uma empresa, a partir de 1918.

⁴ O impulso da aviação comercial no Brasil ganha espaço na década de 1940, em função das aeronaves americanas excedentes de guerra, adquiridas a baixo custo e em boas condições de financiamento, o que permitiu o surgimento de inúmeras empresas aéreas, quase todas funcionando, no entanto, com estrutura econômica precária. Antes, a comercialização com o exterior fazia-se somente por meio da navegação de longo curso.

destinados, como também portas de entrada de homens e de ideias. O mar, somente o mar, apresentava-se como o único caminho de acesso ao mundo exterior, o mundo além do Atlântico. A exploração das áreas coloniais constituía-se, nesse momento, num dos elementos, quicá o mais importante, no processo de fortalecimento dos Estados modernos e de superação das limitações ao desenvolvimento da economia capitalista que se esboçava na Europa Ocidental.

No século XVI, intensificou-se a navegação à longa distância pelos três oceanos: Atlântico – entre Europa, África Ocidental e América, Índico e Pacífico – África Oriental, Índia, China e litoral asiático. “As terras do Brasil” estavam conectadas e subordinadas à dinâmica do capitalismo comercial e do monopólio comercial. A navegação, fosse de cabotagem ou de longo curso, era a condição *sine qua non* para o “sucesso” da empresa agrícola colonial. Os portos, mesmo em estado natural “primitivo” constituíram-se, sem dúvida, em instrumentos integrantes indispensáveis no âmbito da “mundialização da economia” motivada e alimentada pela expansão marítima e comercial da Europa Ocidental.

Vale destacar outra função dos portos das “terras do Brasil” à época do Antigo Sistema Colonial. Além de portas facilitadoras da entrada e saída de mercadorias, da circulação da produção local/regional e metropolitana, de entrada de homens e ideias, os portos atuavam como instrumentos de guarda e defesa. Eram peças fundamentais na composição da infraestrutura de defesa militar montada nas colônias, pela metrópole. Então, os portos, as fortalezas, as feitorias, os fortes, os fortins, os redutos, as torres, as embarcações, a exemplo dos galeões, integravam

o esquema de defesa militar, suporte necessário aos interesses metropolitanos. No entorno dos portos fluviais da colônia e, com maior intensidade, nos portos marítimos, esse esquema vigorou na Colônia, do século XVI até, pelo menos, o início do século XIX. Ilhéus não fugiu à regra. O porto, no século XVI, exportava açúcar – a despeito de um longo intervalo por força da resistência dos índios às ações dos colonizadores –, e sempre foi ponto estratégico do litoral brasileiro e da Bahia. Dois fortes foram erguidos, ambos próximos ao ancoradouro e à foz do Rio Cachoeira, logo que uma armada holandesa, em 1635, alcançou o porto atacando e saqueando a vila.

A Abertura dos Portos, em 28 de janeiro 1808, extinguiu o monopólio comercial e permitiu a circulação regular de embarcações de várias nacionalidades nos portos do Brasil. Representou, portanto, uma medida que muito alterou as funções e o papel até então desempenhado pelos portos do Brasil. O historiador Cezar Honorato faz menção às preocupações do príncipe regente Dom João, de 1808 a 1821, enquanto permaneceu no Brasil, quanto à “procurar estimular o desenvolvimento dos transportes, de uma manufatura de construção naval e a melhoria dos chamados portos nativos”. Mas esclarece que “a questão de reformas nos portos nacionais [até 1850, aproximadamente] não se colocava como um problema para a época, pelo fato de o movimento portuário não ter ainda apresentado um crescimento expressivo”⁵.

O Decreto n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869, provavelmente, o primeiro dispositivo legal voltado, es-

⁵ HONORATO, 1996, p. 79.

pecificamente, para a construção de portos no Império, bem reflete como a realidade da segunda metade do século XIX diferia daquela descrita até 1850. Em relação a Ilhéus, as reivindicações têm início no último quartel do século referido. Até então manteve as feições de um porto primitivo, se considerarmos as fases caracterizadas por Brian Hoyle⁶. O primeiro contrato com vistas à realização de obras no Porto Fluvial data de 1911, quando, em termos mundias, a industrialização se torna mais avançada e se verifica a intensificação do comércio internacional.

Para acompanhar a caminhada do porto nesses cem anos, em um texto sucinto como este, e ace à intensidade e significância do tema, considerou-se pertinente subdividir o período em três momentos: o primeiro, de 1911 a 1963, vai do início da construção à intervenção federal no porto e na Companhia Industrial de Ilhéus, e concentra-se no porto flúvio-marítimo de Ilhéus, em construção, na sedimentação da monocultura do cacau, nos interesses divergentes e conflitantes entre comerciantes e produtores locais, no início da construção do Porto de Malhado⁷ (hoje Porto de Ilhéus) a presença dos órgãos federais, criação da Ceplac e intervenção federal no Porto de Ilhéus e na Companhia Industrial de Ilhéus S/A, conforme Decreto n.º 51.761, de 28 de fevereiro de 1963.

⁶ CAÑETE; OESSELMANN, [21--?].

⁷ O Porto de Malhado, logo que constituída a Codeba, em 1977, era conhecido pela sigla PORMAL; o de Salvador por PORSAL e o de Aratu por PORART. Em 26 de novembro de 1986, o Conselho de Administração da Codeba alterou a denominação de: Porto de Malhado para Porto de Ilhéus – a sigla alterou-se para PORTIL. Informações contidas em ROSADO, 1987, p. 141.

Da intervenção à constituição da Portobras e da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) são os limites cronológicos do segundo momento, que vai de 1963 a 1977. Nele, será abordada, em linhas gerais, a rescisão da concessão à Companhia Industrial de Ilhéus S/A, a convivência paralela do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus e do Porto de Malhado.

Entre 1977 e 2010, serão tratados itens que dizem respeito à constituição e às ações da CODEBA, e à formalização do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus como terminal pesqueiro, período em que entrou em vigor a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que trata da modernização dos portos (LMP), e quando surgiu uma nova proposta, a construção do Complexo Intermodal Porto Sul.

Essa divisão tem como objetivo facilitar o entendimento, porque todos eles se encontram interligados pelos acontecimentos que permearam a conjuntura regional, nacional e internacional do período estudado – 1911 a 2010. Em 1911 o sistema capitalista encontrava-se em meio às rivalidades interimpelialistas e às exacerbações dos nacionalismos que levariam à Primeira Grande Guerra. No limite final, 2010, o mundo, cem anos depois é bem diferente. Prevaecem as decisões globais que designam o fim das economias nacionais e garantem, cada vez mais, a integração transnacional aos mercados, aos meios de comunicação e aos transportes.

Em Ilhéus, de maneira mais e/ou menos intensa, os acontecimentos que emergiram e construíram o século XX e as duas primeiras décadas do século XXI refletiram e refletem decisões e operacionalizações das obras de infraestrutura direcionadas ao “complexo portuário” do município, desde Bento Berillo até o Projeto do

Complexo Intermodal Porto Sul. Este último, segundo os seus idealizadores, expressa o perfil de um complexo que nasce integrado ao Sistema Marítimo Portuário Mundial, capaz de expandir as atividades em meio à intensificação do processo de globalização.

2 Da construção à intervenção federal, 1911-1963

Refere-se ao período que abrange mais de meio século, cinquenta e seis anos, tempo que permite destacar realidades que direta e/ou indiretamente tiveram peso significativo nas futuras definições e nos rumos daquele porto.

- O contrato para construção e a administração;
- A sedimentação da monocultura do cacau e as crises do produto como fatores responsáveis pelas definições das obras daquele local de ancoragem;
- Os conflitos de interesse entre produtores e comerciantes locais na década de 1930;
- Os naufrágios constantes e as iniciativas da prefeitura de Ilhéus para solucionar esse grave problema;
- O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC): gestação e concretização do projeto do Porto de Malhado;
- A criação da CEPLAC em 1957;
- A intervenção federal no Porto Flúvio-Marítimo e na Companhia Industrial de Ilhéus S/A, cessionária das obras em 1963, e a rescisão contratual em 1967.

Em 6 de maio de 1911, firmou-se o contrato para a construção de obras no Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. O contrato deu-se entre o engenheiro Bento Berillo de Oliveira e a Prefeitura Municipal, representada pelo então prefeito Otávio Mangabeira.

O contrato e a construção das obras do ancoradouro foram feitos, dentro do período considerado pelos historiadores Angelina Nobre Rolim Garcez e Antônio Fernando Guerreiro de Freitas

[...] como de sedimentação da monocultura do cacau: 1890/1930. A lavoura cacauzeira praticamente não teve que enfrentar uma situação de crise aguda. Mesmo nos anos marcados pela Primeira Grande Guerra, 1914/1918, época de conjuntura particularmente desfavorável para a comercialização em geral e mais acentuadamente para o comércio dos produtos primários, a produção e a comercialização do cacau não foram afetadas⁸.

Ao contrário, registrou-se uma tendência crescente no volume da produção e nos preços do produto conforme demonstrado no QUADRO 1.

QUADRO 1 – Produção por década na fase de sedimentação da cultura cacauzeira, eixo Ilhéus/ Itabuna, 1900 a 1930

Período /Décadas	Quantitativo /toneladas
1900 – 1909	199, 636
1910 – 1919	372, 768
1920 – 1929	611, 002

Fonte: GARCEZ; FREITAS, 1979, p. 25-29.

⁸ GARCEZ; FREITAS, 1979, p. 22.

A prosperidade do cacau era uma realidade, o que certamente contribuiu para que fossem entregues, no ano de 1920, as primeiras obras do porto por Bento Berillo de Oliveira: uma ponte metálica de atracação e um cais de saneamento.

A concessão para a construção das obras do porto, feita pela municipalidade de Ilhéus, em 1911, transferiu-se, treze anos depois, em 1924, para a Companhia Industrial de Ilhéus S/A, recentemente criada e instalada, também, sob a presidência de Bento Berillo. Recebeu, então, a denominada de Companhia Industrial de Ilhéus Cessionária das Obras do Porto de Ilhéus, conforme Decreto nº 16.544, de 13 de agosto de 1924.

A cessionária obteve, por decreto, a concessão garantida para administrar o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus por 60 (sessenta) anos. Administrou-o por 43 anos, quando ambos sofreram, concomitantemente, a intervenção federal.

As obras realizadas pela Companhia permitiram que acontecesse, em 26 de janeiro de 1926, no porto, a atracagem do primeiro navio de grande calado, o cargueiro Falco (FIGURA 1), medindo 100 metros de comprimento.

O Falco, de bandeira sueca, tornou-se importante porque, por meio dele e pela primeira vez, Ilhéus exportou cacau diretamente para o exterior sem a intermediação do Porto de Salvador. Partiu com destino a Nova Iorque com uma carga que atingiu 47.150 sacas de cacau, cada saca com quatro arrobas ou sessenta quilos.

Esse fato não garantiu que o cacau passasse definitivamente a ser exportado sem a intermediação referida, o que muito afligia os ilheenses. À época, o cacau

FIGURA 1 – Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus quando o cargueiro Falco, em 1926, atracou e zarpou com expressiva carga de cacau para o exterior



Fonte: Foto de P. Pinillos, Fundação Gregório de Matos, Arquivo Histórico Municipal da Cidade do Salvador.

Nota: O porto no ano de 1925, logo após a transferência da concessão feita a Bento Berillo, em 1911, para a denominada Companhia Industrial de Ilhéus Cessionária das Obras do Porto de Ilhéus, em 1924.

produzido no eixo Ilhéus-Itabuna era o sustentáculo da economia baiana, e os protestos contra a exportação do produto pelo porto da capital se intensificaram. Registra-se como exemplo das contestações as campanhas deflagradas pela Associação Comercial de Ilhéus, com o apoio da comunidade local, que solicitava às autoridades a urgente ampliação do porto em construção, sobretudo com os objetivos de oferecer segurança de transporte aos usuários e de se libertarem da intermediação anteriormente referida.

Os comerciantes são contrários à medida de exportar pelo porto de Salvador que segundo comentários de jornais da época é desejada pelo governo para favorecer os

interesses de empresas particulares como as Docas da Bahia e a Navegação Bahiana que se julgam prejudicadas com a exportação pelo Porto de Ilhéus. Os representantes das classes produtoras permanecem favoráveis à posição do governo que, segundo a mesma fonte, “fez insinuar na reunião do Sindicato as vantagens da supressão da exportação direta⁹.”

Certamente que a interferência abordada resultava na transferência de capital de Ilhéus para Salvador. A essa situação somava-se a conjuntura desfavorável estabelecida no país com a quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, e a Grande Depressão da década de 1930, que muito abalou, negativamente, a economia cacaueteira e o andamento das obras e movimento portuários.

Independentemente das crises internas e externas, computavam-se os choques de interesses entre produtores e comerciantes da região e as dificuldades inerentes ao próprio porto – dificuldades de acesso ao canal e à baía de evolução causadas pelo assoreamento, em grande parte motivado pelas correntes marítimas e pelos perenes ventos alísios.

A questão do assoreamento¹⁰ exigia dragagem perene do canal de acesso, da área de evolução e atracação, sob pena de provocar sérios e irreparáveis prejuízos. Em 1938, naufragou, no porto, a draga Bahia em consequência de um forte temporal. E, no ano seguinte, o navio Itacaré teve o mesmo destino, fato que resultou em grande tragédia.

⁹ GARCEZ; FREITAS, 1979, p. 34

¹⁰ A questão do assoreamento está presente também no Porto de Ilhéus (Malhado) o que obriga a CODEBA a manter em ação uma draga para garantir tranquilidade às embarcações, no processo de ancoragem.

Os acontecimentos citados, aliados a outros ocorridos anteriormente, de graves proporções, levaram o prefeito de Ilhéus a solicitar, ao Ministério de Viação e Obras Públicas, a presença de representantes para proceder um estudo sobre a situação portuária da cidade (FIGURA 2).

FIGURA 2 – Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, na década de 1940



Fonte: Fundação Gregório de Matos, Arquivo Histórico Municipal da Cidade do Salvador.

Nota: Esta fotografia é de quando se iniciou a campanha pela construção do Porto de Malhado, hoje Porto de Ilhéus. Observa-se o cais de ancoragem e o Armazém n.º 3.

O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em 1942, registrou presença e realizou o estudo, como previsto, e apresentou relatório sobre a situação portuária de Ilhéus. Pronunciou-se, na ocasião, por meio de um discurso claro e objetivo em que aconselhava como prudente a opção pela construção de outro porto, dis-

tante do espaço de influência da Foz do Rio Cachoeira. Consta no relatório que,

[...] talvez não seja excessivo recordar-se que a barra de Ilhéus já constitui objeto de vários serviços de dragagem [...] ‘contudo, o resultado colhido não tem correspondido às expectativas’. E que isso acontece ‘independentemente de qualquer colaboração do Rio Cachoeira. Concluiu aconselhando que sejam abandonadas “as atuais instalações portuárias e a criação de um porto artificial em mar aberto, na Enseada das Trincheiras, situada a 2,5km ao norte da Foz do Rio Cachoeira’. Aconselha ainda que sejam elaborados estudos e projetos pela firma Merritt Chapman e Scott Corporation, de New York¹¹.

A situação de acesso e ancoragem tanto se agravou, no ano de 1942, que embarcação alguma de grande calado aportou no Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. A crise portuária em Ilhéus era uma realidade, mas, em meio à crise, a ideia da construção do Porto de Malhado, (atualmente Porto de Ilhéus), ganhou espaço. O engenheiro Ney Rebello Tourinho, do DNPRC, órgão federal convocado para estudar soluções para os problemas, recebeu o cognome de “Pai da Ideia”, por ter identificado o local onde deveria ser construído o novo abrigo marítimo. A decisão pela construção do Porto de Malhado nasceu e se fortaleceu no bojo da política ditatorial institucionalizada pela vigência do Estado Novo – 1937 a 1945. O Estado brasileiro, alimentado pela ideologia nazifascista, intervinha, controlava as ações político-administrativas,

¹¹ ROSADO, 1987, p. 60.

econômicas, culturais e sociais. O Executivo, “órgão supremo do Estado”, enquanto vigorou a ditadura Vargas, chamou a si o poder e a capacidade para governar e dirigir a economia nacional, subjugando os demais poderes.

Mesmo com o projeto do DNPRC aprovado e em vias de implantação, as obras do Porto Flúvio-Marítimo continuavam em andamento. A companhia cessionária afirmava continuar comprometida em buscar meios para solucionar definitivamente os transtornos resultantes, principalmente do assoreamento. Além disso, seria construída uma ponte e um cais, no local denominado Pedra da Moça, obras que tinham como finalidade específica atender ao descarregamento de material inflamável. Os serviços de dragagem do canal da barra, canal de acesso e bacia de evolução continuaram com a draga *Antwerpen III* e desenvolveram-se até setembro de 1955. A feição do porto, se consideradas as obras que vinham desde a década de 1930 e a legislação específica da era Vargas, permitiram, até início da década de 1960, a caracterização de um porto organizado.

A partir de 1955, quando o país vivenciava a fase da República que Edgard Carone¹² chamou de “A República Liberal” (1945-1964), instituída por meio do Decreto n.º 40.987, de 20 de fevereiro de 1957, época nefasta para a economia cacaueteira por atravessar uma grave crise, foi criada a Comissão Executiva do Plano de Recuperação Econômica Rural da Lavoura Cacaueteira (Ceplac). Tratava-se de um órgão que, inicialmente, esteve centrado, basicamente, no apoio à cacauicultura.

¹² CARONE, 1985.

Criada quando em ação a política desenvolvimentista do governo JK (Juscelino Kubitschek de Oliveira), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) financiou a construção da primeira etapa das obras do Porto do Malhado. Logo após a criação da Ceplac, foi instituída a Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), com atribuições de promover, em parceria com os demais órgãos similares, o desenvolvimento projetado que se expressa no *slogan* “50 anos em 5”, do governo JK.

Verifica-se que, entre 1955 e 1965, a questão portuária de Ilhéus assim se apresentava: dois portos. O 1º - Porto Flúvio-Marítimo, o “Porto da Foz do Cachoeira” e o 2º - Porto de Malhado. Duas realidades distintas: o primeiro construído e explorado pelo capital privado representado pela Companhia Cessionária Industrial de Ilhéus S/A. O segundo, em construção, sob a responsabilidade do Estado brasileiro, com o capital público. O Porto Flúvio-Marítimo, que “nasceu porto”¹³ quando desabrochava o capitalismo comercial, foi grandemente responsável pela escolha do local para a fundação da “Vila de São Jorge dos Ilhéos”, como afirmou Borges de Barros (2004). O do Malhado, um porto artificial, considerado o primeiro porto construído no Brasil, em mar aberto, distante mais de dois quilômetros do primeiro porto, nasceu em pleno século XX, depois de quase cinco séculos da definição de Ilhéus como

¹³ O ancoradouro, geograficamente, entretanto, ser anterior ao período dos colonizadores e era, inclusive, “propriedade” dos índios que habitavam a região, que o frequentavam e utilizavam-se de seus benefícios para a sobrevivência. A expressão “nasceu porto”, utilizada neste trabalho, refere-se ao porto quando identificado pelos colonizadores portugueses no início do período colonial.

vila. Nasceu em Ilhéus, mas Ilhéus cidade, integrada ao mundo dominado pelo capitalismo industrial e financeiro.

Então, o DNPRC, por decisão do Governo Federal, realizava, no final da década de 1950, estudos das correntes marítimas na área onde deveria ser construído o novo porto. Em dezembro de 1962, a COBRASIL deu início à construção do Molhe de Proteção do Porto de Malhado. Enquanto isso, o Porto Flúvio-Marítimo e a Empresa Concessionária entravam em crise generalizada¹⁴. Crise que resultou em intervenção federal, de acordo com o Decreto n.º 51.761, de 28 de fevereiro de 1963, nos serviços portuários e na concessionária do mesmo porto, Companhia Industrial de Ilhéus S/A. Sobre a intervenção, o jornal *Diário da Tarde*, de Ilhéus, em 12 de setembro de 1964, publicou artigo intitulado: *Revigora-se o Antigo Porto pelo Milagre da Intervenção*. Manchete que revela apoio à intervenção federal, tanto do jornal como, provavelmente, dos segmentos da sociedade ilheense empenhada no funcionamento normal daquele porto.

A Companhia Industrial de Ilhéus instalada oficialmente em 1924, administrou o porto, sob intervenção¹⁵, de 28 de fevereiro de 1963 até 9 de março de 1967, quando, por força da rescisão do contrato com Bento Berillo e com a dita Companhia, veio a ser provisoriamente administrado pelo DNPVN¹⁶. Então, a decisão de

¹⁴ Crise marcada pelo atraso no pagamento dos salários dos portuários, o que provocou greves e insatisfações, e pela escassez de recursos da Companhia Industrial de Ilhéus S/A.

¹⁵ O porto de Salvador sofreu intervenção federal no ano de 1970 (Decreto n.º 67.677), e em 15 de março de 1976 foram encampados os bens e as instalações do dito porto (Decreto n.º 77.297).

¹⁶ O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em 14 de fevereiro

9 de março de 1967 colocou o Porto Flúvio-Marítimo –, que durante cinquenta e seis anos manteve-se sob a administração privada – sob a administração do DNPVN, que era também o órgão federal responsável pelas obras de construção do Porto de Malhado.

O antigo porto e o do Malhado conviveram, lado a lado, ambos operando juntos, por algum tempo. O primeiro, desde a década de 1980, com destino previsto para assumir a função de terminal pesqueiro. O segundo, destinado à exportação do cacau, da soja, de gado e outros.

3 Da intervenção à constituição da Codeba, 1963 a 1977

Corresponde esta fase a 14 (quatorze) anos da vida do “complexo portuário”¹⁷ do município de Ilhéus. Ele é parte dos desdobramentos que caracterizaram o primeiro momento e que oferecerão suporte ao entendimento do futuro do porto em epígrafe.

- A conjuntura nacional – 1964 a 1977;
- A intervenção no Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus;
- A instituição do Conselho Nacional de Transportes

de 1963, passou a denominar-se Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN (Lei N.º 4213).

¹⁷ Utilizou-se a expressão “complexo portuário” de Ilhéus, porque se trata de dois portos, o primeiro que mais recentemente tornou-se terminal pesqueiro e o outro que continua com as funções de um porto organizado, conforme a Lei de Modernização dos Portos, de 1993. E, nesse início de século, registra-se no município o Projeto Porto Sul.

- pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, conforme a Lei n.º 4.563 de 11 de dezembro de 1964;
- O Decreto-Lei de n.º 200, de 25 de fevereiro 1967, que instituiu o Ministério dos Transportes;
 - Rescisão contratual da concessão que outorgava ao Senhor Bento Berillo de Oliveira, a exploração do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus;
 - A constituição da Portobras e a constituição da Codeba.

Em 1964, por força do Golpe Militar iniciava-se no Brasil a gestão dos governos militares que permaneceria por vinte e um anos, até 1985. Estabeleceu-se um modelo político, econômico que Francisco Teixeira intitulou de Modernização Autoritária¹⁸. Anulou o exercício das práticas políticas adotadas na fase da República Liberal, de 1945-1964. Estabeleceu-se também uma onda de repressão que permitiu a consolidação do poder militar e tecnocrático no país. Como no Estado Novo, o Poder Executivo assumiu a condição de “órgão supremo do Estado”, e com a vigência do Ato Institucional n.º 5, o AI-5, comandou o Estado brasileiro, subjugando o poder Legislativo e o Poder Judiciário.

As intervenções, as extinções, as substituições de órgãos e em órgãos públicos tornaram-se ações sistemáticas. Após a institucionalização do AI-5, a propaganda do governo militar se preocupa em exaltar o Brasil como o “país do futuro”, um *slogan* alimentado pelo efêmero “milagre brasileiro”. Efêmero porque sobreviveu apenas

¹⁸ SILVA, 1996.

três ou quatro anos. A crise do petróleo, em 1973, desarticulou-o, tornando-o verdadeiro pesadelo de proporções indesejadas para o governo autoritário e para a sociedade brasileira que passaria a arcar com o ônus da crise.

Nesse clima, medidas imediatas em relação à política de transportes para o país fizeram-se presentes, dentre as quais a criação do Conselho Nacional de Transportes, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, conforme a Lei n.º 4.563, de 11 de dezembro de 1964, que tinha como finalidade participar da formulação e assegurar a coordenação harmônica da política nacional de transportes no país. As obras continuavam, faltava, contudo, o compromisso democrático no âmbito das decisões.

Conforme abordado anteriormente sobre as obras paralelas nos dois portos, verifica-se que, em 1966, no Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, o interventor – DNPVN, concluiu e inaugurou o curral e a ponte de embarque de gado. No Porto de Malhado, o mesmo representante inaugurava, no mesmo ano, o Trapiche Madeira, instalações provisórias que permitiram as primeiras operações de embarque de cacau por aquele porto.

O Trapiche Madeira representou o fim dos serviços de alvarengagem¹⁹, tão presentes nos transportes

¹⁹ A alvarengagem, embora bastante utilizada nos portos do país durante os séculos XVII, XVIII e XIX, principalmente, continuou no século XX até que se concretizasse a construção de *Portos Organizados* com cais, bacia de evolução e berços em profundidade adequada à acomodação das embarcações de grande calado. Era a alvarengagem, uma fonte de lucro para os proprietários das alvarengas, geralmente proprietários também dos trapiches e armazéns. Funcionavam as alvarengas como um paliativo, bastante vulnerável a prejuízos, por perda de mercadoria, como, também, devido à lentidão no carregamento e descarregamento de navios, que eram obrigados a atracar bem distantes do “cais”.

de embarque e desembarque de mercadorias, principalmente do cacau. Permitiu, logo que inaugurado, a atracação do navio Loyde Equador. Nesse mesmo momento inaugurava-se, também, a ponte Ilhéus-Pontal. O Decreto-Lei de n.º 200, de 25 de fevereiro 1967, que reformou a administração pública nacional e instituiu o Ministério dos Transportes, com a finalidade de planejar o sistema rodoferroviário do país, tinha a atribuição de modernizar o sistema portuário. A presença desse ministério resultou na extinção do Ministério de Viação e Obras Públicas, criado no início da República.

Em 9 de março de 1967, como referido anteriormente, sob a orientação do novo ministério, foi rescindido o contrato de concessão que outorgava a Bento Berrillo de Oliveira a exploração do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, contrato que vigorou por mais de meio século (de 25 de abril de 1923 a 9 de março de 1967).

Tomam impulso as obras do novo porto. Durante os anos de 1970, 1971 e 1972, quando o governo militar propalava o efêmero “milagre brasileiro”, obras estruturais foram realizadas e inauguradas. Em 28 de junho de 1970, inaugurou-se o Farol do Porto de Malhado com uma altitude de 15m e 12 milhas de alcance, construído pela Administração do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, com financiamento do DNPVN.

Presentes nas inaugurações estiveram o Ministro dos Transportes, Mário David Andreazza, e o Comandante Zoven Boghossian, Diretor-Geral do citado Departamento.

O governo, com as inaugurações das obras relacionadas abaixo, prestava contas da construção da primeira etapa do novo porto. Essa fase teve início no ano de 1962, com o lançamento das pedras do molhe de proteção. Em

30 de novembro de 1970, foram entregues à Administração do Porto de Ilhéus (API) as seguintes obras:

- 1.922 m do molhe de proteção;
- 432 m de cais acostável e linhas férreas;
- O aterro hidráulico;
- A rede subterrânea de dutos e drenagem de águas pluviais;
- Estações rebaixadoras e redes de energia elétrica;
- Dois armazéns, em fase inicial de construção.

Além das obras citadas, foram adquiridos cinco guindastes de pórtico DWK operados por controle eletrônico.

Possibilitou, essa primeira etapa de construção do Porto do Malhado, e a aquisição de equipamentos, com recursos provenientes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e da Comissão Executiva do Plano de Recuperação Econômica Rural da Lavoura Caçueira (Ceplac).

Na década de 1970, em período “pós-milagre brasileiro” registra-se a criação em 10 de julho de 1975, da Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobras), por meio do Decreto-Lei n.º 6.222. O artigo 3º dessa lei extinguiu o DNPVN e transferiu as suas atribuições para a Portobras. Diz o texto do artigo que a Portobras terá por finalidade realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades. Estava a Portobras, a partir de então, com a responsabilidade de criar e recriar as suas controladas, onde se incluíam as Companhias Docas.

Em 17 de fevereiro de 1977, a Portobras S/A, dois anos depois de instituída, cria a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), e companhias congêneres nos demais Estados da federação brasileira. Era uma das atribuições que lhe conferiu o Decreto-Lei n.º 6.222, de 10 de julho de 1975. Atuou a Portobras²⁰ por 25 anos e, em 12 de abril de 1990, o Governo Federal a extinguiu, com a publicação da Lei n.º 8.029/90. As Companhias Docas existentes no país, até então subordinadas àquela empresa, inclusive a Codeba, passaram diretamente ao comando do Ministério dos Transportes²¹.

4 De 1977 A 2010

Trataremos do período de 1977 a 2010, mais de duas décadas do século XX e uma década do século XXI. É oportuno esclarecer que essa fase registra o esgotamento do regime militar imposto em 1964, no bojo de um amplo movimento de redemocratização da América Latina (AL); da estagnação, a partir dos anos 1980 a 1982, do crescimento econômico de toda a região, levando a maioria dos países da AL a rever suas políticas econômicas e sociais;

²⁰ A Portobras S/A compunha o grupo de órgãos criados durante a Ditadura Militar. A sua extinção, em 1990, fez parte do processo de remoção do denominado “lixo autoritário”.

²¹ Denominações do Ministério dos Transportes ao longo do tempo: 1860 a 1891 — Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; 1891 a 1906 — Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas; 1906 a 1967 — Ministério da Viação e Obras Públicas; 1967 a 1990 — Ministério dos Transportes; 1990 a 1992 — Ministério da Infraestrutura; 1992 — Ministério dos Transportes e das Comunicações; 1992 a 2011 — Ministério dos Transportes.

da acentuada dependência em relação ao endividamento externo, iniciando uma longa fase de inadimplência, que a história “reconhece” como a “década perdida”.

“Década perdida”, haja vista problemas de ordem econômica provenientes de uma crise mundial que se expandiu pelos países pobres e em desenvolvimento, vulneráveis às variações do mercado internacional, bem como as condições impostas pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). Nesse ambiente, a questão portuária passou a ser discutida sistematicamente porque até hoje, 90%, do comércio exterior depende dos portos marítimos. A ineficiência dos mesmos “acaba por contribuir para o chamado ‘custo Brasil’”²².

O modelo econômico em prática, desde os anos 1930, baseado na substituição de importações, chegava ao seu limite. O grande tripé responsável pelo nacional-desenvolvimento da América Latina – intervenção estatal, capitais nacionais e endividamento externo – esgotara sua capacidade criativa. Muitos países da região, a partir de então, passaram a vivenciar uma nova fase de suas vidas econômicas, devido ao peso da desindustrialização²³. No Brasil, a crise configura-se com a falência do modelo econômico da modernização autoritária que floresceu durante o efêmero “milagre brasileiro”.

Na fase de 1977 a 2010, é possível destacar:

- A Codeba: criação, atribuições e operacionalização nos portos do Município de Ilhéus sob a sua

²² MORAES, 2008, p. 63.

²³ SILVA, 1996.

jurisdição;

- A crise da cultura cacaueteira a partir da década de 1980;
- A Lei de Modernização dos Portos n.º 8.630/1993;
- O Projeto Intermodal Porto Sul.

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) foi criada pela Portobras em de março de 1977. O evento contou com as presenças do Ministro dos Transportes, General Dyrceu Araújo Nogueira, do governador do Estado da Bahia, Roberto Santos, do presidente da Portobras, engenheiro Arno Oscar Markus, e de José de Freitas Mascarenhas. Os trabalhos foram presididos pelo governador do Estado, e secretariados por Normand Figueredo de Moura, representante do porto de Salvador.

À Codeba, como finalidade precípua, cabia administrar e explorar os portos do Estado da Bahia: o de Salvador; o Flúvio-Marítimo de Ilhéus e o do Malhado, em Ilhéus, e o porto de Aratu, no município de Candeias, na Baía de Aratu, que integra a Baía de Todos os Santos. Autorizada estava, ainda, a construir, administrar e explorar as novas instalações portuárias do Estado, em harmonia com os planos e programas da Portobras.

Em conformidade com o Estatuto de 1977, a Codeba caracterizava-se como uma sociedade por ações, de economia mista (a Portobras com 77,4% do capital e o governo da Bahia com 22,6%, representado pelo Porto de Aratu) de capital autorizado, prazo de duração indeterminado, controlada pela empresa que a criou. A Companhia das Docas passou a ser regida pelas disposições da Lei n.º 6.222, de 10 de julho de 1975, pela legislação

relativa às sociedades por ações, no que lhe for aplicável, e pelo Estatuto. Com sede e foro na cidade do Salvador, a Codeba estava autorizada a estabelecer agências, escritórios ou representações onde fosse necessário, sempre em consonância com a Portobras.

A organização administrativa da controladora estava assim constituída: Órgãos da Administração Superior (Assembleia Geral dos Acionistas, Conselho de Administração, Diretoria, e Conselho Fiscal); Órgãos de Assessoramento (Assessoria de Segurança e Informações, Assessoria Jurídica e assessorias outras); Órgãos de Administração Setorial (Departamento de Gestão Portuária, Departamento de Engenharia e Departamento de Administração e Finanças); Órgãos de Execução (Administração dos Portos, Comissão Especial para o Porto de Aratu).

É possível argumentar que a Codeba, ao iniciar as suas atividades, conviveu com situações bastante complexas. Dos tres portos sob a sua responsabilidade, além dos terminais marítimos, dois portos estavam sob intervenção e encampação por determinação do Governo Federal: o porto de Ilhéus e o Porto de Salvador. O de Aratu estava em plena fase de construção.

Com a extinção da Portobras, Lei n.º 8.029/1990, e o advento da Lei n.º 8.630/1993, LMP, a Codeba reestruturou-se e assume outras funções. A organização administrativa que vigorou até então, passa por reestruturação bem profunda.

Nos primeiros anos de implantação e atuação da companhia, os índices são bastante significativos, apresentados pela movimentação do Porto de Ilhéus e do Porto de Malhado. As exportações de amêndoas do cacau produzidas no eixo Ilhéus-Itabuna, na década de

1970, atingiram 80% da produção nacional. Com a safra 1984/1985, o Brasil foi o segundo produtor mundial de amêndoas, ao exportar 400.000 toneladas, destacando-se a Bahi, como estado produtor. Essa realidade muito representou para a economia do Estado, de Ilhéus, mas, também, para a própria Codeba e para o Porto do Malhado, instrumento responsável e porta de saída para o mercado consumidor da produção do cacau²⁴.

Mesmo assim, a logística de Malhado deixava a desejar. Não oferecia recursos, equipamentos e informações para a execução de todas as atividades em tempo hábil. Os prejuízos tornaram-se rotineiros, pois o cais acostável era limitado, insuficiente para atender às demandas do mercado consumidor. Navios de nacionalidades diversas permaneciam fundeados aguardando ancoragem. Na maioria das vezes, retornavam, de Ilhéus, vazios aos países de origem pela impossibilidade de atracar.

Além das carências do porto, registra-se a presença do patógeno causador da “vassoura-de-bruxa” (fungo *Crinipellis perniciosa*), associada a outros fatores como estiagens e o ataque severo da podridão parda, que acabaram por gerar a maior crise que a região conheceu, a partir de 1989, na principal região produtora do Brasil – eixo Ilhéus-Itabuna. Provocou a decadência, a falência da lavoura cacauzeira porque reduziu enormemente a produção, alterou o uso da terra, motivou a venda de propriedades, diminuiu de maneira visível o nível de emprego e causou danos ao meio ambiente. A crise trouxe, sem dúvidas, consequências, em grande maioria de

²⁴ ALVES, 2003.

cunho negativo, como o desemprego, a descapitalização da região, o êxodo rural e a favelização.

O cenário descrito impôs aos produtores, aos capitalistas responsáveis pela produção, comercialização e circulação do cacau buscar soluções capazes de amenizar e resolver, em médio prazo, a situação de crise. A Comissão Executiva do Plano de Recuperação Econômica Rural da Lavoura Cacaueira (Ceplac), por força das circunstâncias, reavaliou a sua atuação, pois os seus esforços estiveram, desde 1957, direcionados à lavoura cacaueira, como sugere sua própria denominação.

Redirecionou a sua missão com vistas a enfrentar os novos desafios. À prioridade – o cacau – foi adicionado o compromisso de investir na recuperação da economia regional. Voltou-se para o combate à "vassoura-de-bruxa", mas continuou interessada em assegurar a implantação de projetos que promovessem a diversificação das atividades agropecuárias. O propósito era, sobretudo, a retomada do equilíbrio da economia regional e uma forma de contornar as crises epidêmicas e cíclicas comuns em regiões onde os investimentos concentravam-se em atividades monocultoras.

Quanto aos portos do Município de Ilhéus, a Codeba, como referido anteriormente, concentrou esforços no Porto do Malhado. Era, segundo as decisões oficiais, o que se apresentava, na ocasião, como solução aos entraves que se acumulavam devido às deficiências do Porto Flúvio-Marítimo. Este último, já se encaminhava em decadência e estava praticamente desativado como porto organizado. Não mais representava uma unidade portuária tão necessária como havia sido nas décadas de 1930 e 1940, principalmente. Realizações de obras de

grande porte beneficiavam o Porto do Malhado, enquanto para o porto antigo existia o projeto de modernizá-lo para a condição de terminal pesqueiro.

Havia, porém, uma demanda a ser cumprida. Integrar e modernizar o complexo portuário brasileiro no contexto da globalização da economia. Um dos primeiros passos legislativos no sentido de alterar o cenário portuário brasileiro ocorre durante o governo do presidente Fernando Collor que, por meio da Lei 8.029, de 12 de abril de 1990, autoriza o poder público a dissolver ou privatizar várias entidades da administração pública federal, entre essas a Empresa de Portos do Brasil — Portobras. A Lei n.º 8.630, sancionada em 25 de fevereiro de 1993, Lei de Modernização dos Portos (LMP)²⁵, representou o dispositivo legal a preencher aquela lacuna, pelo papel atribuído aos portos marítimos.

Cabe observar que o porto marítimo, além de estratégico para a economia, não pode ser visto como um ente isolado. Trata-se de um importante elo da cadeia logística, que se relaciona com vários outros modais, que, da mesma maneira, dependem de políticas públicas para serem implementados, como, por exemplo, a construção de rodovias de acesso ao porto e a conexão com o sistema ferroviário de cargas. Portanto, sem essa comunhão público-privada, dificilmente os portos brasileiros iriam se modernizar, haja vista que a atividade portuária requer investimentos significativos²⁶.

²⁵ Esse momento corresponde à 5ª fase estabelecida por Brian Hoyle, citado por CAÑETE; OESSELMANN, [21--?]. Os autores dizem que é a fase de construção dos terminais mais modernos e distantes das cidades.

²⁶ MORAES, 2008, p. 65.

A LMP estabeleceu mudanças estruturais com o intuito de levar adiante o processo de modernização das atividades portuárias. A Lei tornou cada Companhia das Docas existentes em território nacional, uma autoridade portuária.

A autoridade portuária deixou de gerenciar a mão de obra portuária. Para isto foi criado um órgão específico denominado Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Instituiu ainda a figura do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), composto por representantes do poder público (federal, estadual e municipal), dos trabalhadores, dos usuários e dos donos de cargas portuárias. Os serviços de movimentação de cargas nos portos ficaram sob a responsabilidade dos operadores portuários privados previamente qualificados. Compete ao CAP, conforme a LMP, no que se refere ao desenvolvimento e modernização dos portos,

[...] fomentar a ação industrial e comercial do porto, estimular a competitividade, zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência, desenvolver mecanismos de atracação de carga, promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias, manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária, sendo o principal responsável pela aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ, o plano diretor portuário que define as restrições para o uso e ocupação da área do porto organizado, as áreas de interesse para expansão dos terminais portuários, retroporto e vias de movimentação e escoamento de cargas²⁷.

Os dispositivos da LMP foram aplicados, dentro do possível, no gerenciamento do Porto de Ilhéus (Malhado).

²⁷ BRASIL, 1993, p. 1.

Os investimentos pouco contemplaram o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. A concepção de porto organizado como prevê a Lei, não se enquadrava mais à sua realidade. A Lei, no seu artigo 1º e §1º, diz que ser porto um organizado é aquele

construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”.

Nos últimos 25 anos, o porto antigo, não passou por processo de modernização e de reformas, como recomendava LMP, e que foi o que aconteceu com outros portos da federação.

Funcionaram as suas instalações, mesmo precárias, praticamente como suporte do Porto do Malhado. Finalmente os estudos mostraram a importância que ele teria a desempenhar na condição de terminal pesqueiro, terminal que se tornou realidade, na enseada do Pontal, próximo à foz do Rio Cachoeira, uma iniciativa da Secretaria de Agricultura, Irrigação e Reforma Agrária da Bahia (Seagri), através da Bahia Pesca que construirá também um terminal pesqueiro em Salvador.

A previsão dos benefícios, conforme a Bahia Pesca, é que “o terminal pesqueiro de Ilhéus, ao lado do terminal pesqueiro de Salvador, poderão fazer com que a Bahia salte de terceiro maior produtor de pescados do Brasil, para o primeiro lugar”²⁸. Além do mais, beneficiará a Região do

²⁸ BAHIA, 2010, p. 1.

Baixo Sul, com nove municípios, e o Litoral Sul, com os municípios de Marau e Itacaré.

O objetivo é melhorar a qualidade e a produtividade do pescado local, as condições de trabalho do pescador, reduzir o custo do peixe para os moradores da cidade e da região, entre outros. Em Ilhéus, são 10.700 pessoas beneficiadas²⁹.

O porto da enseda do Pontal, na foz do Rio Cachoeira, como porto organizado no passado e hoje terminal pesqueiro, sob a administração da Bahia Pesca, teve papel fundamental na vida de Ilhéus. A literatura, especialmente os romances de Jorge Amado quando se reportam aos anos 30 do século XX, bem traduzem o significado daquele ancoradouro para a cidade, para a sociedade, a cultura e economia ilheense.

Atualmente, apresenta-se novo projeto de construção de um porto no Município de Ilhéus. Trata-se do Complexo Intermodal Porto Sul, que representa, conforme o projeto referido, um sistema de integração intermodal formado por corredores modais, ferroviários, rodoviários e dutoviários que desembocam em um porto *off-shore* (ou seja, fora da praia) de 20 metros de calado. O Complexo inclui a implantação de um porto público, um terminal portuário privado, a Ferrovia da Integração Oeste-Leste (Fiol), um aeroporto e uma base siderúrgica na região cacaueteira e turística de Ilhéus. De acordo com a Secretaria de Planejamento da Bahia (Seplan), a Fiol será construída por consórcios privados contratados

²⁹ BAHIA, 2010, p.1.

pela estatal Valec, pagos com recursos públicos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal) na ordem de seis bilhões de reais, sendo R\$ 2,3 bilhões para o trecho Caetité–Ilhéus.

O projeto tem motivado amplas discussões por parte de grupos de ambientalistas dos setores do governo federal e do Estado da Bahia. Recentemente, em abril de 2011, o governo da Bahia decidiu excluir definitivamente a Ponta da Tulha, em Ilhéus, como local para instalação do Complexo Intermodal Porto Sul.

Para o coordenador executivo do Grupo Ambientalista da Bahia (Gambá) e coordenador da Rede Sul, a mudança de localidade deve ser analisada com cautela, uma vez que se altera apenas 5 km do local cogitado anteriormente (ficando, agora, mais próximo, inclusive, da área urbana de Ilhéus).

Apesar de o governo reconhecer a necessidade de mudança do projeto, conforme recomendação do IBAMA e dos especialistas que estudaram a área deve-se considerar a extensão dos impactos de um complexo dessa dimensão para a região. Temos muitas dúvidas em relação à nova localidade e estamos abertos para discutir junto com a sociedade e com o governo essa possibilidade. Certamente houve um avanço, pois o olhar se voltou para a questão da preservação dos recifes de corais e da biodiversidade³⁰.

O discurso oficial diz ser o objetivo principal dotar a região de um porto capaz de suprir as deficiências do Porto de Ilhéus (Malhado) e engajar-se com a qualidade

³⁰ FRENTE, 2011, p.1.

da logística que exige a globalização. Más, o mesmo discurso não oferece opções. Defende como única e eficaz medida a construção do Complexo Intermodal Porto Sul.

Vale, sem dúvidas, refletir sobre a realidade da “questão portuária de Ilhéus”. O Porto de Malhado, hoje Porto de Ilhéus, resultou de um projeto gestado em 1942, e que teve como uma das justificativas oficiais, resolver as deficiências portuárias do Município não sanadas pelo porto projetado e construído na primeira metade do século XX.

5 Considerações finais

A intenção, neste texto, foi a de registrar a exposição apresentada no colóquio *Portos e Cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*, realizado pelo colegiado de História da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) nos dias de 25 e 26 de novembro de 2010.

A Trajetória do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus: 1911–2010, título dado à exposição, ofereceu espaço a uma abordagem capaz de se aproximar da real trajetória daquele porto que muito representa para os ilheenses.

A pretensão, tanto na ocasião do evento quanto neste texto, teve como finalidade registrar, principalmente, a trajetória do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. Uma trajetória imbricada com a complexidade portuária do município, chamando atenção para o cenário regional, nacional e internacional de cada período. Complexidade que certamente emergiu e se estabeleceu, principalmente, no século XX, em momentos históricos distintos, com a construção e a convivência paralela do Porto

Flúvio-Marítimo (capital privado, Companhia Industrial de Ilhéus Cessionária das Obras do Porto) e do Porto de Malhado (Porto de Ilhéus - capital do governo federal DNPVN, Portobras e Ministério dos Transportes, principalmente).

Neste século XXI, continua a complexidade em outra dimensão, mas se ampliando e se expandindo. O Porto de Malhado (Porto de Ilhéus) e o projeto de construção do Complexo Intermodal Porto Sul envolvem interesses do governo federal, do governo do estado da Bahia e do capital privado em nível nacional e transnacional, que, provavelmente, com a construção do referido complexo, em Ilhéus, sofrerão mudanças.

Entende-se que a dinâmica dos mercados e das sociedades exige revisão, ampliação, alterações e mudanças nas construções de infraestrutura implantadas no passado, a exemplo dos portos. Modernizar “é preciso”. Contudo, modernizar exige avaliação criteriosa do objeto em foco e dos desdobramentos possíveis das intervenções projetadas.

A complexa questão portuária de Ilhéus expressa-se até mesmo na quantidade de nomes para identificar cada unidade portuária existente.

Porto 1 – Porto da Foz do Cachoeira, Porto de São Jorge dos Ilhéus, Porto de Ilhéus, Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, atualmente, Terminal Pesqueiro de Ilhéus;

Porto 2 – Porto de Malhado, Porto de Ilhéus;

Porto 3 – Complexo Intermodal Porto Sul (em projeto).

O interesse pelo estudo dos portos de Ilhéus deve ser presente e constante no seio da Universidade. Os estudos e a produção acadêmico-científicos sobre o tema

enriquecerão o conhecimento, a memória, a história da cidade e da região. Entre portos e cidades, existe uma perene relação.

Referências

ALVES, S. A. M. **Epidemiologia da vassoura-de-bruxa (*Crinipellis perniciosa* (STAHEL) Singer) em caqueiros enxertados em Uruçuca, BA.** 2002. Dissertação (Mestrado em Fitopatologia)– Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2003. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11135/tde-17022003-155824/pt-br.php>>. Acesso em: 17 abr. 2010.

BARBOSA, C. R. A. **Notícia histórica de Ilhéus.** 3. ed. Itabuna: [s.n.],1994.

BARROS, F. B. de. **Memória sobre o município de Ilhéus.** 3. ed. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

BAHIA Pesca inicia construção de terminal pesqueiro. Ilhéus: Blog Políticos do Sul da Bahia, 2010. Disponível em: <<http://www.politicosdosuldabahia.com.br/v1/2010/05/26/bahia-pesca-inicia-construcao-de-terminal-pesqueiro-de-ilheus/>>. Acesso em: 18 abr. 2011.

BRASIL. Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). **Presidência da República**, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, Brasília, DF, [20--]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm>. Acesso em: 27 abr. 2010.

CAMPOS, J. da S. **Crônica da capitania de São Jorge dos Ilhéus.** Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 2006.

CAÑETE, V. R.; OESSELMANN, D. J. Portos e cidades: comparando caminhos na construção de identidades. In: MARIN, R. E. A.; RAVENA, N. (coord.). **Cidades estuarinas: história e cultura.** (Grupo de Trabalho 2/ Resumos Expandidos). [S.l.: s.n., 21--?]. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/projetomegam/anais/Grupo02.pdf>>. Acesso em 10 out. 2010.

CARONE, E. **A terceira república.** 2. ed. São Paulo: Difel, 1982.

_____. **A República Liberal I – Instituições e classes sociais: 1945-1964.** São Paulo: Difel, 1985.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura.** 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1.

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DA BAHIA. Salvador, ano XCIV, n. 20.313, p. 6,10-11 jul. 2010.

FRENTE PARLAMENTAR AMBIENTALISTA. [**Coordenador executivo do Grupo Ambientalista da Bahia (Gambá) e Coordenador da Rede Sul**]. [S.l.], 2011. Disponível em: <<http://www.frenteambientalista.com/component/k2/item/412-governo-da-ba-altera-local-do-complexo-porto-sul>>. Acesso em: 17 abr. 2011.

GARCEZ, A. N. R.; FREITAS, A. F. G. de. **Bahia cacauera:** um estudo de história recente. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.

HONORATO, C. **O polvo e o porto: a Companhia Docas de Santos (1888 –1914).** São Paulo: Editora Hucitec; Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

MORAES, I. R. **Cidades portuárias sustentáveis**. Integração porto/cidade, veículo para sustentabilidade. 2008. Dissertação (Mestrado em Direito)– Universidade de Santos, Santos, 2008. Disponível em: <http://biblioteca.unisantos.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=142>. Acesso em: 8 out. 2010.

NEVES, V. M. da C. (org.). **As terras do Brasil e o mundo dos descobrimentos**. Salvador: Secretaria da Educação; Instituto Anísio Teixeira; Boa Nova, 2000.

PIRENNE, H. **História econômica e social da Idade Média**. 6. ed. São Paulo: Mestre Jou, 1982.

RIOS, R. B.; SILVA, S. B. de M. **Complexo portuário baiano**: o exemplo da Codeba após processo de reformas do setor. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, em Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=984>>. Acesso em: 24 nov. 2010.

ROSADO, R. de C. S. de C. **Cronologia dos portos da Bahia**. Salvador: Companhia das Docas do Estado da Bahia/; Centro de Documentação, 1987.

_____. _____. 2. ed. Salvador: Atual; Companhia das Docas do Estado da Bahia; Centro de Documentação, 2000.

SILVA, F. T. A modernização autoritária: do golpe militar à redemocratização – 1964 a 1984. In: LINHARES, M. Y. (org.). **História Geral do Brasil**. 6. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1996.

SIQUEIRA, P. **O desenvolvimento do porto de Vitória**. 1870-1940. Espírito Santo: CODESA, 1984.

TERMINAL PORTUÁRIO DA BAHIA MINERAÇÃO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A ZONA COSTEIRA DE ILHÉUS, BAHIA

Augusto Minervino

Uma das tendências marcantes das últimas décadas é a ocupação humana nas zonas costeiras. Calcula-se que 45% da população mundial (aproximadamente três bilhões de pessoas) esteja concentrada a menos de 50km da linha de costa. Assim, consolida-se uma cultura voltada para o lazer destas regiões, sendo a praia o principal local onde as atividades turísticas e de lazer desenvolvem-se. Esse fato tem propiciado o desenvolvimento de vilas, cidades e condomínios, além de complexos turísticos e das mais variadas atividades comerciais e industriais, havendo, a cada dia, uma maior ocupação e variedade de usos da zona costeira, o que tem causado diversos conflitos associados ao uso indevido e ao crescimento desordenado dessa região, tais como: produção e destino final de poluentes e degradação da paisagem, o que termina por causar a perda final de sua qualidade ambiental (ENCOGERCO, 2002).

Diante desse fato, é importante entender que, à medida que a ocupação das regiões costeiras cresce, aumentam também as necessidades de infraestrutura básica, como esgotamento sanitário, abastecimento de água e

energia elétrica, comércio, serviços, e, como consequência, aumentam também as pressões sobre os seus recursos naturais.

Uma vez que as zonas costeiras apresentam grande variedade de recursos naturais explorados pelo homem, tornam-se regiões de usos múltiplos, onde muitos destes usos tornam-se conflitantes. Dessa forma, a degradação dos ecossistemas costeiros torna-se uma realidade em diversos segmentos litorâneos do Brasil.

O conhecimento sobre os processos de natureza físico-química e geológica atuantes nos ambientes costeiros permite a identificação de suas possibilidades de uso e necessidade de preservação. Geralmente, as atividades humanas que usam a tecnologia como aliada, expande suas fronteiras sobre esses ambientes sem prévia avaliação ou entendimento dos processos que regem o seu equilíbrio dinâmico (STAUBLE, 2003; HSU *et al.*, 2007), que é determinado por características sedimentológicas, hidrodinâmicas, geológico/geomorfológicas.

Os processos sedimentares associados à erosão e à deposição em zonas costeiras são resultantes da sinergia de fatores meteo-oceanográficos, geológicos e antropogênicos. Fatores climáticos e oceanográficos atuam principalmente na direção, altura e período das ondas, na direção e intensidade das correntes, e na amplitude das marés. A herança geológica condiciona as características fisiográficas da planície costeira, as fontes de sedimentos, o amanho das bacias hidrográficas, a declividade do terreno, além da erodibilidade e erosividade dos solos na parte emersa do continente.

O estudo da dinâmica costeira envolve a avaliação da distribuição da energia das ondas, dos padrões de

dispersão de sedimentos e do balanço de sedimentos ao longo da linha de costa. A identificação dos principais padrões de dispersão de sedimentos possibilita a previsão de possíveis mudanças na linha de costa, evitando ou minimizando, as perdas físicas e econômicas na linha de costa (SILVA, 2008).

A instalação de obras de engenharia ao longo da linha de costa requer uma identificação muito precisa das células de circulação costeira, uma vez que na construção de estruturas rígidas deverão ser observadas alterações na convergência ou divergência dos raios de onda, o que resulta em uma maior ou menor concentração de energia hidrodinâmica, gerando erosão e deposição sedimentar, respectivamente.

1 Construção de estruturas rígidas paralelas à linha de costa

Quebra-mares destacados são estruturas construídas paralelamente a certa distância da costa, que possuem como objetivo atenuar a energia de onda e, indiretamente, terminam por proporcionar a deposição de sedimentos em sua retaguarda, podendo ser tanto emersa quanto submersa (MANGOR, 2004).

O transporte e a deposição de sedimentos atrás dos quebra-mares são afetados por muitos fatores, incluindo regime de ondas, estoque sedimentar, características do sedimento e topografia da zona costeira e a própria configuração da estrutura rígida. Entretanto, os principais fatores condicionantes apontam para o comprimento do quebra-mar, a distância da estrutura em relação à linha

de costa e a elevação de sua crista, no caso de estruturas submersas. Nesse sentido, a relação desses fatores podem levar à formação de feições morfológicas como tómbolos e saliências na retaguarda da estrutura (HSU *et al.*, 2003).

Uma boa representação da previsão de formação de tómbolos e saliências foi apresentado em CERC (1984). De acordo com o manual, a formação de saliência na face de praia é prevista quando a relação entre o comprimento da estrutura e a sua distância da linha de costa for menor que um, enquanto que a formação de tómbolo é prevista quando essa relação for maior que dois.

Ming e Chiew (2000) realizaram uma série de experimentos na tentativa de quantificar as mudanças da linha de costa atrás de quebra-mares. Nesses experimentos, foram utilizados diferentes comprimentos para o quebra-mar, assim como diferentes distâncias em relação à linha de costa. Os resultados mostraram que o tamanho de uma saliência aumenta com o comprimento do quebra-mar (B), mas diminui com a distância entre o quebra-mar e a linha de costa inicial (X). A deposição na área da saliência aumenta tanto com o comprimento como com a distância, porém, se a distância for maior do que o comprimento ($X > B$) pode levar a uma redução da saliência.

O estudo também propôs empiricamente um critério que demarca o limite da formação de tómbolos a partir de saliências ($X/B=0.8$). Nesse sentido, a formação de tómbolos é diretamente proporcional ao comprimento do quebra-mar e inversamente proporcional à distância da linha de costa.

O quebra-mar a ser instalado nas adjacências da Ponta da Tulha possui, aproximadamente, 1.100 metros

de extensão e dista 2.600 metros da linha de costa, situado entre as isóbatas de 17 e 20 metros (FIGURA 1). Sua função será atenuar a propagação das ondas de forma que possibilite uma margem segura para o atracamento e fundeio de navios de carga. O resultado de 0,42 entre o comprimento de quebra-mar e a distância da linha de costa aponta para a formação de saliências.

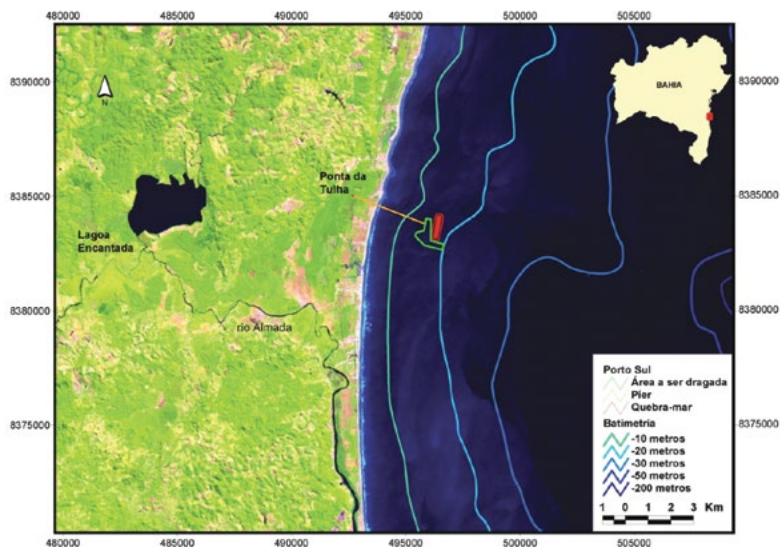
2 Dinâmica das ondas e transporte de sedimentos litorâneos

A distribuição de energia das ondas, ao longo da costa, é o principal fator responsável pelo transporte de sedimentos litorâneos e pelos processos erosivos e de acumulação. Essa distribuição de energia está fundamentalmente relacionada ao processo de refração de ondas.

Quando as ondas começam a interagir com o fundo marinho, o que acontece a uma profundidade de lâmina d'água correspondente à metade de seu comprimento de onda (distância entre duas cristas de ondas sucessivas), elas sofrem refração devido às mudanças na velocidade de propagação, causadas pelas alterações batimétricas. A porção da onda que viaja em águas mais profundas move-se mais rapidamente do que a parte da onda que viaja em águas mais rasas, o que resulta no encurvamento das cristas das ondas (GOLDSMITH, 1976).

A refração das ondas pode causar a concentração ou a dispersão de sua energia ao longo da costa. Isso se dá através da convergência e divergência dos raios-de-onda. Sobre altos topográficos ocorre uma convergência dos raios-de-onda e divergência sobre vales submarinos.

FIGURA 1 – Localização das estruturas rígidas a serem construídas na praia da Ponta da Tulha, Ilhéus, Bahia



Fonte: Elaboração própria.

A construção de diagramas de refração de ondas permite a visualização das variações do nível de energia das ondas e de seu poder de ataque ao longo de uma linha de costa. As ondas apresentam um maior poder erosivo nos locais de convergência dos raios-de-ondas e uma menor capacidade erosiva nos locais de divergência, onde ocorrem, respectivamente, sobrelevação e diminuição na altura de ondas.

A existência de irregularidades positivas e negativas no fundo marinho, do atual local onde será implantado o terminal portuário, aponta para a necessidade de gerar um modelo de refração de onda que possa incorporar estas informações.

A Costa do Cacau está inteiramente localizada dentro do cinturão dos ventos alísios (NE – E – SE) do

Atlântico Sul, relacionados à célula de alta pressão aí existente, que se constitui no principal centro de circulação desse trecho do Atlântico. A par disso, como um fator também importante no padrão de circulação atmosférica aí existente, devem ser mencionados, durante o outono e o inverno, os avanços periódicos da Frente Polar Atlântica para latitudes mais baixas, geralmente acompanhadas por fortes ventos de SSE.

Embora os ventos do quadrante leste e nordeste ocorram com uma frequência superior a 65%, os ventos de sudeste, que geram ondas de mesmo quadrante, incidem em média durante cerca de 21% ao longo do ano, com altura e período em alto-mar de 1,5 m em 6,5 segundos, predominando durante os meses de maio, junho e julho (DHN 1993), conforme indica o QUADRO 1. Esses ventos de sudeste, quando associados às marés de sizígia equinociais tendem a gerar eventos erosivos na face de praia.

QUADRO 1 – Ventos predominantes e frequência anual de ventos para a Costa do Cacau

Vento predominante	Frequência anual
E (N-900)	35%
NE (N-450)	31%
SE (N-1350)	21%
SSE (N-1570)	13%

Fonte: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1993.

Este sistema atmosférico de circulação é o responsável pela definição dos padrões gerais das frentes-de-onda que alcançam o litoral de Ilhéus, condicionando os padrões de dispersão de sedimentos ao longo da costa.

Esse transporte litorâneo de sedimentos depende, fundamentalmente, da energia e da direção com que as ondas aproximam-se da costa, e da própria orientação da linha de costa.

Esses fatores integrados irão desencadear o transporte de sedimentos paralelo à linha de costa atuante sobre a face da praia, pela ação do fluxo e refluxo da onda (*swash* e *backwash*). Esse padrão de transporte em zig-zag de sedimentos na face da praia, em função da ação de ondas que alcançam a linha de costa de forma oblíqua, gera um contínuo deslocamento de sedimento que é colocado em suspensão pela ação das ondas.

Esse tipo de corrente é o principal mecanismo responsável pela dispersão de sedimentos ao longo da costa. A definição dos padrões gerais de dispersão de sedimentos, com a identificação de zonas de déficit e de superávit, identifica zonas suscetíveis de erosão e de acumulação de sedimentos, respectivamente (FIGURA 2).

Esse transporte litorâneo de sedimentos é interrompido quando um quebra-mar é construído, uma vez que essa estrutura rígida atenua ou interrompe a propagação do trem de ondas que deveria atingir a linha de costa. Isso gera uma “zona de sombra” que proporciona a deposição de sedimentos em sua retaguarda, formando tômbolos e saliências compostos por sedimentos trapezados das áreas adjacentes de onde será instalado o quebra-mar. Como resultado, ambos os trechos adjacentes podem potencialmente sofrer erosão durante a formação do tômbolo, uma vez que os sedimentos retidos na retaguarda do quebra-mar geram um déficit na célula de circulação costeira. Este déficit de sedimento tende a ser repostado com o disparo do processo erosivo do pós-praia.

A praia da Ponta da Tulha, por estar submetida a uma distribuição desigual da energia das ondas ao longo da costa, devido às mudanças batimétricas na antepraia, termina por resultar em alterações sucessivas na morfologia e sedimentologia do ambiente praiial. É necessário o real conhecimento da variabilidade natural desse ambiente para que, a partir daí, se possa dimensionar com segurança o comprimento do quebra-mar e a distância da linha de costa para que alterações morfodinâmicas na linha de costa possam ser minimizadas.

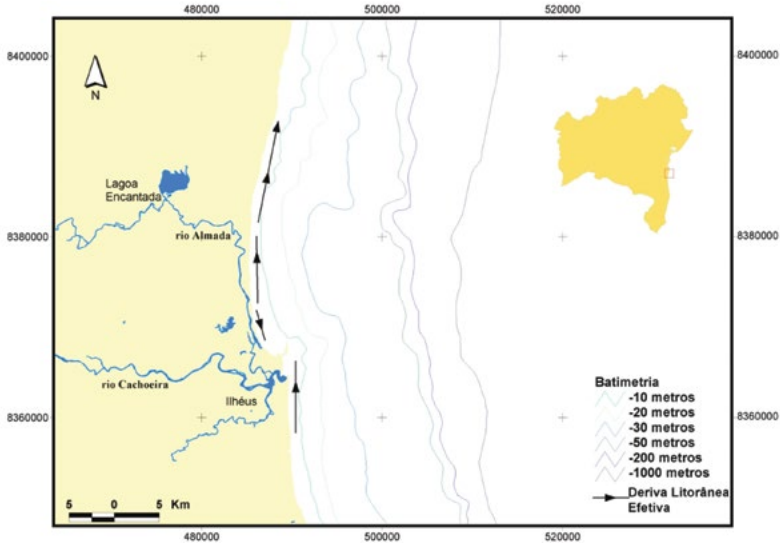
3 Características geoambientais da zona costeira da Ponta da Tulha

O litoral norte de Ilhéus é caracterizado pela presença de areias finas, bem selecionadas e muito bem selecionadas, o que indica um predomínio de sedimentos unimodais ocorrendo ao longo de todo o segmento litorâneo norte de Ilhéus (NASCIMENTO, 2006).

A praia da Ponta da Tulha, por se tratar de uma praia arenosa, oceânica, aberta, livre de obstáculos ao transporte sedimentar, pode apresentar-se muito sensível às mudanças nos padrões de ondas e ventos ao longo do ano.

Qualquer instalação de estrutura rígida em zona costeira deverá estar apoiada em um programa de monitoramento de longo prazo. Somente com uma abordagem temporal mais longa, poderão ser identificados possíveis efeitos da construção do complexo portuário e distingui-los de mudanças naturais relacionadas aos fenômenos climáticos e oceanográficos.

FIGURA 2 – Sentido preferencial da deriva litorânea de sedimentos, no litoral norte de Ilhéus, Bahia



Fonte: Bittencourt *et al.* (2000).

O Terminal Portuário da Bahia Mineração (BA-MIN) será implantado na zona costa afora (*offshore*), a aproximadamente 2,6 km da praia, e terá como principal objetivo a exportação de minérios, grãos e bicompostíveis produzidos nas zonas oeste, sudeste e sul da Bahia, além da importação de fertilizantes e derivados de petróleo (GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, 2009).

A atual localização da planta de instalação desse porto, porém, está apoiada sobre altos topográficos que muito possivelmente estejam relacionados às estruturas recifais. Conforme levantamentos batimétricos de detalhe produzidos pelo EIA/RIMA, é observada uma série de irregularidades positivas a partir de oito metros de

profundidade, estendendo-se até a profundidade de dezesseis metros.

Ambientes recifais são mantenedores da diversidade marinha por conseguirem congregar, em uma restrita área, uma variedade de formas de vida. Isso deve-se, em grande parte, à heterogeneidade de nichos e ao estabelecimento de uma profícua teia trófica. Dessa forma, a manutenção desses ecossistemas deverá ser uma prioridade do empreendimento.

4 O ambiente praiial

As praias, como parte integrante da zona costeira, são um sistema complexo onde a interação entre seus componentes às vezes ocorre em uma sequência inesperada. Ambientes praiiais exibem períodos de ordem e previsibilidade marcados por momentos inesperados de distúrbios autogerados, sendo consideradas, dessa forma, como um sistema complexo e não linear onde, devido à sinergia das forçantes atmosféricas, oceânicas e continentais, há um contínuo ajuste entre estímulo e resposta.

Nascimento (2006), estudando as praias da Costa do Cacau, classifica o comportamento da linha de costa, no trecho onde será instalado o terminal portuário, como em equilíbrio. O trecho de praia entre Barramares e Joia do Atlântico, situado mais ao sul, exhibe um comportamento pró-gradacional, ou seja, a linha de costa tem avançado em direção ao oceano.

Essa situação poderá mudar com o acúmulo de sedimentos aprisionados na retaguarda do quebra-mar, o que levará a um déficit local de sedimentos, e tenderá,

caso medidas de engenharia costeira não sejam adotadas, ao disparo de processos erosivos a montante e a jusante da “zona de sombra”.

É importante também ressaltar que o sucesso de empreendimentos dessa natureza depende de uma modelagem muito próxima ao real, com previsões numéricas que possam ser alimentadas por uma ampla variabilidade de dados que só poderão ser obtidos com uma coleta temporal de longo prazo.

Referências

ALMEIDA, A. B. **História de preenchimento do vale inciso da Lagoa Encantada – Ilhéus, BA, durante o Quaternário.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geologia Costeira e Sedimentar)– Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

BITTENCOURT, A. C. S. P.; DOMINGUEZ, J. M. L.; MARTIN, L.; SILVA, I. R. Patterns of sediment dispersion coastwise the state of Bahia-Brazil. **Anais da Academia Brasileira de Ciências**, Rio de Janeiro, v. 72, no.2, p. 272-287, [Jun.?] 2000.

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). **Atlas da Cartas- Piloto.** Rio de Janeiro. Brasília, DF: Ministério da Marinha do Brasil, 1993.

COASTAL ENGINEERING RESEARCH CENTER (CERC). **Shore Protection Manual.** Washington, D.C.: U.S. Army Corps of Engineers, 1984. v. I, c. II.

ENCONTRO BRASILEIRO DE GERENCIAMENTO COSTEIRO (ENCOGERCO),1., 2002, Santos. **Anais...** Santos: Agência Brasileira de Gerenciamento Costeiro, 2002.

GOLDSMITH, V. Wave climate for models for the continental shelves: critical links between shelf hydraulics and shoreline processes. **Beach and Nearshore Sedimentation.** [S.l.], v. 24, p. 39-69, 1976. (SEMP Spec. Publ.).

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. Assessoria Geral de Comunicação Social (AGECOM). **Infraestrutura moderna garante desenvolvimento a municípios baianos.** Salvador: SECOM, 2009. Disponível em: <<http://www.comunicacao.ba.gov.br/search>>. Acesso: 11 out. 2010.

HSU, T. W.; JAN, C. D.; WEN, C. C. Modified McCormicks model for equilibrium shorelines behind a detached breakwater. **Ocean Engineering**, [New York], v. 30, no. 15, p. 1887-1897, Oct. 2003.

HSU, T. W.; LIN, T. Y.; TSENG, I. F. Human impact on coastal erosion in Taiwan. **Journal of Coastal Research**, West Palm Beach, v. 23, no. 4, p. 961-973, July 2007.

MANGOR, K. **Shoreline management guidelines**. Horsholm:DHI Water & Environment, Denmark, 2004.

MING, B.D.; CHIEW, Y.M. Shoreline changes behind detached breakwater. **Journal of Waterway, Port, Coastal, and Ocean Engineering**, Reston, v. 126, no. 2, p. 63-70, Mar./ Apr. 2000.

NASCIMENTO, L. Caracterização geoambiental da linha de costa da Costa do Cacau - Litoral Sul da Bahia. Dissertação (Mestrado em Geologia Costeira)– Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

SILVA, I. R. Ambientes costeiros. In: SILVA, A. J. C. L. P.; ARAGÃO, M. A. N.; MAGALHÃES, A. J. C. (Ed.) **Ambientes de sedimentação siliciclástica do Brasil**. São Paulo: Editora Beca, 2008.

STAUBLE, D. K. The Use of shoreline change mapping in Coastal Engineering Project Assessment. **Journal of Coastal Research**, West Palm Beach, v. 38, p. 178-206, 2003.

PUERTOS Y CIUDAD EN EL MUNDO ATLÁNTICO: EL PUERTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA¹

Miguel Suárez Bosa

1 Introducción

Los puertos son entes dinamizadores de actividades básicas, constituyendo un soporte de las ciudades a las que contribuyen a configurar. No es sorprendente que en las últimas décadas haya aumentado el interés por comprender la estructura y el desarrollo histórico de las ciudades portuarias; particularmente se ha suscitado interés conocer cómo las innovaciones tecnológicas (en el transporte y las comunicaciones) y los cambios de orientación del comercio internacional, entre otros factores, afectan a la utilización de los espacios urbanos que enmarcan las relaciones puerto-ciudad. En la actualidad, los grandes cambios que está experimentando la actividad marítima mundial, la acelerada expansión de nuestras ciudades y la nueva mentalidad de sus habitantes proporcionan mayor protagonismo a las ciudades portuarias. De tal manera que la estrecha relación que se establece entre el puerto y

¹ Este trabajo se inserta en las investigación llevada a cabo en el contexto del Proyecto de Investigación I+D+i HAR2010-17408, financiado por MICINN.

la ciudad, ha llevado a la acuñación de un concepto para definir la vinculación existente entre ambos, el de “*ciudad-puerto*”, que encuentra sus raíces más profundas en la historia de cada asentamiento costero, aunando los orígenes y el desarrollo de las ciudades con las actividades mercantiles marítimas que en ellas se desarrollan.

Por otro lado, dado que la historia de las ciudades portuarias puede ser examinada en un contexto local o a la luz de un más amplio espectro mundial, este texto lo enmarcamos en lo que se ha venido a denominar “*historia atlántica*” (concepto acuñado, entre otros, por John Elliot, 2001), viendo al Océano como una vía de comunicación que une pueblos y comunidades, incluyendo comercio, las ideas, etcétera, lo cual entronca con lo que se ha del sistema mundo (BRAUDEL, 2006; WALLERSTEIN, 1990). En este contexto se conforma una red de ciudades portuarias y sus respectivos puertos unidos por diversas rutas marítimas y líneas de navegación.

Para nuestro propósito, son pertinentes los análisis de la actividad portuaria que tienen su raíz en la asociación existente entre ciudades y puertos, puesta de manifiesto por numerosos autores. No es extraño, pues, que haya aumentado el interés por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias y, aunque no son abundantes los trabajos sobre el tema concreto de nuestra comunicación, si se han generado las directrices comunes que contribuyan significativamente a establecer los parámetros que permitan estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí.

El conjunto de publicaciones generadas directa o indirectamente por lo que podemos llamar la “*escuela se Southampton*”, se significa como la más fructífera aportación metodológica en la definición de los modelos pro-

puestos de la evolución puerto-ciudad y por ello que para realizar el análisis de la relación puerto-ciudad partimos de la tradición anglosajona (BIRD, 1963; HAYUTH, 1982; HOYLE; PINDER, 1992) retomada por la propuesta metodológica de la mencionada escuela, desde una visión diacrónica de la geografía histórica, expuesta por Hoyle (1997). Además, es de utilidad para nuestro propósito el método del análisis *locacional* (TOBAL, 2000) para ubicar al conjunto de empresas de servicios cuya existencia dependen de la actividad de los puertos como comprobaremos en el caso del puerto de Las Palmas. Este autor, siguiendo a Seassaro (1992) a la hora de clasificar las empresas portuarias, establece la diferencia entre actividades *hard* como aquellas que están directamente relacionadas con el barco, como la estiba y situadas a pie de muelle, y empresas *soft*, como la gestión por ejemplo, más relacionadas con el terciario portuario e integradas en el tejido urbano, “cuya entidad nos acerca a la verdadera magnitud de la ciudad portuaria”, comprobando que en ella se extiende la división de funciones: mientras los servicios de carga y descarga se concentraron en los puertos, los comerciantes, las bolsas, los bancos las compañías de navegación las agencias de seguros, etc., se retiraron del sector portuario asentándose en los centros urbanos.

Pero también son útiles las aportaciones e disciplinas como la nueva geografía económica liderada por el nobel Paul Krugman, como un componente fundamental del análisis económico, ya que los fenómenos que se estudian en la economía global pertenecen a un territorio y las relaciones económicas se realizan entre países, entre regiones geográficas y entre lugares centrales y periféricos; asimismo, en este campo, se resaltan los aportes de Milton

Santos, especialmente, con su trabajo seminal: *La naturaleza del espacio* (2000), de tal manera que los puertos deben ser vistos no sólo como una unidad “microeconómica” o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad y puerto, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales en pugna por el excedente económico; conviene añadir el enfoque del “espacio de flujos” de Castells, que nos lleva a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (*hinterland* y *foreland*), considerando a las redes económicas, financieras, y de carga que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Este trabajo consta de dos partes, en la Primera hacemos un repaso de la literatura que trata de la relación puerto ciudad; en la segunda, aplicamos el modelo al Puerto de Las Palmas (en las islas Canarias) según la siguiente secuencia: en primer lugar indagamos en la localización geográfica y la evolución de dicha actividad económica a través de las empresas relacionadas con el mismo; después de cauterizar la actividad empresarial en la ciudad, bien sea directa o indirectamente.

2 El concepto puerto-cuidad

El análisis de las actividades portuarias tiene su raíz en la estrecha asociación existente entre ciudades y puertos, puesta de manifiesto por numerosos autores, y que ha venido constituyendo un tema recurrente en la propia historia de la civilización europea, estableciéndose, como antes se ha dicho, una estrecha relación entre el puerto y la ciudad, lo que permite acuñar el concepto de “ciudad-puerto”.

Pero cabría preguntarse si no habido una excesiva tendencia a establecer que toda ciudad con un puerto es una ciudad portuaria; también cabría preguntarse si la ciudad portuaria constituye una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciencias humanas, de la misma manera que si se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización (CHALINE, 1994, citado por TOBAL CONESA, 2010).

Podemos considerar la ciudad portuaria como una variante de las ciudades marítimas, aunque habría que tener en cuenta las ciudades fluviales; resulta sencillo demostrar el carácter urbano de muchos núcleos de población situados a orilla del mar y que desempeñan funciones estrechamente vinculados con su localización geográfica. Estas poblaciones cumplen todos los requisitos teóricamente exigidos para ser consideradas ciudades, como son los de ser

[...] sede de considerables aglomeraciones humanas, realizar funciones específicamente no ligadas directamente con la economía agraria e implicando un cierto grado de coordinación y mantener relaciones con otra serie de ciudades contribuyendo así a la constitución de una red urbana dentro de un territorio más o menos amplio (MARTÍNEZ SHAW, 1997)².

Algunos autores han cuestionado la especificidad marítima como un tipo genérico ni en la topografía ni

² Este autor toma la definición de las notas que resume J. de Vries en el libro colectivo *European urbanization, 1500-1800* (Londres, 1984, p. 253-266, del cual hay traducción al español en *Crítica*, 1987).

por ninguna prerrogativa legal o cualidad social. No obstante, son siempre las ciudades marítimas las que articulan las grandes redes económicas internacionales que la historiografía viene llamando “mundialización”, pues conectan zonas económicas o ecológicas diferentes a través de ciudades abiertas (*gate way cities*) y complejas redes de nudos urbanos. No obstante, se señala alguna de las características propias de las ciudades marítimas que, por extensión, podemos afirmar que son también atributos de las portuarias: contribuir más que ninguna a sistemas urbanos de gran amplitud; son extraordinariamente móviles y flexibles; desempeñan funciones propias y distintas de otro tipo de ciudades llegando a encarnar de manera inequívoca alguna de las características ciudadanas tales como la autonomía administrativa, la movilidad demográfica, la movilidad social o la heterogeneidad cultural; presentan una fisonomía distintiva: funciones económicas, estructura social, aparato institucional, singularidad de sus objetivos culturales.

Conviene, no obstante, precisar algo más en cuanto a la definición de la ciudad propiamente portuaria, por ejemplo F. Broeze señala que

[...] tiene que ser analizada a la luz de la función del puerto [...] sobre todo las fuerzas del *hinterland* y del *foreland* a través de la función física y la mediación del puerto que explicar en qué medida, el ritmo y la forma de desarrollo específicas de cada ciudad portuaria³.

³ Traducido de F. Broeze (1997), citado por Guimerá Ravina (2006, p. 23).

Para este autor, el puerto justifica la existencia misma de la urbe, siendo la ciudad portuaria el paradigma de la urbe por el característico sentido de la “libertad, extraversion, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación de influencias ajenas, cosmopolitismo” (MATÍNEZ SHAW, 1997, p. 278).

Ciertamente, la ciudad portuaria es uno de los elementos esenciales del moderno espacio económico mundial. Simboliza la interdependencia del medio ambiente y la sociedad, y envuelve la fusión de la diversidad cultural y la experiencia histórica (HOYLE, 1997). Es verdad que la asociación entre puertos y ciudad es un tema recurrente a través de la historia, desde las antiguas culturas del Mediterráneo, del Océano Índico o de la China hasta la actualidad las ciudades es una constante en todas las civilizaciones (KONVITZ, 1978, p. 9, citado por HOYLE, 1997, p. 264) y los puertos sirven como nodos facilitadores del crecimiento económico a muy diferentes escalas. En términos espaciales y temporales, las ciudades portuarias y las regiones que se sirven de ellas constituyen “a fundamental element in the spatial structure, organisation and re-organisation of economies and societies, and in relationships between those societies and their environments” (HOYE, 1997, p. 264).

En definitiva, en términos históricos algunos factores rodean el desarrollo de la ciudad portuaria. La idea de ciudad portuaria deriva de la tradicional asociación entre un puerto y la ciudad, en la cual la ciudad es el componente mayor. La asociación está muy enraizada en la historia uniendo el origen y el desarrollo de una ciudad con la actividad marítima a través de muchas centurias; la asociación puede ser relativamente nueva, derivada de

la moderna innovación tecnológica. Asimismo, la unión puerto-ciudad es muy variada y compleja, la interdependencia puede ser de muy diferente grado y puede tener diversas dimensiones: en el contexto espacial y temporal, la influencia social y económica o, en fin, en dimensión tecnológica y política.

3 La ciudad puerto en perspectiva histórica

Generalmente, en el análisis de los puertos es factible emplear un doble, y en buena medida excluyente, enfoque. Por un lado, se valora a los puertos como sujetos pasivos, dependientes de fuerzas socioeconómicas, políticas, etc. que convergen en el tiempo y el espacio, y cuya localización se da en el umbral (puerta) de tierras y mares. La segunda dirección intenta contemplarlos como sujetos activos en sí mismos, como agentes de cambio y modernización, cultural, socioeconómica, política, técnica, etc. (GUIMERÁ; ROMERO, 1996). Este último ha sido el enfoque preferentemente adoptado por los investigadores en fechas más recientes. Las ciudades portuarias (y los sistemas portuarios en los que se insertan) han constituido en sí mismas fenómenos dinámicos, en constante cambio, como respuesta a una amplia variedad de factores, lo que las ha llevado a actuar como centros de innovación, núcleos de complejos sistemas de desarrollo económico que determinan la dirección y la intensidad de los procesos económicos de las ciudades a las que sostienen (HOYLE; PINDER, 1992). Como ámbito complejo e inestable, el puerto se erige así en agente cuyos efectos multiplicadores transforman el espacio de

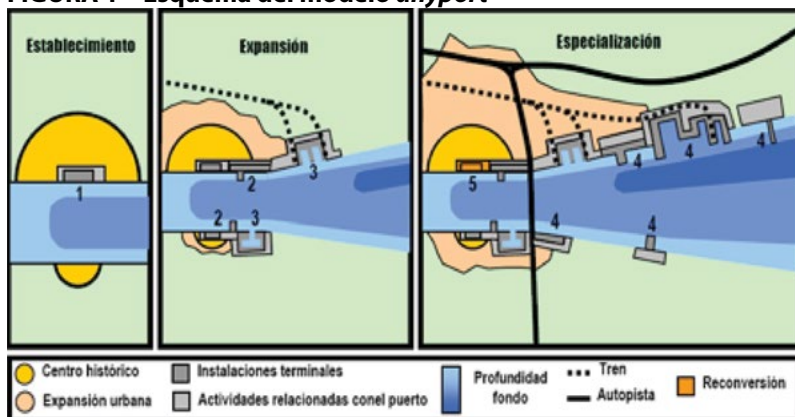
incidencia (GUIMERÁ, 1996), entendiendo por esto último no sólo el ámbito territorial en el que se asientan, sino también las áreas de influencia a las que sirve y de las que se beneficia.

La relación entre puerto y ciudad no es nada estático. Habitualmente suele justificarse la evolución en las relaciones puerto-ciudad de diferente manera según qué autor. Uno de los más citados por seminal es el modelo *anyport* (BIRD, 1963) el cual describe la evolución que han seguido las estructuras portuarias en el tiempo y el espacio; permite hacer una comparación entre los puertos partiendo de los británicos aunque sólo se pretendiera e dar un modelo estándar con el que comparar el desarrollo de los puertos. El autor concibe el puerto como una relación directa entre la forma y la función, y con el modelo *anyport* (FIGURA 1), el espacio del puerto se muestra y explica como una sucesión cronológica y lineal de las fases de desarrollo de los distritos históricos.

El modelo fue desarrollado, no para mostrar un modelo a partir del cual todos los puertos han de regirse, sino para aportar una base con la cual comparar el desarrollo de los puertos actuales. Se concibe el puerto como consecuencia directa de relación entre forma y función y en el modelo el espacio del puerto es visto como una sucesión cronológica y lineal, históricamente compuesto de distintas fases de desarrollo.

Si comparamos la relación entre puertos y ciudades de Europa, África y América, debemos tener en cuentas las importantes diferencias físico-geográficas entre los continentes: Europa es la parte del mundo más diversificada entre penínsulas e islas y en muchas partes de este continente la influencia del mar viene desde lejos (Báltico,

FIGURA 1 – Esquema del modelo *anyport*



Fuente: Amil López (2004) que toma como modelo a Bird (1963).

Mediterráneo, Mar Negro), y facilita la interpenetración entre tierra y mar y el florecimiento de muchas civilizaciones marítimas. El sistema de ciudades portuarias europeas, junto con la red de transporte mundial y la dependencia entre ambos, ha jugado un importante papel en la evolución del mundo moderno (MOLLAT DE JOURDAN, 1993; BUTEL, 1999).

No obstante, en conjunto, la situación es algo diferente en otros continentes. Generalmente, las costas africanas no están bien dotadas de bahías naturales y para el fácil acceso de la moderna navegación y presenta problemas para la creación de puertos artificiales, específicamente la hidrología y la geomorfología costera del África Occidental o las barras de coral en el África del Este. No obstante, la ciudad portuaria africana tiene una larga historia y es el producto de contactos con pueblos pescadores del exterior, culturas marítimas y el poder metropolitano. América, al contrario que África, dispone

de importantes estuarios (Río de la Plata. Amazonas, Río San Lorenzo), que son rutas para que los barcos penetren desde el océano al continente y lugar de localización de las ciudades.

Por su parte, el geógrafo Brian Hoyle (1997/1998) esquematiza el desarrollo del nexo puerto-ciudad (FIGURA 2). Partiendo de la Edad Media, distingue cinco fases:

- 1) La primera fase perdura hasta mediados del siglo XIX. Está caracterizada por un vínculo muy estrecho entre puerto y ciudad refiriéndose al espacio, a la arquitectura y a la economía. La ciudad portuaria de aquel período era a la vez emporio, depósito y plaza comercial;
- 2) La época de la industrialización y en particular la introducción de barcos de vapor causó cambios sustanciales en los puertos con respecto a la construcción de muelles, dársenas y almacenes y la mecanización de trabajos de carga. En ese tiempo se extendió la división de funciones. Mientras que los puertos se concentraron en los servicios de carga y descarga, los comerciantes, las bolsas, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguro, etc. se retiraron del sector portuario asentándose en los centros urbanos;
- 3) La tercera fase fijada a principios del siglo XX representa 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) A partir de los 1960 comenzó con el invento de los contenedores la ya mencionada nueva etapa del tráfico marítimo. Ese desenvolvimiento originó grandes cambios para el uso de áreas portuarias y causó una pérdida enorme de puestos de trabajo para los obreros del puerto. La necesidad de acondicionar terminales de contenedores y atracaderos para los buques de tamaño cada vez más grande, condujo a muchos puertos a establecer instalaciones portuarias en sitios fuera de la ciudad ocasionando un abandono de ex áreas portuarias céntricas y produciendo terrenos baldíos, muchas veces combinado con un proceso de des-industrialización de las antiguas zonas portuarias. La logística portuaria ya no depende mucho de la infraestructura de la ciudad, y el puerto ha perdido su suma importancia económica para el desarrollo de la ciudad;
- 5) El proceso de separación de ciudad y puerto tuvo su inicio durante la etapa de la industrialización y culmina en una disolución casi total de los lazos tradicionales entre ciudad y puerto. Contenedores e informatización determinan hoy en día las obras portuarias, causando simultáneamente un considerable incremento de productividad y una enorme disminución de puestos de trabajo y en consecuencia también una pérdida de oficios, servicios, negocios, de comercio y mercados, de prostíbulos, de bares y tabernas, etc., es decir produciendo un cambio dramático en la identidad barrial;
- 6) A partir de los 1980 existe una nueva orientación urbanística hacia aquellas áreas céntricas abandonadas e inmuebles deshabitados, la denominada

sexta fase del modelo de Hoyle. Los proyectos de rehabilitación urbana prevén una gama de usos diversos, es decir oficinas, servicios, vivienda, actividades culturales y turísticas, etc. atrayendo un estrato de población de clase media o alta y contribuyendo de este modo al proceso de *gentrificación* y a mediano o largo plazo a la expulsión de los “viejos” habitantes del barrio.

Podemos preguntarnos, pues, si existe una ciudad portuaria donde la actividad de la trata es su marca característica. Hay algunos casos, especialmente en la Edad Moderna, cuya actividad fundamental es la trata: del lado de la oferta es decir ciudades africanas, próximas al Continente Africano, de donde proceden los esclavos, podemos citar a Ribeira Grande (Cidade Velha, en Cabo Verde), Gorée, en las isla del mismo nombre próxima a Dákar (Senegal), Calécut, en Gambia, etc. Son ciudades con una estructura urbana marcada por el tráfico: el mercado de esclavos, la residencia de los tratantes... De lado de las economías receptoras, son ciudades propiamente esclavistas San Salvador de Bahía, La Habana y tantas otras, donde asimismo encontramos un mercado de compra de esclavos, un barrio específico donde habitan una vez asentados como el Pelurinho *baiano*.

Veamos el caso de Ribeira Grande de Santiago que el esclavo negro es una mercancía fundamental en el comercio a larga distancia, como mano de obra principal en las sociedades nacidas como consecuencia de la expansión europea. El tráfico de millones de seres humanos tornando y los rendimientos obtenidos con el trabajo forzado constituye una de las principales fuentes de

FIGURA 2 – Etapas en la evolución de las interrelaciones puerto-ciudad

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitve port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Fuente: Tomado de Hoyle (1997/1998).

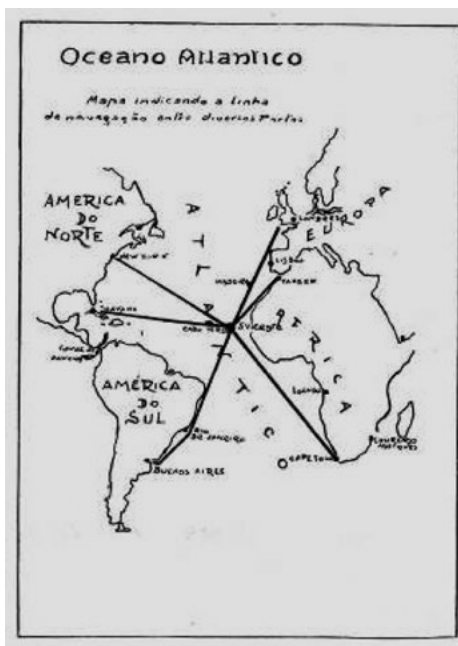
acumulación de capital. Fue en Ribera Grande (isla de Santiago, Cabo Verde) donde se formó, por primera vez en la era Moderna, una sociedad esclavista, donde se experimentó igualmente un sistema de explotación de negros africanos de la diáspora. Fue allí donde se modeló el sistema administrativo, político, financiero y militar que los portugueses emplearon para controlar su imperio (FIGURA 3).

4 Las Palmas, puerto y ciudad

El puerto de Las Palmas de Gran Canaria Las Palmas de Gran Canaria Primera Globalización.

El puerto de Las Palmas de Gran Canaria formaría parte de una red de puertos en el Atlántico, con los cuales

FIGURA 3 – Mapa que indica la línea de navegación entre los diferentes puertos



Fuente: João Gomes Fonseca, 1934, p. 7.

está conectado a través de diversas líneas marítimas que surcan el Océano. Además, es un puerto ganador frente a otros próximos en la zona, como Mindelo (en Cabo Verde), Dákar (en Senegal) o Santa Cruz de Tenerife, otro puerto importante de las propias islas Canarias⁴. Podemos anali-

⁴ El concepto de “puerto ganador” y “puerto perdedor”, lo emplea Ojeda Cárdenas (2006) que a su vez lo toma de los regulacionistas (G. Benko y A. Lipiets), quienes lo emplean para las regiones, es decir regiones que ganan o regiones que pierden. Al aplicarse a los puertos, se trataría de detectar qué puertos pierden y cuales ganan en un determinado proceso económico o modo de regulación.

zar un puerto desde la perspectivas de redes, teniendo en cuenta el paradigma informacional de Castells, que ubica el problema confrontándose con la visión del nuevo paradigma de la geografía económica, que enriquece el debate que Krugman y otros vienen realizando, busca presentar el tema de análisis, incluyendo los elementos de la geografía que Milton Santos y otros, que vienen aportando a la cuestión y completan estas perspectivas.

Parece haber consenso en que el Puerto de La Luz y de Las Palmas debe su éxito histórico a un conjunto de factores que permitieron a esta bahía convertirse en referencia obligada en el Atlántico Medio, de las rutas que se dirigían desde Europa hacia América Latina y África Occidental y del Sur (BURRIEL DE ORUETA, 1972; DELGADO AGUIAR, 1992), ayudado por el desarrollo de la navegación a vapor (HEADRICK, 1989). En primer lugar, las condiciones naturales le han brindado históricamente al Puerto la posibilidad de levantar las infraestructuras necesarias para atender a los barcos que surcaban las aguas de este lado del Atlántico, convirtiéndose, gracias a su localización, en estación de tránsito, y gozando prácticamente de un tráfico cautivo en determinadas actividades desde mediados del siglo XIX.

Además de dicha localización y las buenas condiciones naturales, en segundo lugar la declaración de Puertos Francos (1852) y las libertades comerciales que conllevaron, son los aspectos que le permiten captar tráfico de escala para abastecerse de combustible y otros insumos necesarios para realizar la travesía del Océano, pues apenas pagaban (o no lo hacían) arancel.

En tercer lugar, el Puerto era el único lugar por donde entraban las mercancías para abastecer a la isla de Gran

Canaria, pudiéndose hablar también de otro tipo de tráfico cautivo regional, puesto que la entrada y salida de mercancías y personas, lógicamente al tratarse de un territorio insular, no se podía realizar por otro medio de transporte hasta que no aparece la navegación aérea en la década de 1940. Asimismo, en el Puerto tienen su base una gran parte de los veleros que faenan en la pesca en la costa africana (aunque en este aspecto comparta protagonismo con el de Arrecife, de la isla de Lanzarote), y por eso será el recinto donde se establezcan los frigoríficos para depositar las pescas realizadas en el Banco Canario-Sahariano.

Por tanto, al ser el Puerto de Las Palmas de escala y tránsito, los buques que lo frecuentan dejan en él las mercancías que iban consignadas con destino a otras provincias, y toman las depositadas en sus instalaciones; en Las Palmas se aprovisionan de combustibles y de víveres, a la par que los que van hacia Europa aprovechan la oportunidad para trasladar allí los productos canarios de exportación, configurando lo que se denominó “retornos”. De esta forma obtienen un sobre-flete, que incide en la favorable demanda extranjera de productos canarios.

De los combustibles suministrados a los buques, el carbón fue el más importante, aunque será sustituido progresivamente desde los años veinte del siglo XX por los aceites pesados. Así lo certifica la representación consular inglesa, al expresar que las islas

[...] emplazadas entre Europa y los puertos de América, las costas de África, el Cabo de Buena Esperanza, Nueva Zelanda y Australia, ocupan uno de los principales puntos del Atlántico, comercialmente hablando, y llegarán a ser, sin menor duda, una de las principales estaciones de carbón del mundo, tan pronto como se terminen los

trabajos del puerto de aquí (se refiere a Santa Cruz de Tenerife) y de Gran Canaria, que están ahora en construcción (QUINTANA NAVARRO, 1992, p. 344).

Las Palmas de Gran Canaria: Puerto, tejido empresarial y ciudad⁵.

Podemos concretar el esquema evolutivo antes expuesto para el puerto de Las Palmas. La aplicación del modelo demuestra claramente la singularidad de cada caso, pero también se comprueba a pesar de ciertas divergencias, la sucesión de las fases descritas. En la capital grancanaria la primera fase es difícil de identificar puesto que el puerto estuvo ubicado en un lugar físico diferente, lejos de donde está en la actualidad (DELGADO AGUIAR, 1992; MARTÍN GALÁN, 1984). Pero si unimos las dos infraestructuras podríamos, bajo la denominación de Puerto de Las Palmas, precisar la primera fase entre la época fundacional del puerto de Las Palmas (en lo que hoy día es el casco urbano) hasta finales del siglo XIX, cuando se construyeron los grandes diques llamados Puerto de La Luz (que aquí denominamos genéricamente “Puerto de Las Palmas”), incluyendo de esta manera muy diferentes periodos históricos. Las transformaciones demográficas y económicas de aquella etapa pro-

⁵ Para abordar este apartado contamos con numerosas fuentes, aunque la mayor parte es de compleja utilización por su fragmentación o difícil localización. Para el análisis espacial ha sido útil la cartografía de proyectos de obras de nueva construcción o instalación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (HPLP) y en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (AAPLP); además, los censos de empresas y de la Contribución Industrial, que se conservan en el Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas (ACCINLP) y en el Archivo de la Autoridad Portuaria.

vocaron cambios en la infraestructura de la ciudad y del puerto. El aumento de la actividad portuaria propició el surgimiento de una “ciudad satélite”, llamada La Isleta, distante unos 5 kilómetros del núcleo fundacional de Las Palmas de Gran Canaria conformando un bloque compacto hoy en día.

El progreso económico acrecentó la importancia del Puerto, dando lugar a una modernización portuaria. La transición a la segunda fase (la cual no llegaría hasta el inicio de la Guerra Civil en 1936) estaría ubicada en este período, cuando se establecieron en el recinto portuario almacenes de carbón, varaderos o plantas industriales como frigoríficos. Pero la diferencia en la ubicación de uno y otro tipo de empresa se difumina, puesto que el puerto era el centro económico del nuevo núcleo urbano manifestado en el establecimiento de bancos, agencias de aduanas y seguros, las compañías de exportación e importación y, por supuesto, las compañías de servicios portuarios. Podemos identificar una cierta división de funciones espaciales, concentrándose alrededor del Puerto los servicios de carga y descarga en el núcleo cercano al barrio de Santa Catalina (de transición hacia la ciudad antigua). Mientras, el nuevo barrio de La Isleta se convirtió en el de residencia de los trabajadores portuarios dónde se desarrolló una especial sociabilidad y unas estructuras sociales, laborales y económicas particulares que dotaron a este barrio de gran personalidad, constituyendo un referente de la ciudad de Las Palmas.

Como venimos resaltando, la actividad del Puerto aparece estrechamente relacionada con la evolución de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y esta relación pre-

sentado cierto grado de crecimiento endógeno, por cuanto la ciudad crece a consecuencia de la actividad del Puerto y viceversa. Siguiendo esta premisa, el CUADRO 1 incluye la evolución de la población en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con datos de cada década (excepto para los años finales, que es la media del periodo) y el tráfico total, tanto de entrada como salida, movido en el Puerto (en toneladas métricas). Se puede observar que, salvo en la década de los noventa, el crecimiento de la población ha sido considerable a lo largo del siglo XX, sobre todo hasta inicios de los años de la década de 1980, pasando de unas 44 mil personas en 1900 a casi 8 veces más en esa fecha (360 mil).

CUADRO 1 – Evolución de la población y el tráfico marítimo

Año	Población en Las Palmas de Gran Canaria	Tráfico total (medio en la década anterior) en toneladas métricas
1900	43.960	-
1910	60.338 (37,3)	5.263.992
1920	65.059 (7,8)	5.875.920 (11,6)
1930	75.832 (16,6)	8.161.271 (38,9)
1940	115.848 (52,8)	7.097.165 (-13,0)
1950	153.856 (32,8)	6.042.104 (-14,9)
1960	192.088 (24,8)	25.095.481 (315,3)
1970	263.047 (36,9)	43.387.829 (72,9)
1980	360.098 (36,9)	51.483.546 (18,7)
1990	373.846 (3,8)	47.212.474 (-8,3)
2000	361.356 (-3,3)	47.036.063 (-0,4)

Nota: Entre paréntesis figura la tasa de variación entre ambos años.

Fuentes: Instituto Canario de Estadística (para población); Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas; Memorias anuales (serie 1900-2000); Anuarios de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas (ACCINLP) (serie 1910-2000). Elaboración propia.

Respecto a la actividad portuaria, salvo el periodo de la Guerra Civil Española (1936-1939) y los años posteriores, el aumento ha sido también destacable, incluso en algunos años en porcentajes muy superiores al de la población, apuntando con ello a la existencia de relación entre el nivel de población, la actividad portuaria y que incluso se podría relacionar con una terciarización económica que tuvo lugar desde mediados de los 60 (obsérvese que durante esos años sucedieron los mayores incrementos).

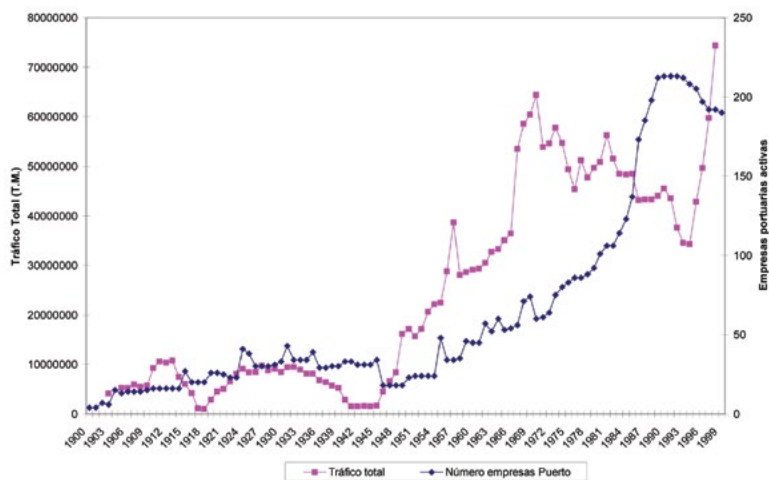
Otro indicador de la propia actividad portuaria y sus efectos directos en el tejido empresarial se encuentra al analizar el número de empresas portuarias y la actividad total del Puerto. Así, el gráfico siguiente (GRÁFICO 1) muestra en un doble eje la evolución del tráfico total del Puerto y el número de empresas activas en cada año netamente portuarias (con base en el Puerto) a lo largo del siglo. Este último dato, que supone una de las aportaciones del estudio, obtenido de las Memorias Anuales del Puerto determinando individualmente para una población total de 338 empresas su ciclo “vital”, esto es, el periodo que transcurre entre las fechas de inicio y finalización de su actividad en el Puerto.

El comportamiento de ambas variables es similar, aunque el ajuste (como era de esperar) no es perfecto al comportamiento del tráfico marítimo. No obstante, el coeficiente de correlación lineal entre ambas variables (empresas activas *vs* evolución del tráfico total) es positivo e igual a 0,68⁶. Debe considerarse también que esta

⁶ El coeficiente de correlación muestra la relación lineal que existe entre dos variables cuantitativas. Se obtiene a partir del ratio entre la covarianza entre las dos variables y el producto de las desviaciones típicas. El

relación entre variables incluye un nivel de *ruido* considerable, pues se ve afectado por el comportamiento de otras variables macroeconómicas no incluidas en el análisis, como puedan ser la propia población, los efectos del turismo, la evolución del producto interior bruto, etc. Por tanto, sería necesario plantear un modelo más estructural para explicar con mayor ajuste estas relaciones, pero queda lejos de las intenciones de este trabajo.

GRÁFICO 1 – Evolución del tráfico total del Puerto (T.M.) y número de empresas activas (directamente) portuarias



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Memorias Anuales del Puerto (ACCINLP) (series 1900-1999). Anuarios (series 1910-1999). Elaboración propia.

En general escaseaban los sectores económicos que ofrecían algunas posibilidades de industrialización en

rango de variación está entre -1 y 1 (ambos inclusive), siendo negativa o inversa la relación cuanto más cercano a -1 esté (y viceversa).

Canarias, por ello nuestro caso de estudio no se adapta plenamente al modelo Hoyle-Pinder⁷. En todo caso podemos citar la elaboración de cigarrillos y las conservas de pescado, ambos en progreso notable desde principios de siglo y especialmente al calor de la coyuntura favorable de la década de 1920. Otras, como las pequeñas industrias alimentarias como confitería-fábricas de chocolate y caramelos, crecieron desde 1923 y sobre todo desde que se liberalizó la importación de azúcar, en el año 1934. En efecto, la actividad industrial conoció en esos años momentos favorables por las condiciones inicialmente propicias del mercado internacional -aunque con altibajos debido a las dificultades de las políticas monetarias – y la recuperación de la demanda interna.

Respecto al propio sector relacionado con las actividades marítimas y portuarias, basándonos en la estadística de la contribución aportada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, éste supone el tercer sector componente de la misma. Su importancia económica es innegable, aunque el número sea inferior a los otros. En este caso, habría que diferenciar entre las empresas portuarias (consignatarias y otros servicios) y las navieras y/o dedicadas a la pesca. No obstante, generalmente son empresas *hard* cuya ubicación se encuentra en la zona más próxima al Puerto, sin perjuicio de que pudieran tener instalaciones y oficinas en otros lugares de la ciudad.

El origen de las empresas portuarias de servicios está ligado a la presencia de entidades extranjeras, fenómeno

⁷ Lo cual es normal y esto no invalida nuestro análisis, pues la realidad no se corresponde exactamente con un modelo.

inscrito en la dinámica expansiva del capitalismo internacional durante el período que va de 1870 a 1914, en el que aumenta considerablemente la arribada de buques al Puerto de La Luz para repostar carbón, cargar y descargar mercancías y retornar con productos agrícolas de exportación con destino a los mercados europeos. En este período, una serie de empresas se radican en las Islas de los Archipiélagos Atlánticos. En la mayoría de los casos estas empresas forman parte de la propia dinámica expansiva de sus países de origen (ingleses, franceses, alemanes y belgas principalmente).

Este conjunto de empresas se asientan en sectores clave como el portuario o el agrícola de la economía de las islas macaronésicas; frecuentemente prestando servicios a la expansión económica o estratégico/militar de sus países. Muchas se localizan simultáneamente en los diferentes archipiélagos, trasladándose de unas islas a otras o creando sucursales allí donde se trasladan con una estructura empresarial jerárquica, aunque no siempre mantienen las conexiones con la casa matriz. Estos movimientos conforman redes empresariales interconectadas que aglutinan a las diferentes ciudades-puerto (BRAYSHAY, 2005) y, en cierta medida, estas entidades dan continuidad a los contactos que mantuvieron las islas macaronésicas, conformando una historia atlántica (ELLIOT, 2001).

El análisis de las concesiones obtenidas por las empresas marítimas (ver el mapa 2 y la relación en el ANEXO II) nos informa de su estructura y su evolución⁸.

⁸ Las concesiones portuarias en terrenos públicos, realizadas conforme a la Ley de Puertos de 1880, dieron lugar a acuerdos colusivos en los que se vieron involucrados importantes figuras de la política y la sociedad local

Destacan la mayoritaria presencia de empresas extranjeras, en las actividades ligadas a la función de puerto de escala, es decir empresas mayoritariamente de servicios marítimos (abastecimiento de combustible sólido o líquido, aguada, almacenamiento de mercancías o reparaciones navales). Estas empresas se asientan en una línea que bordea el puerto pero mantienen relaciones fluidas con las empresas que están a su espalda, microempresas empresas de comestibles, café, etcétera, pero también pequeñas industrias como las mencionadas sobre la elaboración de tabaco. Conviene hacer hincapié en algunos aspectos como el paso de abastecimiento de combustible con el tránsito del carbón al petróleo, actividad realizada por las mismas empresas que se reconvierten y otras nuevas; en las empresas dedicadas a las reparaciones navales, las cuales se unirán formando entidades de una notable dimensión (Astilleros y Varaderos Sociedad Anónima: ASVASA)⁹.

Sin embargo, es difícil establecer el tránsito o interfaz¹⁰ entre la zona portuaria y la zona urbana, porque de las empresas censadas podemos encontrar una amplia gama que va desde los pequeños establecimientos comerciales de “aceite y vinagre” a otros que tienen su actividad orientada a la actividad portuaria, como son las denominadas como “efectos navales”. La dinámica generada en

que actuaban en connivencia con las empresas internacionales con intereses en el puerto (Ver RODRÍGUEZ; DÍAZ, 1989).

⁹ ASVASA fue el resultado de la fusión de varias empresas de reparaciones navales.

¹⁰ El uso de estos espacios y su caracterización queda definido en Hayuth (1982, 1989) y sus aspectos sociales en Vigaré (1979) y una visión global en Hoyke y Pinder (1992).

el distrito portuario, representada en su frente marítimo, nos revela una intensa actividad comercial. Los datos de que disponemos (tomados de la Cámara de Comercio de Las Palmas), nos muestran una clara evolución partiendo de las 555 empresas registradas en 1931 hasta las 1.019 censadas en 1960 (CUADRO 2). Es destacable la presencia de numerosas microempresas vinculadas al suministro de la población local (alimentación general). No es desdeñable tampoco la existencia de numerosos establecimientos hosteleros al servicio de la demanda, por parte de los buques que recalaban en el puerto. En este sentido, hemos localizado una gran cantidad de establecimientos del sector hostelero, entre las que destacan los cafés, tabernas y bodegas, así como las pensiones y casas de huéspedes. En estos establecimientos se desarrollaron a su vez otro tipo de actividades clandestinas como la prostitución, estrechamente ligada a los puertos de escala y tránsito. Por otra parte, en el distrito portuario se observa un desarrollo importante del sector industrial (114 en 1931; 175 en 1960), con la proliferación de talleres dedicados a múltiples actividades (electricidad, automoción, herrerías...).

Como hemos citado anteriormente, a ello se sumaron grandes fábricas como las de tabaco (Tabacos Unión, Tabacos Jean), donde centenares de trabajadores acudían cada día. A medida que la población del distrito portuario aumentaba, con ello las empresas dedicadas a los servicios básicos. Entre ellas destacan pequeños establecimientos de servicios (zapateros, carpinteros, relojeros) y un buen número de barberías y peluquerías. Finalmente, debemos destacar la presencia de empresas *hard* (consignatarios, transitarios y agentes de aduanas),

agrupadas en la tarifa 5, que eran elementos fundamentales de la actividad portuaria. Un hecho destacable es la agrupación de actividades en torno a varias calles principales del frente marítimo (denominadas Albareda, Juan Rejón, Eduardo Benot y Parque de Santa Catalina). Para 1960, hemos calculado que alrededor del 30% de las empresas comerciales del distrito portuario se situaban en esas cuatro direcciones. La contribución a la Cámara de estas empresas sobre el total del distrito portuario alcanzaba el 41%, lo que nos indica la entidad de las mismas sobre el conjunto. En lo que se refiere al resto de actividades, se observa también una concentración en esas calles. El 30% de las empresas *hard* del distrito portuario se situaban allí también. Observando estas cifras, podemos componer un fiel retrato de la intensa actividad económica generada en torno al frente marítimo.

CUADRO 2 – Actividad Económica registrada en el Distrito Portuario en el Puerto de Las Palmas (1931-196)

Actividad	1931	1945	1960
Comercio (Tarifa 1)	233	240	543
Hostelería (Tarifa 2)	73	126	135
Industria (Tarifa 3)	114	139	175
Servicios (Tarifa 4)	41	83	103
Navegación y profesiones liberales (Tarifa 5)	94	68	63
TOTAL	555	858	1019

Fuente: CCINLP Matrícula industrial y comercial (Series 1931-1945-1960). Elaboración propia.

El aumento continuado desde entonces del tráfico marítimo y la actividad portuaria, tiene su reflejo en el contexto social y urbano a través de la inversión inmobiliaria,

de la que mostramos a continuación su distribución espacial en las primeras cuatro décadas de siglo (TOBAL CONESA, 2000). Por otro lado, la dotación de un Puerto moderno y competitivo, sirvió como acicate para el nacimiento del antes mencionado barrio emplazado en la zona de Las Isletas (MARTÍN GALÁN, 1984). En cualquier caso, es un barrio habitacional empapado de la cultura portuaria, con una sociabilidad característica impregnada de solidaridad de sus habitantes, en buena medida heredada de sus orígenes rurales y campesinos, de tal manera que se consolidó un importante núcleo obrero, germen del movimiento obrero sindical canario¹¹.

Las inversiones realizadas por las empresas portuarias son a la vez reflejo de la evolución del puerto y propician la configuración de un frente marítimo específico. La contribución urbana de las empresas propiamente portuarias, es un parámetro que nos puede dar noticia de esta evolución. A principios de siglo (1900), pueden contabilizarse un total de 16 empresas en Las Palmas de Gran Canaria dedicadas a la actividad portuaria: consignación de buques, construcción y reparación naval y, especialmente a los servicios portuarios (abastecimiento de combustible, agua, seguros, etc.). Entre ellas, la preponderancia de las empresas británicas era

¹¹ Este núcleo urbano merece una monografía interdisciplinar desde la historia a la economía, la antropología urbana, la sociología que dé cuenta de su importancia en la configuración de la ciudad de Las Palmas. Por el momento, sólo se cuenta con un estudio, ya obsoleto, realizado en los años setenta del siglo pasado: **Posibilidades de desarrollo comunitario de un barrio: La Isleta** en 1969, publicado en enero de 1970 por el Centro de Investigación Económica y Social (CIES) de la Caja Insular de Ahorros de Canarias.

evidente, mostrando las de origen y capital español un papel subsidiario en la actividad portuaria (QUINTANA NAVARRO, 1984; SUÁREZ BOSA, 2004). Su número aumenta paulatinamente hasta las 38 censadas en el periodo 1952-1960, si hablamos exclusivamente de empresas consignatarias a las que habría que sumar otros colectivos empresariales (SUÁREZ BOSA, 2003: 57-59).

Sobre la división espacial de la inversión y teniendo en cuenta la segregación a la que hemos aludido anteriormente, más de la mitad de las inversiones inmobiliarias de las empresas portuarias *hard* se concentraban en el *Shipping District*. De tal modo en 1933, más del 60% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en éste y el 12,78% en el *Central Business District*, dónde comenzaba a aflorar una cierta actividad comercial e industrial. Entre 1950 y 1960, el *Shipping District* mantenía prácticamente porcentajes por encima del 60%, observándose un aumento significativo del distrito intermedio alcanzando un 26% en 1960 (CUADRO 4, que complementa los mapas del ANEXO I).

Es comúnmente aceptado que la configuración de las ciudades portuarias puede ser fruto de la actividad marítimo-portuaria o, al contrario, las ciudades pueden dar lugar a un puerto. En el primer caso, la actividad marítima tiene una importancia decisiva en el asentamiento de la actividad económica y empresarial. Y este es el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, analizada en este trabajo. El análisis empírico de la reciente evolución de la actividad económica, de la población, de la atracción de inversión extranjera y de las empresas activas, aplicada al Puerto de La Luz y de Las Palmas, demuestra esta relación e influencia.

Asimismo, en esta fase, que en el modelo Hoyle-Pinder se caracteriza a nivel mundial por el auge industrializador e introducción del barco a vapor, se consolida la división de funciones: mientras los servicios de carga y descarga se concentraron en el puerto, los comerciantes, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguros, etc., se retiraron del sector portuario, asentándose en el centro urbano. No obstante, y como peculiaridad de la urbe grancanaria, conviene resaltar el surgimiento de una “ciudad satélite”, dependiente de la actividad portuaria, núcleo que funciona también como residencia de los trabajadores ligados al Puerto.

Si nos situamos en la fase en la cual la vinculación del puerto y la ciudad es más plena, es decir la de transición a la segunda fase (inicio de la Guerra Civil, 1936), observamos que es cuando se establecieron en el recinto portuario de Las Palmas diversas industrias y almacenes de servicios. No obstante, hay diferencias en la ubicación de uno y otro tipo de empresa, puesto que al ser el puerto centro económico del nuevo núcleo urbano en la zona cercana se establecen bancos en la zona más cercana a él: agencias de aduanas y seguros, las compañías de exportación e importación y, por supuesto, las compañías de servicios portuarios, aunque podemos identificar una cierta división de funciones espaciales. Así, alrededor del Puerto se concentran los servicios de carga y descarga (cerca del barrio de Santa Catalina, espacio de transición hacia la ciudad antigua); mientras, el nuevo barrio de La Isleta se convirtió en el de residencia de los trabajadores portuarios con los problemas sociales añadidos de un proceso de industrialización; hacinamiento, insalubridad y la aparición de graves problemas de orden pú-

blico: prostitución, violencia, etc. Encontramos además una concentración de actividades económicas en torno al frente marítimo con una notable diversificación que por vez primera ha sido cuantificada y además nos revelan la estrecha relación entre la actividad portuaria y el desarrollo de la actividad empresarial e industrial.

Por otro lado, ateniéndonos a la propuesta del modelo evolutivo y teniendo en cuenta la localización de las actividades comprobamos que en el Puerto de Las Palmas, las empresas *hard* estaban geográficamente ubicadas en la zona más cercana al Puerto, constituyendo por este hecho una “cuasi-ciudad” (denominada La Isleta). El uso de mapas permite comprender y visualizar la situación del conjunto de las empresas, bien sea de éste o de otro tipo, aunque, la situación de éstas no era especialmente relevante, dado que la actividad generada por ellas permitió la creación de otra serie de empresas dedicadas al consumo y suministro local de la población residente y de la población “flotante” del puerto de escala.

Finalmente, en cuanto al segundo aspecto analizado, se observa la división espacial de la inversión pues más de la mitad de las inversiones inmobiliarias de las empresas portuarias se concentraban en el *Shipping District*: en 1933 casi el 61% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en éste y casi el 13% en el *Central Business District*. El desplazamiento de la inversión inmobiliaria en el distrito portuario e intermedio en detrimento del distrito financiero en las décadas de 1950 y 1960, es otro ejemplo ilustrativo del desarrollo urbano en relación con las empresas portuarias y su actividad económica. También conviene destacar la preponderancia de las inversiones extranjeras realizadas

por de empresas que servían a los intereses de sus respectivos imperios coloniales, en forma de multinacionales, lo cual da cuenta de la función que ejerció el puerto grancanario, esto es, un puerto de escala y servicios para la navegación internacional.

5 Conclusiones

Es comúnmente aceptado que la configuración de las ciudades portuarias puede ser fruto de la actividad marítimo-portuaria o, al contrario, las ciudades pueden dar lugar a un puerto. En el primer caso, la actividad marítima tiene una importancia decisiva en el asentamiento de la actividad económica y empresarial. Y este es el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, analizada en este trabajo. El análisis empírico de la reciente evolución de la actividad económica, de la población, de la atracción de inversión extranjera y de las empresas activas, aplicada al Puerto de La Luz y de Las Palmas, demuestra esta relación e influencia.

Asimismo, en esta fase, que en el modelo Hoyle-Pinder se caracteriza a nivel mundial por el auge industrializador e introducción del barco a vapor, se consolida la división de funciones: mientras los servicios de carga y descarga se concentraron en el puerto, los comerciantes, los bancos, las compañías de navegación, las agencias de seguros, etc., se retiraron del sector portuario, asentándose en el centro urbano. No obstante, y como peculiaridad de la urbe grancanaria, conviene resaltar el surgimiento de una “ciudad satélite”, dependiente de la actividad portuaria, núcleo que funciona también como

residencia de los trabajadores ligados al Puerto.

Si nos situamos en la fase en la cual la vinculación del puerto y la ciudad es más plena, es decir la de transición a la segunda fase (inicio de la Guerra Civil, 1936), observamos que es cuando se establecieron en el recinto portuario de Las Palmas diversas industrias y almacenes de servicios. No obstante, hay diferencias en la ubicación de uno y otro tipo de empresa, puesto que al ser el puerto centro económico del nuevo núcleo urbano en la zona cercana se establecen bancos en la zona más cercana a él: agencias de aduanas y seguros, las compañías de exportación e importación y, por supuesto, las compañías de servicios portuarios, aunque podemos identificar una cierta división de funciones espaciales. Así, alrededor del Puerto se concentran los servicios de carga y descarga (cerca del barrio de Santa Catalina, espacio de transición hacia la ciudad antigua); mientras, el nuevo barrio de La Isleta se convirtió en el de residencia de los trabajadores portuarios con los problemas sociales añadidos de un proceso de industrialización; hacinamiento, insalubridad y la aparición de graves problemas de orden público: prostitución, violencia, etc. Encontramos además una concentración de actividades económicas en torno al frente marítimo con una notable diversificación que por vez primera ha sido cuantificada y además nos revelan la estrecha relación entre la actividad portuaria y el desarrollo de la actividad empresarial e industrial.

Por otro lado, ateniéndonos a la propuesta del modelo evolutivo y teniendo en cuenta la localización de las actividades comprobamos que en el Puerto de Las Palmas, las empresas *hard* estaban geográficamente ubicadas en la zona más cercana al Puerto, constituyendo por

este hecho una “cuasi-ciudad” (denominada La Isleta). El uso de mapas permite comprender y visualizar la situación del conjunto de las empresas, bien sea de éste o de otro tipo, aunque, la situación de éstas no era especialmente relevante, dado que la actividad generada por ellas permitió la creación de otra serie de empresas dedicadas al consumo y suministro local de la población residente y de la población “flotante” del puerto de escala.

Finalmente, en cuanto al segundo aspecto analizado, se observa la división espacial de la inversión pues más de la mitad de las inversiones inmobiliarias de las empresas portuarias se concentraban en el *Shipping District*: en 1933 casi el 61% de la inversión inmobiliaria de las empresas portuarias se concentraba en éste y casi el 13% en el *Central Business District*. El desplazamiento de la inversión inmobiliaria en el distrito portuario e intermedio en detrimento del distrito financiero en las décadas de 1950 y 1960, es otro ejemplo ilustrativo del desarrollo urbano en relación con las empresas portuarias y su actividad económica. También conviene destacar la preponderancia de las inversiones extranjeras realizadas por de empresas que servían a los intereses de sus respectivos imperios coloniales, en forma de multinacionales, lo cual da cuenta de la función que ejerció el puerto grancanario, esto es, un puerto de escala y servicios para la navegación internacional.

Referencias

- AMIL LÓPEZ, C. **Integración urbana de los espacios portuarios**. A Coruña: IUEM, [200-¿]. Disponible en: <<http://www.udc.es/iuem>>. El acceso: 9 dic. 2004.
- BIRD, J. **The major seaports of the United Kingdom**. London: Hutchison, 1963.
- BRAYSHAW, M.; CLEARY, M.; M.; SELWOOD J. Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930. **Area**, [New York], v. 37, no. 2, p. 209-222, 2005.
- BRAUDEL, F. **La dinámica del capitalismo**. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 1994.
- BURRIEL DE ORUETA, E. **El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria**. Las Palmas: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja de Ahorros de Gran Canaria, 1972.
- BUTEL, P. **The Atlantic**. London: Routledge, 1999.
- CHALINE, C. **Ces ports qui créèrent des villes**. París: Editions L´Harmattan, 1997.
- DELGADO AGUIAR, G. **Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria**. Las Palmas: CIES de la Caja de Canarias, 1992.
- ELLIOT, J. **En búsqueda de la Historia Atlântica**. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2001.
- FONSECA, J. G. **O pôrto grande de S. Vicente**. Porto: Edições da 1ª Exposição Colonial Portuguesa, 1934. Tomado de Silva Costa, 2010.

HAYUTH, Y. The porrts-urban interface: an area in transition. **Area**, [New York], v. 14, n. 3, p. 219-224, 1982.

HEADRICK, D.R. **Los instrumentos del Imperio**. 1. ed. Madrid: Alianza Universidad,1989.

HOYLE, B. S. Cities and ports: concepts and issues. **Veguetta**, [Southampton?], n. 3, p. 263-278, 1997-1998.

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

KOVIETZ, J. W. **Cities and the sea: port cities planning in early modern Europe**, London: Johns Hopkins, 1978.

MARTÍN GALÁN, F. **Formación de Las Palmas: ciudad y puerto**. Cinco siglos de evolución. Las Palmas: Junta de Puertos de Las Palmas,1984.

MARTÍNEZ SHAW, C. **La ciudad y el mar**. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen. Manuscrits, [Barcelona?], núm. 15, p. 257-278, 1997.

MOLLAT DE JOURDAN, M. **Europa y el mar**, Barcelona:Crítica, 1992.

OJEDA CÁRDENAS, J. N. **Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)**. 2006. Tesis (P.H.D.)– Universidad Autónoma Metropolitana, Mexico, D. F., 2006.

QUINTANA NAVARRO, F. (ed.). **Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)**. Las Palmas de Gran Canaria: C.I.E.S, 1992.

RODRÍGUEZ Y DÍAZ DE QUINTANA, M. **Miller y Compañía: 100 años de historia**, Las Palmas de Gran Canaria: [s.n.], 1989.

SEASSARO, L. Gênes, ou le poids de la longue durée culturelle. **Annales de la Recherche Urbaine**, [Paris], n. 55-56, p.10-21, 1992.

Silva Costa, Nuno de (2010): Representações da Paisagem Cabo-Verdiana na I Exposição Colonial Portuguesa. Simpósio Internacional “Cidade Velha e a Cultura Afro-Mundo: o futuro do passado” (Cidade Velha, Cabo Verde, 31 de maio a 2 de Junho de 2010) (inérito).

SUÁREZ BOSA, M. El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas. En: COLOQUIO DE HISTORIACANARIO-AMERICANA, 13., 2000, Las Palmas de Gran Canaria. **Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canarias**, Las Palmas de Gran Canaria, 2000. p. 2.175-2.191.

_____. **Llave de la fortuna**. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas: Las Palmas Caja Rural de Canarias, 2003b.

SUÁREZ BOSA, M. The role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the end of the Nineteenth Century to the beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies. **International Journal of Maritime History**, St. John's, v. XVI, no. 1, p. 95-124, June 2004.

TOBAL CONESA, C. Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, vol. 2, núm. 24, 1997. p. (Serie Documental de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana).

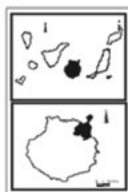
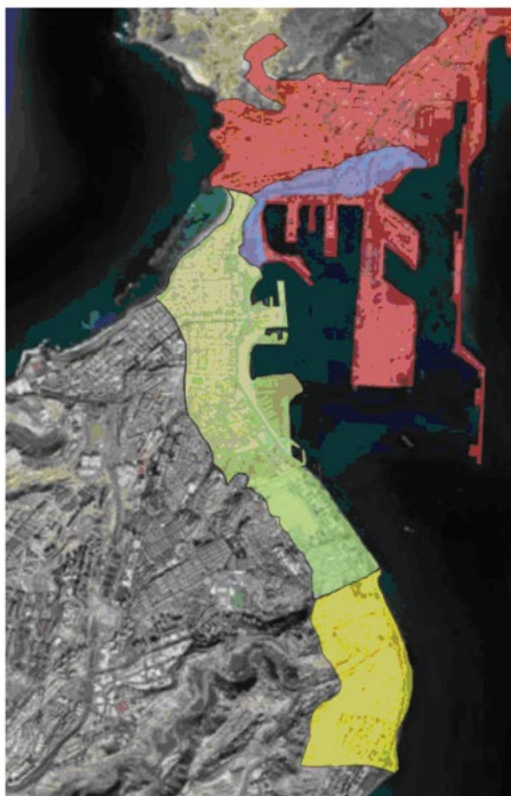
TOBAL, T.. El terciario portuario como indicador de innovación. En: Coloquio Internacional de Geocrítica, 2., 2000, Barcelona. **Innovación, desarrollo y medio local. Dimensiones sociales y espaciales de la innovación**: actas... Barcelona: **Scripta Nova** (Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales), Barcelona, 2000.

VIGARÉ, A. **Ports de commerce et vie littorale**. Paris: Hachette, 1979.

WALLERSTEIN, I. **Análisis de sistemas-mundo**. Una introducción. Madrid: Siglo XXI Editores, 2006.

Anexo I

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA SEGÚN EL MODELO DE TOBAL Y SEASSARO.



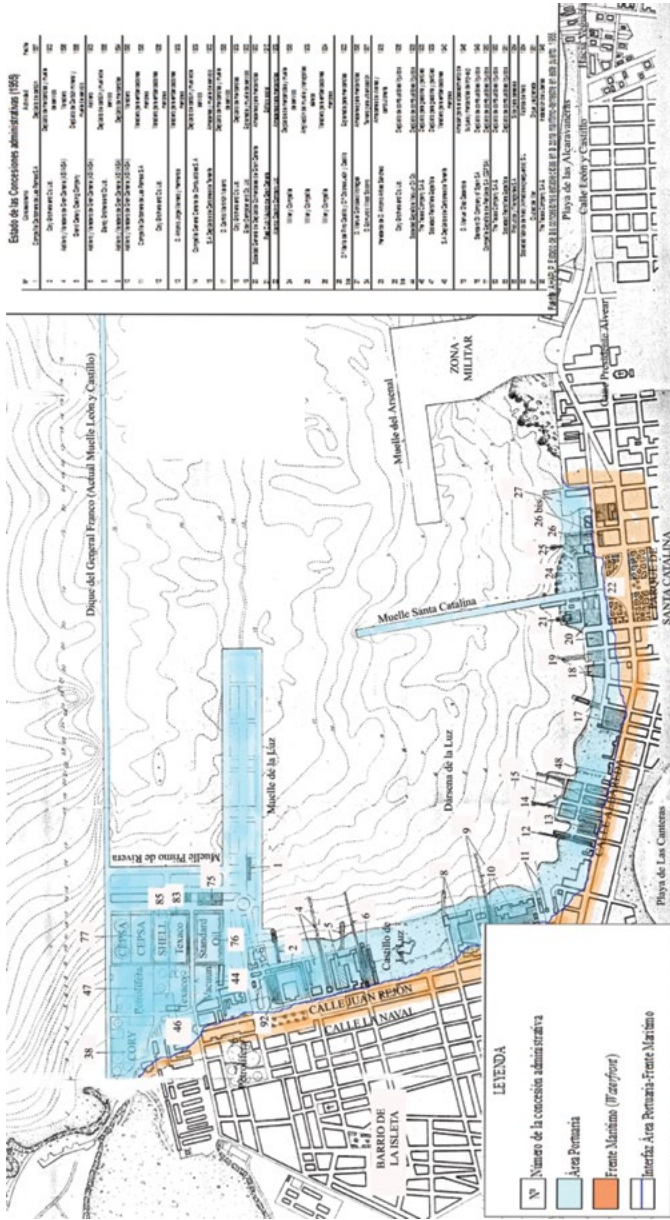
LEYENDA

- Distrito Portuario (Shipping District)
- Distrito Intermedio (Central Business District)
- Distrito Financiero (Business District)
- Frente Marítimo (Waterfront)

Fuente: ACCINLP. Matricula industrial y comercial (series 1910-1960). Elaboración Propia

Anexo II

Configuración del Waterfort del Puerto de Las Palmas



Fuente: Elaboración propia con datos de las Memorias de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas.

O PORTO DE VITÓRIA E A CIDADE: DO CAFÉ À INDUSTRIALIZAÇÃO

Maria da Penha Smarzaro Siqueira

1 Introdução

A partir do início do século XX, as principais cidades portuárias brasileiras passam por grandes transformações urbanísticas, acompanhando o próprio desenvolvimento de seus portos que representavam a principal via para a evolução do comércio nacional, internacional e da cidade. Nesse contexto, situamos a cidade de Vitória e seu porto enquanto referência de abordagem no cenário nacional de desenvolvimento “cidade-porto”, enfocando a expansão da estrutura física e econômica do porto a partir de 1940, a abertura de potencialidades para implantação de grandes projetos industriais e a expansão de novas viabilidades econômicas no contexto portuário.

O porto de Vitória, até meados do século XX, desenvolveu-se apoiado na produção cafeeira, que dinamizava seu fluxo exportador e promovia a expansão das relações comerciais da cidade. De simples porto cafeeiro, oficialmente organizado em 1940, abriu espaço para a exportação de minério, marcando uma nova fase de crescimento, com a ampliação de seu intercâmbio comercial internacional, demarcando sua expansão através dos terminais especializados. A partir da década de 1950,

os avanços da infraestrutura instalada, a expansão física com os cais especializados e o crescimento econômico do porto, aliados as suas potencialidades de maior expansão, viabilizaram seu posterior desenvolvimento integrado ao novo modelo econômico predominante a partir da década de 1970 – o industrial urbano.

2 A economia exportadora cafeeira do Espírito Santo, a cidade e a expansão do Porto de Vitória

O final do século XIX e início do XX vivenciam grandes transformações no âmbito da economia internacional, quando o processo de expansão da economia capitalista, acompanhada da interação do capital industrial com o capital financeiro, resultou na mudança de articulação do funcionamento do capitalismo que se assentou na presença de grandes empresas e em práticas monopolistas de mercado, caracterizando também uma fase de expansão do emprego de novas tecnologias e ramos produtivos, destacando-se a siderurgia, o petróleo, a eletricidade e a química industrial, entre outros. Esse processo vai promover uma irreversível transformação econômica e social nos países industrializados, intensificando os investimentos em ferrovias, portos, serviços públicos e empréstimos em países denominados periféricos.

No Brasil, a economia agroexportadora, tendo o café como o grande elemento dinamizador do desenvolvimento econômico e da integração do país no mercado internacional, permanece como o principal setor produtivo, com amplo efeito multiplicador, tanto na geração

de trabalho/renda/cumulação de capital quanto nas mudanças estruturais de transporte e urbanas, principalmente no sudeste do país, mudanças que vão coexistir até meados do século XX com permanências estruturais que ainda reforçavam o setor agrário-exportador “[...] até 1920, a agricultura ainda ocupa 66,7% da população economicamente ativa do país” (FRAGOSO, 2005, p.167).

A industrialização dava-se concentrada no eixo Rio de Janeiro-São Paulo, lócus dos investimentos industriais e de transporte, principalmente da malha ferroviária, paralelo a um programa de melhoramentos dos portos, voltados para a exportação do café. A urbanização e a modernização tomavam vulto aliadas às obras portuárias nas cidades político-econômicas mais importantes do país, centros exportadores que assimilavam os princípios de modernidade como um código de valores que implementava um modelo, na égide do progresso e da civilidade europeia (COSTA, 2007).

No Sudeste, as cidades litorâneas de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, como as demais cidades portuárias do Brasil, tiveram seu processo inicial de expansão e modernização na lógica de uma política acompanhada de projetos de ampliação e modernização das instalações portuárias, com uma atenção particular aos assuntos da saúde pública sanitária. Era fundamental adequar essas cidades aos princípios modernos da economia agroexportadora e inseri-las nos fluxos globais ligados ao movimento comercial. Essas medidas estavam vinculadas aos novos pressupostos de higienização, onde o espaço de circulação comercial e de entrada e saída de mercadorias, deveria ser obrigatoriamente higienizado, afastando as condições de insalubridade e precariedade.

Na cidade de Vitória, essas iniciativas vão se materializar a partir de 1908, quando começa a se estruturar num plano de urbanização aliando cidade/porto. A emergência não estava apenas em urbanizar a cidade, e sim em urbanizar, promovendo condições para o desenvolvimento e expansão do porto, que, no contexto cafeeiro, precisava atender as tendências da economia agroexportadora nacional.

Na conjuntura econômica nacional, o crescimento da economia, até 1930, dependeu basicamente da expansão da produção agrícola, particularmente da produção e exportação do café. A partir dessa década, consolidou-se o processo de urbanização e industrialização, conduzindo o país aos novos direcionamentos do modelo capitalista. No Espírito Santo, a economia cafeeira vai permanecer dominando até o início dos anos 1960 “[...] o grau de industrialização era insignificante (inferior a 10%) e intimamente ligado a produtos primários” (SIQUEIRA, 2001, p. 37).

Arelado à economia cafeeira, o porto contribuía para o alargamento das relações urbanas de Vitória, fato que se inclui no plano de governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), quando começa a estruturar um projeto de urbanização aliando cidade e porto. O intuito de conferir à cidade um caráter moderno, no ideário do progresso e em nome do alcance da civilização, estava presente nas reformas urbanas empreendidas na cidade, apoiada nos discursos sanitaristas/higienistas que iriam dar corpo e sentido a essas reformas. Nesse sentido, foi concebido um plano em três dimensões: as obras de estruturação e o aparelhamento do porto, o saneamento da cidade e a reforma urbana (MONTEIRO, 1909).

Nessa época, foram iniciados os primeiros projetos de reforma urbana na capital, criando as bases para os planos mais modernos de urbanização ocorridos posteriormente. As obras de urbanização seguiram em consonância com as mudanças que ocorriam no porto, que vai posicionar-se como mais um porto oficialmente organizado, no início de 1940, reafirmando a função portuária e comercial de Vitória.

A dinâmica da economia estadual na estrutura agrária-exportadora-cafeeira assegurava as condições para o desenvolvimento econômico e social do estado e da capital, sendo que, em Vitória, a dinâmica portuária também criava condições para a modernização urbana da cidade. A partir do início da década de 1940, o porto, escoadouro do café do estado e de parte do café de Minas Gerais, terceiro porto cafeeiro do Brasil¹, consolidou-se como ponto de trânsito dos produtos de exportação-importação aliado ao desenvolvimento das relações comerciais urbanas.

A organização do porto, a instalação das linhas férreas na plataforma interna do cais e a modernização urbana mudaram o perfil da capital capixaba, deixando para o passado o aspecto colonial da cidade. Mudanças que promoveram a diversificação comercial e expansão espacial do porto, criando as bases para a formação do corredor de exportação que,

¹ O porto de Vitória, desde o final do século XIX, desprovido de aparelhamento técnico, e com os navios operando ao largo, já se destacava no contexto econômico nacional de exportação de café, na posição de terceiro porto cafeeiro do país, seguido de Santos e do Rio de Janeiro. Perdeu essa posição para o porto de Paranaguá (estado do Paraná) a partir do início dos anos 1950, passando para a quarta posição como porto cafeeiro nacional. Ver: *Diagnóstico e perspectiva da economia do Estado do Espírito Santo*. Vitória: [s.n.], 1975.

posteriormente, concretizou-se no Espírito Santo, o alargamento dos espaços territoriais da *hinterland* portuária e um maior desenvolvimento comercial e regional,

O fator propulsor inicial desse processo tem suas raízes na exportação de minério, movimento que vai contribuir para a mudança da paisagem portuária da capital, quando a CVRD², a partir de 1940, inicia oficialmente a exploração do minério de ferro em Minas Gerais. O porto passou a ser o escoadouro natural do produto, sofrendo alterações em sua estrutura física, vez que a exportação do minério exigia para adequá-lo ao crescimento do novo fluxo exportador. Este fato que implicou na ampliação do porto com a criação dos terminais especializados (ADMINISTRAÇÃO DO PORTO VITÓRIA, 1948).

O cais comercial inaugurou as exportações de minério, mas, pelas próprias condições de seu sítio e natureza do cais, exclusivo para o movimento de mercadorias gerais e sacarias, não teve condições de manter esse tipo de movimento comercial. Foi colocado em prática o projeto de construção do primeiro cais especializado para exportação de minério. Esse cais, especializado para o minério grosso, denominado Eumenes Guimarães³, funcionou

² Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), criada em 1942, no governo de Getúlio Vargas, tem sua história aliada à construção da Estrada de Ferro Vitória-Minas Gerais e à mineração, com suas raízes na exploração do minério fino e grosso na região de Itabira, estado de Minas Gerais. Em 2008, deixou de usar a tradicional sigla CVRD, passando simplesmente para Vale. É uma das líderes globais no mercado mundial de manganês e ferro-liga e a maior da América Latina. <<http://www.cvrd.com.br>>.

³ Também conhecido como Atalaia, ou, ainda, pelo antigo nome de Pela Macaco, foi construído no lado continental da Baía de Vitória, na parte fronteira à cidade, concluído com 110 metros de extensão e preparado para receber navios com calado de até 10 metros.

em larga escala desde sua inauguração, em fins da década de 1940, “[...] até o advento do Terminal de Tubarão, em 1966, dentro de um sistema automecanizado de embarque de minérios de diversas granulometrias, com capacidade nominal de aproximadamente 2.400 toneladas por hora, na época” (SIQUEIRA, 1994, p. 54). A partir de 1956, a CVRD inicia a exportação de minério fino, que demandou a construção de um novo cais especializado, o Cais de Paul, próximo ao cais de minério grosso, que entrou em funcionamento no início dos anos 1960.

A criação dos terminais especializados para a exportação de minério já apontava as mudanças, tanto no sentido econômico quanto no perfil urbano-portuário da cidade. O café dava ao porto uma posição de destaque, por tratar-se do movimento agroexportador, mas não lhe assegurava uma posição mais privilegiada quanto ao movimento geral de produtos nacionais exportados. Essa foi a grande mudança promovida pelo elevado volume de minério que o porto passou a exportar.

Nos anos 1960, o prolongamento da crise da cafeicultura (setor produtivo/setor monetário), reorienta a política econômica cafeeira nacional, que se expressou na política de erradicação dos cafezais. O programa de erradicação dos cafezais, realizado pelo governo federal nesses anos, foi motivador das alterações ocorridas na estrutura e na dinâmica produtiva do estado e um marco na passagem do modelo primário-exportador para um novo padrão de acumulação – o industrial – que promoveu a modernização da economia estadual. Com a nova lógica econômica, “[...] o Espírito Santo integra-se ao mercado nacional e ao internacional através de um intenso processo de industrialização” (SIQUEIRA, 2001, p. 157).

A dinâmica portuária, aliada à expansão das instalações do porto, ocorrida entre 1950 e 1970, credenciou fatores importantes para a modernização, na medida em que o complexo urbano-portuário instalado, que passou a compreender, além do tradicional cais comercial para carga geral, os cais industriais para minério grosso, minério fino e importação de carvão, e o terminal de derivados de petróleo, destacava-se em termos de vantagens estratégicas, operacionais e de transportes. A implementação dos grandes projetos industriais teve como apoio as potencialidades portuárias do estado e a viabilidade de expansão da hinterlândia do porto, representada principalmente pelo desenvolvimento das atividades de exportação do complexo portuário Vitória/Tubarão.

A modernização da economia estadual, apoiada nos grandes empreendimentos industriais voltados para a exportação, estava diretamente associada ao porto. Nessa perspectiva, foram criadas as condições fundamentais para um novo ciclo de expansão da economia capixaba nos âmbitos nacional e internacional. As décadas seguintes marcam a consolidação do processo de urbanização e industrialização do estado do Espírito Santo, expressando os novos paradigmas da modernidade.

3 O porto, a cidade e a industrialização

No conjunto das transformações iniciadas a partir da segunda metade do século XX no Espírito Santo, as novas tendências da dinâmica industrial vão promover amplos impactos urbanos próprios da modernização da economia e do sistema portuário, que atingiram a

dinâmica sócio-urbana local e as formas relacionais cidade-porto. As funções urbanas da cidade se reforçam no sentido da modernização econômica e da nova dinâmica portuária, e o espaço urbano passa a representar a modelação impressa pela lógica industrial. Os novos vínculos entre as mudanças na esfera econômica e as relações internacionais portuárias, notadamente direcionadas para a modernização e a expansão capitalistas, direcionaram as estratégias de desenvolvimento do estado do Espírito Santo, cujos propósitos básicos centravam-se na industrialização.

O propósito de promover a industrialização, a partir das potencialidades estaduais voltadas principalmente para os setores siderúrgico e paraquímico, incluía-se no novo ideário de desenvolvimento nacional, no sentido de dinamizar a economia de novas regiões com potencialidades de articulação com o setor externo, procurando uma maior integração nacional ao capitalismo internacional. Nessa ótica são implantados, principalmente na região da Grande Vitória, projetos industriais de grande porte, voltados para os setores de transformação, direcionados para atividades indispensáveis à complementação e integração do parque produtivo nacional (minério de ferro, celulose, madeira, alimentos e siderurgia), que vão completar o ciclo de inserção do estado no processo de modernização nacional⁴.

⁴ Ideário expresso no II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), elaborado na segunda metade dos anos de 1970 e que trazia uma nova concepção para a antiga temática de correção dos desequilíbrios regionais, através de um projeto de desenvolvimento voltado para abertura de frentes produtivas na conquista de mercados externos.

Assim evidencia-se, a partir de 1975, uma etapa de desenvolvimento caracterizada por uma nova dinâmica do processo de acumulação liderada pelo grande capital, que se expandiu, em grandes proporções, em quase todos os setores econômicos, promovendo um ritmo acelerado no processo de crescimento da economia local. A industrialização passa a constituir-se no *locus* principal da expansão capitalista.

Essa dinâmica deu-se de forma associada, industrialização e urbanização, refletida principalmente em Vitória e nos municípios vizinhos, mudando o perfil urbano da capital, que deixou de ser a pequena cidade comercial e administrativa, inserindo-se no contexto urbano nacional. A consolidação da base urbano-industrial passou a elevar não apenas o ritmo da economia, como também o da urbanização, que tomou a forma de aglomeração num crescimento acelerado, gerando a multiplicação dos problemas urbanos.

A área polarizada pela capital do estado, a partir de 1960, passa a enfrentar um aumento populacional contínuo e crescente, configurando-se como área central de um processo de atração migratória que ganha força na década seguinte, quando se acelera um crescimento urbano de forma desordenada, alargando, em grandes proporções, a periferia da região da Grande Vitória.

A região metropolitana expandiu-se em consonância direta com as necessidades de reprodução da economia modernizada, e o crescimento industrial conjugado à desestruturação da base agrária tradicional trouxe uma concentração populacional que mudou a dinâmica e os direcionamentos da ocupação espacial urbana, estabelecendo, ao mesmo tempo, novas tendências de vida urbana.

A industrialização, condutora da modernização urbana e do crescimento das cidades, toma vulto no país a partir de 1930, com a nova ordem econômica centrada nos interesses urbanos industriais, que conquistam a hegemonia na orientação da política econômica e promovem um crescimento urbano marcado pelo aumento populacional e a concentração de infraestruturas urbanas e econômicas (MARICADO, 2001).

A partir de 1960, a expansão urbana apresenta-se como fator fundamental das mudanças estruturais na sociedade brasileira, caracterizando um crescimento acelerado, que levou a população para as cidades. Braga (2003, p. 2) chama a atenção para o fato de que “[...] não é só o volume, mas a qualidade do processo, que se deu de forma desordenada, levando a uma crise urbana sem precedentes”.

Nesse quadro, o modelo de desenvolvimento socioeconômico que comandou a urbanização acelerada no Brasil promoveu um grande dinamismo nas cidades, partidário da urbanização concentrada e desigual, acompanhada de problemas sociais, processo que vai caracterizar a dimensão das grandes mudanças urbanas que a sociedade brasileira começou a passar, a partir da década de 1970 (MARICATO, 2001).

No Espírito Santo, esse processo chega com a modernização econômica estabelecida a partir da década de 60, quando a relevância dos problemas urbanos de Vitória passaram a refletir os problemas da própria população, que, a partir dessa década, cresceu em termos de aglomeração. A grande transferência de contingentes populacionais, fundamentada, num primeiro momento, no êxodo rural do interior do estado direcionado à

capital, intensificado a partir da década de 1970, seguido pelo movimento de imigrantes externos, concorreu ativamente para a expansão urbana desequilibrada, que se expandiu em morros, baixadas e mangues, prevalecendo a diferenciação espacial e a social. Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, Censo 1991) registram para 1960 uma concentração de 71,6% da população na zona rural; em 1970, 54,9%; em 1980, 38,8% e em 1991, apenas 26,0%.

Entre 1960 e 1980, a dinâmica populacional do estado passa a modificar o tradicional quadro demográfico, que ganha um novo perfil em 1980, quando mais da metade da população já residia em cidades, deixando para o passado a característica rural, acompanhando os novos paradigmas urbanos do Brasil. Nesse período, as unidades urbanas da Grande Vitória crescem de forma desordenada, sinalizando que o processo de urbanização estava ultrapassando os limites das municipalidades, numa contínua expansão da malha urbana que se alargava e tomava vulto de aglomeração.

A cidade ganha um novo contorno com a expansão urbana em consonância direta com as necessidades de reprodução da economia modernizada. De um lado, o processo de crescimento econômico moderno, a distribuição espacial da população e a expansão e ocupação do novo espaço metropolitano. Do outro, a urbanização desordenada, seguida de problemas sociais e ambientais, tais como: problemas com a expansão da periferia, a falta de moradias, a favelização, carência de infraestrutura urbana, mercado de trabalho insuficiente, crescimento do setor informal, poluição, ocupação de áreas de preservação ambiental e violência. Em 1960, a região da Grande

Vitória, constituída de cinco municípios, alojava 13,7% da população do estado, percentual que manteve um crescimento contínuo, atingindo 49,9 % em 1991 (IBGE, Censo 1991).

A intensa urbanização, que passou a ocorrer a partir da década de 1970, veio acompanhada por um processo de metropolização, conduzido na direção do crescimento demográfico e no sentido de que os principais interesses econômicos e a maior força de trabalho estavam situando-se na região da capital, onde se reproduzia, com maior intensidade, a inserção social das relações capitalistas.

O processo de desigualdade social e espacial, aliado à inexistência de políticas públicas voltadas para a população de baixa renda, constitui-se em instrumento propulsor do rápido alargamento das periferias que, sem infraestrutura urbana ou condições mínimas de habitação, passou a abrigar considerável parcela da população capixaba. A tradicional desigualdade social passou a ganhar características mais radicais, apontando para a emergência de novas configurações sociourbanas, que seguiam o novo padrão urbano estadual, ancorado, sobretudo, nas mudanças em âmbito nacional e regional. Mesmo com os reconhecidos avanços econômicos, a modernização deu-se num contexto onde se expressaram os mesmos problemas socioespaciais que permearam a trajetória do processo de industrialização nacional (SIQUEIRA, 2001).

As aceleradas industrialização e urbanização e as mazelas sociais que acompanharam as mudanças estruturais, refletidas principalmente na região da capital intensificaram-se, à medida que Vitória e seus municípios não estavam preparados para o grande contingente populacional

que passaram a abrigar. A intensificação da urbanização das cidades, aliada à falta de planejamento, de infraestrutura urbana e de serviços de atendimento público suficientes, promove um grave problema: a segregação, tanto espacial quanto social (SILVA, 2007). Na Grande Vitória, essa problemática urbana vai se expressar com grande intensidade a partir de 1970, quando novas configurações econômicas mudam a característica socioespacial da região, evidenciando e reforçando as contradições já existentes, num quadro crescente de crescimento econômico e desigualdade social.

4 Considerações finais

O processo de modernização econômica, aliando potencialidades portuárias, industrialização e urbanização que se consolidou no Espírito Santo, a partir da década de 1970, conquistou a dinâmica do processo de desenvolvimento, promovendo um crescimento econômico e urbano acelerado, com impactos abrangentes em todos os segmentos da sociedade capixaba.

A hegemonia do setor industrial elevou de modo considerável a aglomeração urbana da região da Grande Vitória e a economia do estado, situando-o em um nível produtivo que lhe garantisse competitividade no mercado internacional, apoiado principalmente na expansão e modernização do complexo portuário com uma trajetória evolutiva de crescimento, direcionando-se para um maior equilíbrio com a realidade conjuntural dos portos brasileiros, funcionando como um ponto de junção entre os dois sistemas de transportes: marítimo e terrestre,

conjugados ao alargamento de sua hinterlândia.

Num quadro nacional de mudanças globalizadas, o crescimento econômico estadual avançou no sentido de uma economia diversificada, em direção às novas tendências, com significativo aumento do setor exportador, principalmente apoiado em produtos semimanufaturados, como aço e celulose, aliado ao papel assumido pelo estado, de articulador de novos investimentos no âmbito da economia modernizada.

Não há como dissociar esse crescimento econômico dos avanços da nova base produtiva, caracterizada pela acelerada acumulação industrial competitiva e integrada à dinâmica econômica nacional e à internacional. Entretanto, esse processo de desenvolvimento deixou evidências em sua totalidade, fazendo prevalecer uma alteração quantitativa com relação às alterações qualitativas, principalmente tratando-se de ações que criam condições mais igualitárias e maior integração social na cidade.

Referências

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA. **Relatório de Atividades de 1948**. Vitória, 1948, 72 p.

_____. **Relatório de Atividades de 1966**. Vitória, 1966, 68 p.

COSTA, E. V. da. **Da monarquia à Republica**: momentos decisivos. 8.ed. São Paulo: UNESP, 2007.

FRAGOSO, J. L. O império escravista e a economia dos plantadores. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campos, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico do Espírito Santo de 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1995.

MARICATO, E. **Brasil cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MONTEIRO, J. de S. **Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo**. Victoria: Imprensa Oficial, 1909.

SIQUEIRA, M.^a da P. S. **O porto de Vitória**: expansão e modernização 1950-1993. Vitória: CODESA, 1994.

_____. **Industrialização e empobrecimento urbano**: o caso da Grande Vitória. Vitória: EDUFES, 2001.

SILVA, K. de O. A periferização causada pela desigual urbanização brasileira. **Revista Urutágua**, Maringá, n. 11, p. 1-10, dez./jan./fev./mar. 2006/ 2007.

PORTO DO RIO DE JANEIRO: ENTRE O PASSADO E O FUTURO

Cezar Honorato

Falar da cidade do Rio de Janeiro na perspectiva do porto dos negócios e da cidade é fazer um passeio por mais de 400 anos de história do Brasil que está presente nos dias de hoje.

A sua fundação, no início do século XVI, deveu-se exatamente ao fato de os portugueses encontrarem um porto bem protegido das intempéries do tempo, como grandes vendavais ou mesmo mar bravio, visto estar protegida numa baía e, ao mesmo tempo, apresentar possibilidades de ali implementar-se uma rede de negócios com o interior da Colônia, com as demais regiões sob dominação portuguesa na América e com os demais continentes. Surge, portanto, a cidade do Rio de Janeiro a partir da premissa de um porto e de possíveis negócios.

Ressalve-se que à época colonial – dos séculos XVI ao início do XIX – o que podemos chamar de boas condições para a implementação de um porto e mesmo o próprio porto, tratava-se de uma área protegida de ventos fortes, de grandes tempestades e mar revolto e que pudesse servir de ancoradouro para as embarcações e estas não ficassem tão distantes do litoral, pois dificultaria o embarque/desembarque de mercadoria.

Nesses quesitos, o Rio de Janeiro saía-se muito bem. Fundado no entorno da Baía de Guanabara, apre-

sentava excelentes condições de ancoragem e atracação, tanto para barcos pequenos e faluas, como para os galeões que faziam a travessia oceânica.

Tornava-se necessária ser uma região com um sítio onde se pudessem desembarcar mercadorias, guardá-las de modo protegido, embarcar outros produtos para serem transportados, haver trabalhadores para executar todo esse trabalho, e, também, que possibilitasse a equipagem da embarcação, particularmente com víveres alimentícios, água e pólvora. Não por coincidência, ali foi se formando um forte grupo de comerciantes.

Ao longo do tempo – junto com a formação da própria cidade – foi se desenvolvendo uma “comunidade portuária”, ou seja, um conjunto heterogêneo de pessoas dentre os negociantes (grandes e pequenos), donos de negócios ligados à alimentação, hospedagem, entretenimento, bem como operários portuários (estivadores, arrumadores, mestres etc.), operários, comerciários, trabalhadores avulsos, biscateiros. Enfim, toda a gama de pessoas que depende, direta ou indiretamente, da atividade portuária e varia historicamente.

Culturalmente, a “comunidade portuária” é um *bricoleur* muito peculiar, desde as múltiplas origens étnico-culturais de seus membros (línguas diferentes, por exemplo), às construções imaginárias ocorridas a partir de cada origem de classe. Embora tendo uma variada gama de diferenças internas, é possível, no entanto, perceber-se certa identidade quando são comparadas várias comunidades portuárias, inclusive de países diferentes, haja vista as redes de sociabilidade construídas pelos marinheiros. Ressalve-se que parte de uma “comunidade portuária” se fixou na região, e outra, é transitória.

Além de atender aos reclamos geográficos para um porto, a hinterlândia carioca transformou-se em sede da administração colonial portuguesa e, principalmente, base para um conjunto de redes de comércio: produtos que seriam exportados do Brasil (açúcar, algodão, café, arroz), que eram produzidos no centro-sul brasileiro, merecendo destaque o ouro e as pedras preciosas – e de onde partiam para o interior de Brasil, assim como os produtos advindos da Europa e os escravos da África. Exatamente por esse conjunto de vantagens comparativas, a movimentação portuária, no Período Colonial, consolidou o Rio de Janeiro como capital da Colônia.

O território carioca, nunca é demais enfatizar, é composto por uma estreita faixa de planície entre o mar e a encosta com muitos morros, tendo, ainda, lagoas e manguezais. O litoral é todo recortado, formando pequenas baías e arrecifes, e tendo várias ilhas muito próximas do litoral. Devido a sua topografia e às características litorâneas, vários rios desembocam na baía de Guanabara, alguns que nascem nas encostas dos morros, outros advindos da região mais interiorana.

As mudanças realizadas no relevo, na topografia e na configuração do litoral do Rio de Janeiro impressionam. Na FIGURA 1, reproduzida a seguir, podemos ter uma noção comparativa entre o início da colonização e o final do século XX:

A grande maioria das ilhas, como a de Paranapan (hoje, Ilha do Governador), já há algum tempo foram integradas ao continente através de pontes e viadutos, perdendo muito de suas características originais. Merece ser observado no mapa, em verde-escuro, os aterramentos, antigas áreas de mangue, e a complementação

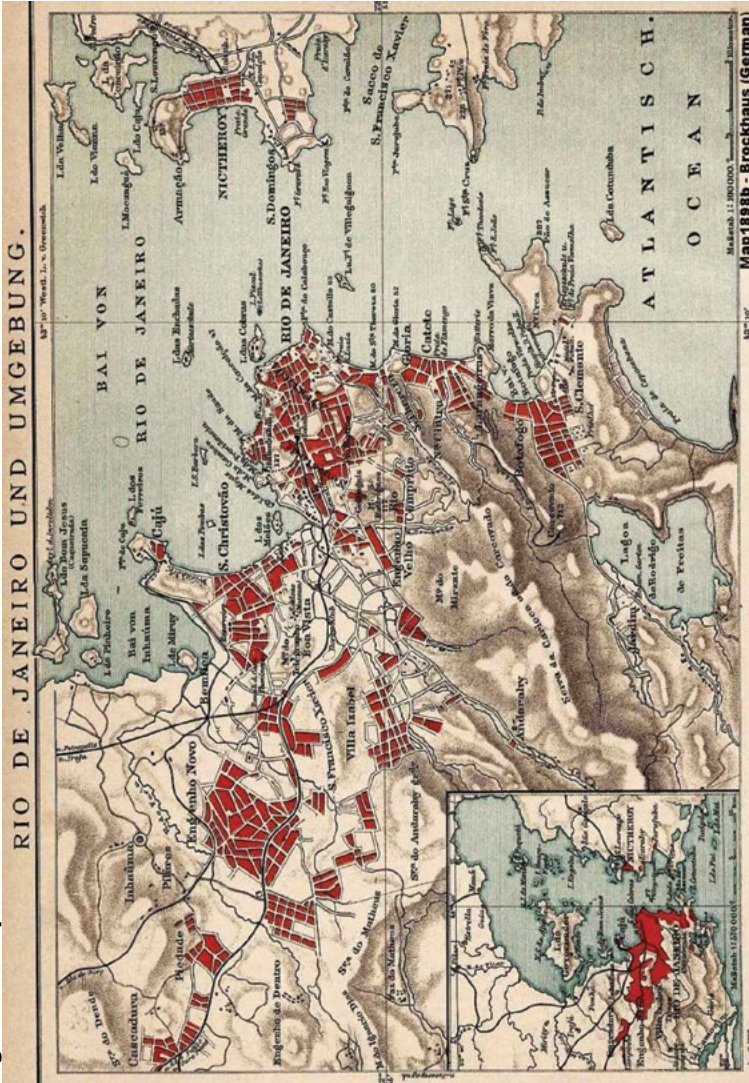
entre a França napoleônica e a Inglaterra, exigiu várias intervenções públicas na cidade.

Sem nos determos às várias obras que visaram ampliar o perímetro urbano, a questão portuária era mais candente. Afinal, tornava-se necessário rever a própria dinâmica de atracação e movimentação de embarcações e de mercadorias em relação ao existente desde o período colonial. O cais principal – atual Praça XV de Novembro – já não suportava tantas embarcações e dificultava o trabalho de alfandegagem.

Visando desobstruir o porto para facilitar o embarque e desembarque de mercadorias e melhorar o controle sobre as embarcações e mercadorias, D. João tomou uma série de medidas. A que nos interessa neste momento é o estímulo dado para que a movimentação de grandes volumes de carga importados ou a serem exportados, inclusive inflamáveis (principalmente os explosivos), fossem feitas através das ilhas¹ ou do conjunto de “sacos” – pequenas enseadas – existentes nas localidades de Gamboa, Saúde, Santo Cristo e Caju, especialmente entre o Morro da Conceição e o da Saúde, no Valongo, onde tradicionalmente desembarcavam os escravos oriundos da África (FIGURA 2).

¹ 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. Ver: VELASCO, 1995.

Figura 2 – Mapa do Rio de Janeiro e arredores em 1898



Fonte: Brockhaus, [20-?].

Com isso, os próprios comerciantes que anteriormente estavam localizados na Praça do Paço e arredores, principalmente os comerciantes de “grosso trato” ligados à importação e exportação, se deslocaram para a área do Valongo e lá, montaram seus próprios trapiches e armazéns.

Convém explicar que inexistia qualquer projeto que visasse a organizar o movimento portuário

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.Cristóvão².

Pela própria descrição da autora, fica nítida a inexistência de qualquer lógica ou projeto que buscasse implementar uma racionalidade a todo o conjunto que se poderia chamar de comunidade portuária. Se considerarmos o processo de avanço do capitalismo sobre as várias esferas de atividades industriais, podemos perceber que em todo o mundo ocorria o processo de montagem de grandes complexos portuários capitalistas, que poderiam ser monopolizados por uma única empresa,

² VELASCO, 1999, p. 5.

como no caso de Santos, Brasil, ou comportando várias empresas atuando, tendo o comando e a racionalidade ditados por uma única autoridade portuária, como nos Estados Unidos ou na Inglaterra.

Tal afirmativa fica evidente se observarmos as pressões exercidas sobre os sucessivos governos, visando uma grande obra de modernização do porto do Rio de Janeiro. As dificuldades de realização de grandes obras se prendiam, exatamente, aos conflitos de interesses existentes entre os grandes proprietários de trapiches e a necessidade de centralizar a coordenação e a operação do porto, para melhorar o controle e ter-se um ganho de racionalidade capitalista de operação. Rodrigues Alves, enquanto candidato à presidência da República e depois, já eleito (1906-1910), apresentava a reforma e a modernização do porto do Rio de Janeiro como a sua principal bandeira política.

Ao final do século XIX, o Rio de Janeiro já assumira o comando das atividades portuárias brasileiras, consolidando-se como o maior porto de reexportação, através da cabotagem, para os demais portos brasileiros e de operação de multicarga, especialmente de importação visto maior capacidade de controle da alfândega.

Outra característica muito específica relacionada ao porto do Rio de Janeiro foi a montagem de um colar de empresas comerciais, de serviços e industriais ao redor da região portuária. Ao contrário de portos extremamente importantes como o de Santos, em São Paulo, e de Salvador, na Bahia, o porto do Rio desenvolveu, desde a segunda metade do século XIX, um complexo conjunto de atividades comerciais, industriais e de serviços.

Foi, contudo, com a reforma e a construção do porto, entre 1906 e 1910, que este “colar produtivo” –

referimo-nos ao efeito multiplicador que aparece na obra de David Ricardo – se amplia. Poderemos observar com mais atenção um pouco mais à frente.

Retomando a questão industrial e comercial da região portuária do Rio de Janeiro, essa deve ser entendida como um composto de dois tipos de empreendimentos comerciais e industriais distintos. O primeiro, composto pelas empresas diretamente vinculadas ao sistema portuário, como as de combustível, construção e reparo naval, armazenagem, comércio de importação e exportação etc. O segundo que é bem específico do Rio de Janeiro, são empresas industriais que dependiam de insumos importados e/ou que produziam para outras regiões do Brasil (a grande maioria) ou para exportação, como os moinhos de trigo, por exemplo, as cervejarias, fábricas de alimentos etc.

A construção do porto foi a maior obra urbana realizada na cidade no início do século XX. Trata-se da construção de um cais linear retificando o litoral da região, onde anteriormente existiam pequenas enseadas, baías e manguezais, modificando totalmente a territorialidade da região e da própria cidade. Observando as FIGURAS 3 e 4, podemos perceber a área objeto de aterramento.

O presidente da República, preocupado com as os problemas de estrangulamento do porto e com a ocorrência de doenças como a gripe espanhola, a malária etc., que levaram à interdição de operações portuárias junto ao porto de Santos, e tendo que cumprir as concessões de melhoramentos e exploração do porto carioca dados à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e à Rio de Janeiro Harbour and Docks Company Limited, decretou a fusão das duas empresas para a constituição da Companhia Docas do Rio de Janeiro, aprovando, os

projetos e as plantas apresentados, através do Decreto n.º 4.228 de 6 de novembro de 1901.

Contudo, devido à ineficácia da medida, o presidente da República, Rodrigues Alves, através do Decreto n.º 4.939, de 22 de agosto de 1903, anula os planos apresentados, os contratos e estatiza as obras de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro. Em 18 de setembro de 1903, através do Decreto n.º 4.969, são apresentados novos planos, visando à aplicação do empréstimo de 8.500.000 libras esterlinas (Decreto n.º 4.889/1903) contraído junto à Inglaterra. Ressalve-se a autorização para a desapropriação de terrenos e prédios para a execução das obras necessárias.

Os decretos números: 4.839, prevê o levantamento de um empréstimo de 8.500.000L com os banqueiros N. M. Rothschild & Sons, de Londres; 4.859, estabelece, em regime especial, a execução das obras de melhoramentos dos portos com a criação da Caixa Especial dos Portos; 4.860, providencia sobre a encampação das antigas concessões para obras de melhoramentos da cidade e do porto do Rio de Janeiro; 4.865, autoriza a emissão de apólices especiais, no valor de 17.300 contos para serem aplicados no pagamento relativo às concessões de que estava em gozo a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; 4.799, cria a taxa de 1,5%, posteriormente elevada para 2%, sobre a importação efetuada pelo porto do Rio; 4.939, declara sem efeito as aprovações dos antigos planos e orçamentos para o melhoramento deste porto; 4.956, aprova o regulamento de consolidação, com modificações, do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade pública.

Ocorre que, nesse momento, todas as obras ficaram com o próprio governo federal. Outra mudança importante é o de monopolização das atividades portuárias

(operação, armazenagem etc.) nas mãos do governo federal que podia conceder a exploração a terceiros.

Em 1910, foi autorizada, através de concorrência pública, ao Dr. Daniel Henninger e aos banqueiros Damart & Compagnie, a exploração do cais, armazéns e toda a operação portuária por um prazo de 21 anos, Decreto n.º 8.062, de 9 de junho de 1910. Logo depois, foi permitida a transferência do contrato para a Compagnie du Port de Rio de Janeiro (Decreto n.º 8.364 de 9 de novembro de 1910).

Em 1923, foi feito um novo arrendamento de exploração do porto para a Companhia Brasileira de Portos - revogado em 1933 - devido à incapacidade da mesma de continuar os serviços. Após tal decisão, a exploração do porto do Rio passa a ser estatal.

Ao compararmos o mapa de 1907 e o projeto de remodelação do porto do Rio de Janeiro (FIGURAS 3 e 4), elaborado e apresentado ao governo federal pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho, em 1907 – que também foi nomeado executor da obra – pode-se observar que trata-se de um volume de aterro de aproximadamente 1 milhão e 500 mil metros cúbicos. Com tal aterramento seria viável complementar o cais com mais 8 km, o que daria um cais total de 19.900 m de atracação.

*A Exposição do Plano para a Realização do Melhoramento dos Portos da República e o Projecto para o Prolongamento das Obras do Porto do Rio de Janeiro*³ previam em conjunto empréstimos num montante de 4.042.288,56 libras esterlinas para a conclusão de toda a obra.

³ Exposição do Plano para a Realização do Melhoramento dos Portos da República e Projecto para o Prolongamento das Obras do Porto do Rio de Janeiro. Brasil. Ministério da Viação e Obras Públicas, Imprensa Nacional, 1921.

FIGURA 3 – O Rio de Janeiro em 1907



Fonte: [Ministério de Obras Públicas do Brasil, 1907?]

FIGURA 4 – Plano de remodelação do porto do Rio de Janeiro



Fonte: Ministério de Obras Públicas do Brasil, 1907.

Ressalve-se que todos os empréstimos deveriam ser amortizados, dando como caução um imposto de 2% sobre a movimentação de carga.

As obras contratadas com a C.H. Walter a 24 de setembro de 1903 eram: O cais compreendido entre o Arsenal de Marinha e o prolongamento da rua São Cristóvão, na extensão de 3.500 para 10 metros de altura de água na maré média, devendo ser fundado em terreno que ofereça garantia suficiente de resistência e firmeza [...] Dando continuidade às obras de expansão do Porto do Rio de Janeiro, inicia-se, em 1914, a construção de novo cais com 3.300 metros de comprimento, situado entre o Arsenal de Marinha e o prolongamento da rua São Cristóvão, trecho conhecido como Cais da Gamboa⁴.

Um empréstimo direto de 4.042.288,56 libras esterlinas foi contraído pela União para a dragagem de aproximadamente 5.000.000m³. Toda essa área aterrada foi transformada em um conjunto de armazéns, área de movimentação de carga, pátio ferroviário, novas ruas e avenidas. Enfim, montou-se uma estrutura portuária complexa, articulada e integrada. As demais áreas foram disponibilizadas para instalações industriais de vários tipos, que diretamente dependiam do porto para obter os seus insumos, para ter ganhos de logística ou para facilitar exportações, consolidando a região também como área industrial.

Merecem destaque dois componentes pouco explorados pela literatura acerca do tema e que, ao mesmo

⁴ COMPANHIA... 2010.

tempo, podem representar importantes bases para futuras comparações, quer com os portos brasileiros, quer com os internacionais.

O primeiro, diz respeito ao duplo movimento ao longo dos primeiros 30 anos do século XX na região portuária do Rio de Janeiro. Por um lado, buscou-se garantir interesses de grandes empresas e empresários que exploravam a região desde o período anterior, como é o caso dos moinhos que perderam seus próprios trapiches, mas ganharam direitos na instalação nos novos terrenos e na operação de partes do novo cais.

O segundo, a pouca preocupação com a população existente na região – uma das mais populosas da cidade – que continuou ocupando os morros (as favelas), como o da Providência, do Livramento, do Santo Cristo, da Gamboa e da Saúde, excetuando-se, é claro, alguns poucos projetos habitacionais implementados pelas próprias indústrias em seus terrenos.

Quando se salta do início do século XX para o começo do século XXI, percebe-se uma nova relação entre porto, cidade e negócios em andamento. Contudo, convém enfatizar que, ao longo desse século, a região sofreu um conjunto de transformações, inclusive com o abandono de vários territórios e empreendimentos industriais devido à reestruturação produtiva do capitalismo e do próprio setor portuário, embora a região mantivesse muitas das suas características historicamente consolidadas.

Todas as transformações pelas quais a atividade portuária passou nas últimas décadas, apontaram internacionalmente para o envelhecimento das tradicionais instalações portuárias. A revolução nos contêineres, por

exemplo, e na logística de transportes, nas próprias embarcações e operações portuárias, num quadro de transformação do próprio capitalismo-mundo gerou impactos diferenciados em cada porto-cidade.

Alguns complexos portuários conseguiram a modernização adaptando-se aos novos tempos, embora, na maioria das vezes, de forma traumática. O porto de Las Palmas, por exemplo, conseguiu readaptar-se, bem como o de Santos, no Brasil. Outros, como os de Lisboa, Barcelona e Recife (Brasil), foram abandonados na sua condição de portos novos e modernos, sendo redefinidos enquanto utilidade e inserção na vida urbana com novas destinações, enquanto a movimentação portuária foi totalmente transferida.

Existe ainda um terceiro tipo de complexo portuário, do qual o porto do Rio de Janeiro é um dos exemplos, e que ainda está em operação, mas não atende às novas demandas do setor, gerando grandes contradições e dificuldades de se pensar em novas utilidades. No caso do Rio de Janeiro, o calado da baía (aproximadamente 10 m, podendo, com muito esforço e dragagem, chegar a aproximadamente 13 m) é um limitador para a operação dos grandes graneleiros e petroleiros. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a questão dos superpetroleiros é seriíssima, implicando em grandes investimentos em oleodutos para abastecer a maior refinaria do Brasil, a Refinaria de Duque de Caxias, situada, não por coincidência, na Baía de Guanabara.

O próprio avanço da urbanização da cidade – baseada no transporte do tipo rodoviário individual e no rodoviário de carga – acabou por transformar a região portuária na mais importante área de circulação de pessoas e

mercadorias (aproximadamente mais de 1 milhão e meio de pessoas passam pela região por dia), obstaculizando a movimentação de contêineres.

Pensando nisso, o governo federal passou a investir, desde os anos 1970, na construção do porto de Itaguaí, próximo à cidade do Rio de Janeiro, acreditando que o porto do Rio de Janeiro deixaria de operar como tal, seguindo alguns exemplos anteriormente relatados. Contudo, a realidade mostrou-se diferente, pois que continuou operando e até ampliou sua participação na movimentação de contêineres e veículos.

Por outro lado, todo o complexo urbano-portuário construído no início do século XX ficou obsoleto e, em grande parte, abandonado pelo poder público e pela maior parte das empresas existentes na região. Numa cidade como o Rio de Janeiro, isso implicou numa favelização de toda a região, pelas invasões de galpões e outros prédios abandonados – inclusive e, principalmente, da Companhia Docas do Rio de Janeiro – pelo crescimento exponencial da violência etc.

Mais contraditoriamente ainda, pode-se perceber uma certa efervescência cultural e empresarial de partes da região portuária ou como efeito derivado de alguns investimentos públicos, sendo a Cidade do Samba talvez o mais interessante nesse quadro, ou por uma nova boemia compostas por bares e restaurantes. Mais ainda, pela demanda imobiliária, por se tratar da única grande área urbana do Rio de Janeiro que conta com uma estrutura urbana ociosa já devidamente amortizada.

Preocupada com a decadência global da região portuária e visando recuperá-la, foram propostos vários planos, desde os anos 1980, culminando com o atual projeto

rotulado de Porto Maravilha, que se propõe a ser o mais abrangente e, portanto, o mais ambicioso.

Primeiramente, os atuais gestores municipais buscaram uma articulação real com o governo federal e o estadual para a disponibilização de várias áreas (terrenos, galpões, prédios etc.) que pertencem aos governos federal e estadual e às suas empresas (Cia. Docas do Rio de Janeiro, Rede Ferroviária Federal etc.) para, em conjunto com os bens da prefeitura, compor um estoque patrimonial que foi transferido para uma nova empresa a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CEDURP), que também está lastreada em títulos de capacidade construtiva, negociados no mercado, visando à captação de recursos para a implantação das várias obras públicas, bem como a revitalização da região portuária.

Fica difícil, no espaço deste artigo, explorar com detalhes o projeto, bem como a forma como ele vem sendo implementado. Todavia, convém observar que o projeto do Porto Maravilha tem buscado incorporar algumas das questões desenvolvidas ao longo deste pequeno artigo.

Por um lado, busca melhorar toda a logística, particularmente de transportes, visando não só manter, como ampliar a capacidade operativa do porto enquanto sua tradição de multicargas containerizadas e veículos e, até mesmo, de combustíveis com embarcações de médio calado. Outra meta é ampliar a participação da cidade como destino de cruzeiros e demais embarcações de transporte de passageiros e de lazer.

A reconfiguração de todo o tecido urbano, não mais importante para a operação portuária, foi a parte mais importante do projeto, buscando reverter a lógica

de mobilidade urbana da cidade, quebrando o princípio de *free ways* que circundavam a região, por vias e avenidas que exploram a sua capilaridade e, com isso, retransformá-la num bairro.

Mais ainda, criar um novo círculo virtuoso empresarial, buscando atrair para a região outros tipos de empresas, voltado para a área de serviços e negócios desvinculadas da atividade portuária, com a construção de grandes e modernos prédios comerciais visando desafogar o já congestionado Centro da cidade, bem como estabelecer uma novel área de expansão econômica.

Numa outra perspectiva, tem-se a preocupação de construir conjuntos habitacionais para atender aos reclamos da classe média baixa e média e, com isso, diminuir a pressão imobiliária sobre os bairros tradicionais, assim como, prédios comerciais e residenciais de até cinquenta andares.

Visando atrair os interesses do empresariado para um investimento de tamanha envergadura, o poder público está realizando grandes investimentos em infraestrutura urbana, equipamentos culturais e de lazer, programas de revitalização urbana e de segurança na região.

Dentre os vários projetos, destacam-se aqueles relacionados com a ocorrência das Olimpíadas de 2016 na cidade do Rio de Janeiro. O objetivo final, em termos populacionais, é o de aumentar a atual população de 30.000 moradores para 100.000, e triplicar a população itinerante que trabalha na região.

A previsão de investimento a ser realizado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária do Rio de Janeiro, a CDURP, nos próximos 15 anos, é de 8 bilhões de reais, aproximadamente 6 bilhões

de dólares americanos em obras de infraestrutura e urbanização, sem contar os investimentos privados diretos.

Destaque para o fato de que a maior parte das obras deverá estar pronta para as Olimpíadas de 2016 e que, para isso, antigas construções começam a ser demolidas e uma parcela da população será deslocada para que seja derrubado o viaduto da Perimetral e surjam os arranha-céus de cinquenta andares, como previsto no projeto.

Mais do que nunca, torna-se necessário estudar a região e ter um plano de investimentos que, sem deixar de permitir sua modernização, garanta os direitos da população lá residente e o passado impresso em suas ruas e prédios.

Referências

VELASCO, C. O porto do Rio de Janeiro no século XIX. **Revista Tempo**, Niterói, n. 8, p.5, ago.1999

HONORATO, C. **O porto e o polvo**. Santos: HUCITEC, 1996.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Exposição do plano para a realização do melhoramento dos Portos da República e projecto para o prolongamento das obras do Porto do Rio de Janeiro**. Brasil. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas/ Imprensa Nacional, 1921.

COMPANHIA DAS DOCAS DO RIO DE JANEIRO. **História**. Rio de Janeiro: Brasil. República Federativa do Brasil, 2010. Disponível em: <www.portosrio.gov.br>. Acesso em: 10 ago. 2010.

Práticas e saberes sobre cura na comunidade portuária do Rio de Janeiro no século xx

Fernando Sérgio Dumas dos Santos

Neste texto analiso o conjunto de práticas terapêuticas desenvolvidas pela comunidade portuária do Rio de Janeiro, ao longo do século XX, verificando que elas se caracterizam como parte de seu patrimônio cultural, envolvendo costumes, crenças, ações e estratégias utilizadas para o enfrentamento de problemas que afetam a saúde de seus membros. Estas práticas se constituíram a partir de um conjunto de tradições construídas no cerne da vivência comunitária, ao longo do tempo, representando o processo de interculturalidade historicamente construído naquele território, o qual se constituiu em torno do moderno porto da cidade do Rio de Janeiro e era o principal local de moradia, de trabalho e de lazer dos trabalhadores portuários. Trata-se de uma comunidade formada, principalmente, como lugar de abrigo de portugueses pobres recém-chegados, de escravos e de ex-escravos¹. Ao longo dos séculos XIX e XX a experiência social da comunidade portuária do Rio de Janeiro foi deixando rastros materiais que nos possibilitaram reconfigurar identidades plurais. O território como espaço vivido eleger-se marco

¹ ROENDEL, 2002.

espacial das nossas reflexões, buscando assim, definir suas transformações na longa duração, como resultado da ação social dos sujeitos históricos, reafirmando o processo intercultural².

É importante destacar que a modernização das instalações portuárias, no início do século XX, obedecia à intenção explícita de substituir o trabalho escravo (cada vez mais caro e escasso desde a extinção do tráfico e subsequente transferência de escravos para as fazendas de café), pela energia a vapor, visando dar conta do aumento de volume e da velocidade de circulação das mercadorias. Considerava-se, à época, que “o serviço das descargas no cais da Doca d’Alfândega achava-se, não há muito tempo, nas mesmas condições que outro- ra nos principais portos da Inglaterra”³. A introdução de guindastes hidráulicos e de elevadores nos novos armazéns foi concebida para que “se tornassem a fonte de qualquer força que porventura se necessitasse no futuro para o serviço das Docas”⁴. Esta transformação marcou o início daquilo que chamamos, nesta pesqui-

² Atualmente composta pelos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, a zona portuária é um tradicional reduto da população trabalhadora na área central do Rio de Janeiro que abriga a estrutura remanescente do porto do Rio, inaugurada em 1911 e parte integrante da reforma do prefeito Pereira Passos. É caracterizada por vazios urbanos formados pelas grandes extensões de aterros e retificação de orla que constituem a área plana dos bairros e principal objeto das propostas de reconversão urbana. Sua paisagem guarda a fisionomia do século XIX, formada por velhos casarões e sobrados de dois a três pavimentos, situados em ruas estreitas e sinuosas, compatíveis com o uso de carruagens e animais.

³ Documento do acervo da Companhia Docas do Rio de Janeiro, 1920. TEIXEIRA, 2007, p. 10

⁴ TEIXEIRA, 2007, p. 10

sa, de comunidade portuária do Rio de Janeiro, a qual englobava tanto os trabalhadores portuários, inclusive os avulsos (aqueles trabalhadores assalariados, porém sem vínculo empregatício), quanto os moradores da região portuária.

As obras de construção na região do porto transformaram profundamente as experiências sociais de seus habitantes, implicando, simultaneamente, na convivência com os novos ares cosmopolitas da cidade e na resistência de valores e tradições ali constituídos. A “Era das Demolições” atingiu-a fortemente, pois abriram-se novas vias de circulação e alargaram-se outras, além da execução de uma política de demolição dos cortiços, tidos como inimigos da saúde pública, por Oswaldo Cruz⁵. A paisagem física e a ambiental transformaram-se, permanecendo, entretanto, o compartilhamento de experiências e tradições culturais identificadas com os afrodescendentes. Havia um elo de continuidade entre a organização do trabalho nos modernos trapiches do porto e a época dos carregadores escravos. É importante ressaltar que, até hoje, o contingente de trabalhadores negros no porto do Rio de Janeiro continua a ser predominante, pois estas atividades continuam a oferecer boas perspectivas de emprego regular a este contingente.

Na década de 1940, foram empreendidas novas modificações estruturais na área central da cidade do Rio de Janeiro, entre as quais se destaca a abertura da Av. Presidente Vargas e a limitação dos cortiços e das

⁵ Ver: ROCHA, 1986; BENCHIMOL, 1990.

casas de cômodos que, tampouco, transformaram seu ambiente físico e cultural. As obras de finalização desta via prosseguiram até os anos 1950, época em que também se inicia a construção do Elevado da Perimetral, cuja primeira parte foi inaugurada em 1960. Data da mesma década a construção do terminal rodoviário do Rio de Janeiro (Rodoviária Novo Rio). Os anos 1970 testemunharam a finalização deste processo de isolamento urbano da região, com a construção dos viadutos São Sebastião e do Gasômetro e a finalização da Avenida Perimetral. Desde então, outras modificações estruturais foram impostas ao entorno dos bairros que constituem a zona portuária, o que aprofundou ainda mais sua separação das demais áreas de expansão domiciliar da cidade, propiciando, concomitantemente, a preservação das marcas identitárias locais.

As décadas de 1980 e 1990 ficaram marcadas pelo processo de redemocratização da sociedade brasileira, quando o tema da memória entrou na pauta de diferentes grupos organizados, levando um amplo espectro de movimentos sociais, partidos políticos, associações civis etc., a se voltar para a organização de suas memórias. Esta preocupação denotava claramente o papel desempenhado pela apropriação do passado na construção das identidades sociais. Desde então, percebe-se a valorização da zona portuária como um lugar de memória estratégico para a identidade carioca, ao mesmo tempo em que novos planos de “modernização” foram apresentados pelo poder público. Hoje, todos estes elementos emergem no bojo da discussão sobre o (re)aproveitamento da zona portuária como protagonista das transformações urbanas empreendidas na cidade.

Para esclarecer ainda mais o universo de experiências vivenciadas pela comunidade portuária carioca, devemos ressaltar que, entre 1945 e 1964, a sociedade brasileira vivenciou os momentos decisivos do processo de industrialização, com a urbanização do país e os movimentos migratórios rumo às periferias das cidades, ganhando um ritmo acelerado. Entretanto, a incorporação de novos padrões de consumo à sociedade urbana brasileira radicalizou-se a partir dos governos militares e estendeu-se até, pelo menos, o início dos anos 1980, período em que a economia brasileira concretizou a passagem de um modelo agrícola a outro, eminentemente industrial, a qual vinha se desenvolvendo desde os governos de Getúlio Vargas. Esta transformação, no campo da produção, induziu a importantes alterações no sistema de comercialização das mercadorias. A população que, tradicionalmente, adquiria seus bens e serviços em pequenas lojas, como os armazéns, açougues, quitandas, magazines etc., passou a consumi-los nos supermercados e *shopping centers*. Surgiram também grandes cadeias de lojas especializadas em eletrodomésticos ou de departamentos.

Ícones da indústria nacional, dentro do modelo de substituição de importações, os ferros elétricos de passar roupa, os fogões a gás de botijão, as panelas de alumínio, os liquidificadores e batedeiras domésticos, as geladeiras elétricas, as enceradeiras, os rádios, as eletrolas, as televisões, os automóveis e as motocicletas etc. invadiram os lares dos brasileiros a partir de uma hierarquia econômica e social, onde a pirâmide desfazia-se na medida em que estes produtos eram incorporados aos hábitos populares de consumo e, ao mesmo tempo,

que seus preços tornavam-se mais acessíveis, sempre que uma nova leva, mais moderna, era introduzida no mercado⁶. Também surge nesta época o hábito de “comer fora”, com a multiplicação de restaurantes, pizzarias, lanchonetes, churrascarias e, depois, os *fast-foods*, acompanhando a mesma lógica e, com o tempo, tornando-se acessíveis a todos os bolsos e públicos.

Até meados dos anos 1960, a população brasileira era, em sua grande maioria, rural⁷. Duas décadas mais tarde já era possível perceber a forte atração exercida pelas grandes cidades, quando cerca de 50 milhões de brasileiros haviam migrado para os centros urbanos, que passaram a reunir mais de 50% da população brasileira. Este cenário teve forte impacto na organização familiar dos brasileiros, que passaram de uma estrutura quase patriarcal, para uma vida elaborada em torno das atividades de cada membro da família: o trabalho e o lazer masculinos fortemente atrelados aos espaços do trabalho e do botequim; a mulher, que vai “trabalhar fora”, mas mantém suas atividades de “rainha do lar”; a escola, o clube e as atividades com os amigos (festinhas, cinema, lanchonete etc.), para as crianças e jovens.

É interessante perceber que a força de atração das metrópoles vinculou-se às próprias transformações ocorridas no campo. Em meados dos anos 1960 radicalizou-se o processo de modernização da agricultura nacional, o qual podemos qualificar, a partir de então, de

⁶ Uma excelente visão do impacto deste processo sobre a sociedade urbana brasileira pode ser visto em: MELLO, J. M. C. de; NOVAES, F., 1998.

⁷ Dados do IBGE apontam, no censo de 1950, uma população urbana de cerca de 10 milhões de pessoas, contra mais de quarenta milhões no campo.

“selvagem”. Milhões de brasileiros foram arrancados de suas terras pelos novos implementos agrícolas (como o trator, os adubos e inseticidas ou a colheita mecanizada) e pelo avanço do latifúndio da agroindústria sobre as posses ou pequenas propriedades e, mais importante ainda, sobre as formas de subsidiar a vida e a produção nas áreas rurais. O aviamento de mercadorias, sementes e ferramentas de trabalho cedeu espaço rapidamente ao crédito bancário, inviável para os posseiros e pequenos proprietários, mas fundamental para as novas perspectivas de progresso implantadas na sociedade brasileira a partir deste momento. Em 1980, a cidade do Rio de Janeiro atingiu a marca de nove milhões de habitantes, quase quatro vezes mais do que os cerca de dois milhões e meio registrados no censo de 1950.

Após a transferência da capital federal para Brasília, em 1960, a cidade do Rio de Janeiro foi transformada numa cidade-estado com o nome de Estado da Guanabara. Carlos Lacerda, o primeiro governador eleito, que exerceu o cargo por cinco anos, lançou planos grandiosos, como a reorganização do tecido urbano através da criação de bairros projetados e contruídos para abrigar a população que fora removida de inúmeras favelas existentes nas áreas nobres da cidade⁸. Esta lógica de administração do espaço público prevaleceu durante as duas décadas seguintes, sendo substituída, no dizer de Léfèbvre, pelo urbanismo dos promotores de vendas, o qual privilegia a importância dos agentes privados – incorporadores, companhias imobiliárias,

⁸ Exemplos destes novos bairros são a Vila Kennedy e a Cidade de Deus.

entidades financiadoras, proprietários de solo urbano, locatários – que agem mais diretamente em uma economia de mercado na qual, em princípio, o poder público não deve interferir além do nível que garanta a operação eficiente deste mercado⁹.

Todo este conjunto de transformações políticas e econômicas descrito até aqui realça uma das principais características da sociabilidade carioca contemporânea: o abandono das ruas enquanto espaços vividos no uso comunitário. Surgem os condomínios residenciais fechados, os conjuntos de escritórios e os *shopping centers*, espaços de circulação restrita que incluem, cada vez mais, outros espaços, como escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos. A partir daí, os grupos sociais oriundos de classes sociais diferenciadas, mesmo que territorialmente localizados de forma contígua, encontram-se separados por muros e tecnologias de segurança e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns.

Esta transformação atingiu em cheio a antiga sociabilidade do carioca, vinculada à vida nas ruas e que

⁹ Dentro desta lógica, o mercado “produtor” do espaço urbano seria responsável pela cidade, sendo este produto (chamado “cidade”) concebido e realizado seguindo exatamente os mesmos métodos recomendados pelo *marketing*: deve ser atraente e mostrado diretamente em suas características mais desejáveis, tornando a sua venda a mais desimpedida possível. Isto garantiria um “valor de troca”, mais estimulado que o “valor de uso”, pois o espaço urbano passa a ser visto como um produto a ser trocado ao invés de usado, com as consequências que advêm da venda de qualquer mercadoria: temporalidade comprimida e acelerada do produto, onipresença da moda, ênfase no patrimônio privado com enfraquecimento da manutenção da propriedade pública, substituição do coletivo pelo individual e da soberania do povo pela soberania do consumidor. LEFÈBVRE apud FRIDMAN F.; SIQUEIRA, E. C., 2003.

dera origem à malandragem carioca, enaltecida nas letras de incontáveis sambas produzidos no Rio até os anos 1960¹⁰. A segregação urbana, revelada pela concentração das classes dominantes em espaços privilegiados, dotados de infraestrutura básica e de equipamentos de consumo e lazer indisponíveis à maior parte da cidade e inacessíveis à maioria da população, aparece como elemento fundador desta nova prática social. Embora, do ponto de vista do espaço, os condomínios residenciais fechados, os conjuntos de escritórios e os *shopping centers* integrem a mesma realidade metropolitana, as favelas e os outros bairros, ocupados pelas classes populares, são caracterizados pela carência ou inexistência de serviços públicos¹¹.

Ainda assim, a cidade do Rio de Janeiro manteve como característica a heterogeneidade, definida pela convivência de diferentes segmentos sociais em uma mesma área geográfica. Este fato se verifica no próprio processo de ocupação da cidade, que sempre abrigou, em suas regiões mais nobres, favelas e bairros populares importantes. O

¹⁰ Chico Buarque de Holanda registrou esse processo na letra do samba “Homenagem ao Malandro”, gravado em 1979, onde diz: “Eu fui fazer um samba em homenagem à nata da malandragem, que conheço de outros carnavais. Eu fui à Lapa e perdi a viagem, porque aquela tal malandragem não existe mais”.

¹¹ Para exemplificar, vemos que dentro de uma mesma área da cidade, identificada como Zona Oeste, a região da Barra da Tijuca, que se desenvolveu a partir de meados dos anos 1970, tem-se destacado pela incorporação destes padrões. Ao mesmo tempo, bairros cuja urbanização foi muito mais antiga, como Bangu e Realengo, entre outros, ficaram defasados em quase todos os aspectos desse novo modelo. Isto demonstra que o surgimento destas formas de segregação socioespacial reflete a mudança no padrão de desenvolvimento centro-periferia que dominou o crescimento das cidades até os anos 1980.

Rio de Janeiro moderno, das grandes avenidas, dos arranha-céus, das praias de Copacabana e de Ipanema, nasceu ao mesmo tempo em que o Rio das favelas, dos becos e vielas, dos barracos e do samba. Por volta de 1920, o termo “favela”¹² deixa de designar apenas o conjunto de moradias do Morro da Providência, na região portuária (até então chamado de Morro da Favela), e passa a significar, na imprensa carioca, as habitações pobres construídas em todos os morros. Estes enclaves de população de baixa renda multiplicaram-se nas últimas décadas do século, principalmente a partir das crescentes ondas de migrantes que continuaram a chegar à cidade nos anos 1980 e 1990.

As contradições configuram a particularidade do modelo de segregação carioca, que diferencia a sociabilidade desta cidade em relação às outras, nas quais a pobreza foi fortemente isolada, territorial e simbolicamente. Entretanto, se a segregação pode ser atenuada pelas práticas e relações sociais e, especialmente, pelas relações de trabalho que se estabelecem entre moradores dos

¹² A origem do termo “favela” é recorrentemente atribuída à Guerra de Canudos, onde os seguidores de Antonio Conselheiro, estabelecidos no Morro da Favela, nas cercanias do Arraial de Canudos, resistiram à recente proclamação da República até serem massacrados pelas forças oficiais. Em 1897, os soldados retornaram à capital do país, passando a exigir sua incorporação definitiva ao Exército Brasileiro, enquanto se mantinham acampados em frente ao Quartel-General (atualmente é a sede do 1º Exército, no Centro da cidade). Diante disto, as autoridades permitiram que eles ocupassem o Morro da Providência, o que foi feito com a construção de barracos de madeira, passando, então, o lugar a ser conhecido como o “Morro da Favela” em alusão àquele de Canudos. Ver: Vaz, L. F.; Jacques, P. B., [20--?].

bairros e das favelas¹³, as classes populares e seus locais de habitação têm sido recorrentemente estigmatizados, sendo percebidos como a causa e o local de origem da violência e da desordem social. Para apresentar um retrato mais concreto deste processo, destacamos que, até meados da década de 1990, o poder dos traficantes nas favelas mantinha-se através da força e da persuasão, induzida através de um assistencialismo paternalista dirigido à população destas áreas. Hoje, esta estratégia tem dado lugar à tirania. Por outro lado, o recrudescimento da violência dos traficantes nas favelas tem dividido os moradores e abolido o consenso. Isto se traduz, ainda, em uma crescente polarização entre os próprios habitantes das áreas populares da cidade, divididos entre si pela lógica de organização do narcotráfico em organizações complexas e antagônicas, cujo domínio se estende sobre as favelas da cidade.

Retomando o território específico da comunidade portuária, verificamos que, desde a metade do século XVIII, a africanidade já marcava presença ali, tanto pelos escravos que trabalhavam nas atividades afeitas ao tráfico negreiro quanto pela própria chegada dos novos africanos, com a instalação do mercado de escravos do Valongo. Ao longo do século XIX, os barracões que abrigavam o tráfico negreiro deram lugar aos trapiches do café, impulsionados pela produção do Vale do Paraíba, e os carregadores e estivadores que lá trabalhavam

¹³ Os moradores das favelas são, em grande medida, contratados para prestar serviços profissionais como, por exemplo, de pedreiro, pintor, empregada doméstica, eletricista, encanador etc. aos que habitam os núcleos residenciais em seu entorno.

também eram majoritariamente negros. A partir de 1870, com o crescimento populacional e comercial do Rio de Janeiro, os problemas de moradia, transporte e higiene adensavam-se. Os trabalhadores pobres, dentre eles um expressivo número de escravos e ex-escravos, procuraram manter-se próximos aos locais onde realizavam as tarefas que lhes garantiam a subsistência, dando origem a inúmeros cortiços e casas de cômodos, bem como às primeiras moradias nos morros ao redor do Centro da cidade. Isto afetou diretamente a zona portuária, na medida em que os sobrados, onde antes residiam os comerciantes abastados da região, transformaram-se em habitações coletivas. Este ambiente atraiu novos contingentes populacionais, tais como imigrantes pobres, soldados que voltavam da Guerra do Paraguai e libertos provenientes de regiões cujas economias estavam decadentes.

Neste período, consolidou-se, na região portuária, uma população negra oriunda da Bahia, num movimento conhecido como “Diáspora Baiana”. Tratava-se de uma gente que terminaria por se identificar com a nova cidade onde nasceram seus descendentes e que, naqueles tempos de transição, desempenhou notável papel na reorganização da cultura popular do Rio de Janeiro. Muitos viviam em barracos ou como inquilinos das habitações coletivas e sua ocupação era, quase sempre, vinculada a trabalhos temporários. Sua alta rotatividade e a força de suas tradições demarcaram, desde então, um território cultural e um modo de vida que foram incorporados definitivamente aos costumes da cidade. Todavia, não parece ter sido através de uma “baianização cultural” que se estabeleceram os costumes e as tradições demarcadoras das práticas que procuramos analisar. Como

apontam Maria Clementina P. Cunha e Thiago Gomes, “as atividades do grupo não foram criadas no vazio, mas no diálogo com práticas culturais já existentes há longa data na cidade”¹⁴.

Apesar dos fortes lastros culturais afrodescendentes, os brancos, principalmente os imigrantes portugueses, já marcavam presença na cena portuária desde o século XIX¹⁵. Brancos e negros compartilhavam cada vez mais os espaços de trabalho, de moradia, de lazer e religiosos; e compartilhavam também a suspeição da polícia republicana que, apesar de atingir preferencialmente pretos e pardos, também tratava os “quase negros de tão pobres” com a mesma truculência. Pessoas de diferentes nacionalidades e tradições culturais estabeleceram relações baseadas no conflito, mas também na solidariedade, revelando que não é possível pensar na classe trabalhadora em termos de uma homogeneidade. No Rio de Janeiro do início do século XX, os trabalhadores formavam uma massa bastante heterogênea. No entanto, ao compartilharem experiências semelhantes e se reunirem em espaços coletivos, sociabilizavam-se, forjavam os laços de amizade e se identificavam, não apenas como negros e brancos, ou nacionais e portugueses, mas como trabalhadores. Maia afirma que, para os imigrantes portugueses, “sair da zona portuária significou, muitas vezes, alguma forma de mudança de *status* social para melhor condição de vida”¹⁶.

¹⁴ GOMES, 2003, p. 178. Ver também: CUNHA, 2009.

¹⁵ ROENDEL, 2002.

¹⁶ MAIA, 2006, p. 105. É interessante observar que Roendel afirma que o processo de modernização do porto levou os imigrantes portugueses a se deslocar daquela região para as zonas sul e norte (ROENDEL, op.

É importante destacar que o processo de interculturalidade desenvolvido no território estudado aproximou a religiosidade e as crenças de todos os que o viveram. Mesmo os portugueses, tão ciosos da manutenção de sua identidade católica, possuíam uma dinâmica que caminhava “para o encontro com outros cultos, principalmente com cultos afros, devido à grande presença da cultura africana”¹⁷. Além disto, o contexto descrito acima impactou fortemente a comunidade portuária. Por um lado, deixando-a à margem da tendência de modernização e verticalização que se consolidou na maior parte da cidade, pois, ali, esta se caracterizou principalmente pela abertura de vias que isolaram a região e pela limitação dos cortiços e casas de cômodo, que tampouco transformaram seu ambiente físico e cultural. Por outro lado, a estratificação decorrente dos processos econômicos e de gentrificação da região reforçou a lógica da segregação e da estigmatização já expostas. Desta maneira, os moradores das novas habitações nos morros da região foram identificados como favelados, e os antigos, como moradores¹⁸.

cit). Entretanto, esta movimentação não “esvaziou” a região portuária da influência lusitana, pois a pesquisa de Maia aponta para uma contínua chegada de portugueses depois da metade do século XX. MAIA, 2008.

¹⁷ MAIA, 2008, p. 171.

¹⁸ Uma antiga moradora do Morro da Conceição, que não quis se identificar, afirmou, em uma conversa informal, que não gostava quando chamavam a área em que mora de ‘comunidade’, porque ali só vive gente de bem e trabalhadora, enquanto as ‘comunidades’ são lugares de violência e desordem social. Vale lembrar que o termo ‘comunidade’ vem sendo utilizado no Rio de Janeiro como sinônimo de favela, muito distante, portanto, do conceito que estamos utilizando.

Ao estudarmos as práticas terapêuticas desenvolvidas por esta comunidade, estamos lidando com um conjunto de costumes, crenças, ações e estratégias desenvolvidas em um contexto de construção de identidades plurais. A experiência social vivenciada por estas pessoas levou-as a uma estreita convivência com modos de vida e com tradições culturais de diferentes matizes, cercada no calor das trocas culturais, segundo os preceitos baseados em uma identidade fortemente influenciada pela cultura afrodescendente. Apoiadas na apropriação de práticas ancestrais, as quais figuram entre seus principais elementos, estas pessoas estabeleceram uma sensação de permanência que vincula reminiscências das culturas nativas a alguns aspectos do modo de vida dominante nas sociedades capitalistas. É importante ressaltar que os saberes desenvolvidos por esta continuidade estão ligados à construção de seu território e foram elaborados desde os próprios costumes de seus membros, plasmados nas relações entre as pessoas e na organização socioprodutiva da comunidade, sendo, enfim, determinantes dos processos de ritualização e formalização das práticas terapêuticas.

Assim, partimos do pressuposto de que seu arsenal terapêutico é uma variante do sistema de medicina popular brasileiro, caracterizado pelo contexto sociocultural e econômico em que se insere. Seus componentes resultam de práticas e conceitos desenvolvidos sincreticamente, a partir de dados empiricamente construídos ao longo do processo histórico abordado. Aliados a uma reinterpretção dos valores transmitidos pelos antepassados, estes elementos ganharam novos sentidos, os quais geraram práticas e atitudes, na medida em que as noções que

conformam o sistema de medicina desta população estão sempre em movimento. A própria ideia de “sistema de medicina popular”, seguindo a linha de raciocínio definida por Leslie (1978), aponta para a preponderância dos fatores sociais e culturais, pois, diferentemente dos sistemas de saúde, seus limites não são estabelecidos pela Biologia, nem pelas redes ecológicas, mas a partir da organização política e das trocas culturais levadas a cabo ao longo de sua experiência social. Desta forma, o sistema de medicina vigente na comunidade estudada foi gerado através de ações que envolveram leigos e especialistas, a partir de categorias de pensamento e sentimento próprias, utilizadas para várias ocasiões e interesses, e que conformam um quadro conceitual inserido no contexto da identidade comunitária¹⁹.

Estamos considerando os modos de cuidar e tratar da saúde como respostas socialmente organizadas às doenças, sendo, portanto, passíveis de ser estudadas como um sistema cultural. Os modelos explicativos dos atores oficiais e aqueles utilizados pelos doentes e por suas famílias veiculam crenças, normas de conduta e expectativas que circulam entre todos os membros da comunidade em seus aspectos plurais e dinâmicos. Assim, um sistema de medicina popular possui uma etiologia ecologicamente orientada, que engloba todas as dimensões da vida em sociedade (vida material, organização social e ideologia). As condições materiais da existência, no tempo e no espaço, são o contexto de produção das explicações e das práticas de cura. Portanto, um sistema

¹⁹ LESLIE, 1978.

de medicina desenvolve-se a partir das experiências de vida e das práticas e conceitos que lhe são concernentes, reorganizando-se constantemente²⁰.

Levando-se em conta que a maioria dos sistemas de medicina popular configura-se como um conjunto de saberes organizado para focar estritamente a doença, priorizando os seus sintomas e as formas de cura, observamos que este compreende a existência de interferências exteriores ao corpo humano no processo de doentificação²¹. Mais especificamente, interessa-nos compreender os conceitos de saúde e de doença definidos pela comunidade, bem como a denominação própria das enfermidades em seu contexto cultural. Ambos emergem da análise das evidências históricas e são ditados pela articulação entre o mundo do trabalho, o uso dos recursos ambientais e as representações identitárias do grupo social.

De maneira geral, estes conceitos de saúde estão intimamente relacionados ao corpo e à capacidade de trabalho dos indivíduos. Assim, “estar com saúde” é estar bem disposto para trabalhar; em oposição, a doença faz com que a pessoa interrompa suas atividades rotineiras. Sua gravidade é avaliada a partir do tempo de permanência dos sintomas e de algum comportamento “fora do normal” do doente. Na leitura da bibliografia sobre o tema, é possível perceber que estes saberes estabelecem distinções entre “doenças de reza” e “doenças de remédio”, surgindo, aqui, a figura do rezador

²⁰ Para uma noção mais efetiva da utilização do conceito de sistema de medicina popular no Brasil, ver: SANTOS, 2010.

²¹ MAGALHÃES, 1966; ARAÚJO, 1979; CASCUDO, 1972; SANTOS; MUAZE, 2002.

como um polo-chave para as práticas de cura. No caso da comunidade portuária, entretanto, dado o forte envolvimento com as religiões afrodescendentes, as rezas incorporavam o culto aos orixás. Entrevistamos, no Centro Cultural Pequena África, o senhor Rubem Confete, que se define como um “homem de orixá”, ou seja, um praticante do Candomblé²². Ele nos contou que,

desde criança, lá na Rua Dona Clara, nós aprendemos a usar as rezadeiras. Eu lembro que na própria vila onde eu morava [...], na casa 10 morava Dona Antonieta, xará da mamãe, inclusive, e ela era rezadeira. As pessoas procuravam que ela rezasse, desse lá os orixás dela, e ela rezava todos ali do local ²³.

A partir daí podemos afirmar que estas práticas e crenças lhe eram familiares e, como o próprio entrevistado afirma, fazem parte de uma ancestralidade orientada pela afrodescendência. Estas senhoras da comunidade onde nasceu e passou a sua infância eram chamadas de rezadeiras, pois recebiam os usuários (pessoas que, por motivos variados, utilizam-se de tais práticas em busca de cura, de conforto espiritual etc.) em seu domicílio, ou iam de casa em casa para rezar e benzer quem necessitava de cura. Entretanto, nosso entrevistado explicou que estas mulheres eram de uma crença ancestral, afrodescendente, chamada Omolokô, que está vinculada

²² Definimos o praticante como aquele que não somente busca a cura nos trabalhos, banhos e rezas, mas também se encontra inserido na tradição do candomblé, aquele que tem crença nos orixás.

²³ Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

aos orixás e à energia dos mortos (informação verbal)²⁴. Neste cenário acabam por emergir algumas maneiras de cuidado e tratamento que visam dar uma resposta mais alentadora à dor e ao sofrimento, configurando um arsenal de práticas terapêuticas que vem sendo desenvolvido na rede informal de saúde, por cuidadores que, muitas vezes, não são reconhecidos pelo sistema formal. Os imigrantes portugueses e seus descendentes agregaram seu quinhão de conhecimentos, concebidos dentro do sistema médico popular lusitano²⁵, além da presença dos elementos da medicina científica, com os quais, ao longo do tempo, a população tomou contato. A transmissão destes saberes se dá, principalmente, através da tradição oral, embora inúmeros fatores venham contribuindo para a introdução de veículos de transmissão escrita, reforçando e modificando seus padrões tradicionais.

Buscando entender melhor o cotidiano dos nossos sujeitos históricos, vasculhamos os jornais cariocas no período que abrange os anos de 1930 até 1985. Com isto,

²⁴ Ele cita outra rezadeira, conhecida como D. Maria Maluca, assim chamada “porque as pessoas não entendiam como uma mulher que andava impecavelmente vestida de branco, descalça, turbante branco, e fumando cachimbo... e rezando... Ela andava pelas ruas fumando e rezando...”. Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

²⁵ Segundo Maia (2008), na metade do século XX os portugueses que imigravam para a região portuária do Rio eram principalmente provenientes das zonas rurais do norte de Portugal. Este dado é importante porque em uma pesquisa anterior, realizada na Amazônia, pude observar traços materiais desta herança cultural, em relação às práticas terapêuticas populares, no final do século XX. Este fato também foi observado por inúmeros folcloristas, principalmente no Nordeste brasileiro. Ver: MAIA, 2008; SANTOS; MUAZE, 2002; MAGALHÃES, 1966; ARAÚJO, 1979; CASCU-DO, 1972.

nos deparamos, no *Jornal do Brasil* de meados do século XX, com uma coluna de anúncios referentes aos trabalhos de quiromantes na capital carioca e nos arredores, o que nos permitiu perceber que, apesar da repressão realizada pelo Estado, as práticas vinculadas à ancestralidade afrodescendente se valiam de algumas brechas em nossa sociedade para efetivar sua disseminação. Uma das quiromantes que mais despertou nossa atenção foi Madame Pinto. Ela era a única a afirmar que trabalhava com um “espírito africano”, o que nos dá indícios de uma possível utilização dos rituais do Candomblé. Em seu anúncio, Madame afirma ainda que o cliente falaria com o espírito, prometendo “máximo sigilo entre ambos”²⁶.

A partir da análise das informações colhidas nos jornais, observamos que o Rio de Janeiro foi assolado por um grande número de doenças e moléstias, o que nos leva a acreditar no aumento da procura por terreiros de Candomblé, casas de umbanda e por praticantes de cura em geral. Além disto, seguindo a hipótese levantada por Rita Amaral, também foram muito procuradas as lojas que vendiam produtos voltados para estes rituais, inclusive as ervas²⁷. O processo de construção do modo de viver comunitário implica numa permanente ressignificação dos elementos pelo movimento entre a manutenção de costumes locais e a convivência adaptativa com novos saberes, que trazem consigo as marcas das formações culturais onde se originaram. Ganha destaque, então, a transição presidida pelos valores da moderna urbanidade brasileira, que vem

²⁶ JORNAL DO BRASIL, 1930, p.27.

²⁷ AMARAL, 2002.

exercendo pressões sobre hábitos, costumes, tradições e sobre os modos de viver e de produzir.

Neste enfronhamento entre os saberes e as práticas tradicionais e os “civilizados”, oriundos principalmente dos valores da medicina científica difundidos popularmente, podemos visualizar, por exemplo, em relação ao uso de plantas medicinais, a formulação de novas técnicas de uso que têm por base os elementos tradicionais. No entanto, muitas vezes, a prática cotidiana leva à descoberta de novas finalidades para plantas que já eram conhecidas, a partir dos dados recém incluídos no seu dia a dia. Aliados a uma reinterpretção dos valores transmitidos pelos antepassados, estes elementos ganham novos sentidos, os quais geram práticas e atitudes na medida em que a cosmovisão médica da população está sempre em movimento. Neste universo, doenças tradicionalmente diagnosticadas como “doenças do espírito” e “doenças do corpo” podem receber nova classificação, novas formas de identificação ou de tratamento.

Para Seu Rubem, as doenças do corpo também eram tratadas através de rezas, bênçãos, banhos e “trabalhos”²⁸, a fim de apartar os malefícios causados aos indivíduos da comunidade. Ele nos relatou que, entre as décadas de 1940 e 1950, as doenças mais comuns eram a tuberculose, a espinhela caída, a caxumba, os resfriados, as gripes, a dor de barriga, a lepra e as doenças mentais. Seu Rubem afirma que muitas das doenças mentais são

²⁸ O termo “trabalho” significa, na linguagem corriqueira dos praticantes do candomblé e da umbanda, uma ou mais oferendas realizadas para um ou mais orixás, como agradecimento ou como “obrigação” para a realização de um pedido. O termo “obrigação” também é usado no mesmo sentido.

relacionadas às “coisas de orixá”, ou seja, são problemas de saúde intimamente ligados à espiritualidade. Quando perguntado sobre os métodos e as práticas utilizados para a cura destas moléstias ele respondeu:

Muitos os que procuravam, curavam através de erva... através de erva..., ervas de passarinho, assa-peixe, essas coisas assim. Eles iam buscar a cura através disso. Erva era realmente... dava pra curar. Agora tinha que ser um negócio acompanhado, sistemático, insistente, sabe? Eles faziam também aquelas gemadas, gema de ovo de galinha forte [...] Tinha também espinhela caída... hoje deve ser coluna, qualquer coisa assim... Rezava pendurado na porta, tinha que se pendurar numa porta, aí rezava. Isso também tinha muito... Fulano tá com a espinhela caída...²⁹.

Entretanto, reafirmando a ideia de que todo este universo movimenta-se dentro de um contexto intercultural, D. Maria, numa entrevista concedida em sua casa, relatou-nos uma experiência onde a tradição familiar e a fé em uma determinada crença foram articuladas ao tratamento médico oficial. Trata-se de um grave acidente automobilístico sofrido por sua sobrinha, Hercília, na década de 1980, que tinha então 17 anos de idade. Os médicos do Hospital Cardoso Fontes afirmaram que ela nunca mais iria andar e que o tratamento seria complicado. Segundo D. Maria,

[...] foi nessa época que esta aqui [Hercília, que participava também da entrevista] teve aquele desastre

²⁹ Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

muito grande com ela. Os pezinhos dela ficaram presos na ferragem da Kombi, e os bombeiros lutaram muito pra tirar. [...] Então a mamãe foi... Aí nós começamos, fazendo remédio, fazendo coisa, fazendo tudo, despacho... E aí no mar fazia os remédios. Eram coisas que eles botavam ali. Era vela, era coisinhas de comida, tudo eles faziam pra botar no mar. Diz que era pra descarregar... Olha, moço, foi 40 dias naquele hospital do Andaraí... Tinha uma vizinha que ficava durante o dia, eu, mamãe e minha cunhada ficava a noite [...] Então eu ia pra lá passava a noite lá ³⁰.

Percebemos que a afirmação do médico levou a família a buscar alternativas para o tratamento de D. Hercília e é importante destacar que algumas pessoas da família, como D. Dineuza e a “Vovó Erci” eram praticantes de religiões afrodescendentes, tendo sido relatado, ainda, o dia em que D. Dineuza “recebeu” Mariazinha, que disse para D. Hercília:

[...] ‘você, minha filha, minha amiguinha, você ainda vai caminhar muito, você ainda vai pular muito muro’, não foi, tia? ‘Porque nós estamos trabalhando direto pra você, e você vai ter esta bênção’. E realmente, né? Foi uma coisa assim, impressionante ³¹.

Além deste episódio, D. Maria também contou que, no dia do acidente, Oscar, o irmão dela, tava aqui ajudando, tava por aqui... De repente ele começou: ‘Ai que dor nas minhas pernas! Ai que dor nas minhas pernas!’ Já

³⁰ Entrevista com D. Maria, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2010.

³¹ Entrevista com D. Hercília, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2010.

estava ocorrendo o acidente lá, e ele caía e reclamava: ‘Ai que dor nas pernas!’ Ele estava com uma dor nas pernas que não aguentava com as pernas em pé [...]. Aí mamãe pegou a espada de São Jorge, começou a dar nas pernas dele... Diz que benzeu ele, essa coisa toda. Uma coisa engraçada, parece que prevendo aquilo que ia acontecer... É uma coisa assim... A gente fala, as pessoas fala, muita gente não acredita, mas acontece! Porque ele começou com aquela dor nas pernas...³²

Não nos interessa buscar interpretações racionalistas para este episódio. A principal matéria-prima de nossas análises é a memória de nossos entrevistados e, como diz Portelli, “a motivação para narrar consiste precisamente em expressar o significado da experiência através dos fatos: recordar e contar já é interpretar”³³. Assim, considerando a materialidade dos elementos que nos foram apresentados, inferimos que efetivamente houve uma cura do trauma sofrido por D. Hercília em sua juventude a partir de uma combinação de práticas terapêuticas provenientes de diferentes tradições e articuladas pela própria família dela, onde sua avó foi figura exponencial neste processo. E para complexificar um pouco mais a situação, acrescentamos o relato de D.

³² Entrevista com D. Maria, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2010.

³³ PORTELLI, 1996, p. 60. O autor afirma, ainda, que “no plano dos conteúdos, mede-se não tanto pela reconstrução da experiência concreta, mas pelo delinear da esfera subjetiva da experiência imaginável: não tanto o que acontece materialmente com as pessoas, mas o que as pessoas sabem ou imaginam que possa suceder. E é o complexo horizonte das possibilidades o que constrói o âmbito de uma subjetividade socialmente compartilhada”. Idem, pp. 65/66.

Maria, que nos contou que ela mesma fez, ainda, uma promessa para São Judas Tadeu, que foi paga pela própria D. Hercília, depois de curada, na igreja de Laranjeiras³⁴. E esta conjunção de saberes e de práticas teve cenas em que a aceitação se deu de todas as partes:

Ah foi! O banho de pipoca... Mamãe botou um lençol aqui... Mas isso foi pela manhã. Eu tinha dormido lá, eu estava lá. Mamãe botou um lençol, aí veio a vasilha de pipoca, e foi botando aquelas pipocas, no corpo dela... Foi levando, levando, levando... até os pés. Tirava e botava na vasilha. Pegava outro bocado leva, leva, leva e botava na vasilha... Olha, era feito assim umas sete vezes. Quando está fazendo isso, chega a visita de médico, [...] com não sei quantos médicos, e umas enfermeiras acompanhando. Quando eles chegaram na porta, eles não voltaram não! E mamãe também não parou não! Mamãe continuou fazendo, continuou fazendo, e eu ali perto da mamãe. Veio de lá, e eu achei interessante isso, veio de lá uma enfermeira que tava com eles, assim uma mulata, forte, bonita... Botou a mão assim, se postou do lado de mamãe e ficou... Aí eu digo assim: 'Ah! Esta é do ramo!' ³⁵.

A identificação da materialidade das práticas terapêuticas dá-se a partir da construção de evidências históricas consistentes sobre os hábitos e costumes cotidianos dos envolvidos. A alimentação representa papel preponderante neste universo. E não apenas aquilo que é consumido, mas o universo conceitual gerado a partir dos costumes alimentares, os quais podem incidir sobre definições de

³⁴ Entrevista com D. Maria, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2010.

³⁵ Entrevista com D. Maria, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2010.

saúde e de doenças. A forma como a alimentação é obtida também influencia diretamente os saberes e as práticas terapêuticas da comunidade, seja pela conformação de redes sociais organizadas para este fim³⁶, seja pela importância fundamental do mundo do trabalho na constituição do campo de possibilidades sociais e culturais que se abre para a comunidade, possibilitando verificar a permanência, no final do século XX, de práticas terapêuticas cotidianas vinculadas aos saberes ancestrais, as quais notabilizam-se por uma transformação dos elementos persistentes, que foram sendo descontextualizados, reclassificados e rearticulados entre si, dinamizando-se o seu uso, de acordo com a experiência social vivenciada.

Seu Rubem nos explica que muitas das doenças físicas que existiam na sua comunidade estavam relacionadas com a questão da má alimentação. Para ele, os pobres dos centros urbanos alimentavam-se pior e eram mais pobres do que os pobres do campo. Podemos, então, observar uma dicotomia entre a pobreza no campo e nos centros urbanos, em relação ao processo saúde/doença:

Hoje eu fico comparando e lembrando... Por exemplo, o pessoal fala que o nordestino era muito pobre, não sei quê, coitado do nordestino. Nordestino nada, nordestino tinha muita manga, tinha muito caju, você tá entendendo? O cara podia não ter, mas ele comia. Tinha o leite de cabra, tinha o leite de vaca, e nós... A gente tinha que comprar o leite, comprava na leiteria [...] Então a alimentação não era muito regular [...], não tinha

³⁶ Nos espaços rurais, por exemplo, a família aparece como núcleo de organização da vida cotidiana. Embora a pesquisa se realize em um espaço urbano, não podemos descartar este modelo *a priori*.

recurso, você tá entendendo? [...] Casa de pobre era casa de pobre mesmo, não tinha jeito não [...] Dentes? A maioria não tinha dentes perfeitos... Mais uma vez o homem do campo tinha os dentes perfeitos, por que a alimentação era mais saudável, você tá entendendo? ³⁷.

Ao analisarmos os elementos utilizados nas práticas de cura, perguntamos como as ervas indicadas para os tratamentos eram obtidas:

Isso aí elas conheciam... Elas conheciam e elas tinham pessoas também que conheciam e que levavam as ervas pra elas. Essa coisa de conhecer erva é um negócio também que... Elas tinham este dom de conhecer erva! Você agora, inclusive agora com essa coisa de cidade de cimento e asfalto ficou mais difícil, né!? [...] Eu mesmo vi a Dona Elza recolher muita erva, ela conhecia...³⁸.

Podemos perceber que as práticas de cura, principalmente as relativas aos rituais de Candomblé, encontraram uma barreira significativa em sua tradicionalidade diante da urbanização da cidade e do subúrbio. Estas práticas e rituais necessitam de um local que denominamos de espaço de coleta e cultivo, lugares estes destinados ao cuidado de plantas e animais de criação para os trabalhos e as oferendas³⁹. Hoje estabeleceram-se estratégias

³⁷ Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

³⁸ Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

³⁹ O lugar tradicional dos rituais do Candomblé inclui o barracão e a roça de santo ou roça de orixá. A roça é um espaço simbólico que inclui representações de todos os elementos da natureza, aos quais estão vinculados os orixás.

de mercado que visam à comercialização destes produtos, resultando, ainda, em estratégias de empoderamento dentro dos marcos das religiões afrodescendentes⁴⁰.

As estratégias de cura e de manutenção da saúde conservam-se conectadas à memória e aos ensinamentos transmitidos oralmente, tendo incorporado preceitos originários da medicina popular europeia (mais especificamente portuguesa) e do sistema médico oficial do Brasil (a medicina científica). Neste sentido, perguntamos ao Seu Rubem se ele ia ao médico quando criança e jovem, e como era esta questão no seu bairro, na comunidade onde ele morava:

Até se procurar o médico, primeiro se passava pela rezadeira. O médico era algo raro, a cura se dava através das rezadeiras [...] Nós tínhamos era um posto de saúde, mas o pessoal ia muito pouco, o posto de saúde não ficava próximo, não era próximo, ficava do outro lado da estação, não ficava próximo não. Tinha médico na farmácia. Antigamente algumas farmácias tinham médicos lá que davam plantão na farmácia, mas também na nossa rua não tinha farmácia [...] A gente buscava sempre a cura nessas pessoas. Não tinha jeito. Tinha que buscar mesmo...⁴¹.

Seu Rubem conta, ainda, que conheceu, bem mais tarde, já adulto, no Terreirão do Samba, uma senhora de Omolokô, chamada mãe Elza, que carregava consigo o Exú Sete Porteiras, a Vovó Maria Cambina, o Cabloco da Mata e a Preta Velha. Esta senhora era de Oxum. Seu

⁴⁰ Sobre o assunto, ver: SANTOS, 2007.

⁴¹ Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 15 de abril de 2010.

Rubem nos diz que frequentou sua casa durante muito tempo e viu muita cura lá. Dona Elza narrou a ele que começou a ajudar as pessoas no Morro do Salgueiro ainda menina e sua mãe de santo era Dona Inhá, que vinha da dinastia da Praça Onze. Era da mesma dinastia das tias baianas envolvidas no processo da Diáspora. Mais tarde, Dona Elza foi residir e fazer suas curas em Nilópolis. Na casa de mãe Elza ele viu uma pessoa, que era considerada louca, ser curada e tornar-se sã através de folhas e rezas. Ele nos contou, também, que levou um amigo, chamado Paulinho do Ouro, que estava com as pernas inchadas por má circulação, que, em dois meses, já havia melhorado⁴².

Esta pesquisa não tem por objetivo narrar contos nem casos relativos à crença nenhuma, não se trata de militância religiosa. Utilizamos as entrevistas como fonte para estudar e analisar as práticas populares de cura que estão relacionadas com a cultura e a tradição afrodescendentes, mas sempre conscientes dos processos históricos e sociais vinculados a estes indivíduos. Numa investigação onde a permanência das práticas cotidianas vinculadas aos saberes tradicionais aparecem como um dos principais processos, a continuidade é, normalmente, muito mais interessante e muito mais difícil de ser explicada do que a mudança. E as continuidades estão ligadas aos saberes elaborados desde os próprios costumes da comunidade, plasmados nas relações entre as pessoas e na sua organização socioprodutiva, sendo, enfim, determinantes dos processos de ritualização e formalização das práticas

⁴² Entrevista com o senhor Rubem Confete, no Centro Cultural Pequena África, Rio de Janeiro, em 17 de abril de 2010.

terapêuticas. O fato de esta tradição manter-se viva e dinâmica não se deve aos processos históricos encetados pelas políticas públicas de saúde. Técnicas e conhecimentos desenvolvidos a partir dos saberes ancestrais permanecem como vigorosos lastros, modificados à medida que os modelos de vida da sociedade burguesa foram penetrando. Este movimento deu-se pelo deslocamento do contexto em que os elementos originariamente inseriam-se, gerando novos significados a partir da articulação entre práticas e saberes de matrizes distintas e outros usos sociais.

O projeto é trabalhado com base nas problemáticas da história da memória, compreendida a partir do estudo dos suportes, agentes e representações que conformam a dinâmica das memórias sociais voltadas para a elaboração de um conjunto variado de representações de identidade. A partir das histórias de vida dos entrevistados, procuramos reconhecer os elementos definidores de suas práticas terapêuticas, bem como seus pressupostos, técnicas e modelos. A materialidade deste processo só pode ser atestada através dos vetores e registros nos quais as lembranças das experiências deixaram seus rastros. Entre elas privilegiamos as histórias de vida, motivadas pela rememoração provocada ou avivadas pela tradição oral, onde percebemos os agentes da memória como sujeitos históricos comprometidos com a construção e a manutenção da identidade do grupo social.

A experiência social dos sujeitos históricos é um pressuposto para qualquer investigação que tenha como ponto de partida o uso de técnicas de história oral. Na sociedade brasileira, de alfabetização recente e com hábitos de leitura restritos a determinados segmentos sociais, a transmissão oral de valores, tradições, regras e

hábitos permanece viva e com significativa importância no processo de formação do indivíduo e dos comportamentos sociais. Logo, quem trabalha com as memórias de uma pessoa, contadas através de suas histórias pessoais – vividas, escutadas ou mesmo inventadas – está lidando diretamente com suas vivências sociais, em todas as suas dimensões. Estes registros podem ser considerados como uma memória pessoal e, neste caso, individual. Todavia, não podemos desconsiderar que eles são constituídos, também, pelas dimensões das memórias coletiva, familiar e comunitária. Neste sentido, o trabalho desenvolve-se naquela fronteira em que se cruzam os modos de ser do indivíduo e da sua cultura.

Concluimos, então, com uma reflexão do historiador Ulpiano Bezerra de Meneses, onde se destaca a diferença fundamental entre os domínios da memória e da história:

A memória, como construção social, é formação de imagem necessária para os processos de constituição e reforço da identidade individual, coletiva e nacional. Não se confunde com a História, que é a forma intelectual de conhecimento, operação cognitiva. A memória, ao invés, é operação ideológica, processo psicossocial de representação de si próprio, que reorganiza simbolicamente o universo das pessoas, das coisas, imagens e relações, pelas legitimações que produz. A memória fornece quadros de orientação, de assimilação do novo, códigos para classificação e intercâmbio social. [...] A História não deve ser o duplo científico da memória, o historiador não pode abandonar a sua função crítica, a memória precisa ser tratada como objeto da História⁴³.

⁴³ MENESES, 1992, p. 24.

Referências

AMARAL, R. Notas sobre o processo transformativo da cultura material dos cultos afro-brasileiros. In: **Congresso Virtual de Antropología y Arqueología**, 3., 2002. Disponível em: <http://www.naya.org.ar/congreso2002/ponencias/rita_amaral.htm>. Acesso em: 19 jul. 2010.

ARAÚJO, A. M. **Medicina rústica**. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos**: um Haussmann tropical. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.

CASCUDO, L. DA C. **Dicionário do folclore brasileiro**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro/Ministério da Educação e Cultura, 1972.

CUNHA, M. C. P. Acontece que eu sou baiano. In: AZEVEDO, E.; CANO, I.; CUNHA, M.^a C. P. (org.). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Ed. Unicamp, 2009.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

FRIDMAN, F.; SIQUEIRA, E. C. Uma cidadela global no Rio de Janeiro. **Planejamento das cidades**, Rio de Janeiro, n. 9, p. 1, jan./abr. 2003. Disponível em: <http://www.lpp-uerj.net/forumrio/default_fase3.asp>. Acesso em: 30 nov. 2008.

GOMES, T. M. Para além da casa da Tia Ciata: outras experiências no universo cultural carioca, 1830-1930. **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n. 29-30, p. 175-198, 2003. Anual.

JORNAL DO BRASIL, Rio de Janeiro, p.27, 18 jan. 1930.

LESLIE, C. Foreword. In: JANZEN, J. M. **The quest for therapy: medical pluralism in Lower Zaire**. Berkeley: University of California Press, 1978.

MAGALHÃES, J. **Medicina folclórica**. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1966.

MAIA, M. M. A. Imigrantes portugueses no porto do Rio de Janeiro. In: VISCARDI C. M. R.; DELAGADO, L. A. N. (org.). **História Oral: teoria, educação e sociedade**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2006. p. 103-118.

_____. **Imigração e identidade: um estudo sobre famílias portuguesas no Rio de Janeiro - 1950- 1974**. 2008. Tese (Doutorado em História)– Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2008.

MELLO, J. M. C. de; NOVAES, F. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, Fernando A. (coord. geral); SCHWARCZ, Lilia M. (org.) **História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

MENESES, U. T B. de. A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 34, p. 9-24, 1992.

PORTELLI, A. A filosofia e os fatos. **Revista Tempo**, Rio de Janeiro , v. 1, n. 2, p.59-72, dez. 1996.

ROCHA, O. P. **A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1986.

ROENDEL, H. Comunidade portuguesa na cidade do Rio de Janeiro: mobilidade e formação de territórios. In: LESTA, C. (org.). **Os Lusíadas na aventura do Rio moderno**. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SANTOS, F. G. **Economia e cultura do Candomblé na Bahia**: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros 1850/ 1937. 2007. Tese (Doutorado em História)– Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

SANTOS, F. S. D. Doenças do espírito e doenças do corpo: o sistema de medicina caboclo. In: NASCIMENTO, D. R.; CARVALHO, D. M. (org.). **Uma história brasileira das doenças**. Rio de Janeiro, Argumentum, 2010. v. 3, p. 327-360.

SANTOS, F. S. D. DOS; MUAZE, M. DE A. F. **Tradições em movimento**: uma etno-história da saúde e da doença nos vales dos rios Acre e Purus. Brasília, DF: Paralelo 15, 2002.

TEIXEIRA, F. D. **O regime jurídico da exploração dos portos uma visão sobre o trabalhador portuário avulso**. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)– Universidade Cândido Mendes, Niterói, 2007.

VAZ, Lilian Fessler; JACQUES, Paola Berenstein. **Pequeno histórico das favelas no Rio de Janeiro**. Disponível em: <<http://www.anf.org.br/link.php?assunto=urbanismo>>. Consultada em 05/09/2005 às 10:04 h.

O movimento portuário de Salvador e as relações comerciais de objetos litúrgicos afro-brasileiros na segunda metade do século XIX¹

Flávio Gonçalves dos Santos

1 Introdução

As relações comerciais entre a Bahia e a Costa Ocidental Africana têm sido olhadas, sobretudo, pelos seus vínculos com o tráfico de escravos. Não raro sustenta-se a afirmação de que, uma vez findado esse comércio culpado, o que a ele se seguiu não se manteve durante muito tempo. Entretanto, mantém-se até hoje um tipo de comércio entre essas duas pontas do Atlântico que é muito especial.

Ao andar pelas ruas da Feira de São Joaquim, uma das maiores, mais antigas e famosas feiras livres de Salvador, não é difícil encontrar a palha da costa e outros objetos, ervas e adereços de uso litúrgico no Candomblé. Esse comércio é bem antigo, deve ter nascido com a própria organização da feira.

¹ Este texto é um resumo de parte do 2º capítulo de minha tese de doutorado, *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros – 1850/1937*, defendida em novembro de 2007 no PPGH/UFF, sob a orientação do Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato, cuja pesquisa foi financiada pela Universidade Estadual de Santa Cruz.

Nesse mercado tão competitivo, há estratégias de *marketing* para atrair a atenção e despertar o desejo de compra nos fregueses. Essa estratégia, em particular, é bastante significativa e revela um mundo de signos, significados e de possíveis conexões reais ou imaginárias com a África². Ela consiste no seguinte: quando um comerciante quer valorizar a sua mercadoria aos olhos de seu freguês, apresenta ao cliente o rótulo de “vindo da África” ou “da Costa”³. Essa qualidade adicional faz com que aumente a crença na eficácia do produto em questão e, por conseguinte, a sua valorização. Entretanto, essa prática só encontra respaldo no imaginário dos adeptos do candomblé, pois há o credo de que os produtos originários da África são mais poderosos, mais fortes e mais eficientes do que os produtos nacionais.

A crença na maior eficácia dos produtos africanos está, em parte, relacionada a uma polêmica estabelecida nas primeiras décadas do século XX. Estavam envolvidos nessa polêmica os partidários da pureza do culto aos orixás e os adeptos do que se configuraria, mais tarde, no chamado candomblé de caboclo⁴. Como forma de defesa ou manutenção de certa primazia dentro do culto, alguns chefes religiosos faziam a evocação de se realizar os rituais como eram feitos na África, criando assim um mito em relação aos produtos vindos diretamente desse continente.

² O termo África é aqui empregado no sentido que é utilizado pelos adeptos do Candomblé, isto é, como a mãe mítica de onde provêm todos os mistérios e toda força (axé).

³ Esse procedimento pôde ser constatado em uma conversa com um feirante a respeito dos referidos produtos, como na observação das embalagens dos produtos postos à venda.

⁴ SANTOS, 2001.

Nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, babalaôs e babalorixás baianos, filhos de africanos, exaltavam sua condição de filhos de africanos. Assim o faziam Martiniano Eliseu do Bonfim e Eugenia Anna dos Santos (conhecida como Mãe Aninha e Iya Obá Biyi), que compartilhavam entre si uma mesma frase - “Meus pais eram africanos, graças a Deus”. O próprio Martiniano viveu parte da vida em Lagos, onde recebeu sua formação religiosa e escolar⁵. Esses líderes religiosos com orgulho reforçavam o diferencial diante dos demais chefes de casas de culto. Orgulhavam-se de que, por terem recebido como herança familiar os segredos e mistérios dos cultos aos Orixás, estavam mais próximos das raízes africanas.

Essa parcela era composta de ex-escravos africanos e de seus descendentes, que através do estabelecimento de relações comerciais, fortaleciam os vínculos identitários e estabeleciam trocas simbólicas no campo da religiosidade com as populações africanas locais e de escravos libertos retornados ao seu continente de origem⁶. Em uma entrevista concedida ao jornal *O Estado da Bahia*, Martiniano Eliseu do Bonfim revela um pouco desse processo: “- Fui para Lagos creança e voltei rapazinho quando meus paes morreram”⁷.

Em outra declaração de Martiniano, coletada por Pierson, no final da década de 1930, ele anuncia a existência de um fluxo comercial entre a Bahia e Lagos, cujos agentes desse comércio valiam-se de vínculos de

⁵ PIERSON, 1971; O ESTADO..., 1936.

⁶ LIMA apud VERGE, 1981.

⁷ O ESTADO...1936, p. 5.

parentesco sanguíneos ou simbólicos, cuidadosamente mantidos dos dois lados do Atlântico.

Meu pai tinha ido só fazer uma visita. Voltou logo pra Bahia, pra cuidar dos negócios. Nesse tempo ele comprava coisas da África. Mas eu fiquei em Lagos, onze anos e nove meses, desde 1875 até 1886. Mas tarde fui outra vez pra África e fiquei mais um ano. E três anos depois voltei de novo prá vender coral e lâ grossa e fina. Comprei pano da Costa prá vender aqui [...] (grifos nossos)⁸.

2 O movimento portuário, a operação comercial e as mercadorias

Em 1850, quando o movimento do porto de Salvador ressentiu-se das medidas de contenção ao tráfico de escravos, quatro foram as embarcações provenientes da Costa d'África assinaladas no livro do ano de 1851-1, da série Despacho de importação, seção Alfandegária, do Arquivo Público do Estado da Bahia. Foram elas: as barcas polaca-sardas Henrique e Bolívar, a francesa Indústria, e a escuna Estrela do Mar, também francesa.

Consta que as mercadorias de Desonnais, capitão da barca Indústria, deram entrada no 6º Armazém, no dia 5 de junho de 1850. No rol dos produtos despachados pelo capitão Desonnais estavam listados 24 balaios, 25 peles de guariba, 16 peles e 2 embrulhos contendo peles e 1 tapete de pele de guariba. O produto da soma dos valores desses itens para efeito de taxação foi de 9\$880 (nove

⁸ PIERSON, 1971, p. 278.

mil e oitocentos e oitenta réis). Essas mercadorias, tendo entrado no armazém em 5 de junho, foram despachadas pelo capitão em 11 de junho daquele ano⁹.

Nas fontes consultadas, aparecem também os registros das mercadorias que recebeu Miguel d'Almeida Penna, vindas da Costa d'África na escuna francesa Estrela do Mar, em 4 de abril de 1850. O rol de mercadoria armazenada no Trapiche Guimarães assinala 15 cascos¹⁰ com 1.250 medidas de azeite de palma, cotadas a \$255 (duzentos e cinquenta e cinco réis), o que perfazia uma importância de 318\$375 (trezentos e dezoito mil, trezentos e setenta e cinco réis) a serem pagos. Porém, com um abatimento de 2%, esse valor caiu para 312\$375 (trezentos e doze mil trezentos e setenta e cinco réis). O que torna esse caso curioso é que, tendo chegado em abril de 1850, a mercadoria só foi despachada exatamente 11 meses depois, isto é, em 4 de março de 1851. E mesmo com o atraso de quase um ano, elas ainda receberam um desconto de 6\$375 (seis mil trezentos e setenta e cinco réis¹¹).

Entretanto, isso não é tudo, em 14 de novembro do mesmo ano, Miguel d'Almeida Penna comparece novamente ao Trapiche Guimarães para despachar mais 20 cascos contendo 1.736 medidas de azeite de palma ali estocadas há um ano e sete meses. O valor total da mercadoria foi de 442\$680 (quatrocentos e quarenta e dois mil seiscentos e oitenta réis) mas, com o abatimento

⁹ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1850, n.o 316.

¹⁰ Casco é o termo encontrado em algumas fontes para referir-se aos recipientes onde vinham acondicionadas as mercadorias líquidas, tais como azeite de dendê, aguardente, vinho etc.

¹¹ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1850, n.o 386.

de 8\$853 (oito mil oitocentos e cinquenta e três réis), o valor da taxa foi reduzido para 433\$827 (quatrocentos e trinta e três mil oitocentos e vinte e sete réis)¹². Mais interessante ainda é o ano de 1851, que foi bastante intenso em termos de movimentação comercial de mercadorias da Costa d'África destinadas a d'Almeida Penna. Além dos despachos referentes ao carregamento recebido pela escuna francesa Estrela do Mar, ele recebeu produtos vindos pelo patacho sardo Iride e pelas polaca-sardas Éolo e Velotrice¹³.

Do patacho Iride recebeu 170 lb de limo da Costa,¹⁴ em 12 de novembro de 1850, das polaca-sardas Éolo 205 lb de limo da Costa e da Velotrice 78 lb de cãm¹⁵; todas essas mercadorias foram depositadas no 5º Armazém. A exceção foram as 205 lb de limo, depositadas no referido armazém em 4 de abril de 1851 e despachadas no dia 16 do mesmo mês, pelo valor de 19\$680 (dezenove mil seiscentos e oitenta réis). Os dois outros carregamentos foram acrescidos de multas cobradas pelo armazém. Assim, as 170 lb de limo que custariam 16\$320 (dezesesseis mil trezentos e vinte réis), com a multa de \$652 (seiscentos e cinquenta réis) custaram 16\$972 (dezesesseis mil novecentos e setenta e dois réis). Mais cara foi a multa

¹² ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1851-4, n.o 453.

¹³ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1851-2, nos. .631 e 753; livro do ano 1851-3, n.o 886.

¹⁴ Nas fontes foi comum encontrar a referência a “lb” como uma unidade de medida. Esta sigla representa a medida de peso LIBRA, que equivale a 453,59237 gramas. Quanto ao limo da Costa ou Ori é seiva de árvore em forma de cera utilizada em rituais de iniciação. Trata-se, na verdade, da manteiga extraída do Karité, árvore originária do continente africano, amplamente usada em produtos cosméticos na atualidade.

¹⁵ Cal (Cãm, Cão), pedras de cal – Espécie de giz utilizado no ritual de iniciação.

para o câm. As 78 lb custariam 66\$720(sessenta e seis mil setecentos e vinte réis) foram majoradas em 3\$339 (três mil trezentos e trinta e nove réis) custando, ao final, 70\$056 (setenta mil e cinquenta e seis réis)¹⁶.

Apesar das situações registradas nas ações comerciais de Miguel d'Almeida Penna, não se pode dizer que elas foram peculiaridades suas. No fluxo de carregamentos que recebeu da Costa d'África nos anos de 1850 e 1851, ao menos no grupo de despachos analisados durante a pesquisa, o seu nome não mais aparece. Essa também não é uma situação incomum. Foi o caso de muitos outros negociantes, tais como Eva Maia, Zeferino Ferreira Alves ou Fructuoso Gomes Moncorvo.

Eva Maia, por exemplo, chegou à Bahia por volta do dia 4 de setembro de 1863, vinda da Costa d'África, provavelmente dos portos de Lagos, no palhabote nacional Paraguassú¹⁷. Digo provavelmente, pois essa embarcação trouxe daquela cidade, em janeiro desse mesmo ano, um carregamento com mercadorias destinadas a Fructuoso Gomes Moncorvo¹⁸ que, no ano anterior, da mesma procedência, trouxe outro carregamento, conforme TABELA a seguir¹⁹.

Diferentemente de Moncorvo, o carregamento despachado por Eva Maia era de volume e valor modestos. O valor total, por ela pago, foi de 10\$767 (Dez mil sete-

¹⁶ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1851-2, nos. 631 e 753; livro do ano 1851-3, n.o 886.

¹⁷ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1863-4, n.o 1153.

¹⁸ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1863-1, no. 849.

¹⁹ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1862-4, nos. 880, 900, 931, 932, 936, 942, 961, 971, 963.

centos e sessenta e sete réis), já acrescido por uma multa de \$442 (quatrocentos e quarenta e quatro réis) e pelo adicional de 5%, isto é, de 1\$475 (um mil quatrocentos e setenta e cinco réis), cobrados pelo armazém a partir do valor da mercadoria²⁰.

Os volumes foram depositados no 2º Armazém da Alfândega Nova em 4 de setembro de 1863, e retirados um mês e vinte e dois dias depois. As mercadorias depositadas no armazém eram: 4 panos da Costa, pesando 5 lb a 1\$500 (um mil e quinhentos réis) cada libra do pano; 3 panos à imitação de bahe, pesando 3 lb e custando \$210 (duzentos e dez réis) cada libra; e 6 lb de pimenta da Costa a \$120 (cento e vinte réis) a libra. A soma total dos valores dessas mercadorias avaliadas pela Alfândega foi de 8\$810 (oito mil oitocentos e dez réis)²¹. Uma quantia bastante modesta, se comparada aos 550\$290 (quinhentos e cinquenta mil duzentos e noventa réis) de mercadorias importadas por Fructuoso Gomes Moncorvo entre 1862 e 1863, isso sem contar as multas e adicionais, pagos por ele, no momento do despacho de suas mercadorias²².

Somadas as taxas e os 5% de adicionais pagos, esse valor eleva-se para 655\$611 (seiscentos e cinquenta e cinco mil seiscentos e onze réis), isto é, houve um acréscimo de 105\$321 (cento e cinco mil trezentos vinte um réis)²³.

²⁰ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1863-1, n.o 849.

²¹ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1863-1, n.o 849.

²² ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1862-4, nos. 880, 900, 931, 932, 936, 942, 961, 971, 963.

²³ ARQUIVO... maço 02022, livro do ano 1862-4, nos. 880, 900, 931, 932, 936, 942, 961, 971, 963.

O movimento portuário de Salvador e as relações comerciais de objetos litúrgicos afro-brasileiros na segunda metade do século XIX

TABELA – Mercadorias despachadas por Fructuoso Gomes Moncorvo em 1862

Dia e Mês	Produto	Quant.	Valor/ réis	Nome do Proprietário	Embarcação
22/Ago.	Cola da Costa (frutos estomacais)	207 lb	24\$840	Fructuoso G. Moncorvo	Palhabote Nal. Paraguassú
22/Ago.	Sabão comum preto ordinário	180 lb	1\$800	" " " " "	" " " " "
23/Ago.	Balaio da Costa	19 lb	2\$280	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Sabão da Costa preto	361 lb	3\$610	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Languidibá (contas de madeira)	7 lb	2\$100	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Panos da Costa finos	80	60\$000	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Panos da Costa Ord. de Bahé	43	11\$970	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Pevides da Costa	309 lb	37\$080	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Balaio de palha finos p/ compras	95 lb	11\$400	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Pegerecum e Pimenta da Costa	50 lb	6\$000	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Sabão da Costa preto	446 lb	4\$460	" " " " "	" " " " "
22/Ago.	Panos da Costa à imitação de bahé	12 lb	2\$520	" " " " "	" " " " "
25/Ago.	Pedra de Cão	80 lb	19\$200	" " " " "	" " " " "
23/Ago.	Panos da Costa	30	51\$000	" " " " "	" " " " "
26/Ago.	Colas da Costa (fruto)	180 lb	21\$600	" " " " "	" " " " "
25/Ago.	Panos da Costa à imitação de bahé	11 lb	2\$310	" " " " "	" " " " "
25/Ago.	Panos da Costa finos	18	31\$500	" " " " "	" " " " "
Ano 1863/1					
Dia e Mês	Produto	Quant	Valor	Nome do Proprietário	Embarcação
17/Jan.	Sabão da Costa preto	102 lb	1\$020	Fructuoso G. Moncorvo	Palhabote Nal. Paraguassú
17/Jan.	Limo da Costa	120 lb	10\$800	" " " " "	" " " " "
17/Jan.	Panos da Costa	5 lb	7\$500	" " " " "	" " " " "
Ano 1863 /3					
Dia e Mês	Produto	Quant	Valor	Nome do Proprietário	Embarcação
19/ Jun.	Azeite de Palma	791 me.	237\$300	Fructuoso G. Moncorvo	Hiate Port. Santa Isabel

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Alfandegária, Série Despachos de Importação, maço 02022, livro do ano 1862-4, n.ºs. 880, 900, 931, 932, 936, 942, 961, 971, 963, livros dos anos 1863/1, n.º 849 e 1863/ 3, n.º 1048.

Em outras palavras, apenas o valor das taxas, multas e adicionais pagos por Moncorvo representa, aproximadamente, 9,7 vezes o que foi pago por Eva Maia, incluídos a multa e o adicional de 5% cobrados pelo 2º Armazém.

Esses casos permitem a conclusão de que esse fluxo comercial era acessível tanto aos pequenos comerciantes que dispunham de pouco capital, quanto àqueles que poderiam dispor de uma soma considerável. Era também um comércio eventual, por assim dizer. E isso fica patente no caso do Capitão Desonnais, que se muniu de algumas mercadorias na Costa d'África para vendê-las no Brasil, ou seja, tendo acesso ao mercado fornecedor e ao mercado consumidor dos produtos e dispondo de certa quantia para realizar a operação, o Capitão Desonnais se aproveitou da oportunidade. Esse, aliás, não foi o único caso. Na relação dos capitães das embarcações que faziam a ligação entre o Brasil e a Costa d'África cujos nomes aparecem nos despachos de importação encontram-se: Domingos da Costa Lage, capitão do patacho português Dois Irmãos; Emamele Peaggio, capitão da polaca-sarda Velotrice; e Jacomé Ansabaldo, capitão da polaca-sarda Izide.

3 Custo dos produtos

Considerando a sociedade brasileira da segunda metade do século XIX e as suas relações comerciais com a Costa Ocidental da África, as realidades sociais que permitiram as equivalências entre as mercadorias que compuseram o fluxo das trocas materiais/ simbólicas voltadas para o culto aos orixás já haviam sido

postas pelo intercuro do tráfico. Durante a vigência do tráfico negreiro, criou-se um mercado na Costa d'África para produtos brasileiros. Assim, por conta do comércio negreiro, desenvolveu-se no Brasil o gosto e o mercado para certos produtos africanos.

As mercadorias industrializadas dividiam-se em, pelo menos, três grupos: a) bélicos; b) têxteis e c) produtos de vidro. Por outro lado, as mercadorias brasileiras consistiam apenas do fumo e da cachaça, mas, em termos de volume, compunham a maior parte dos gêneros que seriam trocados. Os búzios também eram utilizados nas transações comerciais, particularmente os da espécie *Cypraea moneta* ou *Cypraea anullus*.

Esses búzios eram uma moeda tradicional em algumas regiões da Costa do Golfo de Benin, como Lagos, Porto Novo, Ajuda. De acordo com Manuela Carneiro da Cunha, o seu pouco valor unitário permitia pequenas transações comerciais, entretanto, era bastante desconfortável para negociações de maior valor. Em 1850, para compor uma quantia que equivalesse a 5 dólares espanhóis era preciso uma saca, assim, para formar 100, era preciso uma tonelada²⁴.

[...] 40 cauris formavam uma corda; 50 cordas uma cabeça, 10 cabeças, uma saca. O câmbio na década de 50 era tal que duas cabeças de cauris correspondiam a um dólar espanhol ou pouco mais que 8 shillings ingleses, decaindo rapidamente nas décadas seguintes. Em 40 anos (1850-1890) o cauri desvalorizou-se em 90%²⁵.

²⁴ CUNHA, 1985.

²⁵ CUNHA, 1985, p. 121.

Embarcações dedicadas ao tráfico negreiro, tais como a Heroína, Trajano, Providência e Venturoso, transportavam um tecido chamado madapolan, também conhecido como pano da Costa. Já a embarcação Tentadora foi surpreendida com um carregamento de azeite de dendê²⁶. Isso significa dizer que, juntamente com os escravos, as embarcações transportavam essas mercadorias para o Brasil. O mercado já havia sido criado, assim como uma “realidade social” que permitia as transações tendo por base as “relações das mercadorias umas com as outras”²⁷. Após a abolição do tráfico de escravos, o comércio entre o Brasil e a Costa d’África manteve-se utilizando os mesmos padrões de “transação social”, mas sem a presença do escravo.

A principal característica desse comércio era, assim como no comércio negreiro, a pouca utilização de dinheiro. Em sua maioria, as mercadorias eram trocadas em uma espécie de escambo. Os produtos eram consignados a representantes comerciais que os retiravam da alfândega, pagando as devidas taxas. Convertiam os produtos recebidos em produtos brasileiros e os remetiam novamente à Costa d’África, para o(s) proprietário(s) do carregamento inicial, depois de retirar uma comissão pela operação realizada²⁸.

Como o sistema bancário era inexpressivo nas duas pontas do Atlântico ou não se prestava à concessão de créditos para esse comércio, a maneira encontrada

²⁶ VERGER, 1987.

²⁷ As aspas utilizadas neste parágrafo são para destacar as expressões utilizadas por Marx.

²⁸ CUNHA, 1986, p. 125.

foi a da remuneração através da troca de mercadorias. A transferência dos valores dava-se, na maioria das vezes, sem a intermediação de letras de câmbio ou dinheiro propriamente dito. Por seu turno, as mercadorias que eram recebidas em pagamento às mercadorias remetidas compunham uma reserva importante de capitais que poderia ser utilizada, tanto para obter crédito quanto para servir de lastro em possíveis flutuações do mercado internacional.

Pelas características do mercado baiano, de pequena disponibilidade de capitais, esse procedimento deveria ser adotado também na margem brasileira do Atlântico. Assim, nas duas pontas desse comércio, o acúmulo de mercadorias em estoques fazia-se necessário. Entretanto, esse acúmulo não era resultado apenas do excedente de produção. Antes disso, ele era produto da própria circulação de mercadorias e dava-se com o intuito de manter a rede comercial em movimento.

Dentre os produtos importados da Costa d'África, os mais frequentes foram o azeite de palma, a noz de cola (macho e fêmea), a palha da Costa e o sabão da Costa. Além desses itens há uma variedade de outras mercadorias de difícil agrupamento dadas a sua variedade e especificidade. São itens como baús velhos, cuias, cacetes de pau, pássaros, peles de macaco etc.

Nesse comércio existiram níveis de participação, já que os valores relatados nos despachos de importação demonstram que o dinheiro pago na alfândega variava. Manoelino Alves de Souza, em 20 de outubro de 1851, despachou na alfândega da Bahia mercadorias avaliadas em um total de 22\$350 (vinte e dois mil trezentos e cinquenta réis). Isso representava pouco menos do que

o valor estimado por Matoso para a remuneração de um pedreiro, por seis dias de trabalho, isto é 28\$800 (vinte oito mil e oitocentos réis)²⁹. Menos de um mês depois, em 17 de novembro de 1851, Maximo Lopes Gomes despachava mercadorias avaliadas em 112\$980 (cento e doze mil novecentos e oitenta réis), vindas na mesma embarcação que as de Marcelino de Souza. Essas mercadorias, entretanto, representavam, mais ou menos, 1/3 dos ganhos anuais de um marceneiro. Em 2 de janeiro de 1852, apenas um carregamento de 248lb de noz de cola, de Antonio Vieira da Silva, estava avaliado em 1.587\$290 (um conto e quinhentos e oitenta e sete mil duzentos e noventa réis). Esse valor correspondia a mais da metade do valor médio do salário de um pedreiro, estimado por Matoso em 300\$000 (trezentos mil réis). Já em 14, 20 e 27 de agosto de 1852, Joaquim Pereira Marinho, contumaz traficante de escravos, despachou azeite de Palma e panos da Costa avaliados em 989\$940 (novecentos e oitenta e nove mil e novecentos e quarenta réis). Se a esses valores forem acrescentado os despachos do mês de novembro, ele sobe para 1.571\$880 (um conto quinhentos e setenta e um mil oitocentos e oitenta réis), isto é, quatro vezes e meia o salário anual de um marceneiro.

Esses são os dados, apenas para os primeiros anos da década de 1850, e para o final do século XIX a situação não difere muito. Em 1899, no documento assinado por Luciano Crispin da Silva, onde prestava contas das mercadorias consignadas a ele por Felicidade de Santana, conta-se um rol de mercadorias avaliadas ao todo em

²⁹ MATOSO, 1992.

760\$000 (setecentos e sessenta mil réis). Comparando esse valor com os salários pagos, veremos que ele representa uma vez e meia o salário anual de um pedreiro ou um carpinteiro. Apenas os 45 fios de *lagidibás*³⁰ representavam 18 dias de trabalho de um pedreiro ou carpinteiro e, se considerarmos que o cálculo desses salários foi feito em torno de um mês com 25 dias de trabalho útil, essa é uma soma considerável. Já o pano da Costa tem um valor unitário superior ao de uma diária de trabalho desses profissionais. Para comprar um pano da Costa um marceneiro precisaria, em 1899, trabalhar quatro dias e meio. Para comprar uma cuia seria necessário um dia e meio de trabalho.

Esses valores dão uma ideia aproximada do valor dessas mercadorias em relação ao poder aquisitivo da camada mais popular da cidade de Salvador, camada essa, diga-se de passagem, de onde provinha a maioria dos adeptos do culto aos Orixás.

5 Considerações finais

É possível concluir que uma das características do comércio entre a Bahia e a Costa d'África foi a pouca utilização de dinheiro, que ocorria quando o mercado brasileiro ou o africano ficava saturado de mercadorias. É provável que isso fosse mais recorrente na Costa d'África

³⁰ Fio de conta que quando feito de madeira é consagrada a Omolu/Obaluaiê. Refere-se também a um colar composto por três fios de conta separados por contas maiores, normalmente de formato cilíndrico, e que marcam determinado status na hierarquia do candomblé.

do que no Brasil, uma vez que os produtos brasileiros exportados para aquela região estavam sujeitos à concorrência dos produtos ingleses, alemães e franceses. Por outro lado, não havia uma concorrência direta aos produtos africanos, já que o seu mercado consumidor era bastante circunscrito e mesmo o azeite de dendê era, em sua maior parte, importado para a reexportação.

Mesmo assim, as fontes registram a remessa de moedas como forma de pagamento, mas que igualmente entram no rol dos produtos de importação, como se elas próprias fossem mercadorias. A originalidade desse comércio dá-se com a superposição no aproveitamento de necessidades comerciais específicas. De um lado criando ou abastecendo um mercado consumidor de gêneros de uso mais ou menos difundidos na sociedade e, de outro, utilizando-se desse fluxo comercial para abastecer um mercado consumidor restrito de uma miríade de gêneros que de outra forma não encontraria meios de satisfazer a sua demanda. Isto é, a especificidade desse comércio não está apenas nos gêneros que foram importados. Sequer está na importação de azeite de Palma, palha, sabão ou noz de cola: está na forma de criar meios para que itens, sem aparente valor comercial, pudessem atravessar o Atlântico e chegar aos adeptos do culto aos orixás.

Nesse sentido, casaram, em uma relação quase mutualista, um comércio de mercadorias com valor de troca e a circulação de mercadorias que possuem apenas valor de uso.

Referências

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. Seção Alfandegária, série Despachos de Importação, maço 02022, livro do ano 1850, n.º 316.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1851-4, n.º 453.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1851-2, n.ºs. 631 e 753; livro do ano 1851-3, n.º. 886.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1863-4, n.º1153.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1863-1, n.º 849.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1862-4, n.ºs. 880, 900, 931, 932, 936, 942, 961, 971, 963.

_____. _____, maço 02022, livro do ano 1863-1, n.º 849.

CUNHA, M. C. da. **Negros, estrangeiros:** os escravos libertos e sua volta à África, São Paulo, Brasiliense, 1985.

LIMA, V. da C. **A família-de-santo nos candomblés jeje-nagô da Bahia:** um estudo de relações intra-grupais. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1977.

MATOSO, K.de Q. **Bahia, século XIX:** uma província do Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

O ESTADO DA BAHIA (Jornal), Salvador, 14 maio 1936.

_____, Salvador, 15 maio 1936.

PIERSON, D. **Branços e pretos na Bahia**: estudo do contato social. São Paulo, Ed. Nacional, 1971.

SANTOS, F. G. dos. **Economia e Cultura do Candomblé na Bahia**: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros – 1850/ 1937. 2007. Tese (Doutorado em História)– Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

_____. **Os discursos afro-brasileiros face às ideologias raciais na Bahia, 1889-1937**. 2001. Dissertação (Mestrado em História)– Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

VERGER, P. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Baía de Todos os Santos, entre os séculos XVII e XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987. (Nota 59, Cap. XV).

_____. **Lendas africanas dos Orixás**. Salvador: Corrupio: 1981.

Vozes dos portos: conexões e sentimentos dos marinheiros da Revolta da Chibata

Álvaro Pereira do Nascimento

Manaus, 29 de novembro de 1910.

Caro Amigo,

A saudade é que me obriga a pegar nesta pena para vos dirigir as seguintes [palavras] e também saber a notícia do colega Oscar Galvão de Oliveira. Dias Martins, é verdade que você até que um dia foi comandante? Olhe aqui nós também tivemos uma revolução contra a polícia no dia 8 de outubro e depois eles falaram que era por causa do digno governador Sá Peixoto, digno civilista o governador que está no poder deu ordem ao chefe de polícia para matar qualquer marinheiro mas eles estão completamente enganados. Dias Martins, faça o favor de dizer ao Oscar Galvão que eu estou lá na Flotilha do Amazonas, enforcado na canhoeira Juruá, no porto do Amazonas, no mais amigo adeus, faça o favor de me mandar a resposta.

NB. Dias Martins, porque motivo vocês fizeram essa revolta que nós aqui não sabemos. Dizem aqui os oficiais que foi para abolir os castigos corporais, aumento do soldo e diminuir o tempo de serviço. Se for para abolir os castigos corporais eles [os oficiais] aqui dizem que não botam a espada na cintura para não dar menos de 200 lambadas como diversos oficiais desta flotilha falam. São os seguintes 2^o tenente Ramoni Lima comandante do avizo Jutahy e o 2^o Milanes comandante da flotilha. Eu espero que vocês sejam vencedores se é possível melhorar esta flotilha melhor que nisto aqui [?] disse que nós estamos atrás do céu.

Dias Martins você é capaz de me arranjar para mim ir para o Rio de Janeiro
No mais adeus aceite muitas lembranças minha e de todos seus companheiros dignos
Foguista de 2^a classe da 4^a Companhia, número 87
Nazário Damião¹.

Início o texto com essa carta maravilhosa. Raramente encontramos a troca de informações entre dois colegas de farda, dois marinheiros, dois homens comuns, narrando sobre suas vidas, suas esperanças e seus interesses. Cartas que relembram a do soldado William Wheeler para sua esposa, explicando as difíceis condições em que ele e seus colegas da 51^a Infantaria Britânica estavam, em meio à batalha de Waterloo². São informações raras e fundamentais para o historiador que explora a história das pessoas comuns, sejam elas civis ou militares.

Nazário Damião, mal soube da revolta encabeçada por seu colega no Rio de Janeiro, correu para a pena a fim de escrever-lhe. Para além da saudade, Nazário comunicava-se agora com alguém mais importante do que o simples colega de outrora. Dias Martins tornara-se um dos principais líderes da Revolta dos Marinheiros de 1910, posteriormente citado como mentor “intelectual”³ do movimento que sacudiu a capital federal da República e pôs o recém-empossado governo de Hermes da Fonseca em posição bastante delicada, nacional e internacionalmente.

A cidade do Rio de Janeiro estava em um de seus momentos mais deslumbrantes. Avenidas largas, cafés

¹ ARQUIVO... Proc. n.º 565/1912.

² SHARPE, 1992.

³ MOREL, 1986.

afrancesados, a estonteante Biblioteca Nacional e o maravilhoso Theatro Municipal eram algumas das novas construções que orgulhavam o requintado cidadão. Andar pelas ruas e ver o quanto a cidade recebia melhor os visitantes de todos os lugares e tinha melhorado a qualidade de vida de seus moradores, deixava aliviado o espírito de muitos. Centro financeiro e comercial e a mais populosa capital dos estados brasileiros, o Rio de Janeiro também recebeu um porto que correspondia à dinâmica das pessoas e aos produtos consumidos e fabricados por seus moradores. Através dele, chegavam trabalhadores, negociantes, viajantes e aventureiros de muitas partes do Brasil e do mundo⁴.

Tais obras afetaram violenta e repentinamente a vida de milhares de pessoas através da incursão brutal dos governos municipal, liderado pelo prefeito Pereira Passos, e federal, na figura do presidente Rodrigues Alves. Esses assinaram os despachos para uma intervenção urbana sem precedentes, expulsando os mais pobres dos antigos cortiços para as futuras favelas e subúrbios, sem um plano habitacional prévio para essa população⁵. E foi essa cidade, repleta de contradições sociais e urbanísticas, que foi transformada em alvo de canhões dos navios da Marinha de Guerra brasileira. O *scout Bahia* foi tomado aos oficiais e teve como chefe um dos amigos de Nazário, o marinheiro Francisco Dias Martins.

É, no mínimo, curioso notar que os empréstimos volumosos realizados pelo governo brasileiro para a reforma

⁴ BENCHIMOL, 1992; SEVCENKO, 1985.

⁵ BENCHIMOL, 1992; CHALHOUB, 1996.

urbana de Pereira Passos também financiaram a construção dos novos navios da Marinha de Guerra, os encouraçados Minas Gerais e São Paulo, similares ao Dreadnought inglês, tido como o mais poderoso de todas as armadas do mundo, até então⁶. Uma parte dos amotinados acompanhou a construção desses navios e notou o melhor tratamento dispensado aos marinheiros ingleses, na época. Possivelmente, também puderam perceber o cotidiano de marinheiros de outras armadas estrangeiras passadas pela Inglaterra. Observaram tudo isso e começaram a discutir suas próprias realidades, como afirmou um dos seus mais importantes líderes⁷.

A revolta não fora resultado de uma decisão intempestiva, repentina. O cais dos Mineiros, o porto do Rio, as estreitas passagens das ilhas das Cobras e Villegaignon, onde ficavam os quartéis, e as ruas próximas à costa foram palcos de conversas secretas de marinheiros insatisfeitos com o serviço naquela força armada. Reuniam-se em pelo menos três lugares fixos: a Praça Tiradentes, o Morro da Conceição e a Rua dos Inválidos. Era nesses lugares que um “comitê” central traçava os planos para alcançar as reivindicações exigidas. Não sabemos o teor dessas conversas, mas, possivelmente discutiam os problemas enfrentados no serviço diário e as possibilidades de resolvê-los junto às instâncias hierárquicas superiores.

O contato com marinheiros estrangeiros, que contavam a saga da “esquadra russa”, de 1905, mais precisa-

⁶ O relato mais completo da revolta pode ser encontrado na obra *Cidadania, cor e disciplina na Revolta dos Marinheiros de 1910*, de Álvaro Pereira do Nascimento, 2008.

⁷ MUSEU..., 1999.

mente do Encouraçado Potenkim, foi muito importante para a conscientização e o estourar do movimento. Os portos brasileiros e ingleses foram conexões importantes, passagens de informações que vinham de boca em boca, em diferentes línguas, mas facilmente compreensíveis, após toscas traduções, a qualquer um que vivia da marinharia, da beira do cais e no balançar dos conveses. A péssima alimentação, o excesso de trabalho, a violência entre os próprios marinheiros e o uso de castigos corporais não eram exclusividade da marinha brasileira. Não foi à toa que o encouraçado Potenkim tornou-se uma lenda viva, eternizada posteriormente na película dirigida por Sergei Eisenstein (1925). Boa parte das marinhas europeias, por exemplo, aplicavam castigos corporais até fins do século XIX, e outras mantiveram essa prática nas primeiras décadas do XX⁸.

1 A revolta⁹

Ao ouvirem os primeiros tiros de canhão, naquela noite de 22 de novembro de 1910, cidadãos que moravam próximos à Baía da Guanabara acordaram sobressaltados pelo ensurdecido estampido dos grossos projéteis que vararam os céus da cidade. A maioria permaneceu em suas casas e tentou voltar ao sono, mesmo apreensiva. Outros vararam a noite na expectativa de

⁸ CLAVER, 1954; SANBORN 1941.

⁹ As informações que se seguem sobre a revolta foram retiradas de NASCIMENTO, 2008.

uma nova “revolução”¹⁰. Sonâmbulos e assustados, tais moradores tiveram que esperar até a manhã seguinte para comprar os primeiros jornais com notícias sobre o ocorrido. A informação poderia salvar-lhes a vida. Alguns daqueles projéteis atingiram casas e mataram duas crianças e sua mãe. Naquela manhã, muitos lotaram trens, bondes, carros, tálburis e carroças que partiam em direção aos subúrbios, bem distantes de qualquer zona ao alcance dos tiros.

O desejo dos marinheiros amotinados nunca fora matar pessoas inocentes. A morte de parte daquela família havia sido uma fatalidade. Conscientemente, assassinaram oficiais militares e marinheiros que se opuseram ao levante e decidiram enfrentar centenas de amotinados. O comandante do encouraçado Minas Gerais, Pereira das Neves, foi o mais lembrado pela imprensa dentre os oficiais mortos. Ele e seus colegas de oficialato devem ter desconfiado de que algo estava sendo tramado. Incidentes cada vez mais cotidianos ocorriam nos navios de guerra, algumas vezes claramente ofensivos à hierarquia, como se podia perceber numa carta ameaçadora a toda classe dos oficiais. Essa carta fora escrita por “Mão Negra”, pseudônimo do mesmo Francisco Dias Martins, amigo de Nazário, que viajou parte do mundo e ouviu muitas histórias pelos portos por onde passou. Os oficiais não acreditaram que aquela suspeita tornar-se-ia realidade e que seis deles tombariam nos conveses dos quatro navios amotinados naquela noite de 22 de novembro de 1910.

¹⁰ ANDRADE, 1976.

Aquela não era a primeira vez que marinheiros levantavam-se contra castigos físicos e péssimas condições de trabalho na Armada. Outras ocorreram, desde o início da república. Se o novo regime não se tornara a república dos sonhos de alguns, ela até que acenou positivamente para os marinheiros que viram, já no dia 16 de novembro de 1889, um decreto abolindo o castigo físico, que foi lido em todos os conveses e quartéis. Mas a alegria da marujada não durou muito. Em 12 de abril de 1890, os castigos como recurso disciplinar voltaram a ser permitidos somados a mais penas que não haviam anteriormente. Foi um duro baque e muitos sentiram-se injustiçados nas diversas embarcações militares espalhadas pelos portos do país¹¹. Mas a de 1910 era diferente, tornava-se a maior de todas, a que mais marcas deixaria na história da Marinha de Guerra. Parte dos oficiais até hoje tenta ofuscar a dimensão daquele movimento, a coragem dos marinheiros e, principalmente, a de seus principais líderes.

Na primeira página do jornal *O Paiz*, na manhã de 23 de novembro de 1910, estava a notícia que

Alguns oficiais corridos do Minas pelos marinheiros amotinados apresentaram-se ao sr. ministro da marinha e chefe do estado maior da armada, narrando que a guarnição do navio se sublevara, alegando maus tratos e excesso de serviço para a sua reduzida guarnição.

Na mensagem enviada ao governo, os amotinados exigiam a exclusão dos oficiais “incompetentes”, a reforma do código penal e disciplinar da Armada (a fim de

¹¹ Sobre o assunto, veja NASCIMENTO, 2001.

extinguir os castigos corporais), o aumento dos vencimentos, educação para os marinheiros “incompetentes” e uma nova “tabela de serviços” para todos os marinheiros. Essas reivindicações objetivavam mudanças profundas na Marinha de Guerra. Aqueles marinheiros revelaram uma consciência de grupo produzida na experiência cotidiana dos navios que os levou a questionar a Marinha de Guerra, seus oficiais e a República.

Durante quatro dias, aproximadamente, os marinheiros mantiveram a cidade sitiada e sem capacidade de reação. As forças de terra não alcançariam os navios, e mesmo as demais embarcações leais ao governo não conseguiriam mais que alguns arranhões naqueles modernos encouraçados, feitos de resistente aço Krupp, com velocidade estonteante para o período e canhões mais que poderosos para alcances longos e curtos.

Parte impressionante dos jornalistas e colunistas das principais revistas e jornais apresentou-se favorável aos marinheiros devido à trágica notícia do uso de castigos físicos similares aos da escravidão, em navios da Armada, em meio ao espírito republicano e à *Belle Époque* reinante na cidade¹². Senadores também diziam-se assombrados com as notícias e discutiam apaixonadamente a questão. O baiano Rui Barbosa e o gaúcho Pinheiro Machado roubaram a cena no Senado, revezando-se continuamente nos debates.

Devido às “justas” reivindicações, os marinheiros sensibilizaram a população e a imprensa, facilitando o perdão pelo assassinato dos oficiais e pela revolta. Afora

¹² Por exemplo, AMADO, 1956.

isso, o governo não teria como reprimir os revoltosos, correndo ainda o sério risco de ter a cidade bombardeada. A solução mais prudente foi reconhecer as dificuldades por que passavam os marinheiros, prometer as mudanças e assinar a anistia.

Centenas de pessoas passaram pelos conveses dos navios logo após os marinheiros abaixarem a bandeira rubra da revolta. Jornalistas invadiram para fazer entrevistas e fotógrafos tiravam “instantâneos” dos, agora, ex-amotinados. Boa parte dessas imagens está espalhada nos livros didáticos e nas demais publicações dos dias atuais¹³.

Ao entregarem as armas de guerra, livraram-se de qualquer tipo de processo e voltaram às suas atividades no outro dia. O capitão de corveta Alberto Durão sabia que aquele retorno não seria pacífico. Em artigo publicado no *Jornal do Commercio*, no dia 2 dezembro de 1910, ele já dizia abertamente que

Fato brutal, entretanto, está consumadíssimo. O pasmo, o horror, o desânimo, talvez uma má entendida *révanche* estão em perfeita efervescência¹⁴.

Os oficiais haviam decidido dar uma resposta. Algo violento ocorreria, como Alberto Durão descreveu mais à frente

É claro que os oficiais de marinha excitarão as desconfianças da marinhagem, e que esta não pode merecer a

¹³ Escrevi dois paradidáticos, recentemente, para distribuição gratuita em escolas. Refiro-me a NASCIMENTO, 2010a; 2010b.

¹⁴ COELHO, 1911, p 52.

confiança da oficialidade. Como está, não poderão prever acontecimentos de capital gravidade, que devem ser poupados¹⁵.

Suas palavras não foram um presságio. Refletiu seu conhecimento dos colegas de farda e das tensões criadas com a morte de oficiais, a quebra da hierarquia e a exposição da própria marinha à imprensa e à sociedade. A anistia não apagaria essas tensões.

A excitação chegou ao auge na noite de 9 para 10 de dezembro do mesmo ano, quando soldados e marinheiros localizados no Batalhão Naval e no navio Rio Grande do Sul amotinaram-se. Gritos foram ouvidos, novas cargas de tiros vararam a cidade, gerando mais sobressaltos. A diferença é que eles estavam em terra, num ponto fixo, numa ilha a menos de 300 metros da costa. A Ilha das Cobras foi brutalmente bombardeada pelas forças do Exército e da própria Marinha. Os amotinados de novembro não tomaram parte nos combates e continuaram em seus navios. O governo de Hermes da Fonseca, porém, decretou o estado de sítio e puniu brutalmente os amotinados de novembro e de dezembro com deportações para o Acre, assassinato e tortura. Ou seja, os que foram anistiados em novembro, mesmo sem tomar parte na revolta de dezembro, foram considerados como envolvidos e punidos como tal.

¹⁵ Idem, p. 55.

2 A carta ao amigo de Nazário

A carta escrita por Dias Martins, em 1º de setembro daquele ano, três meses antes das revoltas, havia sido endereçada ao capitão de corveta Alberto Durão, comandante do Bahia¹⁶. Graças ao destinatário da missiva, que a guardou e dela publicou extratos no já citado artigo do *Jornal do Commercio*, conseguimos hoje ter contato com o texto de Francisco Dias Martins.

O marinheiro escreveu a carta ainda em Punta Arenas como resposta às medidas de Durão e a iniciou pedindo “respeitosamente não maltratar a guarnição [do] navio, que tanto esforça-se a fim de trazer este limpo assim como o vosso caráter”¹⁷. Demonstrava subordinação e respeito à hierarquia e lembrava que ele e seus colegas estavam esforçando-se para que a embarcação estivesse de acordo com os desejos do comandante.

O oficial Alberto Durão comandara diversas formas de castigos a bordo para reprimir a incrível marca de 911 faltas disciplinares alcançada durante a viagem ao Chile, em comemoração ao centenário da independência daquele país. Chegou a punir toda a guarnição por “furtos” que lhe foram reclamados.

A quantidade de marinheiros era pequena para suprir as exigências diárias de uma embarcação como aquela. Navios que precisavam de aproximadamente 1.000 homens dispunham de 600 ou muito menos. O serviço exigia esforço extra dos marinheiros. Segundo o vice-almirante Hélio Leôncio Martins,

¹⁶ COELHO, 1911.

¹⁷ MARTINS, 1988, p. 90

Mesmo que se dispusesse dos efetivos fixados por lei, não se teria gente em número suficiente para guarnecer encouraçados, *scouts* e *destroyers* da nova esquadra. Pode-se então imaginar a deficiência verificada, considerando-se que continuavam na ativa os navios antigos¹⁸.

Francisco Dias Martins ainda mostrava-se inconformado com a punição através do desconto do soldo de toda a guarnição, pois eram “homens [...] e não salteadores e ladrões clandestinos. Se algumas vezes aparecem furtos é porque sempre no meio de grande quantidade de pessoas de diversas qualidades, surgem os maus”. Dias Martins era o que poderia ser definido como “bom” marinho, um “praça morigerado” no qual Durão depositava grande confiança. Contudo, fora punido pelo imediato independentemente de ele e de boa parte da guarnição serem inocentes. Esse desconto parece ter mexido com os brios de Francisco Dias Martins e, quiçá, de outros companheiros embarcados. Afinal, ele explicava que, em meio a tanta gente, havia “diversas qualidades” de pessoas. A existência dessas diferenças não havia sido levada em conta pelos oficiais na hora de punir. Os marinheiros não eram todos iguais e não deveriam ser maltratados da mesma forma; esse era o recado que Dias Martins estava enviando ao imediato.

Mas, independentemente de serem “maus” ou “não cumpridores de seus deveres”; todos estavam sendo punidos. Certamente, aquele excesso de trabalho ocasionado pela falta de voluntários e pelas exigências das novas

¹⁸ MARTINS, 1988, p. 90.

embarcações estiveram aumentando a insatisfação de todos. Porém, aquela punição, em especial, não fora por uma questão disciplinar comum, mas por furto, algo que Dias Martins repudiava. Somando a esses dissabores, ele continuava seu desabafo, dizendo o seguinte:

Não sou ocioso e se estou aqui é porque julguei não ser o Marinheiro tratado como um pária das leis; deixei o seio da minha família para ser espectador de desonrados anúncios que deploram o meu caráter, o vosso respeito e o brilho dessa enganada pátria, portanto, sou escravo de oficiais de marinha [...] A chibata há 20 anos de constituída a República Brasileira, os decretos baixados ainda não são bastantes¹⁹.

Nesse trecho fica claro o constrangimento causado em Dias Martins, que não se conformava em ser taxado de “ocioso” de forma tão indigna. Era um marinheiro que deixara a família para trabalhar em um serviço duro, mas tinha sua dignidade a ser preservada. Tinha uma posição firme acerca do que significara a República e parecia decepcionado. Representante dos quadros menos favorecidos da Marinha de Guerra e, certamente, das classes civis, Dias Martins sentia que, mesmo passadas duas décadas da propalada e festejada proclamação do novo regime de governo, ainda continuava a ser tratado como um “escravo de oficias de marinha”.

Se observarmos bem essa passagem e lembrarmos os decretos baixados nos primeiros meses da República, poderemos notar que esse trecho é mais complexo do que, em princípio, parece. Sem dúvida, das palavras

¹⁹ JORNAL ... 1910, [não paginado?].

de Francisco Dias Martins surge um tom de frustração, desencanto e irritação com o regime de governo. Ele se colocou como um representante legítimo da “enganada pátria”, alguém que não fora contemplado pelas possíveis benesses da República. Dias Martins nascera logo após a queda do Império e deve ter ouvido de pessoas mais idosas, que estavam na Marinha de Guerra ou de seus familiares e conhecidos, informações acerca das mudanças prometidas com o novo regime e a frustração posterior²⁰.

O fato de a “bronca” do imediato “deplorar” seu “caráter” e de “levar a chibata” mesmo com os “decretos baixados”, o fez sentir-se “escravo de oficiais da marinha” 22 anos após a abolição da escravidão. Em suma, Dias Martins elegia seus inimigos (os oficiais), discursava politicamente (contra a ausência da República), mostrava-se “enganado” e reclamava maior respeito por parte dos superiores. Para mostrar como estava indignado, terminou sua carta com uma ameaça direta.

Lembre-se da esquadra (russa) no báltico, que despertou o nosso silêncio libólico (*sic*); para isto marchamos

²⁰ Sobre a frustração dos populares com a República, veja *Os bestializados*, José Murilo de Carvalho, editado pela Companhia das Letras, especialmente sua “conclusão”. Para Andrews, a frustração foi aumentando com o passar das primeiras décadas e foi revelada em outras regiões. Segundo ele, “os primeiros anos da República testemunharam vários levantes violentos por parte de brasileiros pobres e membros da classe operária que se opunham às políticas do Estado dominado pelos fazendeiros. A inquietação da massa continuou na década de 1910 com o motim naval de 1910, no Rio, a Rebelião do Contestado em Santa Catarina (1912-1916), a greve geral de 1917, o levante anarquista de 1918, e a continuada atividade grevista em 1919 e 1920.” Veja ANDREWS, 1998, p. 224.

em silêncio; quando interessamos para essas viagens aos países civilizados é para vermos e observarmos os meios mais necessários. Cuidado!... não queira deixar de ver sua família [...] não são só os grandes que fazem a grandeza da pátria, nós também devemos engrandecê-la. Pedimos mais uma vez que deixe de carrancismo, tenha pena de si e seus colegas, que nós não temos nada a perder.

Alberto Durão pediu “exoneração” do cargo de imediato do *Bahia*, após chegar dessa viagem ao Chile. Ele não explicou publicamente a razão, mas seria por “motivos de ordem privada e militar” que não poderiam ser “desvendadas”. Pelo sim, pelo não, cremos que Durão fez uma ótima opção, pois Dias Martins foi, três meses depois, arvorado ao posto de comandante do *Bahia*, por decisão de centenas de marinheiros revoltados.

Francisco Dias Martins não teve o poder que seu amigo Nazário esperou que tivesse. Ao enviar os nomes dos oficiais que ameaçavam castigar com 200 chibatadas, os marinheiros da flotilha da Amazônia, Nazário pensou mesmo que Martins pudesse lá intervir e libertá-los daqueles maus oficiais. Esperava mesmo que eles fossem “vencedores”.

No mesmo momento em que Nazário escrevia essas linhas para Dias Martins, outro homem do mar citava o agora famoso marinheiro num artigo imenso que seria publicado logo após no *Jornal do Commercio*. Tratava-se do mesmo Alberto Durão, que decidira levar a público o que vivera a bordo do *Bahia* durante a viagem ao Chile. Nas últimas páginas do seu texto, conformou-se com a derrota da Marinha de Guerra na figura dos seus oficiais e decretou:

Os revoltosos venceram, pouco importa saber por que legitimidade de processos [...]. Decretou-se a anistia, e a ninguém cabe mais o direito de fazer considerações sobre a resolução, a esta hora e de si própria irrevogável” (grifo nosso)²¹.

Um marinheiro e um oficial reconheceram a vitória dos revoltosos. E realmente eles foram. Tiveram a coragem de organizar-se e discutir como poderiam alcançar melhores condições de trabalho na Armada. Identificados os problemas, trataram de solicitar ajuda para serem ouvidos. As portas não se abriram e as respostas não apareceram. Candidatos à presidência da república prometiam tudo, mas muito pouco para os militares de baixa patente. Poderiam liberar milhões para a construção de poderosos navios de guerra e aumento para os oficiais, mas quase nada, muito pouco mesmo reservaram para os marinheiros. Impedidos de votar por força constitucional, suas possibilidades de intervenção no poder tornavam-se nulas²². Até procuraram o ex-presidente Nilo Peçanha, o qual presentearam com seu perfil pintado num quadro, mas não conseguiram audiência. De alguma forma haviam de ser ouvidos, mesmo pelo ensurdecido estopim dos possantes canhões dos encouraçados Minas Gerais e São Paulo.

A imprensa abriu os ouvidos e os olhos, o mesmo acontecendo com o novo presidente e membros do seu governo e das câmaras. Até no exterior chegaram as notícias, que ocuparam as primeiras páginas de jornais

²¹ COELHO, 1911, p. 52.

²² NASCIMENTO, 2008.

como *The New York Times*. Os revoltosos quebraram a hierarquia militar, tomaram a última decisão de matar quem fosse contrário aos seus reclamos e puseram a cidade sob ameaça de bombardeio, aquela mesma cidade afrancesada por força do prefeito Pereira Passos e do presidente Rodrigues Alves.

Por mais que tenham sofrido torturas, fuzilamentos, prisões e desemprego, logo após a revolta no Batalhão Naval, os marinheiros venceram. Pensando nas reformulações efetuadas na Marinha de Guerra, a partir daí, e nas páginas que a História reservou para esse evento centenário, não se pode deixar de reconhecer que Nazário Damião e Alberto Durão sabiam o que estavam escrevendo.

Referências

- AMADO, G. **Mocidade no Rio e primeira viagem à Europa**. Rio de Janeiro: José Olympio ed., 1956.
- ANDRADE, O. de. **Um homem sem profissão**. [S.l.]: Civilização Brasileira, 1976.
- ANDREWS, G. R. **Negros e brancos em São Paulo (1888-1988)**. Bauru: Edusc, 1998.
- ARQUIVO NACIONAL (Brasil). Comando Geral Militar. **João Cândido e outros**, processo n.º 565/1912, caixa 13.789.[Rio de Janeiro, 1912].
- BENCHIMOL, J. L. **Pereira Passos, um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992.
- CLAVER, S. **Under the lash: a history of corporal punishment in the British Armed Forces**. London: Torchstream Books, 1954.
- CHALHOUB, S. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- COELHO A. D. **Sobre a revolta dos reclamantes: algozes e vítimas**. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1911. Separata.
- JORNAL DO COMMERCIO. [Rio de Janeiro, não paginado?], 2 dez. 1910.
- MARTINS, H. L. **A revolta dos marinheiros 1910**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha/ Companhia Editora Nacional, 1988.

MOREL, E. **A Revolta da Chibata**. Rio de Janeiro: GRAAL, 1986.

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM (Rio de Janeiro). **João Cândido, o almirante negro**. Rio de Janeiro: MIS/Gryphus, 1999.

NASCIMENTO, A. P. do. **Cidadania, cor e disciplina na revolta dos marinheiros de 1910**. Rio de Janeiro: Mauad, 2008.

_____. **A ressaca da marujada**: recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.cap. 3.

_____. **Cem anos de revolta da chibata**: João Cândido e a saga dos marinheiros negros. São Paulo: Cortez, 2010 a.

_____. **João Cândido e a chama da liberdade**. Rio de Janeiro: CEAP, 2010b.

SANBORN, S. H. **An exposition of official tyranny in the United States Navy**. New York: Late of US Navy, 1941.

SEVCENKO, N. **Literatura como missão**: tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SHARPE, J. A história vista de baixo. In: BURKE, P. **A escrita da história**. Novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992.

AMADO, G. **Mocidade no Rio e primeira viagem à Europa**. Rio de Janeiro: José Olympio ed., 1956.

PARA UMA HISTÓRIA DA EXPERIÊNCIA AFRICANA NO MUNDO DO TRABALHO ATLÂNTICO (SÉCULOS XVIII E XIX)

Jaime Rodrigues

Vários povos africanos praticavam a mobilidade física em seu continente de origem. Assim, ela não foi inventada a partir da travessia do Atlântico¹, como poderíamos supor a partir de uma perspectiva diaspórica. O mesmo dava-se com os escravos na América portuguesa – tanto em fugas terrestres como no tráfico interprovincial ou quando eram levados por seus senhores em direção às frentes de expansão colonial. Trânsito e coexistência, não necessariamente amigáveis, marcaram a experiência dos povos que viviam às margens do Atlântico, em deslocamentos marítimos e terrestres.

Para os libertos, o exercício da liberdade tinha, como um de seus requisitos, a mobilidade espacial. Cada vez mais, as cidades tornaram-se atrativas àqueles que não tiveram acesso à própria lavoura de subsistência. Essa mobilidade permitia, muitas vezes, escapar dos estigmas que eles poderiam sofrer ao permanecer na mesma região ou propriedade onde haviam sido escravos².

¹ PAIVA, 2008.

² Ver: SILVA, 2001.

Se essas afirmações são válidas para o pós-abolição, é preciso levá-las também ao contexto da sociedade escravista e verificar que a mobilidade cumpria um papel relevante na invenção de autonomias, e que o mar – as águas em geral – não era desperdiçado como rota de fuga pelos escravos. Ao estudar escravos canoieiros de ganho no Recife da primeira metade dos Oitocentos, Marcus Carvalho afirmou: “É curioso notar a presença desses escravos com tanta mobilidade assim. É quase uma situação limite em termos de liberdade de movimento”³, na qual o controle era difícil, a julgar pelos inúmeros anúncios de escravos canoieiros fugidos. Se o ideal de liberdade era nevrálgico na cultura marítima, como afirma Marcus Rediker em suas obras⁴, nele estavam incluídas as estratégias de liberdade e autonomia de escravos que se evadiam pelas águas.

Recuando ainda mais no tempo e atravessando o Atlântico, vemos que os deslocamentos marítimos compunham as identidades e habilidades de povos africanos do litoral. Ao tratar das frotas de comércio na África, Jan Vansina apontou sinais de experiência na navegação marítima. Um deles é a presença ancestral dos *bubi* em Fernando Pó – uma migração que requeria habilidades marítimas, já que a ilha situa-se a uns 50 km da costa⁵. Apesar de sua experiência marítima, os *bubi* não se em-

³ CARVALHO, 1997, p. 91. Uma sistematização do tema pode ser vista em FARIAS; GOMES; SOARES; ARAÚJO, 2008.

⁴ LINEBAUGH; REDIKER, 2008; REDIKER, 2011, 2004, 1989.

⁵ Vansina afirma que os *bubi* fixaram-se na ilha antes no ano 1000. É certo que eles haviam emigrado quando os portugueses chegaram a Fernando Pó, em 1470. Ver: VANSINA, 1981; SUNDIATA, 1973.

pregaram como marinheiros nem auxiliaram traficantes europeus. O malogro do projeto espanhol de fazer da ilha um entreposto do tráfico deveu-se, entre outras razões, à relutância de seus habitantes em manter contatos com estrangeiros. As relações dos espanhóis com os ilhéus foram mínimas e permeadas pela rebeldia destes últimos⁶.

Mas não foi esse o caso em outras paragens. Os *kru* da Libéria e Costa do Marfim atuais, por exemplo, tiveram uma atitude ambivalente. Embora se recusassem a vender escravos, forneciam suprimentos aos traficantes e ofereciam-lhes trabalhadores especializados para ajudá-los a vencer correntes, recifes e pedras⁷. Os homens desse povo, designados como *kroomen* pelos ingleses, a partir do século XVIII, eram elogiados como hábeis trabalhadores do mar⁸. De forma similar, os *cabinda* eram apreciados pelos portugueses e empregados nos navios de cabotagem na Angola do século XVIII⁹. Um ofício de 1798 – enviado por Miguel Antonio de Melo, conde de Murça e então governador em Luanda, ao secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, Rodrigo de Souza Coutinho, em Lisboa – permite sondar as matrizes da especialização do povo *muxilunda* no trabalho marítimo¹⁰.

Melo sabia que, no século XVII, a gente desse povo havia sido punida pelos portugueses em razão do apoio que haviam dado à invasão holandesa em Angola – política que não foi exclusiva da colonização lusa na África, se nos

⁶ SUNDIATA, 1973.

⁷ McGOWAN, 1990; RODRIGUES, 2005.

⁸ SANTOS, 2008; MARTIN, 1985.

⁹ RODRIGUES, 2005; PÉLISSIER, 1986.

¹⁰ ARQUIVO... 1798, doc 68.

lembrarmos da belicosidade punitiva contra os indígenas no sertão do Nordeste no mesmo período, também acusados de secundar os invasores holandeses. O castigo dos *muxilundas* não se fez na forma de genocídio ou escravidão mercantil, mas consistia em obrigá-los ao trabalho, tal como fizeram anteriormente os soberanos do Congo ao se utilizar das habilidades desse povo como pescadores.

Os muxilundas vendiam peixes frescos e secos nos mercados de Luanda. Foi assim que eles aprenderam as lidas no mar, em barcos de pequeno porte. A piscosidade das ilhas onde viviam levou à desvalorização do produto e, em vez de receberem os 1.200 réis mensais pagos em média pelo pescado vendido, muitos se empregaram como marinheiros em troca de salários de 30 mil réis, fora a ração diária. Os resultados “têm sido despovoarem os muxilundas as ilhas, abandonarem as pescarias, serem elas hoje tão escassas que muitas vezes não há peixe”. O governador acreditava que, com algum incentivo da Coroa, esses homens abandonariam a navegação de longa distância e voltariam à pesca tradicional¹¹. Melo não atentou para a experiência no mar como um atributo valorizado pelos capitães portugueses ao empregarem marinheiros *muxilundas*. Suas habilidades marítimas os tornavam homens cobiçados para manejar navios e guiar oficiais europeus pelas águas africanas. Talvez o mesmo ocorresse com os habitantes do entorno de Mossamedes, onde os portugueses estabeleceram uma agricultura comercial, a partir de meados do século XIX, e

¹¹ ARQUIVO... 1798, doc. 68. Analisei este documento em RODRIGUES, 2007.

usaram a mão de obra local na pesca, com homens tripulando barcos e mulheres no trato dos peixes¹².

Outros grupos também detinham habilidades navegadoras: os cabo-verdianos, por exemplo, que, desde o século XVI, dedicavam-se ao comércio na Guiné e eram chamados de “lançados” ou “tangomaus” pelos portugueses nas Ordenações Filipinas¹³. Já os *vili*, de Loango, eram reconhecidos como homens hábeis na fabricação e no manejo de barcos pesqueiros e de transporte na costa, tendo criado uma rede comercial que antecedia o domínio europeu no século XVI¹⁴.

Além dos efeitos sobre o comércio, a língua, a produção e distribuição de alimentos e a cultura em geral, a criação de tais redes pressupunha o saber-fazer de homens habilidosos no manejo de embarcações. Para cumprir suas funções, eles tinham que conhecer a profundidade das águas, o sistema de ventos, marés, chuvas e outros fatores climáticos que interferiam na navegação de cabotagem – ainda que lhes escapassem, por exemplo, as adversidades da travessia do equador, velha conhecida dos navegadores ibéricos em trânsito entre a península e suas possessões ultramarinas. As profissões marítimas, mesmo que não fossem de longo curso ou em grandes navios, faziam parte da experiência de diferentes povos do continente africano.

Se povos de diversas origens africanas não eram neófitos na navegação, resta entender os motivos que

¹² LOVEJOY, 2002.

¹³ ORDENAÇÕES... Livro I, título XVI. Para ver o texto integralmente, ler LARA, 2000.

¹⁴ SILVA, 1996; THORNTON, 2004.

levavam escravos africanos a se engajarem em navios negreiros quando já estavam distantes de sua terra de origem.

Os autores de *Cidades negras* destacaram a forma pela qual os portos marítimos foram articulados culturalmente pela experiência dos marinheiros: “Navios, conveses e portos constituíram espaços improvisados de comunicações, gestações de culturas étnicas, criação de linguagem e percepções políticas originais”. A partir de baías, rios e lagoas das cidades negras, muitos escravos engajavam-se em atividades atlânticas, indo parar em lugares distantes. Os autores destacam que, nos anúncios de fugas publicados em jornais, durante a primeira metade do século XIX, era comum os senhores alertarem os oficiais “para não receber escravos fugitivos como marinheiros ou embarcados, mas a reiteração desses apelos indica que os mestres dos navios não eram muito sensíveis a esses reclamos”¹⁵.

Exercendo funções de marinheiros, alguns africanos escravizados encontraram oportunidades inusitadas de liberdade ainda antes dos Oitocentos e da discussão acerca do encaminhamento da “questão servil” no Brasil independente. Um deles foi o grupo de cativos tripulantes da galera *Minerva*, tomada por piratas franceses em Benguela, em 1799, e recuperada pelo dono do navio e dos escravos, devido à ação destes últimos. Eles mataram, feriram e prenderam os piratas e dirigiram a galera até o Ambriz, onde encontraram navios ingleses. O juiz de fora de Luanda premiou os cativos africanos com “declarações de alforria”. A intenção dele era fazer mais: pagar 1/5 do valor do navio e seus pertences aos escravos após a venda da embarcação

¹⁵ FARIAS; GOMES; SOARES; ARAÚJO, 2008, p. 47.

em hasta pública, só desistindo disso quando o governador de Angola defendeu o prejuízo do proprietário¹⁶.

Nesse caso, a conquista da liberdade foi inesperada. Décadas depois, as histórias de José Majojo e Francisco Moçambique revelam que as possibilidades dos escravos-marinheiros eram múltiplas. Apreendidos pelos ingleses a bordo do negreiro onde serviam como marinheiros em 1840, eles

[...] haviam se habituado a ver-se como livres, a receber pagamento e proteção da Inglaterra e a serem tratados como súditos britânicos, portanto não eram mais escravos [...]. Aos olhos abolicionistas do comandante [do navio apreensor], a prolongada residência destes negros a bordo do *Crescent*, o tratamento que têm experimentado e sua relação contínua com pessoas livres fez nascer neles o desejo natural pela liberdade¹⁷.

Junto com outros africanos livres, eles foram libertados e enviados para Trinidad.

Na visão senhorial, o resultado da escravidão moderna era transformar africanos em cativos. Mas, para os escravos não era só isso, e o processo comportava a luta pela liberdade antes e depois de se tornarem propriedades. Emblemas disso foram os escravos-marinheiros ou aqueles que se fizeram passar por experimentados homens do mar sem o ser de fato. Suas fugas, seu trânsito por lugares desconhecidos e sua capacidade de convencer os oficiais de navios a empregá-los os punham em contato com outros homens cuja tradição era a da constante busca da liberdade.

¹⁶ ARQUIVO... 1799, doc. 22.

¹⁷ MAMIGONIAN, 2010, p. 82-83.

Rediker e Linebaugh chamaram a atenção para a liberdade como um ideal da cultura dos marinheiros livres¹⁸. Talvez existisse uma rede de comunicação solidária no tráfico negreiro entre marujos livres e escravos, considerando que parte expressiva das tripulações negreiras era composta por africanos. Em pesquisas para os anos de 1780 a 1863, encontrei dados sobre cerca de 2.000 tripulantes de navios negreiros. Destes, 346 eram africanos de diferentes regiões, representando aproximadamente 17,5% do total¹⁹.

Ao engajarem-se no trabalho marítimo em busca de autonomia ou liberdade, os escravos corriam riscos, mas, no navio, podia ser construída uma vida comunitária longe do rótulo da escravidão, ocorrer a troca de senhor e a chance de trabalhar em algo que exigia habilidade profissional.

A evasão marítima não era uma garantia de liberdade, mas ampliava o grau de autonomia dos marinheiros-escravos ou de escravos que, mesmo não sendo marinheiros, punham-se a serviço de capitães e encaravam uma vida nova. O Atlântico podia ser o lugar do aprendizado da escravidão e também o da reinvenção da liberdade. Vislumbro uma relação entre a travessia e a construção da liberdade/autonomia – ainda que, no mais das vezes, atravessar o Atlântico significasse o contrário disso, ou seja, o desenraizamento e a escravização dos africanos. Por vezes, escravos-marinheiros podiam tentar transformar a mobilidade das viagens marítimas em

¹⁸ LINEBAUGH, 1983; LINEBAUGH; REDIKER, 2008; REDIKER, 1989.

¹⁹ RODRIGUES, 2005.

liberdade ou trocar de senhor e conseguir alguma vantagem. Autores como Álvaro Nascimento e Jorge Prata de Sousa apontaram isso ao tratar, por exemplo, de escravos que punham em xeque o controle senhorial ao se engajar na Armada no século XIX²⁰.

A estratégia escrava de alegar conhecimento náutico para se tornar embarcado era conhecida dos capitães, que pouco se importavam em saber se os voluntários eram livres ou escravos. As autoridades portuárias também sabiam identificar a estratégia e tomaram providências para tentar impedi-la. Em 1801, o juiz da Alfândega em Luanda determinou que os capitães não embarcassem ninguém “sem ouvir primeiramente os senhores dos navios em que tiverem vindo [...], para prevenir fraudes de que resultam litígios inoportunos”²¹. Medida semelhante foi tomada no Brasil, em meados do século XIX. Em 1856, o Ministério da Marinha alertava para as “questões desagradáveis” decorrentes da aceitação de escravos como tripulantes, quando eles desertavam em países onde não havia escravidão²².

Os motivos que levaram a providências desse tipo vinham de longe e baseavam-se em uma experiência escrava de longa duração no trânsito pelo Atlântico. Para reforçar a hipótese, recorro a um caso de 1779, envolvendo um grupo de escravos pertencentes a um negociante estabelecido no Rio de Janeiro. Os cativos

²⁰ NASCIMENTO, 2000; SOUSA, 1996.

²¹ ARQUIVO... 1801, doc 16.

²² ARQUIVO...1956, maço 934, apud CHAVES, 2002. Neste caso, a referência era ao Uruguai, que em função de acordos com o Império, devolvia escravos desertores. O mesmo não ocorria com outros Estados.

seguiram no N. S. do Rosário, no Santo Antonio e no Almas para Lisboa e de lá iriam a Benguela. Manuel Gomes Cardoso, o proprietário, chegou a Lisboa em outro navio e surpreendeu-se quando soube que seus cativos tinham recebido “conselhos e sugestões de alguns pretos libertos desta cidade” [para] descativar-se”²³. Os escravos pediram a liberdade na justiça portuguesa, alegando que seu senhor era cruel. Cardoso tinha particular interesse neles, por serem “necessários e indispensáveis no uso da navegação e comércio de Benguela e de toda a costa de África, por lhes servirem de língua [intérpretes] aos pretos boçais que se costumam extrair daqueles domínios”²⁴. O caso foi a despacho de d. Maria I, enquanto um parecerista afirmou que a alegação de maus-tratos era falsa:

enquanto esta embarcação navegava do Rio de Janeiro para Benguela, eram contentes de seu cativo e tratados como o são todos os negros marinheiros que andam em semelhantes viagens. Porém, vindo a Lisboa, influídos por outros pretos, e vendo o melhor tratamento que aqui têm, entraram a desobedecer o capitão²⁵.

No interrogatório, talvez já percebendo o destino que se lhes desenhava, os cativos argumentaram que não queriam mais ser escravos no Brasil, mas somente em Portugal, temendo a vingança do capitão. A sentença devolveu os escravos ao seu senhor, mas o juiz observou

²³ ARQUIVO... 1799, doc.27.

²⁴ ARQUIVO... 1799, doc.27.

²⁵ ARQUIVO... 1799, doc.27.

que a resistência deles impunha dificuldades à manutenção da relação de domínio: “é certo que sem coação se não reduzirão ao que deve ser”²⁶.

Partindo de exemplos como os que foram citados até aqui, proponho investigar a importância da mobilidade espacial e do engajamento de escravos-marinheiros em embarcações de longo curso para a consecução da autonomia e/ou da liberdade, analisando aspectos da cultura marítima no Atlântico e a relevância da circulação espacial na elaboração dessa cultura. Um marco importante foi o alvará que proibiu o tráfico de africanos para Portugal, em 19 de setembro de 1761, e creio ter baseado os argumentos de escravos que, ao pisar no reino, requeriam sua liberdade na justiça. Essa legislação, de rara menção pelos historiadores brasileiros, já foi interpretada como destinada a “garantir a fixação de mão de obra escrava no além-mar, onde era necessária”, tendo “repercussões bem mais positivas pois contribuiu para frear práticas escravagistas, pondo termo à importação de negros” no reino e mantendo ali os “costumes de outras Cortes polidas”. O objetivo da lei era manter os escravos africanos trabalhando nas lavouras e minas do ultramar, onde eles eram efetivamente necessários, e não permitir que viessem a servir como domésticos nas cidades e quintas portuguesas, tirando “os lugares dos moços de servir”²⁷.

²⁶ ARQUIVO... 1799, doc.27.

²⁷ RAMOS, 1971, p. 170-171. O alvará original encontra-se nos Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Leis Originais*, maço 6, n.º 40, e foi publicado em LARA, 2000. Sílvia Lara atentou para a diferenciação entre os termos “negro” e “preto” – o alvará utiliza “preto” como sinônimo de escravo, o que passou sem qualquer menção na análise de Luís Ramos, em *Fragmentsos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*, 2007.

Para proprietários e criados lusos, os resultados podem ter sido esses, mas há quem tenha encontrado razões mais fortes, de Estado, para as medidas pombalinas contrárias à escravidão em Portugal e sua concentração em certas partes do ultramar²⁸.

Se para os senhores e o Estado temos interpretações abalizadas, é preciso sondar qual foi a repercussão desse texto legal entre os cativos da América portuguesa que, uma vez engajados em embarcações que faziam escala ou terminavam sua viagem em Portugal, pisavam em uma terra onde a escravidão sofria embaraços legais. Embora a lei proibisse carregar “escravos pretos” da América, África e Ásia para os portos do reino, ela não proibia o engajamento de marinheiros escravos em navios mercantes que ali tivessem que passar por necessidade ou escala prevista. A situação pode ter se tornado ainda mais confusa para os senhores, e mais promissora para os escravos do ultramar a partir do momento em que, sob o consulado pombalino, a escravidão foi abolida em Portugal, em 1773 – ainda que as leis desse período não tenham, efetivamente, acabado com os contingentes de cativos no Reino²⁹. Houve outros textos legais, como a permissão, datada de 1776, para que escravos de oficiais da marinha ou de comerciantes pudessem permanecer no reino mediante a posse de um “diploma” especial. Essa legislação impedia a criação de uma sociedade escravista e abria a possibilidade de uma sociedade com escravos em terras lusas³⁰, garantindo aos senhores o

²⁸ NOVAIS; FALCON, 2005.

²⁹ VENÂNCIO, 2004.

³⁰ BERLIN, 2006.

usufruto dos serviços de escravos-marinheiros engajados nas equipagens de longo curso – demonstrando que se tratava de prática relativamente comum.

De outro lado, porém, há evidências de que os escravos-marinheiros efetivamente pleiteavam suas liberdades³¹, como nos casos de fins da década de 1770, aqui mencionados, e de outros, ainda não sistematizados ou descobertos nos arquivos, à espera dos historiadores.

³¹ Novais e Falcon (2005), das páginas 100 a 102, apresentam algumas evidências disso.

Referências

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa, PT.). **Angola**, caixa 88, doc. 68, 26 abr.1798.

_____. _____, caixa 93A, doc. 22, 1799.

_____. _____, caixa 100 , doc. 16, Portaria de 22 abr.1801.

_____. **Avulsos do Rio de Janeiro**, caixa 120, doc. 27, 1799.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (Lisboa, PT.). **Leis Originais**, maço 6, n.º 40, [18--; 19--?].

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. **Avisos do Ministério da Marinha**, maço 934, 31 jan.1956.

BERLIN, I. **Gerações de cativoiro**: uma história da escravidão nos Estados Unidos. Rio de Janeiro: Record, 2006.

CARVALHO, M. Os caminhos do rio: negros canoeiros no Recife na primeira metade do século XIX. **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n. 19-20, p. 75-93, 1997.

CHAVES, Cleide de Lima. A economia baiana e platina no século XIX: a integração regional. ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA ANPUH-BA, 1., 2002. **Anais...** Ilhéus: Editus, 2002. Disponível em: <http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_I/cleide_lima_chaves.pdf>. Acesso em: 3 jun. 2010.

FARIAS, J. B.; GOMES, F. dos S.; SOARES, C. E. L.; ARAÚJO, C. E. M. de. Marinheiros e fugas atlânticas. In: _____. **Cidades negras**: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX. 2. ed. São Paulo: Alameda, 2008.

LARA, S. H. **Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa**. Madrid: Tavera/ Digibis, 2000. 1 CD-ROM.

LINEBAUGH, P.; REDIKER, M. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LOVEJOY, P. E. **A escravidão na África: uma história de suas transformações**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MAMIGONIAN, B. G. José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstituição de trajetórias da era da abolição. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 11, n.20, p. 75-91, jan./jun.2010, pp. 82-83.

MARTIN, J. Krumen “Down the Coast”: Liberian migrants on the West African Coast in the 19th and Early 20th Centuries. **The International Journal of African Studies**, [Binghamton, NY], Vol.18, no. 3, p. 401-423, 1985.

McGOWAN, W. African resistance to the Atlantic slave trade in West Africa. **Slavery & Abolition**, London, Vol.11, no.1, p. 5-29, May 1990.

NASCIMENTO, A. Pereira do. Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. **Estudos Afro-Asiáticos**, Rio de Janeiro, n.38, p. 13-32, dez. 2000.

NOVAIS, F. A.; FALCON, F. C. A extinção da escravatura africana em Portugal no quadro da política pombalina. In: NOVAIS, F. A. [org.?). **Aproximações: estudos de história e historiografia**. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

ORDENAÇÕES FILIPINAS, Livro I, título XVI: Do juiz dos feitos da Misericórdia e Hospital de Todos os Santos de Lisboa. In: LARA, S. H. **Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa**. Madrid: Tavera/ Digibis, 2000. 1 CD-ROM.

PAIVA, E. F. Trânsito e mobilidade entre mundos: escravidão globalizada, comércio e práticas culturais. In: FURTADO, J. F. (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica**: Europa, Américas e África. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: FAPEMI/PPGH-UFMG, 2008, p. 481.

PÉLISSIER, R. **História das campanhas de Angola**: resistência e revoltas (1845-1941). v. 1. Lisboa: Imprensa Universitária/ Estampa, 1986.

REDIKER, M. **O navio negreiro**: uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

_____. **Villains of all nations**: Atlantic pirates in the golden age. Boston: Beacon Press, 2004

_____. **Between the devil and the deep blue sea**: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750. Nova York: Cambridge University Press, 1989.

RAMOS, L. **Fragmentos setecentistas**: escravidão, cultura e poder na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

RAMOS, L. A. de O. Pombal e o escravagismo. **Revista da Faculdade de Letras**, Porto, Série I, v. 2, p. 169-178, 1971. (Série de História).

RODRIGUES, J. Cruzar oceanos em busca da liberdade: escravos e marinheiros-escravos no Atlântico. In: CHAVES, C. M.^a das G.; SILVEIRA, Marco Antonio (org.). **Território, conflito e identidade. Belo Horizonte**: Argumentum; Brasília: CAPES, 2007.

_____. **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.

SANTOS, E. R. S. dos S. Nas engrenagens do tráfico: grupos canoieiros e sua atuação nos portos do Golfo do Benin. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH, 19., 2008. **Anais...** São Paulo: Anpuh, 2008. p. 11-12.1CD-ROM.

SILVA, L. G. **A faina, a festa e o rito:** gentes do mar e escravidão no Brasil (século XVII ao XIX). 1996. Tese (Doutorado em História)– Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

SILVA, L. H. O. **Construindo uma nova vida:** migrantes paulistas afro-descendentes na cidade do Rio de Janeiro no pós-Abolição (1888-1926). 2001. Tese (Doutorado em História)– Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

SOUSA, J. P. de. **Escravidão ou morte:** os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.

SUNDIATA, I. K. A note on an abortive slave trade: Fernando Po, 1778-1781. **Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire**, [Dakar?], vol. 35, no.4, p. 793-804, 1973. (Serie B, Humanidades).

THORNTON, J. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800.** Rio de Janeiro: Campus, 2004.

VANSINA, J. A África Equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros estados”. In: NIANE, D. T. (ed.). **África do século XII ao XVI.** São Paulo, Ática/ UNESCO, 1981. (História Geral da África, 4).

VENÂNCIO, R. P. Pombal aboliu a escravidão em Portugal? Uma sondagem nos registros de óbitos da Sé de Lisboa. REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA, 24., 2004. **Anais...** Curitiba: [s.n.], 2004.

LA PESCA CANARIA EN LAS COSTAS AFRICANAS¹

Juan Manuel Santana Pérez

Las razones que explican el por qué los pescadores canarios viajaban a la búsqueda de sus cardúmenes hasta la costa africana, pasan por tener en cuenta el medio ecológico, es decir, debemos tener en cuenta que la pesca es abundante sólo cerca de las costas y en las zonas de contacto de las corrientes que dan lugar al afloramiento de aguas profundas². En este sentido, la ubicación de las Islas Canarias entre los 27° 37' de latitud norte y 13° 20' y 18° 10' al oeste de Greenwich, en una corriente marina fría del sistema de la *Gulf Stream*, la dota de un ecosistema marino más rico que el continental, pero con un contingente menor, esto es, la mayor cantidad de peces hacía rentable el desplazamiento y las inversiones.

Esta pesca se practicaba en las Islas Canarias desde finales del siglo XV. El banco pesquero canario-sahariano venía siendo explotado por andaluces y extremeños principalmente. A partir del siglo XVI, adquirirá mayor relevancia la actividad en torno a las costas africanas, llegando a estar considerada por la Corona como una regalía y por ello con un impuesto para los que faenaban allí.

¹ Este artículo se enmarca en un proyecto de I+D+i financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia con el código HUM2007-61834/HIST

² Esto ha sido señalado con carácter general en FONTANA, 1999; y específicamente para Canarias en DÍAZ DE LA PAZ, 1993.

En la segunda mitad del siglo XVIII asistiremos a algunos cambios en el sector, en gran medida motivados por los reformistas ilustrados, especialmente el fomento de la actividad, que aun siendo considerada secundaria, va a ser objeto de un interés particular, dado que buscaban un alimento barato para una población en expansión demográfica. Todo ello va a redundar en un cierto incremento en las fuentes porque hasta entonces el poco interés hacía que no se escribiera sobre la pesca. Del mismo modo que en otras parcelas, los proyectos ilustrados sobre esta actividad se multiplican, se crean nuevas empresas y se desarrollan técnicas para la captura de los cardúmenes que ocupan a un importante número de personas en el sector, bien de forma exclusiva, bien a tiempo parcial.

Aquí, como en el resto de la Corona española, la economía marítima del Setecientos irá evolucionando con el transcurso de los años. En el siglo XVIII las pesquerías en el banco sahariano aumentan notablemente su volumen. La mayor parte del pescado que se come en las Islas en estos momentos, es suministrado por la flota canaria.

Parece claro que la pesca en el siglo XVIII conoció una expansión, pero todavía estamos mal informados de ella porque además, la mayor parte de los manuales de Historia Económica omiten este sector, es más, esta actividad ha sido la cenicienta entre los estudios dedicados a economía marítima³.

En la primera mitad del siglo XIX será cuando tome mayor impulso la explotación de las aguas del banco pes-

³ MARTÍNEZ SHAW, 1997.

quero africano, como una fuente de recursos para salir de la crisis ocasionada por la caída del comercio vitivinícola.

Hasta el momento, su aprovechamiento se había reducido a un pequeño número de goletas canarias y a un procedimiento incorrecto de la salazón. Su producción estaba destinada casi exclusivamente al consumo interno del Archipiélago. La inexistencia en la Corona española de una verdadera industria pesquera de altura y la creencia de que en nuestras costas habitaba el bacalao, darán lugar a una serie de intentos de explotación racional del banco pesquero, aunando capitales peninsulares y extranjeros.

En la segunda mitad del siglo XVIII, las relaciones de la Corona española con el reino de Marruecos siguen siendo importantes, aunque se produzca un retroceso relativo con respecto a las centurias anteriores.

Desde principios del siglo XVIII, no se admitían en Marruecos negociantes ni cónsul de otro Estado occidental que no fuese Inglaterra. Esta nación mantenía allí un agente que llevaba los negocios mercantiles y los asuntos políticos. Inglaterra, como primera potencia naval, jugó un importante papel en las Regencias. Durante la guerra de Sucesión española, suministró a Argelia armas y municiones y, a cambio, obtuvo ventajas comerciales. Los enfrentamientos con la Corona británica podían incidir de manera directa en la actividad de la zona: “[...] nos amenaza por parte de los ingleses, según el rumor de que intentan apoderarse, con el favor, y amistad de los africanos, de la pesca de sus costas; que es con lo que estas Islas se alimentan [...]”⁴.

⁴ ARCHIVO... Sig. A-X, Leg. 59, 1764, fol. 2 recto.

La ley citada se mantuvo constante hasta 1757 en que sube al trono marroquí Sidi Mohamet Ben Abdelá. Este soberano concertó paces con diversas potencias europeas: Holanda, Dinamarca y España. Su rechazo ahora a los ingleses se debió a que éstos habían apoyado al otro aspirante al trono⁵.

España hizo tratados de paz y de comercio con Marruecos en 1767 previa tregua de 1765 y en 1799, con el Imperio Otomano y con Argelia en 1782, con el Reino de Trípoli en 1784 y, con Túnez en 1791, lo cual constituía un importante estímulo para las relaciones mercantiles de la Corona hispana con el norte africano.

La conflictividad internacional en la zona era muy perjudicial para la pesca del salado canario en las postrimerías del siglo XVIII e inicios del XIX, en sendas coyunturas adversas, cayeron muchas de estas embarcaciones, con repercusiones catastróficas para la economía y los mercados insulares, se perdieron 22 bergantines de pesca, 6 primero y 18 en el segundo conflicto⁶.

El tema de las pesquerías africanas y los canarios fue objeto de diversos debates en las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, así como en la legislación de la época⁷.

Si analizamos el tráfico marítimo del Archipiélago, vemos la importancia de la pesca en las costas africanas.

⁵ BRITISH... [18--?], fol. 177 vuelto. También se aborda el tema en ZELLER, 1967, p. 769.

⁶ LOS QUADERNOS... 1996.

⁷ Sobre legislación sirve de ejemplo, la *Real Orden dirigida al Regente de la Audiencia de Canarias*, suprimiendo varios gravámenes sobre el pescado al objeto de favorecer el desarrollo de las pesquerías canario-africanas; en MACÍAS HERNÁNDEZ; OJEDA CABRERA, 1988.

Después de los barcos de remos, son, con diferencia, las embarcaciones más numerosas en los puertos canarios.

Solían realizarse dos zafras al año, para las que se formaban pequeñas compañías o sociedades a la parte entre armadores, patronos y marineros, que se disolvía al cabo del año. Esta pesca era más provechosa que la cercana a las Islas pero requería la aplicación de pequeños capitales, que escaseaban en el Archipiélago. Cuando tenían los capitales necesarios, mandaban a fabricar barcos; cuando no, se asociaban con un capitalista que les compraba todas las capturas, lógicamente a un precio algo inferior al que regía en el mercado. Una vez armado el barco, tenían una serie de gastos en esa dedicación:

[...] voluntariamente a un ejercicio tan pesado, y peligroso como es el de la pesca a más de doscientas leguas de distancia de Islas por lo regular no piden al parecer precios exorbitantes. Quieren sí que se considere el exceso que se experimenta en el valor que tienen y el trigo, sal, jarcia, Anclaje, Lonas y demás necesarios para el fornecimiento de sus Barcos [...]⁸.

Los pescadores descendían de la embarcación principal y en pequeñas lanchas se distribuían por los caladeros con sus aparejos. En la tarde regresaban al barco nodriza, donde trasbordaban los pescados, los limpiaban y salaban y quedaban anclados en algún paraje próximo

⁸ ARCHIVO... Sig. P-XXX, Leg. 15, 1769, fol. 83 vuelto. En sentido parecido tenemos ante la Real Audiencia: "[...] memorial de satisfacer los dueños de Barcos del tráfico de la Costa de pesquería de cada quintal de bischocho que llevan a dicha costa para el alimento suyo y de su tripulación [...]" (ARCHIVO... 1770, fol. 1 recto).

a los acantilados de la costa, protegido de los vientos del Este⁹.

Hubo algún conflicto originado con la remuneración de los marineros y con los pagos que los armadores debían efectuar. Tomás Rivero, un vecino de la ciudad de Las Palmas, interpuso recurso contra los dueños de barcos que trafican en la costa de África, para que éstos paguen el dinero correspondiente del peso del pescado que transportan en sus barcos, con lo demás deducido¹⁰.

Los ilustrados trataron de fomentar la pesca con múltiples medidas, no sólo en Canarias, sino en toda la Corona española. Esto afectó positivamente a la explotación del banco canario-sahariano, dado que era preciso encontrar nuevos caladeros, una vez que se había perdido la posibilidad de faenar en Terranova. Los tiempos en que los pescadores vascos iban a capturar la ballena y el bacalao en Terranova habían quedado lejos ya. El tratado de Utrecht había significado la práctica expulsión de los españoles de aquellos caladeros y, más tarde, se agravó con la guerra de los Siete Años. A modo de alternativas se crearon algunas compañías privilegiadas de pesca. Así nació en 1765, como iniciativa de la Real Sociedad Económica Bascongada de Amigos del País, la Compañía

⁹ PALACIO ATARD, 1989. Se procedía a la limpieza del pescado por sus partes blandas, y abiertos y salados se apilaban en la bodega, estibando la carga con cuidado, cf. BETHÉNCOURT MASSIEU, 1988, p. 363-370. A mediados del siglo XVIII la flota que faenaba en África constaba de unos 30 barcos, con una capacidad que oscilaba entre 15 y 50 toneladas y que comprendía de 15 a 30 hombres, ver CIORANESCU, 1993, p. 309. La mayor parte de estas embarcaciones correspondía a Gran Canaria, sabemos que 20 ó 22 procedían de esta isla y surtían a todo el Archipiélago de pescado salado, segundo SUÁREZ GRIMÓN, 1993, p. 34.

¹⁰ ARCHIVO... 1770, fol. 37 recto.

de Pesca Marítima para faenar en aguas europeas. Y en 1789 se creó la Compañía Marítima con el fin de promover la pesca del bacalao, pero sobre todo la ballena y el lobo marino, en las costas de Patagonia, aunque los resultados finales no fueron muy favorables¹¹. En Canarias estas medidas fueron bien recibidas por un grupo reducido de miembros de la burguesía grancanaria, interesada en colocar capitales acumulados en la actividad pesquera¹², coincidiendo con la recuperación que se vivía, sobre todo en Gran Canaria, tras la caída del vino, que había afectado más a Tenerife y a La Palma.

Vamos a apreciar una mayor preocupación por el sector, de una buena parte de los tratadistas que movilizaron a gobernantes locales y centrales. Las fuentes canarias se hacen eco de esas discusiones y las medidas tomadas en muchos casos serán resultado de apoyar una u otra opción.

En 1786 junto con otras iniciativas para intensificar la pesca canaria, se trató específicamente el caso de las actividades que se desarrollaban en las pesquerías africanas, que la consideraban la "Escuela de la Marinería de

¹¹ MARTÍNEZ SHAW, 1995. La pesca patagónica cuenta con un estudio monográfico en ASDRUBAL SILVA, 1978. En ese sentido MILLARES TORRES, 1998, p. 98, señalará que: "[...] la pesca del salado que ocupaba desde la época de la conquista un gran número de buques y marineros canarios en la vecina costa de África, se le dio creciente impulso, procurando mejorar los métodos de salazón empleados hasta entonces y uniformar los esfuerzos aislados de los navieros".

¹² MACÍAS HERNÁNDEZ, 1984, p. 216 y 218. Esta misma idea la desarrolla también en, p. 14, 16 y 17. Aquí lo pone también en relación con los deseos de frenar las aspiraciones británica en la zona, sobre todo, en MACÍAS HERNÁNDEZ, 1982, las dos últimas décadas del siglo XVIII, contando con la experiencia de George Glas en 1764.

estas Islas", ocupando a más de 4.000 hombres y abasteciendo de pescado salado a todo el Archipiélago. En este sentido, se estudió hacer una "Matrícula de gente de mar" como medio para fomentar la marinería en Canarias, argumentando que al ser ésta una realidad archipelágica, debía formar a muchos marineros, porque detrás de eso está el interés del Estado en contribuir a la Marina militar. En cualquier caso, la ausencia de una escuela de aprendizaje, hacía que fuera importante el número de pilotos extranjeros¹³.

El Cabildo de Tenerife también trató de fomentar esta actividad:

[...] el ejercicio de la Pesca en que se ocupan algunos pocos vecinos de esta Ciudad y de la de La Palma es muy recomendable, y exige que se le fomente en todo lo posible porque conocidamente va decayendo, y si acabare faltará el preciso abasto de las Islas de que se surten Ricos y Pobres como es notorio [...]¹⁴.

Pero estos intentos de revitalización del setecientos, también chocaron con el rígido control ejercido por un reducido número de armadores agrupados en el poderoso Cuerpo de Dueños y Patronos de Embarcaciones para la pesca de la Costa de África, que imponían unas Compañías o Sociedades a la parte, y esto, a pesar de las condiciones objetivas para un aumento del consumo de ese pescado.

¹³ ARCHIVO... Manuscrito 1.955, [sin número de página]. La realidad isleña había quedado fuera de la Matrícula del mar, con lo que no obtenían las ventajas del matriculado. Este tema está tratado de forma precisa en FERNÁNDEZ DÍAZ; MARTÍNEZ SHAW, 1995, p. 242.

¹⁴ ARCHIVO... 1769, fol. 83 recto.

Además, las embarcaciones que se dedicaban a este trabajo eran muy pequeñas y hay constancia de numerosos naufragios. Por si fuera poco, si el barco se averiaba o sufría algún percance, o perdía la carga, los dueños lograban que los gastos recayeran sobre las tripulaciones. Por todo ello, en 1783, el Conde de Floridablanca es informado de que los intentos para fomentar la pesca en Berbería habían fracasado; las exportaciones fueron muy reducidas y el atraso tecnológico no fue superado¹⁵.

Don Domingo Galdós, comerciante de Las Palmas, dueño de tres barcos destinados a la pesca que se hace en la costa de África, entró en conflicto con la Confraternidad de Mareantes. Se le manda a don Domingo Galdós que en el plazo de quince días liquidara las cuentas de lo que han dejado en su poder las compañías de sus barcos a favor de la Caja de San Telmo, entregando a ésta el líquido que resultara. Éste puso en manos del mayordomo 1.777 reales y 30 maravedíes que dice pertenecen a dicha caja del Barco llamado Jesús, María y José¹⁶.

Algunas de estas empresas llegaron a abrir una lonja en la que vendían sus mercancías. Así, encontramos una comparecencia en nombre de Francisco Rodríguez del Carmen, dueño del barco la Soledad, alias la Minerva, destinado a la pesca en la costa de África para el surtido de esta Provincia, quien, de acuerdo con Isidoro de la O, había abierto por cuenta de los interesados del Barco una lonja en La Laguna, justamente en la Plaza de los Remedios (delante de la Catedral), lo que rivalizaba

¹⁵ MARTÍN CORRALES, 1989.

¹⁶ ARCHIVO.... 1792, fol. 1 recto, 16 vuelto. Están todas las cuentas detalladas, fueron 10 viajes; aparecen 11 tripulantes más el dueño (fol. 19 recto).

con otra que ya tenía la Compañía, que ese mismo año tuvo que cerrar su lonja. Las Compañías eran las que pagaban los alquileres de las lonjas, en que se vendían sus pesquerías, respondiendo por las quiebras y fugas frecuentes de los vendedores. Por esta razón, se pedirá que no se alquilen lonjas a nadie más que a las Compañías de Barcos, lo que se hizo por un decreto de febrero de 1791. A partir de aquí pidieron que se les reintegrase lo usurpado por Isidoro de la O y que fuese expulsado de la lonja¹⁷. De este modo, controlaban la venta del pescado para impedir una caída de los precios.

Las entradas de pescado, tanto salado como fresco, estaban gravadas por el Cabildo, y los precios del producto eran estipulados por este organismo. Se siguieron autos en diversas ocasiones contra personas que vendieron sus mercancías hasta un cuarto más cara, o contra otras por falsear las pesas¹⁸.

Los precios del pescado salado podemos seguirlos por la documentación de los cabildos. En las actas del

¹⁷ ARCHIVO... Expediente 15.361, 1792, fol. 1 recto-3 recto. Hallamos un pleito similar entre Don Francisco Javier Ximénes, Administrador de la Renta del Tabaco, contra Miguel Cabral, el primero es de Las Palmas y el segundo de Santa Cruz, donde se halla en este caso la Lonja (fol. 6 recto-9 vuelto). También hubo venta directa al por menor como queda recogido en SANTANA PÉREZ, 1997, p. 403-412; se trataba de vendederas a las que los dueños del pescado se lo facilitaban para que los vendiesen y después éstas tenían que dar cuenta de lo que habían vendido.

¹⁸ ARCHIVO... 1725, fol. 1 recto y vuelto. Este carga ascendía a una quinta parte, tenemos constancia de un proceso contra Antonio Morales por no declarar su pesca de samas y venderlas al precio que quiso, sin tener en cuenta las decisiones del Cabildo. A.RCHIVO... 1765, fol. 1 recto y vuelto. Aquí vemos que condenaron a Miguel Casaya y a Antonio Martín por fraude a privación perpetua de vender pescado y a multa de ocho ducados, según el auto incoado el 10 de febrero de 1761.

Cabildo de Lanzarote para el siglo XVII encontramos dos referencias al valor de mercado. En ambos casos, está motivado el tratamiento del tema por el inicio del periodo de cuaresma, que incrementaba la demanda del producto. En 1630 se establece en 16 maravedíes la libra, tanto para el pescado fresco como el salado, y en 1672 queda en medio real la libra de pescado fresco y 3 cuartos la del salado ¹⁹. Aquí el pescado fresco era más caro, si llevamos todo a maravedíes, tenemos que el primero costaría 24 y el salado 18.

En Fuerteventura, no tenemos constancia de forma uniforme de los precios, pero a continuación presentamos los datos que tenemos: Precio en cuartos de la libra de pescado en Fuerteventura (CUADRO COMPARATIVO)

CUADRO COMPARATIVO - Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura, tomados de Roldán Verdejo

Continúa...

Año	Fresco		Salado	
	Costa	Pueblos	Costa	Pueblos
1735	3	4	3	4
1759	3	3	Queda al arbitrio Diputado del mes	
1761	3	4	De Costa 6	De tierra 4
1762	3	4	5	5
1764	3	4	De Costa 4	De tierra 4
1765	3	4	De Costa 4	De tierra 4

¹⁹ BRUQUETAS DE CASTRO, 1997. El acta del 13 de febrero de 1630 añade que pregone públicamente y se informe a los posibles afectados que ni los barcos ni los pescadores de cañas, puedan vender ningún pescado hasta que sea inspeccionado por un representante del Cabildo, pero no para velar por su calidad, sino para fiscalizar a favor de los Señores de la Isla, so pena de perder la mercancía, multa de 600 maravedíes y diez días de cárcel.

CUADRO COMPARATIVO - Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura, tomados de Roldán Verdejo

Conclusão

1766	3	4	3	4 De Costa a 6
1767	3	4	3	4 De Costa a 6
1771	-	-	De Costa 5	De tierra 4
1774	3	4	De Costa 5	De tierra 4
1775	3	4	De Costa 6	De tierra 4
1776	3	4	De Costa 1 rl.	De tierra 4
1778	4,5	6	De Costa 8	
1784	-	-	7	8
1789	-	6	De Mar Chica 6	
1792	6	8	De Costa 8	
1793	6	8	De Costa 8	

Fuente: Elaboración propia.

Hasta 1778 el precio del pescado fresco es constante, un cuarto menos en la zona de playas que en la Villa de Betancuria y otros lugares del interior, a partir de aquí habrá un aumento. En el pescado salado, que es el que nos interesa en este estudio, vemos que coincide con el fresco, pero en otros años se establecen los precios del producto que venía de las pesquerías africanas, frente al que era obtenido cerca de la Isla, que es inferior, al mismo nivel que el pescado fresco. A partir de 1776 sube el valor del pescado que viene de África, que se contabiliza en reales, pero se mantiene constante con respecto a los años sucesivos, es decir, a 48 maravedíes.

También disponemos de los precios de otros pescados: en 1778 la libra de pescado salpreso a 7 cuartos, el seco y las viejas a 12, pescado escolar a 10; en 1789 el mero a 5 cuartos, cherne y escolar a 8; en 1792 la libra del escolar a 8 cuartos, el seco a 10, la docena de vieja a 4 y se dice que la docena de viejas de buen tamaño a 2 de plata;

en 1793 la libra del escolar a 8 cuartos, pescado seco a 12, viejas y salemas frescas a 3 reales y la docena de viejas de buen tamaño a 2 reales ²⁰.

En Tenerife, tras diversas peticiones de los pescadores, el Cabildo asintió en 1769 en incrementar el precio del pescado en un cuarto la libra, sobre los cuatro cuartos que marcaba "la postura" establecida en el decreto. Esto respondía a las quejas que el gremio de mareantes había presentado el 31 de enero de dicho año. En 1773 se reitera que pueden seguir vendiéndolo a cinco cuartos la libra en todos los lugares de Tenerife, a excepción de La Laguna, donde Cabildo y Diputados han restablecido el precio anterior, aunque unos meses más tarde, libran Real Provisión para que los vendedores pudiesen expender al precio de cinco cuartos por libra, se añade "con la cualidad de por ahora", especificando que se incluye a La Laguna ²¹.

A pesar de esta producción, el pescado salado no fue siempre suficiente en todo el periodo, en algunas coyunturas entraba también pescado en conserva de fuera. Incluso Inglaterra pagaba en ocasiones parte del valor de los vinos canarios que adquiría con pescado de su flota. Esto lo hemos comprobado con la propia documentación británica y con la de algún cabildo insular, concretamente el de Tenerife, que era la isla más deficitaria

²⁰ ROLDÁN VERDEJO, R., 1966. (Actas del 14-I-1778, 12-VI-1789, 1-I-1792, 12-I-1793).

²¹ ARCHIVO... 1769, fol. 83 vuelto; 1773, fol. 2 vuelto; 1773, fol. 185 recto "[...] se libre Provisión para que en observancia de lo resuelto por la Sala no se impida a los vendedores expenderlo a cinco cuartos en la Ciudad de La Laguna haciéndose saber al Cabildo y Diputados [...]".

de pescados y con mayor producción de vinos. De este modo, la documentación inglesa dice que Canarias no se puede autoabastecer y que recibe diversos productos de "Irlanda y otros países del Norte" entre los que se señala sardinas y arenques²². El Cabildo tinerfeño, reflexionaba años más tarde tratando de hallar los medios más convenientes para incrementar la producción local y desechar las importaciones foráneas:

En el comercio de Tenerife no faltaría quien se aplique a abastecer de pescado adelantándose sobre este ramo con sus Correspondientes del Norte, pero no con la barateza (sic) que abulta el Ayuntamiento y le convence así notoriamente de que los naturales de Tenerife sólo en defecto del Pescado de la Costa acuden a Socorrerse de algunos barriles de sardinas que vienen del Norte, y se venden siempre a precios muy subidos²³.

A los barcos que venían de fuera con pescado salado recogidos en el banco sahariano se les trató de cobrar una cantidad en función de su carga. Así tenemos el

²² BRITISH... [18--?], fol. 67 vuelto. ARCHIVO... 1764, fol. 1 vuelto. Concretamente con los arenques encontramos un caso de mala conservación: "... habiendo llegado a comprender que los arenques que se venden al Público en las lonjas de comestibles de esta Ciudad se hallan corrompidos y que por lo mismo son nocivos y contrarios a la salud: para preveer las malas consecuencias que pueden resultar de unos mantenimientos de esta naturaleza; debían mandar y mándase éste a uno de los Médicos Titulares de esta Ciudad efecto de pasar en la tarde de este día a las referidas Lonjas a fin de reconocer dichos arenques su calidad y estado...". El médico posteriormente "...aseguró hallarse pasados y corrompidos, y que como tales son muy nocivos y perniciosos a la salud, y que por lo mismo no debían permitirse su venta porque de unos mantenimientos de esta clase, se originan enfermedades que pueden llegar a ser epidémicas...". ARCHIVO.... 1798, fol. 1 recto y vuelto.

²³ ARCHIVO... 1769, fol. 85 vuelto.

caso de una balandra portuguesa que entró en el puerto y quiere partir para Madeira; se le ordena que deje aquí su carga de pescado salado, pero el responsable alega que no tiene orden del Cabildo para recibir dicho pescado y satisfacer su importe al capitán portugués, por lo que no puede precisarle que eche su carga en tierra sin que primero haya quien le asegure que su compra no sufrirá ningún tipo de perjuicio²⁴.

Para el desenvolvimiento de esta actividad, la conservación del pescado en sal debía constituir una industria fundamental en el desarrollo del sector, especialmente cuando nos referimos a grandes cantidades de capturas, no podían venderse íntegramente en el mercado, además sería una mala maniobra empresarial que generaría el hundimiento de los precios. Por ello, se hace preciso desarrollar un sistema de conservación que permitiese llegar a mercados más alejados y dilatar el periodo de ventas. La solución estaba en la potenciación de la salazón. En la Corona española estos métodos serán fomentados por catalanes²⁵. Sin embargo, en Canarias no hubo prácticamente mejora alguna, esta renovación no llegó a plasmarse aquí, lo que dificultó el mayor despeque del sector.

El nuevo método que se fue extendiendo desde mediados del siglo XVIII, consistía en un prensado mecánico que se efectuaba en grandes pilas o lagares, y que permitía la extracción de una mayor cantidad de grasa, lo que suponía un ahorro de sal. Lo positivo de las viejas

²⁴ ARCHIVO... 1748, fol. 1 recto y vuelto.

²⁵ FERNÁNDEZ DÍAZ, 1993.

técnicas es que posibilitaban una manipulación casera y familiar del pescado, mientras que las nuevas técnicas de salazón exigían disponer de fábricas adecuadas, con instalaciones de gran capacidad que sólo estaban al alcance de las nuevas compañías capitalistas. La ausencia de compañías de este tipo y de un espíritu empresarial en el sector, hizo que en Canarias fuese difícil su incorporación, como de hecho sucedió.

Este método de prensado permitía incrementar tanto la productividad por dos razones: por un lado, porque multiplicaba la producción y, por otro, porque reducía la mano de obra necesaria para el proceso de salazón. Todo ello hacía que el nuevo producto conservero fuese altamente competitivo en cualquier mercado²⁶.

El éxito de estas empresas en la Península, hizo que en Canarias se llevasen a cabo tímidos intentos, como los de 1779 por parte de Bartolomé Suárez y Juan de Arucas que llegaron a comercializar algunas partidas y en 1786 Miguel Camacho lo intentó nuevamente. Sin embargo, todos estos proyectos fracasaron²⁷.

Encontraremos nuevas tentativas en 1786, como las de don Ricardo Madan en Santa Cruz de Tenerife, que seguían a los de don Bartolomé Montañez unos años antes, pero ahora con mejores resultados:

[...] los experimentos últimamente hechos por un honrado Comerciante y buen Patriota a sus expensas reducidos sustancialmente a variar la disposición del Pescado y el método que se sigue de salazón para lo cual hizo

²⁶ URTEAGA, 1987.

²⁷ MARTÍN CORRALES, 1989.

venir Extranjeros inteligentes, y navegó dicho Pescado a varias partes, hasta Buenos Aires, desde estas Islas, donde retornó sin adquirir el rancio, y corrupción que no se pudieron evitar en las experiencias que algunos años antes practicó D. Bartolomé Montañez. Sin embargo, a mi juicio convendría que se repitiesen todavía más los referidos experimentos últimamente practicados por Madan [...] ²⁸.

Se seguirá insistiendo en continuar con los métodos de salazón hasta que el Gobierno tome cartas en el asunto y lo fomente y compruebe los resultados, porque ello permitiría reducir las importaciones de pescado salado del exterior, principalmente bacalao.

Uno de los elementos que más debían ser controlados por parte de la sanidad de la época era la introducción de productos alimenticios en las Islas, por ser éste uno de los medios más extendidos de propagación de las enfermedades. Es por ello que se pone especial cuidado en los alimentos que son introducidos en el Archipiélago.

[...] que los malos alimentos ponen en disposición de la introducción de la enfermedad. Se persigue todo el que tenga principio de corrupción, para lo cual se haga con mayor desvelo y repetida la visita de ellos y en especial las sardinas y arenques y demás comestibles salados que vienen de fuera y el de trigos, harinas y cebadas que vinieren por el mar se reconozcan y estando

²⁸ ARCHIVO... Manuscrito 1.955, [sin número de página]. En el último tercio del siglo XIX continuamos asistiendo al debate acerca de la conservación del pescado con sal en Canarias, diversos artículos publicados en el periódico El Horizonte rebaten la tesis sostenida por algunos de que el pescado en estas latitudes bajas se conserva mal, pero los envíos que se efectuaron hacia Barcelona en esta época, desdican esa suposición, como ha recogido Fajardo Spínola (1990, p. 375), se insiste en lo señalado.

húmedas o de mal olor no se reciban o se quemén. Que se prevenga a los maestros de barcos que van a la pesca de la costa, no traigan mientras duraren estos recelos, tazartes, ajobajos ni peces reyes; y a los de tierra que pescan el fresco no cojan ni traigan a vender al pueblo caballas, peces reyes, bonitos, con apercibimiento que se les echan al mar[...]”²⁹.

Por tanto, vemos que en este capítulo, el pescado era el producto más temido por los gobernantes, ya que se ponían en mal estado con bastante rapidez, lo cual ocasionaba graves perjuicios a la salud. Pero sabiendo las autoridades que se trataba de un alimento muy utilizado por los pobres de las Islas, no pudieron prohibirlos tajantemente. Por ello, establecieron que sólo se prohibirían aquellos que estuvieran en mal estado ³⁰. Existía la idea extendida de que el consumo indiscriminado de pescado producía algunas de las enfermedades endémicas en Canarias, por esto se pretendía controlar la extensión de este producto y, sobre todo, la calidad del mismo.

Sabemos que el pescado salado procedente de las pesquerías africanas tuvo siempre grandes problemas de conservación, fueron numerosos los casos de descomposición del producto en las lonjas. El método empleado para salar este pescado fue imperfecto, pues solamente

²⁹ ARCHIVO... 1720-1785, fol. 7 recto. Este tema lo hemos tratado de forma monográfica en María Eugenia Monzón Perdomo y Juan Manuel Santana Pérez, 1992.

³⁰ ARCHIVO... [17201785?], fol. 62 vuelto. En este sentido André-Pierre Ledru dice que "[...] no se puede conservar más allá de cuatro meses, es la causa próxima de las enfermedades cutáneas tan frecuentes en Santa Cruz y La Laguna. Los que están atacados por esta enfermedad tienen el cuerpo cubierto de pústulas costrosas, parecidas a las producidas por la viruela".

consistía en abrir el pescado, en darle por la parte interior algunas cuchilladas para que penetre mejor la sal y en salpicarlo de ella.

Tenemos constancia de diversos sucesos de corrupción de pescaderos, como el de 1756, cuando los diputados de mes, unos peritos y el médico de La Laguna fueron a una lonja que estaba en la plaza de la Iglesia, y habiéndose abierto unos barriles de caballas saladas, comprobaron que estaban en mal estado. Se condujeron en carretas dichos barriles al muelle, donde fueron custodiados por dos soldados de la guarnición del castillo principal y en una lancha de descarga se embarcaron dichos barriles. Posteriormente, se tiró dicho pescado, que en total ascendía a 103 barriles³¹. Encontramos casos similares en otros años con partidas de pescado salado, sobre todo sardinas y bacalaos, que se pusieron en mal estado y tenemos descripciones de los procedimientos seguidos por las autoridades³².

Esto provocó en ocasiones ciertas quejas de los vendedores de pescado salado por la labor de las autoridades, como en el caso en que comparecieron Juan Cabral Placeres, Andrés Placeres, Luis Navarro y Juan Lorenzo, vecinos de La Laguna:

³¹ ARCHIVO... 1756, fols. 1 vuelto-3 recto. Hay una lista de gastos: Médico 16 reales de plata, los que fueron en el barco para tirar los barriles 50, los palanquines que sacaron y cargaron en carreta 14, los carreteros que dieron 12 viajes a 3 pesos que son 24 reales de plata, un tonelero que trabajó 5, el soldado que estuvo de guardia en el muelle y se embarcó 12, los miembros que asistieron 4 reales plata a cada uno, total 8, el alcalde de Santa Cruz por la asistencia 16, al Escribano por asistir y escribir en todas la diligencia 28 y, al Presidente (que es quien escribe) 8.

³² ARCHIVO... 1772, fols. 1 recto-2 recto; 1777, fols. 2 recto-3 recto; 1801, fols. 1 recto-3 recto.

[...] siendo nosotros Dueños de distintos Barcos del Tráfico de la Costa, cuya mayor porción de pescado salado se pasa a vender a la Isla de Tenerife, estamos viendo que los regidores de mes de la Ciudad de La Laguna asociados de los Dipùtados de abastos de la misma Ciudad, pasan con entera facilidad a las Lonjas donde se expende, y sin proceder reconocimiento a Peritos en esta materia, sólo el Médico titular, que conducen, hace quemar el pescado, sin alcanzar, ni llegar a conocer el que en verdad está malo, o el que está bueno, sucediéndole a Juan Flores, vecino del Puerto de Santa Cruz, hacerle quemar el pescado, que actualmente estaba llevando las religiones, sin haber encontrado en él la menor mácula de Infección, en cuyo caso se notó que estando solamente el Tasarte del Mala condición, éste lo dejaron aprobándolo por bueno, y por perdido el pescado blanco, que estaba de buena calidad que es la prueba de que en estos casos se valen de un Médico, y no de Peritos en esta especie[...]³³.

Esta situación condujo a que, al menos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, se impusiera la norma de cobrar siete ducados por cada barco que era visitado para ver si traían enfermos, lo que afectaba a los barcos que se dedicaban a la pesca del salado. Los patrones de estas embarcaciones manifestarán reiteradamente su descontento y acusarán, en ocasiones, del cobro de sobornos por admitir la entrada de hombres enfermos³⁴.

En conclusión, podemos afirmar que hubo una estrecha interrelación entre la sal y las capturas de la pesca canaria en el banco sahariano, dado que el pescado

³³ ARCHIVO... 1768, fols. 1 vuelto-2 vuelto.

³⁴ ARCHIVO... 1760, fol. 202 recto y vuelto. ARCHIVO... 1770, fols. 2 vuelto-14 recto.

salado era uno de los platos más comunes en nuestras latitudes y no sólo asociado a las clases bajas. Esto motivó la elaboración de una serie de proyectos para mejorar ambos sectores, el de la sal y el del pescado, pero prácticamente ninguno llegó a prosperar. De este modo, vemos que la actividad pesquera propició la aparición de salinas, preferentemente en Gran Canaria, que hacia fines del siglo XVIII podemos considerarla como la isla hegemónica en el sector.

A pesar del carácter insular, Canarias fue deficitaria en el comercio de sal, debido a que la política de la Corona española impedía un mayor desarrollo de esta industria porque chocaba con sus intereses.

Referências

ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS (España). **Fondo Real Audiencia**, Expediente 466, año 1770.

_____. Expediente 1.136, fol. 1 recto, 16 vuelto, año 1792.

_____. Expediente 15.361, fol. 1 recto-3 recto, año 1792.

ARCHIVO MUNICIPAL DE LA LAGUNA (España). **Signatura C-VIII**, Legajo 23, fols. 1 recto-3 recto, año 1801.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 15, fol. 1 recto y vuelto, año 1798.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 9, fols. 2 recto-3 recto, año 1777.

_____. **Signatura P-XXXI**, Legajo 24, fol. 2 vuelto, año 1773.

_____. _____, Legajo 19, fol. 185 recto, año 1773.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 8, fols. 1 recto, 2 recto, año 1772.

_____. **Signatura P-XXXI**, Legajo 11, fols. 2 vuelto-14 recto, año 1770.

_____. **Signatura P-XXX**, Legajo 15, fols. 83 recto, 85 vuelto, año 1769.

_____. **Signatura P-XXX**, Legajo 2, fols. 1 vuelto-2 vuelto, año 1768.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 7, fol. 1 recto y vuelto, año 1765.

ARCHIVO MUNICIPAL DE LA LAGUNA (España). **Signatura A-X**, Legajo 59, fols. 1 vuelto, 2 recto, año 1764.

_____. **Signatura P-XXVIII**, Legajo 14, fol. 202 recto y vuelto, año 1760.

_____. **Signatura C-VII**, Legajo 5, fols. 1 vuelto-3 recto, año 1756.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 6, fol. 1 recto y vuelto, año 1748.

_____. **Signatura P-V**, Legajo 3, fol. 1 recto y vuelto, año 1725.

_____. Sección Segunda. **Signatura S-I**, Legajo 2, fol. 7 recto, años 1720-1785.

_____. _____, Legajo 1, fol. 62 vuelto, año [¿1720-1785?].

ARCHIVO MUSEO NAVAL (España). **Manuscrito 1.955**.

ASDRUBAL SILVA, H. **La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata**. Buenos Aires: CONICET, 1978.

BETHÉNCOURT MASSIEU, A. de. La pesca en la costa de África a la luz de la Real Cédula de 1770 sobre vagos y delincuentes en Canarias. En: AULA CANARIA Y EL NOROESTE DE ÁFRICA, 2., 1986. [**¿Anales...?**] Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1988. p. 363-370.

BRITISH LIBRARY [London?]. The Department of Manuscripts. **Fondo Egerton**, Legajo 371, fol. 177 vuelto, [¿18--?].

_____. **Fondo Additional**, Legajo 25.090, fol. 67 vuelto, [¿18--?].

BRUQUETAS DE CASTRO, F. (ed.). **Las actas del Cabildo de Lanzarote (siglo XVII)**. Arrecife: Cabildo de Lanzarote, 1997.

CIORANESCU, A. **Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife**. Santa Cruz de Tenerife: Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno Canario, 1993.

DÍAZ DE LA PAZ, Á. Ecología y pesca en Canarias: una aproximación histórica a la relación hombre-recursos. **Revista Ayer**, Madrid, núm. 11, p. 207-231, 1993.

FAJARDO SPÍNOLA, F. Lanzarote hace un siglo: una lectura del periódico El Horizonte (1887-1889). En: JORNADAS DE HISTORIA DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA, 2., 1990. [**¿Anales...?**] Arrecife: Cabildo Insular de Lanzarote, 1990. p. 359-391.

FERNÁNDEZ DÍAZ, R; MARTÍNEZ SHAW, C. Las revistas de inspección de la matrícula de mar en el siglo XVIII. En: Martínez Shaw, C. (ed.). **El derecho y el mar en la España moderna**. Granada: Universidad de Granada-Centre D'Estudis d'Historia Moderna Pierre Vilar, 1995.

_____. **Manual de Historia de España. Siglo XVIII**. Madrid: Historia 16, 1993.

FONTANA, J. **Introducción al estudio de la historia**. Barcelona: Crítica, 1999.

LOS QUADERNOS del comerciante de la calle de la Peregrina Don Antonio Betancourt 1796-1807. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria., 1996. (Con Introducción y estudio de Antonio de Bethéncourt Massieu).

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. El sector pesquero en la economía. En: AFONSO, L. **Geografía de Canarias**. Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria, 1984. t.3.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A. El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970). **II Jornadas de Estudios Económicos Canarios. La Pesca en Canarias, 2.**, [1982?]. [**¿Anales...?**] Santa Cruz de Tenerife: [s.n.], 1982.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A.; OJEDA CABRERA, M. **Legislación ilustrada y sociedad isleña.** Santa Cruz de Tenerife: Fundación Insides-Caja Canarias, 1988.

MARTÍN CORRALES, E. Atraso tecnológico de la pesca del salado en Canarias en el siglo XVIII. En: PESET, J. L. (ed.). **Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica.** Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989. v. 2.

MARTÍNEZ SHAW, C. La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen. **Manuscrits**, Barcelona, núm.15, p. 257-278, 1997.

_____. La economía marítima española en tiempos de Jovellanos. **Revista Torre de los Lujanes**, [¿La Rioja?], núm. 29, p. 81-90, 1995.

MILLARES TORRES, A. **Historia de la Gran Canaria.** Las Palmas de Gran Canaria: Real Club Victoria, 1998. t. 1.

MONZÓN PERDOMO, M. E.; SANTANA PÉREZ, J. M. Sanidad histórica y comercio en Canarias. En: COLOQUIO DE HISTORIA CANARIO-AMERICANA, 9., 1992. [**¿Anales...?**] Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992. p. 601-631, t. 2.

PALACIO ATARD, V. La pesca y las pesquerías. En: _____ (ed.). **España y el mar en el siglo de Carlos III.** Madrid: Marivest S.A., 1989.

ROLDÁN VERDEJO, R. **Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1729-1798**. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1966. (Actas del 14-I-1778, 12-VI-1789, 1-I-1792, 12-I-1793).

SANTANA PÉREZ, G. **Las venderas de Gran Canaria durante el reinado de Felipe IV**. Las Palmas de Gran Canaria: [s.n.], 1997. (Homenaje a Celso Martín de Guzmán).

SUÁREZ GRIMÓN, V. **Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII**. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.

URTEAGA, L. **La tierra esquilhada**. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII. Madrid: SERBAL-CSIC, 1987.

ZELLER, G. Los tiempos modernos. En: RENOUVIN, P. **Historia de las relaciones internacionales**. Madrid: Aguilar, 1967. T. I, v. I.



Providence

Boston
Newport
New York
Philadelphia

Charles Town
Savannah
St. Augustine

ATLANTIC OCEAN

GULF OF MEXICO

CARIBBEAN SEA

WEST INDIES

Carriagena

PERNAMBUCO • Recife

BAHIA • Salvador

Rio de Janeiro

ISBN 978-85-7455-262-0



9 788574 552620