

"Río de Janeiro: Porto e Cidade"

Cezar Honorato (Universidade Federal Fluminense /Brasil)

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

A sua fundação, no início do século XVI, deveu-se exatamente ao fato dos portugueses encontrarem um porto bem protegido das intempéries do tempo como grandes vendavais ou mesmo mar bravio, visto está protegida numa baía e, ao mesmo tempo, apresentar possibilidades de ali se implementar 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 à 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 que estas, não ficassem tão distantes do litoral, pois que dificultaria o embarque/desembarque de mercadoria.

Nesses quesitos, o Rio de Janeiro saía-se muito bem, fundada na Baía de Guanabara, apresentava excelentes condições de ancoragem e atracação tanto para barcos pequenos e faluas, como para os galeões que faziam a travessia oceânica.

Continuando, tornava-se necessária ser a região em apreço uma região onde se pudesse desembarcar mercadorias, guardá-las de modo protegido, embarcar outros produtos a ser transportadas, ter trabalhadores para executar todo este trabalho, e, também, que possibilitasse a equipagem da embarcação, particularmente víveres alimentícios, água e pólvora. ou se formando

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 dependem direta ou indiretamente da atividade portuária e que variam 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 construídas à partir de cada origem de classe. Se apresentam uma variada gama de diferenciação interna, é possível perceber-se uma certa identidade quando se compara várias comunidades portuárias, inclusive em países diferentes, visto as redes de sociabilidade construídas pelos marinheiros e demais tripulantes. Ressalve-se que parte de uma “comunidade portuária” se fixou na região e outra parte, é transitória.

A todos essas exigências, a cidade do Rio de Janeiro atendia, particularmente a partir da segunda metade do século XVIII. Além de se atender aos reclamos geográficos para um porto, 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) e que eram produzidos no centro-sul brasileiro - merecendo destaque o ouro e as pedras preciosas – e de onde partiam para o interior de Brasil, os produtos advindos da Europa e os escravos da África.

Exatamente por esse conjunto de vantagens comparativas, a movimentação portuária do Rio de Janeiro no período colonial consolidou o Rio de Janeiro como capital da Colônia. Mas, mais importante, definiu a sua própria dinâmica territorial com a máxima utilização das suas próprias limitações.

O território do Rio de Janeiro, sempre é bom enfatizar para o público externo, é composto por uma estreita faixa de planície entre o mar e a encosta com muitos morros e 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 o características litorâneas, vários rios desembocam na baía de Guanabara, alguns que nascem nas encostas dos morros, outros advindos da região mais interiorana. Não por outra razão, que vários geógrafos consideram a baía de Guanabara como uma hiterlândia .

As mudanças realizadas no relevo, na topografia e na configuração do litoral do Rio de Janeiro entre 1500 por exemplo, e 1992, impressionam. Na reprodução do mapa abaixo, podemos ter a certa noção do impacto apenas considerando as características do litoral.

A grande maioria das ilhas como a de Paranapuan (hoje, Ilha do Governador), já há algum tempo foram integradas ao continente através de pontes e viadutos, perdendo muito das características originais. Um outro detalhe que merece ser detalhado é que as partes verde escuro são as de aterramento e as acinzentadas complementam o processo.

A chegada da Corte do Príncipe Regente Don João, posteriormente Dom João VI, Rei de Portugal, na Cidade do Rio de Janeiro, fugindo da conjuntura beligerante entre a França Napoleônica e a Inglaterra, exigiu várias intervenções públicas na Cidade.

Sem nos determos sobre as várias obras que visaram ampliar o perímetro urbano da cidade, era necessário se rever a própria dinâmica de atracação e movimentação de embarcações e de mercadorias em relação ao existe 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, facilitar o embarque e desembarque de mercadorias e melhorar o controle sobre as embarcações e mercadorias, D. João tomou uma série de medidas, sendo a que mas nos interessa no momento, o estímulo para que a movimentação de grandes volumes de carga importadas ou a serem exportadas, inclusive inflamáveis, fossem movimentadas utilizando-se as várias ilhas (no caso de inflamáveis e explosivos, principalmente)¹ ou no 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.

Com isso, os próprios comerciantes que anteriormente se localizavam na Praça do Paço e arredores, principalmente os comerciantes de “grosso trato” ligados à

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. VELASCO, Cecília – O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX. Revista TEMPO, Niterói, PPGH/UFF, n° 8, ago.1995 p.5

importação e exportação, passaram a se deslocar para a área do Valongo e lá, montarem seus próprios trapiches e armazéns.

Convém explicar que inexistia qualquer projeto que visasse 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 visasse implementar uma racionalidade a toda ao conjunto que se poderia chamar de comunidade portuária. Se considerarmos o processo de avanço do capitalismo sobre as várias esferas de atividades industriais, pode-se perceber que em todo o mundo ocorria o processo de montagem de grandes complexos portuários capitalistas, que poderiam ser monopolizado por uma única empresa, como no caso de Santos/Brasil, ou comportando várias empresas atuando, tendo o comando, a racionalidade, ditada por uma única autoridade portuárias, como nos Estados Unidos ou Inglaterra³

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. Exatamente, as dificuldades de realização de grandes obras, se prendiam no conflito de interesses entre os grandes proprietários de trapiches e à necessidade de se centralizar a coordenação e a operação visando 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/modernização do Porto do Rio de Janeiro como a sua principal bandeira política.

² Idem, *ibidem*

³ HONORATO, Cezar – O Porto e o Polvo. Santos, HUCITEC, 1996.

Ao final do século XIX, o Rio de Janeiro já assumira o comando das atividades portuárias brasileiras, se consolidando como o maior porto de re-exportação, 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 serviço 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.

Contudo, foi com a reforma/construção do Porto entre 1906 e 1910, que este “colar produtivo” – referimo-nos ao efeito multiplicador que aparece na obra de David Ricardo - que isto se amplia. Poderemos observar com mais atenção um pouco mais a frente.

Retomando, a questão industrial e comercial da região portuária do Rio de Janeiro, 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 e etc. No segundo caso, e bem específico do Rio de Janeiro, 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, 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 os dois mapas abaixo, podemos perceber a área objeto de aterramento:

Preocupado com as os problemas de estrangulamento do porto, da ocorrência de doenças como a gripe espanhola, a malária, etc, que levaram a uma interdição de operação, junto com o Porto de Santos e tendo que cumprir as concessões de melhoramentos e exploração do porto do Rio de Janeiro dado a Empresa Industrial de

Melhoramentos do Brazil e a Rio de Janeiro Harbour and Docks Company Limited, o Presidente da República decretou em 06 de novembro de 1901 (decreto 4228) a fusão das duas empresas para a constituição da Companhia Docas do Rio de Janeiro, aprovando os projetos e plantas apresentados.

Contudo, devido a ineficácia da medida, o Presidente da República, Rodrigues Alves, através do Decreto 4939 de 22/8/1903 anula os planos apresentados, os contratos e estatiza as obras de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro. Em 18/9/1903, através do decreto 4969, são apresentados novos planos e visando a aplicação do empréstimo de 8.500.000 libras esterlinas (decreto 4889/1903) contraído junto a Inglaterra. Ressalve-se a autorização para a desapropriação de terrenos e prédios para a execução das obras necessárias.

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

Ocorre que agora, todas as obras ficarão a cargo do 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 autorizado 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. 8.062 - DE 9 DE

JUNHO DE 1910. Logo depois, se permitiu a transferência do contrato para a *Compagnie du Port de Rio de Janeiro* (decreto nº 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 a incapacidade da mesma de continuar os serviços. Com tal decisão, a exploração do Porto do Rio passa a ser estatal.

Caso utilizemos o Plano de Remodelação do Porto do Rio de Janeiro elaborado e apresentado ao Governo Federal, pelo Engenheiro Francisco de Paula Bicalho em 1907 – que também será o executor da obra - podemos observar que se trata de um volume de aterro de aproximadamente 1 milhão e 500 mil metros cúbicos de aterro para viabilizar a complementação do cais de mais 8 km o que daria um cais total de 19.900 m de atracação.

Embora a Exposição do Plano para a Realização do Melhoramento dos Portos da República e Projecto para o Prolongamento das Obras do Porto do Rio de Janeiro⁴ Plano previa para dar continuidade ao grande plano de ampliação do Porto mais um empréstimo de 4.042.288,56 libras esterlinas. Ressalve-se que todos os empréstimos deveriam ser amortizados dando como caução um imposto de 2% da 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 as 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 dae Marinha e o prolongamento da rua São Cristóvão, trecho conhecido como Cais da Gamboa.⁵

Empréstimo direto a ser contraído pela União 4.042.288,56 libras esterlinas para a dragagem de aproximadamente 5.000.000 metros cúbicos. 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,

⁴ 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.

⁵ Site da Cia. Docas do Rio de Janeiro. www.docasrio.gov.br

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.

Merece destaque dois componentes pouco explorados pela literatura acerca do tema e que, ao mesmo tempo pode representar importantes bases para futuras comparações quer com os portos brasileiros, quer internacionais.

A primeira, diz respeito ao duplo movimento ao longo dos primeiros trinta 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 o 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 continuaram 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 e o início desse nosso século XXI, pode-se perceber uma nova relação entre porto, cidade e negócios em andamento. Contudo, convém enfatizar, que ao longo deste 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 muito das suas características historicamente consolidadas.

Toda a transformação pela qual passou a atividade portuária nas últimas décadas, apontaram internacionalmente pelo envelhecimento das tradicionais instalações portuárias. A revolução dos contêineres, por exemplo, e na logística de transportes, das próprias embarcações e operações portuárias, num quadro de transformação do próprio capitalismo-mundo gerou impactos diferenciados em cada porto-cidade.

Alguns complexos portuários, por exemplo, conseguiram se modernizar adaptando-se aos novos tempos, embora na maioria das vezes de forma traumática. O

Porto de Las Palmas, por exemplo, conseguiu se readaptar, bem como o de Santos, no Brasil.

Alguns, como o de Lisboa, de Barcelona ou Recife (Brasil) foram abandonados na sua condição de porto novos e modernos portos, sendo redefinidos enquanto utilidade e inserção na vida urbana com novas destinações, enquanto a movimentação portuária foi totalmente transferidos.

Existe ainda um terceiro tipo, no qual o Porto do Rio de Janeiro é um dos exemplos, que ainda está em operação, mas não atende às novas demandas do setor, gerando grandes contradições e dificuldades de se pensar novas utilidades. No caso do Rio de Janeiro, as limitações de 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, por exemplo. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a questão dos superpetroleiros é seriíssimo, implicando em grandes investimentos em oleodutos para a abastecer a maior Refinaria do Brasil, a Refinaria de Duque de Caxias situada, não por coincidência, na Baía de Guanabara.

Em segundo lugar, 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 exemplo.

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 a 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 e 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 neste 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 recuperar a região, foram propostos vários planos para região, desde os anos 1980, culminando com o atual projeto rotulado de Porto Maravilha que se propõe ser o mais abrangente e, portanto, o mais ambicioso.

Primeiramente, os atuais gestores municipais buscaram uma articulação real com o governo federal e o governo estadual para a disponibilização de áreas várias (terrenos, galpões, prédios, etc) que pertencem ao Governo Federal e ao Governo 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 CEDURP – Cia. De Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – que também está lastreada em títulos de capacidade construtiva, negociados no mercado, visando a captação de recursos para a implantação das várias obras públicas visando 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 desta pequena conferência.

Por um lado, busca melhorar toda a logística, particularmente de transportes visando não so manter, como ampliar a capacidade operativo do porto enquanto sua tradição de multicargas containerizadas e veículos, e 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.

Reconfiguração de todo o tecido urbano não mais importante para a operação portuária – a parte mais importante do projeto, buscando reverter a lógica de mobilidade urbana da cidade quebrando o princípio de “free ways” que cincundavam a região, por

vias e avenidas que exploram a sua capilaridade e, com isso, retransformá-lo num bairro.

Mais ainda, criar um novo círculo virtuoso empresarial, buscando atrair para a região outro tipo de empresas, voltados para a área de serviços e negócios desvinculados da atividade portuária com a construção de grandes e modernos prédios comerciais visando desafogar o já congestionado centro da cidade. De outra forma, criar uma nova área de expansão econômica para a cidade.

Numa outra perspectiva, tem-se a preocupação em se construir conjuntos habitacionais para atender aos reclamos de uma classe média baixa e média, e com isso, diminuir a pressão imobiliária sobre os bairros tradicionais, com a autorização de se construir prédios comerciais e residenciais de até 50 andares.

Visando atrair os interesses o empresariado para um investimento de tamanha envergadura o Poder Público está realizando grandes investimentos em infra-estrutura urbana, equipamentos culturais e de lazer e 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 de pular a atual população de 30 mil moradores para 100 mil moradores e triplicar a população itinerante que trabalha na região.

A previsão de investimento a ser realizado pela CDURP nos próximos 15 anos é de 8 bilhões de reais ou, aproximadamente 6 bilhões de dólares americanos em obras de infra-estrutura e urbanização, sem contar os investimentos privados diretos na área.