

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

## **“O VELHO VOVÔ”: TECNOLOGIA, TRABALHO E PODER NAS OBRAS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION (1875-1900)**

Maciel da Costa Cavalcante

UFC - Universidade Federal do Ceará

macielmcc@gmail.com

Clovis Ramiro Jucá Neto

UFC - Universidade Federal do Ceará

clovisjuca@gmail.com

### **1. INTRODUÇÃO**

Com a vinda da família real portuguesa para a sua colônia americana, a Carta Régia de 1808 declarava abertos os portos do Brasil as “nações amigas”, isto é, à Inglaterra. A medida tomada por D. João VI marcava o fim do pacto de exclusividade econômica entre colônia e metrópole. A assinatura do documento resultou no estabelecimento das bases do fim do regime colonial, no início do processo de independência frente a coroa portuguesa, na inserção do Brasil no comércio mundial, além de representar o marco da história portuária brasileira. (TÚLIO, 2008)

No entanto, apesar da carta régia e, conseguinte, inserção do Brasil no comércio internacional, os portos brasileiros não passavam de trapiches espalhados no litoral, com condições precárias de funcionamento. Utilizados como locais de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias muito mais por conta de suas condições naturais do que pela existência de infraestrutura necessária ao seu bom funcionamento. Tal característica portuária permaneceu por muito tempo durante o império.

As condições de funcionamento do porto de Fortaleza não eram muito diferentes do restante dos portos do Brasil. As operações de embarque de mercadorias só ocorriam durante quatro horas do dia, isto é, quando a maré baixa deixava à vista o recife que corria obliquamente às áreas da prainha<sup>1</sup>, diminuindo a agitação das águas que chegavam à beira da praia. Os produtos exportados eram ensacados e depois postos na beira do mar. Homens de vestimenta simples que lhes cobriam apenas a parte de baixo do corpo,

---

<sup>1</sup> Local onde ficava o antigo porto.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

entravam no mar, com água a altura do pescoço, transportando na cabeça as mercadorias para bordo de alvarengas que as aguardavam à distância de, aproximadamente, 150 metros da praia. Das alvarengas, as mercadorias percorriam ainda, aproximadamente, 600 metros para chegarem aos navios. O desembarque de mercadorias só poderia ocorrer em seis meses do ano. Arrastadas pelos ventos, as areias produziam aterro em torno do trapiche existente. As operações de desembarque eram feitas de forma idêntica ao embarque. Não raras, eram as reclamações de comerciantes que tinham suas mercadorias danificadas, molhadas, por conta de acidentes ocorridos com seus produtos durante o trajeto destes para bordo dos navios e vice-versa. O embarque e desembarque de pessoas no porto não era muito diferente. Viajantes eram transportados em andor até alvarengas e delas seguiam para navios ancorados a certa distância da praia.

Em 1875, as esperanças de ver os problemas do porto de Fortaleza foram renovadas, com a contratação do engenheiro inglês John Hawkshaw pelo governo Imperial, encarregado de elaborar análise de funcionamento e obras dos portos brasileiros. Em seu relatório intitulado *Melhoramento dos portos do Brasil*, o engenheiro “apresentava as obras necessárias que deveriam ser feitas nos portos de Pernambuco, Rio Grande do Sul, Torres, Ceará, Paraíba e Maranhão e previa que deveriam ser executadas num prazo de cinco ou dez anos.” (GOULARTI, 2013, p. 33). No ano de 1883, é aprovado por meio do Decreto nº 8.943-A:

[...] Contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para realização das obras de melhoramento do porto de Fortaleza, segundo o plano organizado em 1875 pelo engenheiro John Hawkshaw, bem como para construção de um edifício destinado à alfândega no mesmo porto (BRASIL, 1883, p. 132)

Posteriormente, a concessão adquirida por Tobias Lauriano e Ricardo Lange foi transferida para uma empresa estrangeira, Ceará Harbour Corporation, organizada para a execução dos trabalhos de melhoramento do porto (BRASIL, 1885). As obras do porto iniciaram apenas em 1886. Tais obras tiveram como base o plano elaborado por John Hawkshaw com alteração indicadas pelo diretor das obras públicas da Secretaria de Estado do Ministério da Agricultura engenheiro Honorio Bicalho. Em linhas gerais, consistiam na construção de um quebra-mar de 672m de extensão, ligado à terra por meio de um viaduto aberto de 250 metros de comprimento, projetado com 14 vãos de ferro,

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

devendo ser ligado a terra através de uma muralha de alvenaria. A parte interna do quebra-mar serviria de cais ao longo do qual, na parte interna, os navios fariam o embarque e desembarque. Além disso, sobre o cais e o viaduto seria instalado uma linha de trilhos com ramais para servir tanto a alfandega como a Estrada de Ferro de Baturité (BRASIL, 1898). As obras da Ceará Harbour Corporation Limited não tiveram o resultado esperado, visto que apenas a Alfandega foi finalizada. Em 1900, o Governo Federal encampa as obras concluídas e por concluir por meio do Decreto n. 3602 por uma quantia equivalente à 100.000 libras esterlinas (BRASIL, 1900).

Considerando o exposto, apresentamos, em linhas gerais a pesquisa em desenvolvimento no Mestrado em História Social da Universidade Federal do Ceará que investiga como se dão transformações no antigo porto de Fortaleza tendo em vista a inserção do Ceará no capitalismo mundial, na segunda metade do século XIX, e as alterações na organização espacial da cidade decorrentes da instalação do equipamento. Estabelecemos como baliza temporal os anos de 1875 a 1900. Tal recorte tem como início a entrega do relatório do engenheiro John Hawkshaw e como limite o ano de encampação das obras da Ceará Harbour Corporation pelo Governo do Império. Tendo a empresa concluído as obras apenas em parte, pretende-se compreendê-las como uma abertura de possibilidade dentro de um contexto mais amplo, a saber: o de melhoramento dos portos do Brasil na segunda metade do século XIX. Merecerá destaque especial a atividade de homens que trabalhavam no sistema de alvarengas, fazendo o transporte de pessoas e mercadorias da praia para bordo de navios através de pequenas embarcações.

## **2. REFERENCIAIS TEÓRICOS E FONTES**

O enfoque da pesquisa recai sobre a instalação do antigo porto de Fortaleza, o processo de modernização da cidade no último quartel do século XIX e início do século XX e análise das relações de trabalho dos catraieiros.

Em conformidade com a abordagem mencionada, foram elencados conceitos preliminares tais como: Capitalismo (HOBSBAWM, 2013), Tecnologia (WINNER, 1986) e Experiencia (THOMPOM, 1981). Tais conceitos comporão o arcabouço teórico preliminar da pesquisa.

A abordagem escolhida, bem como os conceitos preliminares elencados guiarão a reflexão da pesquisa que utilizará como fontes documentos como: Relatórios de

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

Presidente de Província; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; matérias de jornais e artigos de revistas, locais, nacionais e internacionais; projetos de melhoramentos do porto do Ceará e suas respectivas plantas; contratos de prestação de serviço entre os catraieiros e seus contratadores, Decretos de Leis, dentre outros documentos, analisados, cotejados e interpretados mediante o uso de um referencial que auxiliará no tratamento de cada tipo de fonte empregada, respeitando assim as suas especificidades.

Desta forma, sendo guiado pela História Social e História Política, bem como pela análise das fontes listadas e manuseadas com tratamento específico para cada tipo, será buscada a compreensão das transformações ocorridas no antigo porto de Fortaleza, na segunda metade do século XIX.

### **3. INDAGAÇÕES DA PESQUISA**

O trabalho, em linhas gerais, passa por três indagações básicas que guiarão as nossas reflexões, a saber:

#### **O QUE SIGNIFICOU A INSTALAÇÃO DOS PORTOS NAS CIDADES DO BRASIL; EM NOSSO CASO, FORTALEZA?**

Buscaremos fazer inicialmente uma reflexão dos portos enquanto possíveis objetos de estudo da História. Como objetos técnicos capazes de possibilitar a análise de diferentes aspectos das sociedades em determinados tempos e espaços. Discuti-los não apenas como locais protegidos das ondas e marés, voltados para o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, mas, igualmente, como ambientes em que se estabelecem relações sociais, porta de entrada de hábitos, costumes, crenças, objetos, ideias, tecnologias, bem como espaços de acumulação, de integração das cidades a dinâmica do capitalismo, lugar de trabalhar, de viver, articulado a outros objetos e espaços compondo um sistema.

Estaremos preocupados em compreender o processo de expansão urbana de Fortaleza, pois é neste contexto que se inserem as obras do porto e da alfândega nova. A ocorrência de tais obras durante o processo de expansão urbana da cidade implicou uma reordenação do espaço.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Nossa atenção estará voltada para a segunda metade do século XIX. O acúmulo de capital gerado pelo desenvolvimento da produção e exportação do algodão resultou no surgimento de novos grupos sociais em Fortaleza como, por exemplo, profissionais liberais, dentre os quais, estavam médicos, advogados e engenheiros, gente formada nas faculdades do Brasil e da Europa. Muitos deles influenciados pelos ideais de progresso, modernidade e civilização; então em voga na Europa.

Fortaleza passava por um processo de modernização, sobretudo a partir da década de 1860, com a instalação de novos equipamentos e serviços. Dentre os quais poderíamos citar: bonde a tração animal (1880), iluminação a gás carbônico, cabo submarino para a Europa (1882), um asilo para alienados (1886), serviço de telefonia (1883), mercado público de estrutura metálica (1897), fábrica de tecidos e fiação (1883), instalação de caixas postais (1889), construção do primeiro pavimento do Passeio Público (1880), dentre outros (JUCÁ, 1994).

Destacaremos a ação dos agentes envolvidos na organização do espaço urbano; tais como a presença do Estado viabilizando a construção de um novo porto em Fortaleza ou, pelo menos, o melhoramento do existente. A obra era vista como uma das necessidades primeiras da Província do Ceará, aquilo que faltava para o seu efetivo progresso econômico em um contexto de desenvolvimento do capitalismo. Evidenciaremos o quanto essa modernização foi excludente, fortalecendo o deslocamento da população pobre para fora do perímetro urbano.

O novo porto, dentre outros aspectos, manifestava o interesse do Estado de integração das cidades a dinâmica do capitalismo mundial. Assim, pretende-se compreender o porto inserido dentro de tal dinâmica a partir de suas *funções-fim*, entrada e saída de pessoas e mercadorias na cidade, *Atividades-meio* que consistem nos serviços prestados no porto, embarque e desembarque, armazenamento de mercadorias, dentre outros, e a *interação*, ou seja, o porto e suas adjacências.

A reflexão sobre o processo de desmercantilização do antigo porto e o surgimento, no seu lugar, da *Comunidade Poço da Draga*, significa pensar o processo de mudança das funções do porto de um espaço de integração de Fortaleza ao capitalismo mundial a um espaço de moradia da população pobre.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

## O QUE FOI IDEALIZADO (OS PLANOS) E O QUE DE FATO FOI CONSTRUÍDO (AS OBRAS)?

Em 1875, o Engenheiro britânico John Hawkshaw, contratado pelo Império para realizar o estudo dos principais portos do país, entrega o relatório do *Melhoramento dos Portos do Brasil*. Nele constava as obras necessária para o melhoramento dos portos de Pernambuco, Rio Grande do Sul, Torres, Ceará, Paraíba e Maranhão. Em seu relatório, antes de apresentar o plano de melhoramento do porto do Ceará, o engenheiro “bate o martelo” sobre a escolha do lugar que deveria receber as obras de implementação de um porto em Fortaleza. Isso porque, na época, existiam opiniões que faziam a defesa não do melhoramento do porto primitivo em frente a Fortaleza, mas a construção de um novo na enseada do Mucuripe. A defesa da instalação do porto no Mucuripe foi empreendida pelo o Senador Pompeu diante do Ministro da Marinha no Senado. Segundo o Senador a enseada:

[...]offerece capacidade e segurança para ancoradouro de mais de 300 navios de diferentes calados; o fundo é de arêa, com quatro a cinco braças de agua; a arrebentação é ahi pequena e fraca. Os navios ali estão abrigados, porque o vento mais constante é de sueste, leste e nordeste, dos quaes os defende a ponta do Mucuripe. Portanto, como disse, o porto está feito e achado nesta enseada, onde existe já uma crescida povoação de pescadores com mais de 200 casas (POMPEU, 1864 *apud* PAIVA, 2008).

Em diversos documentos, como Relatórios de Presidente de Província e do Ministério da Agricultura, jornais e revistas, encontram-se retrospectos dos vários planos que já haviam sido apresentados para a solução da questão portuária de Fortaleza. Nestes, são identificadas opiniões diferentes sobre o melhor local para o porto. O próprio Hawkshaw, em seu relatório, faz uma lista de estudos anteriormente apresentados, para, em seguida, concluir que seu plano consistirá no melhoramento do porto localizado em frente a Fortaleza. Argumentava que a transferência do porto para o Mucuripe acarretaria maiores despesas, visto que Fortaleza já possuía toda uma estrutura comercial.

Compreender as disputas em torno da escolha do melhor local para receber as obras do porto fará parte das reflexões. Os diversos planos serão analisados com o intuito de entender como se chegou ao projeto posto em prática pela empresa Ceará Harbour Corporation Limited em 1886.

Para auxiliar na realização deste objetivo, consideramos conveniente o conjunto conceitual proposto por Gilberto Velho em *Projeto e Metamorfose*, a saber: Projeto,

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Campo de Possibilidades, Negociação com a realidade e Metamorfose. Através destes o autor entende que os indivíduos constroem projetos ao longo de suas vidas, tentam ou lamentam não conseguir o que planejam. O projeto existe dentro de um campo de possibilidades e a busca pela sua realização resulta em movimento. Com o tempo, ocorrem modificações, metamorfoses, no projeto inicial elaborado, fruto das negociações feitas diante da realidade e suas circunstâncias. O referencial será fundamental para perceber as modificações do projeto de melhoramento do porto e da construção de uma nova alfândega, bem como para, mais tarde, contrastar o que foi concluído das obras com o ideal de porto almejado nos planos e ilustrações.

Foi por intermédio do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Pública que as obras de modernização do antigo porto de Fortaleza foram promovidas. Contudo, o melhoramento dos portos do Brasil no decorrer do século XIX, ficou sob a responsabilidade de diferentes ministérios. Isso pode ser verificado, por exemplo, quando o Senador Pompeu reivindica diante do Ministro da Marinha uma antiga promessa de melhoramento do porto do Ceará, visto que, naquela época, competia a aquele ministério a administração, conservação e melhoramento dos portos. Por essa razão, propomos uma reflexão sobre o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e o Melhoramento dos portos do Brasil.

Neste sentido, serão fundamentais obras como *A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)*, de Louise Gabler; *Guia da administração brasileira: Império e Governo Provisório (1822-1891)*, organizado por Angelica Camargo e Dilma Cabral, assim como *Administração e regime portuário brasileiro no século XIX* de Alcides Goularti Filho.

Prosseguimos com uma análise do relatório Melhoramento dos Portos do Brasil, de Jonh HawksHaw, para investigar até que ponto podemos considerar a tentativa de melhoramento do porto de Fortaleza na segunda metade do século XIX como o componente de um projeto mais amplo de modernização dos portos dentro do processo de construção nacional. Também fundamental será o cotejamento e apreciação de fontes como os relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim como o relatório Melhoramento dos Portos do Brasil (1869), produzido pelo conselheiro Manuel Cunha Galvão; além do já mencionado relatório Melhoramento dos Portos do

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

Brasil de autoria do engenheiro britânico Jonh Hawkshaw (1875). O relatório de Cunha Galvão faz um panorama das condições dos portos do Império, bem como algumas sugestões de melhoramentos para os principais portos do Brasil.

Ao tratarmos das obras da Ceará Harbour Corporation, da inauguração a encampação pelo governo em 1900, pretendemos destacar os problemas, paralisações e modificações do projeto inicial, bem como pensá-lo não apenas em seus aspectos físicos, mas, igualmente, as pretensões embutidas no seu projeto. Essa preocupação é fruto da influência da concepção de tecnologia pensada por Winner(1986). Para o autor:

As coisas que nós chamamos tecnologias são formas de construir ordem em nosso mundo. Muitos dispositivos ou sistemas técnicos importantes na vida cotidiana contém diversas possibilidades de ordenar a atividade humana. Conscientemente ou inconscientemente, deliberadamente ou inadvertidamente, as sociedades escolhem tecnologias que influenciam, por um longo tempo, como as pessoas vão trabalhar, se comunicar, viajar, consumir, e assim por diante (WINNER, 1986, p.7).

Do ponto de vista de Winner, máquinas, estruturas, bem como os sistemas da moderna cultura material devem ser julgados não somente pela sua capacidade de promover desenvolvimento em diferentes esferas da realidade social ou pelos impactos que geram no meio ambiente; mas, também, pelas formas específicas de poder que incorporam. Outra noção que irá guiar nossa pesquisa é de tecnologia enquanto sistema. A compreensão da tecnologia em perspectiva sistêmica leva em conta diversos elementos, tais como: plantas e animais; conhecimento, inventores, operadores, pessoal de reparos, consumidores, comerciantes, anunciantes e administradores governamentais (DUSEK, 2006 Apud Kline, 1985). Através desta noção passamos a considerar os diversos atores e elementos envolvidos nas obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza.

## **COMO OCORREU AS RELAÇÕES DE TRABALHO NO PORTO, EM ESPECÍFICO, DOS CATRAIEIROS?**

Faz parte da reflexão sobre as relações de trabalho no porto, em especial dos catraieiros, o estudo da precariedade em que se fazia o embarque e desembarque, visto que isso influía diretamente nas condições de trabalho dos catraieiros.

A ineficiência e os riscos enfrentados pelos trabalhadores do sistema de alvarengas, passageiros e os prejuízos causados aos comerciantes pela danificação de mercadorias durante o embarque e desembarque fazem parte das razões que levaram o

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

governo Imperial do Brasil a implementar o melhoramento do porto. A hipótese é baseada em leitura e interpretação preliminar dos Relatórios de Presidente de Província, Relatórios do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, bem como de matérias de jornais, artigos de revistas, relatos de viajantes. Também na literatura de época, como é o caso do conto *O velho vovô* de Manuel de Oliveira Paiva, no qual o escritor descreve a rotina de funcionamento do porto, destacando sua precariedade e a chegada das obras de melhoramento. Para a leitura desta última fonte, isto é, o conto mencionado, nos será conveniente a concepção de *cronotopo*, segundo o entendimento de Mikhail Bakhtin (1985), ou seja, a fusão do tempo e espaço, a partir de percepções da realidade. Para chegar ao *cronotopo*, temos que buscar o que os sujeitos pensam a respeito do tempo e do espaço. O conceito de Bakhtin, nesse sentido, nos auxiliaria na interpretação da concepção de mundo que o escritor de *O Velho Vovô* imprime em seu conto, o que nos permite uma aproximação, juntamente com a interpretação de outras fontes, da realidade que estudamos.

Atento as relações de trabalho no porto, nos voltaremos as experiências dos catraieiros; homens que faziam o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias para bordo dos navios que ficavam a certa distância da praia, visto a impossibilidade de uma aproximação maior destes por conta da pouca profundidade do porto. A intenção é destacar a importância desta categoria de trabalhadores para a efetivação da integração de Fortaleza a dinâmica do capitalismo mundial, visto que, por exemplo, o processo de embarque e desembarque dependia do conhecimento e habilidades desenvolvidas por essa categoria de trabalhadores.

A indagação sobre a relevância dos catraieiros para a inserção da capital no capitalismo mundial fruto da influência da leitura da obra *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. Na obra, os autores Peter Linebaugh e Marcus Rediker discutem a forma como intelectuais e autoridades utilizaram a metáfora da hidra de muitas cabeças para se referirem a desordem e os empecilhos ao desenvolvimento econômico, isto é, do capitalismo. Dentre os referidos empecilhos ao desenvolvimento, estavam as diferentes categorias de trabalhadores que em diversas oportunidades promoviam revoltas. Tais sujeitos, na ótica dos autores, apesar de marginalizados e negligenciados pelas histórias, tiveram papel

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

fundamental no progresso do capitalismo. Eram *os cortadores de lenha e os tiradores de água*, uma outra metáfora presente na mesma obra para se referir a uma diversidade de sujeitos, cuja atividade despercebida teve função essencial no progresso econômico de muitos Estados dentro e fora da Europa, em outras palavras, onde o capitalismo chegava ou pretendia chegar.

Para compreender a rotina dos trabalhadores do porto, ou catraieiros, como eram chamados, cotejaremos nossas fontes com dois trabalhos de autoria de Nágila Maia de Moraes, a saber: *Todo cais é uma saudade de pedra: repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904)* e *Vaivém das marés: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904)*, paralelamente à leitura e interpretação do Censo de 1887 da Chefatura de Polícia - onde encontramos dados como idade, profissão e moradia, dos habitantes da cidade, dentre eles, os catraieiros - juntamente com a utilização da noção de experiência (THOMPSON, 1981) para compreender como categoria profissional se comporta no seu cotidiano.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Resultados parciais apontam as obras do porto como produto de um projeto tecnológico, carregado de pretensões e poder, fruto da síntese de múltiplos agentes como comerciantes, trabalhadores e o Estado, dentro de um contexto de inserção do Ceará no capitalismo mundial. Neste contexto, destacamos, o papel de catraieiros, trabalhadores do antigo porto, responsáveis pelo embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

## REFERÊNCIAS

BAKHTIN, M. Formas de tempo e de cronotopo no romance: ensaios de poética histórica. In: BAKHTIN, M. **Questões de literatura e de estética: a teoria do romance**. Trad. Aurora Fornoni Bernadini et al. São Paulo: Hucitec, 2014, p.211-362.

BRASIL. Coleção de leis do Brasil, 1885, parte II, p. 640-641 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-deleis/colecao1.html>> Acesso em: 23. 06.2021

\_\_\_\_\_. Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1900. Vol. 01. p. 240. Disponível em: < <https://www2.Câmara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 24. 06.2021

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

\_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de 1898. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. Disponível em: < <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=41&s=0&cv=0&r=0&xywh=-520%2C-19%2C2479%2C1748>> Acesso em: 05. 06. 2021

\_\_\_\_\_. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da Decima Oitava legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Henrique D’Avila. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883 Disponível em: < <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=26&s=0&cv=0&r=0&xywh=-662%2C-367%2C3466%2C2445>> Acesso em: 06.08.2021

CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura do Ferro no Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

CAMARGOE, Angelica Ricci; CABRAL, Dilma (Orgs). **Guia da administração brasileira: Império e Governo Provisório (1822-1891)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2017.

CRUZ, M. C.V.; LEAL, M. das G. de A.; PINHO, J. R. M, (orgs.). **Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016.

GOULARTI FILHO, A. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. Revista de Economia Política e História Econômica, v. 8, p. 20-46, 2013.

GONÇALVES, G. L.; COSTA, Sérgio. **Um porto no capitalismo Global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GABLER, Louise. **A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012.

HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ.G.Bouzingoy & Filhos, 1875.

LINEBAUGH, P. e RADIKER, M. **A Hidra de Muitas Cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 9-15 e 46-81.

MORAIS, N. M. **Todo cais é uma saudade de pedra: repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904)**. 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado em História e Culturas). Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2009.

\_\_\_\_\_. **Vaivém das marés: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904)**. **Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 60-75, ago. 2010.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ORÍÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De forte a vila e cidade (1603-1889) in: **Fortaleza: a gestão da cidade** (Uma história político-administrativa). Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1994.

PAIVA, Manoel de Oliveira; O velho vovô. In: MONTENEGRO, Braga; AZEVEDO, Sânzio de (orgs). **Contos**. Fortaleza: Academia Cearense de Letras, 1976.

PAIVA, M. P. Senado do Império: o senador Pompeu e o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, CE, v. 122, p.45-64, 2008.

SILVA, Maria Claudia Vidal Lima. **Uma Revolução no Tempo das Trocas**: arquitetura de ferro na cidade de Fortaleza (1860-1910). 2015. 245f. Dissertação (Mestrado em História) -Programa de Pós-Graduação em História e Culturas, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2015. 245p.

THOMPSON, Edward P. **A miséria da teoria**: ou um planetário de erros. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

WINNER, Langdon. Do Artifacts have Politics? In: \_\_\_\_\_. 1986. **“The Whale and the Reactor – A Search for Limits in an Age of High Technology”**. Chicago: The University of Chicago Press. p. 19-39.