



Carlos Eugênio Líbano Soares

VALONGO, CAIS DOS ESCRAVOS

EDIÇÕES DO
SENADO FEDERAL

375

SENADO FEDERAL



EDIÇÕES DO SENADO FEDERAL

Entre a pedra e o arquivo, entre o achado arqueológico e a investigação acadêmica, esta pesquisa pioneira de Carlos Eugênio Líbano Soares conduz o leitor ao coração do complexo comercial que fez do Rio de Janeiro a maior “cidade africana” do Atlântico. O Cais do Valongo, construído durante o governo de dom João VI e hoje reconhecido como patrimônio mundial, aparece aqui não como simples melhoramento portuário, mas como peça de uma engrenagem de Estado que articulava sanitarismo, arrecadação fiscal e tráfico negreiro em escala intercontinental.

A partir de uma rara convergência entre arqueologia, história urbana e crítica da modernização, o autor recompõe a trama de trapiches, lazareto, alfândega, casas de engorda, cemitério e reformas portuárias, mostrando como o velho bairro do Valongo foi projetado para ordenar o desembarque de “peças”, mitigar epidemias e, ao mesmo tempo, reforçar o mercado escravagista. Nessa paisagem, o Cais do Valongo se destaca como síntese de um projeto de cidade que, pressionada pela opinião internacional, insistiu em investir na “mercadoria” mais valiosa do período final do tráfico: os africanos.

Nas páginas deste volume, o Valongo torna-se laboratório privilegiado da diáspora africana e de sua memória conflitante. O autor acompanha o percurso dos

EDIÇÕES DO SENADO FEDERAL

tumbeiros, o funcionamento do Lazareto da Gamboa, as regulamentações de arqueação dos navios, os interesses dos comerciantes e as reações do poder público, evidenciando como o desenho da orla, o traçado das ruas e a sucessão de aterros e remodelações portuárias inscrevem, na própria topografia, a política econômica.

O leitor percebe que o Cais do Valongo jamais foi um palco estático: antes, um nó de fluxos — de gente, de mercadorias, de normas sanitárias e fiscais — em que a escravidão aparecia como eixo organizador, mas não exclusivo, de uma intensa vida náutica e comercial.

Ao tensionar a leitura que reduz o cais a “puro símbolo” e, ao mesmo tempo, recusa apagá-lo na banalidade de um equipamento como outro qualquer, a obra demonstra que só a compreensão minuciosa de sua função econômica e social permite dar espessura histórica à sua atual centralidade memorial. Assim, ao propor que se encare o cais simultaneamente como rampa concreta de embarque e desembarque e como condensador de uma tragédia atlântica, Carlos Eugênio Líbano Soares oferece ao leitor — pesquisador, professor, estudante ou atento transeunte — uma chave exigente para reler o passado escravista e reinscrever a memória afrodescendente no bojo da paisagem carioca.

João Carlos Nara Jr.

Valongo,
cais dos escravos

SENADO FEDERAL

Mesa

Biênio 2025/2026

Senador Davi Alcolumbre

PRESIDENTE

Senador Eduardo Gomes

1º VICE-PRESIDENTE

Senador Humberto Costa

2º VICE-PRESIDENTE

Senadora Daniella Ribeiro

1ª SECRETÁRIA

Senador Confúcio Moura

2º SECRETÁRIO

Senadora Ana Paula Lobato

3ª SECRETÁRIA

Senador Laércio Oliveira

4º SECRETÁRIO

SUPLENTE DE SECRETÁRIO

Senador Chico Rodrigues

Senador Styvenson Valentim

Senadora Roberta Acioly

Senadora Soraya Thronicke

CONSELHO EDITORIAL

Senador Randolfe Rodrigues

PRESIDENTE

Esther Bemerguy de Albuquerque

VICE-PRESIDENTE

CONSELHEIROS

Alexandre de Souza Santini Rodrigues

Ana Cláudia Farranha

Ana Flavia Magalhães Pinto

Ana Maria Veiga

Alcinéa Cavalcante

Bruno Lunardi Gonçalves

Carlos Ricardo Caichiolo

Esmeraldina dos Santos

Heloisa Maria Murgel Starling

Ilana Trombka

João Batista Gomes Filho

Marco Américo Lucchesi

Miguel Sanches Neto

Nathalia Henrich

Rafael André Vaz Chervenski

Victorino Coutinho Chermont de Miranda

Carlos Eugênio Líbano Soares

Valongo, cais dos escravos

Edições do Senado Federal
vol. 375

Brasília, 2026

SENADO FEDERAL



O Conselho Editorial do Senado Federal, criado pela Mesa Diretora em 31 de janeiro de 1997, buscará editar, sempre, obras de valor histórico e cultural e de importância para a compreensão da história política, econômica e social do Brasil e reflexão sobre os destinos do país e também obras da história mundial.

ORGANIZAÇÃO E REVISÃO: Cristiano Ferreira

cedit@senado.leg.br

<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/conselho-editorial-1>

SECRETARIA DE EDITORAÇÃO E PUBLICAÇÕES

Capa: Thomas Gonçalves e Rodrigo Ribeiro

Projeto gráfico: Eduardo Franco

Diagramação: Sheila Veras

Revisão: Laércio Franzon e Rodrigo Barreto

Revisão técnica: Bárbara Tavares

© Senado Federal, 2026

Congresso Nacional

Praça dos Três Poderes s/nº

CEP 70165-900 — DF

Todos os direitos reservados

Soares, Carlos Eugênio Líbano.

Valongo, cais dos escravos / Carlos Eugênio Líbano Soares. — Brasília :
Senado Federal, 2026.
188 p. : il. — (Edições do Senado Federal ; v. 375)

Inclui bibliografia.

ISBN: 978-65-5676-761-1

1. Escravidão no Brasil (1539-1888), cultura material, Rio de Janeiro (RJ).
2. Tráfico de escravos, história, Rio de Janeiro (RJ), séc. XIX. 3. Instalação
portuária, história, Rio de Janeiro (RJ). 4. Cais do Valongo (Rio de Janeiro,
RJ), história. I. Título. II. Série.

CDD 326.098153

AGRADECIMENTOS

O agradecimento é um momento mágico na escrita de um livro. Através dele podemos eternizar os nomes daqueles que fizeram parte dessa jornada, o que muitas vezes não temos oportunidade de fazer no correr do texto. Nesses últimos onze anos, um daqueles que acompanharam não apenas como leitor, mas como pesquisador apurado (no meu entendimento, o mais importante historiador da Pequena África) foi João Carlos Nara Junior. Seu conhecimento profundo de arqueologia e história fez a diferença no momento de fazer a junção de duas áreas que deveriam estar irmanadas, mas que nem sempre estão. No retorno à UFRJ — minha universidade dos anos 1980 —, cumpriram papel decisivo e generoso Flávio dos Santos Gomes e André Chevitareze, ambos então professores de arqueologia do Museu Nacional, sem os quais as portas da instituição não me seriam abertas. A pesquisa nos arquivos sempre traz gratas surpresas. No setor de cartografia do Arquivo Nacional, onde tive de pesquisar os mapas da cidade do Rio de Janeiro dos séculos XVIII e XIX, recurso indispensável da arqueologia histórica, a ajuda de José Luiz, diretor do setor, foi fundamental, não só como funcionário, mas principalmente como grande amigo. Na volta ao Rio, pude contar mais uma vez com o conhecimento profundo, o profissionalismo impecável e a generosidade imensa de Adler Homero Fonseca de Castro, funcionário histórico do Iphan, então no setor de arqueologia. Sem ele eu não teria acesso ao diretor-chefe do Iphan no Rio, para quem eu entreguei meu projeto de pós-doutorado, que foi o projeto de escavação arqueológica do Cais do Valongo aprovado, sem o qual nenhum trabalho de campo seria permitido.

Na Bahia, dois colegas e amigos foram importantíssimos. De um lado, Luís Borges, funcionário da UFBA, com quem partilhei a fundação e ampliação do Centro de Digitalização do Departamento de História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (Cedig) desde 2004 — quando entrei na UFBA — até 2010. E, de outro, o professor Etchevarne, professor de arqueologia no Departamento de Antropologia. O Luís me ajudou nos procedimentos de bolsa de estudos via *internet*, e o Etchevarne foi muito útil na exploração de uma área nova do conhecimento, como era a arqueologia, para mim.

As equipes do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro e dos Arquivos do Exército e da Marinha (com suas coleções de mapas) foram fundamentais para montar uma geografia histórica da região do Valongo e um projeto de livro que não tive ainda oportunidade de concretizar. No Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da UFRJ, anos depois, tive a grata sensação de encontrar Andrea Lessa, orientadora de Reinaldo Tavares, que se tornou minha orientadora de doutorado em arqueologia, agora pesquisando o mercado de venda de escravos na Rua do Valongo, atual Rua Camerino.¹

Na época da escavação, altos funcionários da prefeitura foram fundamentais para informar o governo local das descobertas e para impedir que as obras danificassem ainda mais o acervo arquitetônico oculto da zona portuária. Não posso deixar de me lembrar de Washington Fajardo, secretário de patrimônio da prefeitura, muito ciente de seu papel, e que foi fundamental para que o Valongo fosse reconhecido pelo poder municipal como parte integrante da memória material da cidade. Também me lembro do Alberto Silva, presidente da Cedurp (Companhia de

1 SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *O mercado de escravos na cidade do Rio de Janeiro: projeto de pesquisa, prospecção e escavação em trecho da antiga Rua do Valongo, atual Rua Camerino, na zona portuária do Rio de Janeiro*. Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu Nacional, UFRJ, 2018, (projeto de doutorado ainda não concluído).

Desenvolvimento do Porto Maravilha), hoje CCpar (Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos). Ambos foram indispensáveis para que o Valongo fosse um ponto de união da sociedade civil com o estado.

Não posso deixar de mencionar Sonia Mattos, amiga maravilhosa que conheci em Vassouras. Coordenadora, em 2014, de um dos mais bonitos projetos culturais da zona portuária, o Porto de Memórias, no qual havia uma sucessão de apresentações de teatro de rua (*flash mob*) em que fatos grandiosos da história da região eram contados em praça pública por atores renomados. Com apoio de Geraldo Carneiro, poeta, de Regina Miranda, cenógrafa e diretora teatral, da Companhia Galpão Aplauso, foram montados seis espetáculos retumbantes, que ainda hoje vemos, no YouTube, como momentos portentosos da revitalização cultural.

O Instituto Pretos Novos (IPN), da Mercedes e do Petrócio, tornou-se o centro cultural da região portuária, coração da preservação da memória em toda região. Com pouco apoio da prefeitura, no período 2017-2020, ela comprou um imóvel que é hoje a referência da Pequena África. Mary Moreira, bisneta da lendária Tia Ciata, fundou sua Casa da Tia Ciata neste período, mostrando que podemos valorizar nosso legado, mesmo depois de décadas de abandono. O babalaô Fernandez Portugal, meu guia nos últimos 40 anos, também esteve presente nessa jornada, como sempre, não só com sua obra imensa, mas com sua autoridade e respeito imenso, que influencia tudo.

Meus colegas de doutorado e pós-doutorado da arqueologia (UFRJ/M.N.) foram não só amigos, mas também me deram dicas fundamentais nas lides profissionais.

Hoje minha alegria é minha esposa, Silvana Baptista Oliveira, que deu nova luz à minha vida.

Para todos acima eu dedico este trabalho de fé, paciência e confiança no futuro.

12 de abril de 2024,

250 anos do surgimento da Pequena África do Rio de Janeiro.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 VALONGO, O CAIS DOS ESCRAVOS	15
DIÁSPORA AFRICANA E MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO RIO DE JANEIRO (1811 – 1911)	
O cais da Imperatriz	44
Conclusão	59
Anexos	64
i <i>Tabela 1 – Orçamento do Cais do Valongo (1811-1816)</i>	64
ii <i>Tabela 2 – Desembarque de africanos na cidade do Rio de Janeiro (1808-1821)</i>	64
iii <i>Tabela 3 – Portarias de despesas com o Cais do Valongo (1814)</i>	65
iv <i>Alvará de 22 de janeiro de 1810</i>	66
v <i>Alvará de 24 de novembro de 1813</i>	77
vi 	87
vii 	90
2 DA PRAINHA AO YPIRANGA	95
A HISTÓRIA DOS TRAPICHES DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1668 – 1904)	
O trapiche da prainha	100
A crônica dos trapiches	112
O trapiche da Pedra do Sal	120
O crepúsculo dos trapiches	126
<i>Trapiche Silvino</i>	129
<i>Trapiche Mendes</i>	129
<i>Trapiche Carvalho</i>	130
<i>Trapiche Novo Porto</i>	131
<i>Trapiche Portas</i>	132
<i>Trapiche Ferreira</i>	133

<i>Trapiche Comércio</i>	134
<i>Trapiche do Silva</i>	135
<i>Trapiche do Freitas</i>	135
<i>Trapiche Novo Carvalho</i>	136
<i>Trapiche Torres</i>	137
A doca Dom Pedro II	138
Os últimos anos	146
Colapso	151
 3 CONCLUSÃO	 159
 FONTES	 162
 BIBLIOGRAFIA	 183

INTRODUÇÃO

A história deste livro começou há mais de dez anos. Em 2010, eu era (e sou) professor da Universidade Federal da Bahia. Nesse ano, soube que a prefeitura do Rio de Janeiro ia iniciar um ousado projeto de revitalização urbana da zona portuária do Rio (intitulado *Porto Maravilha*). Entrando nos detalhes do projeto, vi que o planejamento para a Praça Jornal do Comércio (onde repousava há um século, abaixo da superfície, o Cais do Valongo) era transformar aquela esquecida praça em um estacionamento.

Eu sabia da localização do cais fazia mais de uma década. Em 1993, fui encarregado pela prefeitura municipal — era professor do município — de montar um roteiro de passeio turístico que remetesse à jornada dos escravos africanos na cidade do Rio. O objetivo era receber alunos e professores da rede municipal como premiação de um concurso de redação sobre o negro no Rio. A aula começaria na praça, quase sempre vazia, e se estenderia à Pedra do Sal, ao Morro da Conceição, ao Largo de Santa Rita, às igrejas do Rosário, da Lampadosa e de Santa Efigênia, e por fim chegaria ao monumento a Zumbi dos Palmares, na Praça Onze. Era o projeto Passeio Étnico.

Em 2001, fui encarregado pelo diretor do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro de organizar um evento sobre escravidão nas dependências do arquivo, e tive a oportunidade de falar com o então diretor, dr. Austregésilo, sobre o Cais do Valongo. Ele ficou vivamente impressionado e fomos juntos ao sítio do cais, na citada praça. A empreitada resultou num projeto denominado *Memorial dos Pretos Novos*, nunca concretizado, mas marco das iniciativas da prefeitura na região.

Em 2010, tudo isso parecia esquecido. Enviei nesse mesmo ano um projeto para o Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da UFRJ, Museu Nacional, para pós-doutorado (o plano de obras planejado pela prefeitura previa apenas um ano para a obra, então não cabia um mestrado). O projeto foi aprovado e, em janeiro de 2011, tiveram início as obras.

Antes disso, um momento mágico. Em outubro de 2010, as lideranças do movimento negro do Rio montaram um seminário a ser realizado no prédio da antiga Rádio Nacional em desagravo do projeto Porto Maravilha. O título do seminário era *Onde Está o Negro no Porto Maravilha?* Na oportunidade, pude apresentar ao movimento negro uma pequena palestra sobre o Cais do Valongo e sua importância para a história da escravidão e da população negra na cidade.

O seminário foi um sucesso. Imediatamente, ao começar os trabalhos, soube da disposição das empreiteiras de fazer a demolição do cais, ou no mínimo a sua cobertura de asfalto, enterrando a história mais uma vez. Com a ajuda do Movimento Negro, liderado pela Fundação Palmares, na pessoa de seu representante, Benedito Sérgio, e de pessoas da mídia, pudemos realizar uma campanha de opinião pública, corporificada em vibrantes reuniões semanais de lideranças do movimento na sede da Associação de Aposentados do IBGE, no centro do Rio.

Em pouco tempo, a movimentação ecoou na imprensa e em veículos de mídia, alertando para o risco de que a memória arquitetônica e histórica do Rio sofria, e ainda mais para sua população afrodescendente, costumeiramente marginalizada pelo estado. O prefeito reagiu mandando suspender a demolição, preservando a maior parte do Cais da Imperatriz e a totalidade do Cais do Valongo.

O impacto na sociedade foi imenso. Em pouco tempo, todos os veículos de imprensa do país estavam narrando a empreitada arqueológica e sua importância em desenterrar parte relevante de nossa história, por séculos apagada. O Valongo se tornou o mais importante sítio arqueológico da cidade do Rio de Janeiro, gozando de uma popularidade e de uma visibilidade muito rara no campo da arqueologia de contrato. E, finalmente, um sítio da arqueologia da escravidão, na qual o Brasil, estranhamente, é muito tímido.¹ E quis o destino que o cais fosse desenterrado exatos 200 anos depois de sua construção.

1 AGOSTINI, Camila. *Objetos da escravidão: abordagens sobre cultura material da escravidão e seu legado*. Rio de Janeiro, Sete Letras, 2013.

Apesar dos equívocos da arqueóloga responsável, foi retirada farta coleção de cultura material remetendo à escravidão africana, notadamente de africanos ocidentais, ainda mais raros no Rio do século XIX, de acordo com estudos do tráfico transatlântico de escravos para o país.² Muitos desses artefatos eram de uso religioso, revelando os antecedentes da religião dos orixás na cidade do Rio.³ Em pouco tempo, o mundo inteiro ficou sabendo de um cais no Brasil que, em apenas 20 anos, recebeu cerca de meio milhão de escravos africanos (a região do Valongo recebeu um milhão de africanos em 57 anos, entre 1774 e 1831).

Em 2016, o representante da Unesco esteve no Instituto Pretos Novos (IPN), mantido heroicamente por Mercedes Guimarães, que foi, em 1996, a primeira a despertar a região de um longo torpor, ao escavar os ossos dos escravos enterrados na casa que acabara de comprar, na Rua Pedro Ernesto.⁴ Esse representante, um argentino, recebeu das minhas mãos um exemplar da tese de pós-doutorado em arqueologia defendida na UFRJ/Museu Nacional, em 2013, origem do livro que está em suas mãos.

Em 2017, a Unesco, em sua Assembleia Geral (com participação destacada da bancada dos países africanos), decidiu que o Cais do Valongo receberia o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, dentro do projeto *Rota dos Escravos*, uma iniciativa da Unesco datada de 1994. Era a consagração de uma vitória da sociedade brasileira, principalmente da sua parcela afrodescendente, que, como já dissemos, normalmente fica à margem de premiações e benefícios.

O Cais do Valongo muda o entendimento da história da escravidão na cidade do Rio de Janeiro. Ele foi o primeiro e único cais construído para atender ao tráfico de escravos africanos nas Américas, em um mo-

2 Sobre africanos ocidentais de língua iorubá nas Américas, ver FALOLA, Toyin e CHILDS, Matt D. *A diáspora iorubá no mundo atlântico*. Petrópolis, Vozes, 2024 [1ª ed. 2005].

3 Para uma visão profunda da religião dos orixás, ver as obras de Fernandez Portugal Filho na bibliografia ao final.

4 Sobre a escavação do cemitério dos pretos novos, ver TAVARES, Reinaldo Bernardo. *Cemitério dos pretos novos, Rio de Janeiro, século XIX: uma tentativa de delimitação espacial*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia, UFRJ/Museu Nacional, 2012.

mento que o Brasil aparecia como principal consumidor das “peças da Guiné”, já que as potências europeias e as maiores nações do continente americano retiravam gradualmente seus peões do tabuleiro de xadrez do sistema atlântico.

Ele transforma o Rio no maior mercado negreiro das Américas, espetáculo de horrores normalizado pela historiografia conservadora. A história do Cais do Valongo repõe a escravidão na agenda midiática da cidade do Rio, se bem que por obra e graça do movimento negro, muitas vezes sem aplauso da imprensa. Este livro parte de um relatório escrito no calor das descobertas da arqueologia, quando a abertura do solo da zona portuária fazia com que eu fosse frequentemente convocado às pressas pela equipe de arqueologia a reconhecer as estruturas de pedra que apareciam na obra. Muitas foram sepultadas de novo, encerrando mais uma vez a história da zona portuária nas trevas do esquecimento. Por isso, ele não se preocupa apenas com o cais em si, mas com o conjunto da região do Valongo, mais de cem anos depois de seu aterramento, quando a construção do Cais do Porto da gestão Rodrigues Alves novamente apagou as memórias de parte importante da vida da cidade.

Uma parcela vital dessa história apagada é a Doca Dom Pedro II. Erguida em 1875 pelo engenheiro negro e abolicionista André Rebouças, após 1911 ela se torna um fantasma da era imperial. Com a descoberta do Cais do Valongo, o mesmo movimento negro, de imediato, passa a discutir como a doca poderia e deveria se tornar um espaço para contar essa história de milhões de africanos levados contra sua vontade para o Brasil. Esse debate deu origem à proposta *Memorial da Diáspora Africana do Rio de Janeiro*, um espaço museológico que ainda aguarda o olhar do estado, normalmente alheio ao interesse das maiorias.

O Cais do Valongo estava completamente esquecido pela bibliografia acadêmica da escravidão no Rio de Janeiro. Apenas a memória popular da Pequena África, guardada no seio da comunidade da zona portuária, dava sinais de que aquela região escondia segredos sepultados por séculos. A arqueologia e a história, em uma rara parceria no Brasil, somaram-se para apresentar ao povo do Rio um pouco da sua história oculta, e esperamos que novas revelações venham no futuro jogar ainda mais luz sobre esse canto esquecido de nossa formação.

1

VALONGO, O CAIS DOS ESCRAVOS

DIÁSPORA AFRICANA E MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO RIO DE JANEIRO (1811 – 1911)

O Rio de Janeiro foi a cidade que mais recebeu escravos africanos nas Américas durante a era da diáspora atlântica. De acordo com os dados de Mary Karasch, quase um milhão de africanos desembarcaram na cidade do Rio de Janeiro somente entre os anos de 1774 e 1831.¹ Neste quase meio século, parte do litoral norte da cidade era o local exclusivo de desembarque de escravos: o complexo negreiro do Valongo. Este era formado por quatro áreas distintas, mas articuladas: o cais de pedra, construído em 1811 no lugar da antiga ponte de madeira onde os cativos desembarcavam; a Rua do Valongo, atual Camerino, onde ficavam os principais depósitos da “mercadoria negra”; o Cemitério dos Pretos

1 KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 512, nota 2. Os cálculos de vários autores articulados por Karasch apontam que, entre 1800 e 1809, desembarcaram por ano cerca de 90 mil africanos no Rio. Com a chegada da Corte, estes números anuais dobrariam. A partir de 1817, haveria outro aumento para uma média 25 mil anuais. De 1811 até 1816, haveria um total de 205.722 africanos. Para o período entre 1817 e 1821, seriam outros 203.364, o que chegaria a um total de 409.086 de 1811 até a proibição legal do tráfico, em 1831, que interditou o Valongo como mercado escravista.

Novos, na hoje rua Pedro Ernesto, onde seus corpos eram jogados²; e o Lazareto dos Escravos, na antiga Rua da Gamboa, onde os africanos enfermos recebiam os primeiros tratamentos de saúde após chegarem ao Brasil.³

Durante estes 57 anos, o Rio se tornou a maior cidade africana das Américas. Até avançado da história da cidade, esta região estava fora dos eixos de crescimento urbano. Somente em 1711, com o desembarque ali das tropas do corsário francês Duguay-Trouin (que buscavam ouro e vingança pela derrota de outro bucaneiro da França, Jean François Duclerc, fragorosamente derrotado em 1710), quando subiram o Morro da Conceição para assestar artilharia contra a cidade, foi que a região do Valongo entrou na agenda das autoridades.⁴

Na primeira metade do século XVIII, o Rio se torna o entreposto marítimo mais importante do tráfico de africanos na América Portuguesa. Esses cativos eram geralmente levados para a região das minas, o coração econômico do Brasil setecentista. Nesta quadra, entre 1718 e 1774, o mercado de venda de escravos estava na principal artéria da cidade, a Rua Direita, e aqueles que sucumbiam ao descaso e à violência extrema tinham jogados seus corpos no largo em frente à Igreja de Santa Rita.⁵

Data deste período a Casa do Bispo e o Forte da Conceição, sendo este projeto do engenheiro militar João Massé.⁶ Mas foi somente em

2 Atualmente Memorial dos Pretos Novos. PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. *À Flor da Terra: o Cemitério dos Pretos Novos no Rio de Janeiro*, Gramond, 2009.

3 SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Lazareto: o lado oculto do Complexo do Valongo in GOMES, Flávio dos Santos & PIMENTA, Tânia Salgado (org.). *Cativeiros enfermos: assistência de saúde no Brasil escravista*. São Paulo, Hucitec, 2023, pp. 83-99.

4 Sobre os ataques, ver FRAGOSO, Augusto Tasso. *Os franceses no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1950. LAGRANGE, Louis Chancel. A tomada do Rio de Janeiro em 1711 por Duguay-Trouin. RHIGB, vol. 270, 1966. CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2004.

5 Para uma narrativa envolvente desse cemitério, ver NARA JUNIOR, João Carlos. *Fronteiras da escravidão: da África ao Cemitério de Pretos Novos de Santa Rita no Rio de Janeiro*. Brasília, Senado Federal, 2024.

6 Sobre fortalezas coloniais no Rio ver CASTRO Adler Homero Fonseca de. *Muralhas de pedra, canhões de bronze, homens de ferro*. Rio de Janeiro, Fundação Cultural do

1779 que o vice-rei do Estado do Brasil, segundo marquês do Lavradio, em relatório enviado ao seu sucessor, dom Luiz de Vasconcelos e Souza,⁷ afirmou ter concluído a transição do comércio de escravos africanos da Rua Direita para a região do Valongo. Este processo, iniciado em 1774, determinava que a ponte de madeira, a qual na década de 1720 já estava erguida na Praia do Valongo (hoje esquina de Rua Sacadura Cabral com Avenida Barão de Tefé), seria o local principal de desembarque dos *pretos novos*.⁸

A cidade do Rio na época era aquela com maior demanda de escravos africanos na América Portuguesa, mesmo nos tempos em que o ouro das minas já caminhava para o esgotamento. O representante inglês junto ao imperador da China, Lorde MacCartney, em viagem para o império chinês, no extremo oriente, em 1792, foi testemunha informal daquele mercado, já o maior das Américas para mercadoria africana.

Nas imediações da cidade do Rio de Janeiro, próximo ao mar, há um lugar chamado Valongo. Neste endereço estão estabelecidos os armazéns encarregados de comercializar os negros importados de África, especialmente de Angola e Benguela. Quando chegam aos armazéns do Valongo, os negros são banhados e sua pele é coberta por uma camada de óleo ou de graxa. Além desses cuidados, busca-se, por meio de artifícios diversos, ocultar todo e qualquer defeito ou moléstia que eles possam ter, a fim de facilitar a venda. Esses seres desafortunados, contudo, parecem pouco sensíveis ao seu estado humilhante. O Brasil importa a cada ano cerca de 20 mil escravos. Desses, 5 mil são vendidos para indivíduos que habitam o Rio de Janeiro. O preço de um escravo é em média 28 mil libras esterlinas. Aqueles

Exército, 2009, p. 253.

- 7 CAVALCANTI, Nireu de Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista in FLORENTINO, Manolo (org.) *Tráfico, cativo e liberdade*: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 47.
- 8 Sobre a existência da ponte de madeira na área, ver “Ordem Régia de 10 de dezembro de 1726, proibindo edificar nas praias ou avançar sequer um palmo para o mar”, in MADRUGA, Manoel. *Terrenos de marinha*. Rio de Janeiro, Imprensa nacional, 1928, Volume I, p. 74.

que os comprem na África não podem embarcá-los sem antes pagar ao agente dos reis de Portugal 10 mil réis por cabeça. Esse imposto atinge anualmente uma receita de 60 mil libras esterlinas, dinheiro que entra nos cofres da coroa, mas que não é considerado como parte do erário público.⁹

Vemos assim que somente a cidade do Rio consumia 5 mil africanos anualmente dos 20 mil desembarcados por ano no Valongo, pouco mais de uma década e meia depois de estabelecido.

Os relatos dos viajantes estrangeiros do século XVIII geralmente apontam a crueldade com que os africanos eram tratados. Em 1795, um capitão da Marinha de sua majestade britânica, James Wilson, era testemunha do desembarque de africanos na Ilha do Bom Jesus, onde os escravos eram tratados de suas doenças antes de serem colocados à venda e antes da instituição do Lazareto dos Escravos, em 1810.

Durante nossa estada na cidade entrou no porto um navio carregado de crianças negras, todas nuas, as quais foram despejadas numa pequena ilha próxima da cidade. Ignorando seu cruel destino, essas crianças brincavam alegremente, enquanto os negros mais crescidos eram colocados à venda. Esses, nus e expostos como gado, tinham de se sujeitar aos exames mais cruéis por parte dos compradores. Os negros entreolhavam-se e, com um misto de tristeza, indignação e desespero, miravam o grupo que se divertia ali ao lado.¹⁰

Antes do decreto do Valongo, os africanos eram vendidos na Rua Direita (atual Primeiro de Março) na porta dos mercadores. Existem raros relatos desta época, mas, em 1747, um abade francês de nome René Courte de La Blanchardière visitou a cidade e registrou o costume de

9 FRANÇA, Jean Marcel Carvalho França. *Visões do Rio de Janeiro colonial*. Antologia de textos 1531-1800. Rio de Janeiro, José Olympio/EdUERJ, 1999, p. 204. Este relato é de Sir George Leonard Stauton, secretário do embaixador.

10 *Ibidem*, p. 242.

vender os africanos nas portas das casas da rua mais importante e larga da cidade.

Quando caminhamos pela rua, vemos porções de negras e negros sentados à porta da casa de seus donos, completamente nus, pacientemente à espera de que algum transeunte os compre e os mude de cativo. Eles são trazidos da Guiné pelos portugueses e vendidos para trabalharem nas minas. Às vezes, são comprados pelos espanhóis de Buenos Aires e levados para o Peru; esse comércio, porém, é de contrabando. Nosso calafate mestre, de nacionalidade espanhola, comprou um, de 13 ou 14 anos, por 150 piastras. Esse pobre infeliz, quando estávamos no porto, chorava continuamente e não queria alimentar-se, pois, como confessou mais tarde ao seu dono, temia que quiséssemos engordá-los para depois comê-lo.¹¹

Outros relatos, dos poucos estrangeiros no Rio do século XVIII, mostram a presença impactante da população africana na cidade, reflexo da descoberta do ouro e da transformação do Rio em entreposto obrigatório do comércio para as minas.

Há cerca de 8 mil escravos negros na cidade, todos vivendo em condições miseráveis. Esses cativos, desde que aprendem o Pai Nosso e sejam borrifados com água benta, são facilmente aceitos na igreja católica. Todos trazem pendurados no pescoço, como sinal de sua fé cristã, imagens de Santo Antônio, de São Francisco etc.¹²

Outro que visitou o Valongo antes da construção do cais foi o espanhol Juan Francisco Aguirre, em 1783. Ele disse que era comum os africanos nas *casas de engorda* (nome das lojas de venda de *negros novos*)

11 *Ibidem*, p. 93. Essa visão dos europeus como antropófagos persistiu no século XIX.

12 *Ibidem*, p. 69, relato de Jonas Fink, tipógrafo que chegou ao Rio exatamente quando o corsário Duguay-Trouin tomava a cidade, em 1711.

serem espancados e jogados no chão “entre mil imundices, quase nus, encurralados em miseráveis e asquerosas habitações”.¹³

Vale a pena citar na íntegra o decreto de 12 de abril de 1774, com que o marquês do Lavradio instituiu o complexo negreiro do Valongo, longo e impactante.

Sendo-me presente os gravíssimos danos que se têm seguido aos moradores desta cidade de se conservarem efetivamente dentro da mesma imensa [quantidade] de negros novos que vêm dos portos de Guiné e Costa da África infestados de gravíssimas enfermidades, assim adquiridas na viagem como das que lhe sobrevêm depois de saltarem em terra, pela falta do cuidado e comodidade com que deverão ser tratados, dos quais se acham sempre cheias a maior parte das ruas e casas dos comerciantes que os costumam vender, sem jamais se extinguirem os mesmos e numerosos lotes que há deles, donde se acham para serem vendidos, com a introdução de novos que estão chegando daqueles mesmos portos e costas, de que tem resultado queixas de contagiosas epidemias de que anos a esta parte se acha infestado este país, como a experiência o tem mostrado, na falta de mais de seis mil pessoas que, dentro de muito pouco tempo, têm morrido nesta cidade e vila de Campos, acometidas de bexigas, depois de que para a mesma vila se começou a levar grande multidão dos referidos escravos que nela se tem introduzido; e sendo esta lamentável ruína digna do mais pronto e eficaz remédio, a fim de que cessado os estragos que têm assolado e destruído todo este continente, se possa conservar a saúde dos povos, tão recomendada por El Rey Meu Senhor, o que já em outro tempo foi ponderado pela Câmara desta cidade, que justamente persuadida pelos pareceres dos professores de que as contagiosas moléstias que se experimentavam eram causadas da infecção dos negros novos, que se achavam a vender pelas ruas e praças desta cidade, os mandou [a Câmara] logo retirar

13 TAUNAY, Afonso d'E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*. São Paulo, Imesp, 1941, p. 129 in RODRIGUES, Jaime. *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. Ver o relato de Aguirre em FRANÇA, op. cit., pp. 146-165.

para fora dela, o que não teve efeito por passarem aqueles mesmos [professores] segundas certidões em contrário às primeiras, talvez depois de subornados pelos comerciantes vendedores dos mesmos escravos, as quais se acham juntas aos Autos de Litígio, que pendeu sobre este ponto, em que finalmente se julgou a favor dos mesmos comerciantes sem embargo das funestas consequências que daqui se seguiram, a que os magistrados deixaram de atender sem haver razão em que se fundaram para o bem comum de verem prevalecer os falsos interesses particulares [...]¹⁴

Em 1758, os comerciantes de *pretos novos* entraram com um processo na justiça contra uma decisão da Câmara Municipal que mandava remover o mercado de escravos do coração da cidade e enviá-lo para a periferia. Esse processo resultou na paralisia da mudança pretendida pelo governo pombalino.¹⁵

Em seguida, Lavradio detalha como cortou, com um golpe (obedecendo ordens da coroa), o entrevero paralisante entre Câmara e comerciantes que durou longos 16 anos.

[...] querendo, pois, aplicar o remédio às gravíssimas queixas que têm infeccionado todo este país com imensos danos dos seus moradores, que vendo-se assolados, reduzidos à última miséria e oprimidos das ruínas de tantos estragos, bradam, gemem e suspiram aflitos e desconsolados pelo alívio e socorro de tantos males, sem até o presente serem atendidos os seus ternos gemidos e justos clamores. Me pareceu mercês haja de dar aquelas providências que entenderem necessárias a fim de que não sejam conservados nessa cidade os negros novos, que vêm dos portos da Guiné e Costa da África, ordenando que tanto os que se acharem nela, como os que vieram chegando de novo daqueles portos, a bordo das mesmas embarcações que os conduzirem, depois de dada a visita da Saúde, sem

14 AN, Códice 70, Vol. 7, p. 231.

15 Sobre a decisão da Câmara e a disputa na justiça com os traficantes ver OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. *O Rio de Janeiro em tempo de mudanças: transformações e disputas na elite carioca (c.1730-c.1768)*. UFRJ, Dissertação de Mestrado, PPGHS, 2012.

saltarem em terra, sejam levados ao sítio do Valongo, onde se conservaram, desde a Pedra da Prainha até a Gamboa (g.n.) e lá se lhes dará saída e se curarão os doentes e enterrados os mortos, sem poderem jamais saírem daquele lugar para esta cidade, por mais justificados motivos que haja e nem ainda depois de mortos, para se enterrarem nos cemitérios da cidade e no mesmo lugar os poderão ir ver e ajustar as pessoas que os quiserem comprar e os que forem para passar para Minas ou outras diferentes capitanias se conservarão ainda depois de comprados naquele mesmo sítio até a hora da partida dos seus donos, que só nessa ocasião os irão receber para dali os transportarem em direitura, para as partes de seus destinos;

Em seguida, ele termina com os escravos que ficarem no Rio, uma parte pequena daqueles trazidos para cidade, como cita o cônsul inglês mencionado acima, mas que, mesmo assim, farão do Rio a maior cidade africana do hemisfério ocidental.

e só aqueles que forem comprados para alguma fazenda da terra firme, desta cidade ou para o serviço dos moradores dela, poderão ser trazidos para o Campo de São Domingos, donde se conservarão da igreja de Santana para baixo, para aquele lugar serem conduzidos para as referidas fazendas, todos os que forem comprados para elas, todas as vezes que seus donos quiserem levar ou mandarem buscar, e da mesma forma, serem trazidos para esta cidade os que forem para o serviço dos moradores dela e não será permitido exceder o número de cinco a cada um dos moradores que os forem buscar e só sim deste mesmo número para baixo e ainda a estes não consentirá a aqueles mesmos moradores tê-los pelas ruas, e só sim dentro de suas casas, o que tudo farão vós mercês executar, mandando que assim se haja de observar daqui em diante, enquanto El Rey Meu Senhor não mandar o contrário. Deus guarde a vós mercê. Rio de Janeiro, 12 de abril de 1774.

Importante dizer que o vice-rei, representante da coroa portuguesa na América, colocava-se como controlador absoluto da propriedade escrava na cidade, determinando quantos cativos os moradores poderiam ter e até mesmo onde eles podiam trabalhar, no caso âmbito doméstico.

Não precisamos dizer que essas determinações draconianas se tornaram letra morta, principalmente após a queda do pombalismo, em 1777.

O decreto do vice-rei era a culminância de um conflito que já demandava mais de vinte anos. Em 1758, o Senado da Câmara publicou uma postura que proibia o comércio de africanos dentro da cidade.¹⁶ O tráfico neste momento se fazia, como dissemos, na Rua Direita, a principal artéria da urbe, que ligava os Morros do Castelo e de São Bento. Os membros da Câmara Municipal acusavam os africanos de portadores das epidemias que grassavam na cidade, mas foram prontamente enfrentados na justiça pelos traficantes, os maiores comerciantes da cidade na época.¹⁷ Graças ao poder do tráfico, a demanda perdurou por 16 anos, e somente a decisão d'El Rey de apoiar medida idêntica do novo vice-rei marquês do Lavradio (que governou de 1769 até 1779) transferiu em definitivo o comércio de “peças da Guiné” para além da Pedra da Prainha.¹⁸

Mas a preocupação com “males contagiosos” que pudessem ser trazidos por escravos era ainda mais antiga. Baltazar da Silva Lisboa relata que, em 1637, a Câmara já tinha apresentado proposta para criar uma casa que receberia os africanos importados.¹⁹ A proposta não vingou, decerto por pressão dos comerciantes. No início do século XVIII, o próprio bispo do Rio de Janeiro pediu mudanças para dom Pedro II,

16 AGCRJ, Códice 6-1-9.

17 O limite da cidade para os vereadores, onde deveria ser proibida a venda de negros novos, passava “desde a Casa da Santa Misericórdia até o mosteiro de São Bento e distância desde a praia até o muro, a saber ao campo e para o mosteiro das freiras até a casa do capitão Mascarenhas”. Códice 6-1-9, AGCRJ, f. 121.

18 A Pedra da Prainha fechava o caminho entre o Largo de São Francisco da Prainha, desde a atual Rua Argemiro Bulcão até a Rua do Valongo (Camerino). A Pedra do Sal hoje é um mero fragmento da pedra maior.

19 A medida determinava “o não desembarcarem os negros vindos de África para o seio da cidade, mas que fossem alojados em uma casa destinada nos subúrbios para a venda deles por não infeccionarem o país, assim do escorbuto como de outras moléstias epidêmicas”. LISBOA, Baltazar da Silva. *Anais do Rio de Janeiro, 1834*, volume II, p. 53. in ABREU, Maurício. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andrea Jacobsson, 2011, p. 450.

que afinal decidiu fazer a vontade dos poderosos traficantes, quer dizer, nada.²⁰

Ao fim de 1774, ano em que a medida de Lavradio tinha de ser cumprida à risca, ainda existiam 34 lojas de *negros novos* na Rua Direita.²¹ Na realidade, o Valongo vai se tornar o sítio obrigatório do mercado de africanos, ou *pretos novos*, mas *crioulos* e *ladinos* podiam ser comercializados em outras partes da cidade, da mesma forma que o fim do comércio atlântico legal não implicou em restrição ao comércio de escravos entre as capitanias.

Nas duas décadas finais do século XVIII, o tráfico de cativos da África para os portos da América estava no auge.²² A Inglaterra era a maior nação traficante do mundo, mas havia a rivalidade com a França, não apenas na África Ocidental, mas também no Caribe. O ouro das minas estava em decadência, mas o açúcar passava por uma ressurgência, com o crescimento do mercado de consumo europeu, o que beneficiava as elites da Bahia e da capitania do Rio. As razões da medida tomada pelo vice-rei se tornaram lugar-comum da moderna historiografia.

A transferência em 1769 do desembarque dos navios e da comercialização de escravos, bem como do cemitério destes para o Valongo (vale longo entre a Gamboa e a Saúde), um lugar desabitado e considerado cheio de miasmas, durante o governo do marquês do Lavradio, objetivava retirar das ruas mais nobres da cidade um cenário que naquela época já era considerado incompatível com o estágio de desenvolvimento da colônia, dando início a uma longa história de área estigmatizada, que se manteve até o século XX.²³

20 LISBOA, op. cit., p. 392.

21 LOBO, Eulália. Economia do Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX in NEUHAUS, Paulo (org.) *Economia brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro, Campus, 1980, pp. 123-159, citado em RODRIGUES, Jaime, op. cit., p. 299.

22 BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial 1776-1848*. São Paulo, Record, 2002, p. 313, pass.

23 RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias e PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. *Porto do Rio: história da construção do porto do Rio*. Rio de Janeiro, Andrea Jacobsson Estúdio, 2004, p. 17. O ano está errado.

Cinco anos depois, o marquês do Lavradio relata as consequências da medida, que teve tanto impacto na história da escravidão africana na cidade do Rio de Janeiro, no seu famoso relatório de 1779, quando entrega o cargo de governador, depois de 10 longos anos de mandato.

Havia nesta cidade o terrível costume de que todos os negros que chegam da Costa da África a este porto, logo que desembarcavam entravam pela cidade e vinham pelas ruas mais públicas e principais delas, não só cheios de infinitas moléstias, mas nus. Como aquela qualidade de gente, enquanto não tem mais ensino, são o mesmo que quaisquer outros brutos selvagens, no meio das ruas onde estavam sentados em tais tábuas que ali se estendiam ali mesmo faziam tudo que a natureza lhes lembrava, não só causando o maior fétido nas mesmas ruas e suas vizinhanças, mas até sendo o espetáculo mais horroroso que se podia apresentar aos olhos. As pessoas honestas não se atreviam a chegar às janelas, as que eram inocentes ali aprendiam o que ignoravam e não deviam saber e tudo isso se consentia sem se lhe dar providência e só para condescenderem com as ridículas utilidades que tinham os negociantes daqueles escravos em os recolherem de noite nas lojas dos armazéns que ficavam por baixo das casas em que assistiam porque com os alugueis que para ali se recolherem os escravos vinham ficar de graça ou por preços mui diminutos, morando nos restos das casas que sobejavam a acomodação daqueles hóspedes. Esta desordem que era conhecida a todos assim mesmo custou infinito a evitar, e foi preciso ser muito completo na mesma resolução para que ela pudesse ser executada. Foi a resolução ordenar que todos os escravos que viessem nestas embarcações, logo que dessem sua entrada na Alfândega, pela porta do mar, tornassem a partir e embarcassem para o sítio chamado Valongo, que é no subúrbio da cidade, separados de toda comunicação e que ali se aproveitassem das muitas casas e armazéns que ali há para os terem e que àqueles sítios fossem as pessoas que os quisessem comprar e que os compradores nunca pudessem entrar com mais de 4 ou 5 na cidade [e] que os precisassem de ser vestidos e que enquanto os não conduziam para as minas ou para suas fazendas depois de comprados os tivessem no campo de São Domingos onde tinham todas as comodidades e livravam a cidade dos incômodos e prejuízos que há tantos anos se recebia por causa

da sobredita desordem. Vigiei muito cuidadosamente sobre a execução desta ordem; ainda que com trabalho consegui que ela se executasse; visivelmente se conheceu os benefícios que receberam na saúde os povos; até os mesmos escravos se restituíam mais facilmente das moléstias que traziam; aquele grande fétido que havia já não se sente; e hoje todos conhecem o benefício que daqui lhes tem resultado: porém sem embargo disto ainda os que têm interesse em os conservar em casa não deixam de fazer toda possível diligência para conseguirem o tornar tudo ao mesmo estado. V. Ex. fará neste ponto aquilo que lhe parecer mais acertado.²⁴

Diversos autores escreveram sobre a presença africana na cidade do Rio neste decisivo período. Mas muito poucos mencionaram o cais onde eles colocaram o pé na América.²⁵ A construção do Cais do Valongo tem de ser entendida no contexto das profundas mudanças que afetaram o tráfico atlântico de escravos para a América Portuguesa após a chegada da família real.²⁶ Em 1808, o tráfico atlântico de africanos estava em declínio no mundo ocidental. A Inglaterra tinha abolido seu comércio de “pretos” em 1807, e a França, no rugir da revolução, renunciara a suas linhas de abastecimento de escravos, medida reforçada pela revolução

24 AN, Caixa 746, Vice-reinado. *Instruções do Marques de Lavradio ao seu sucessor como Vice-rei.*

25 Entre os poucos que falam do mercado do Valongo, temos CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1985, pp. 58-59. Na realidade, a medida do vice-rei determinava que os africanos fossem rapidamente taxados na Alfândega por motivo de tributação e depois enviados para o Valongo para desembarcarem e serem vendidos. A imagem de Rugendas com os africanos chegando à área da atual Praça XV pode ser vista em RODRIGUES, Jaime. Festa na chegada: o mercado de escravos no Rio de Janeiro in SCHWARCZ, Lília Moritz & REIS, Leticia Vidor de Sousa (org.). *Negras imagens: ensaio sobre cultura e escravidão no Brasil*. São Paulo, Edusp, 1996, p. 111. PINHEIRO, Cónego Dr. J. C. Fernandes. Paulo Fernandes e a polícia de seu tempo Memória Apresentada ao IHGB in *RIHGB*, Tomo 39, Volume 53, Parte II, p. 65-76.

26 Para uma análise das mudanças operadas no estado colonial brasileiro após 1808, ver CABRAL, Dilma. (org.) *A corte joanina no Brasil: estado e administração*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2010. MARTINS, Ana Canas Delgado. *Governança e arquivos: dom João VI no Brasil*. Lisboa, Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2006.

do Haiti em 1791. Sendo assim, o Brasil se tornou, neste limiar do século, o sustentáculo do negócio do *trato dos viventes* no interior da África.

O mercado do Valongo foi abordado de forma secundária pelos diversos autores clássicos da memória carioca, sem darem a devida importância às mudanças efetivadas pela sua construção. Noronha Santos, por exemplo, estudioso célebre da história do Rio, se restringiu a refletir sobre a influência da transferência do mercado para a economia das ruas próximas.²⁷

Nos anos 1980, Lamarão, ao estudar o Cais do Porto da perspectiva das transformações que se operaram na cidade entre o final do Império e a República Velha, teceu considerações breves sobre a criação do complexo negreiro do Valongo:

A transferência do mercado de compra e venda de escravos da Rua Direita (atual Primeiro de Março) para o Valongo foi um elemento decisivo para a dinamização das atividades comerciais e portuárias na área de estudo. Ordenada pelo segundo marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil entre 1769 e 1779, significou também um importante marco no processo de especialização espacial da cidade, pois, ao mesmo tempo que confiava ao Valongo o exercício do comércio negreiro, retirava da Rua Direita uma atividade que não condizia com as atribuições daquela que já era a principal artéria do Rio de Janeiro. Junto ao mercado, foi instalado o Trapiche do Valongo²⁸, o qual, segundo Vieira Fazenda, durante muito tempo serviu de depósito de mercadoria negreira.²⁹

27 “A proximidade do mercado de escravos levou a Rua da Prinha a especializar-se no ‘fabrigo e venda [...] de grilhões, [...] manilhas [...] e os famigerados anjinhos, que pelo esmagamento dos polegares eram infalíveis arrancadores de confissões”. SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de transporte do Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1934, volume 2, p. 317.

28 Aqui tem um equívoco de Lamarão no sentido de que o trapiche Valongo somente foi construído em 1837.

29 LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária*, Rio de Janeiro, SMC-DGDIC, 1991, p. 27. O livro (*A administração do Dr. Francisco Pereira Passos...*) que Lamarão atribui a Vieira Fazenda na verdade é de outro autor, cujo nome é desconhecido. No AGCRJ, há um exemplar, que, parece,

Na mesma vaga de estudos sobre a zona portuária, Elizabeth Cardoso e outros autores incorporaram o sentido e a natureza da construção do cais, agora em uma leitura muito mais imagética e iconográfica:

A transferência do mercado de escravos do centro da cidade (Rua Direita) para o Valongo foi decisiva para envolver definitivamente o litoral norte do Rio nos negócios portuários. A partir de então, o Cais do Valongo converteu-se no polo central do comércio de escravos.³⁰

Entretanto, somente enfocando a documentação oficial da época, podemos perceber o impacto profundo que o complexo do Valongo jogou nos negócios da escravidão. Na aurora do século XIX, o Brasil era o grande receptador de escravos africanos do mundo atlântico. Mas as mudanças da conjuntura mundial obrigaram o estado bragantino no exílio a interferir cada vez mais neste comércio. Em 1810, a coroa publicou nova legislação criando mais um tributo para o comércio de africanos no Império. Esse tributo, aplicado em todo território da América Portuguesa, foi a base financeira para as obras que completariam o complexo do Valongo. Em seguida, veio a lei de Arqueação de Navios Negreiros, de 24 de novembro de 1813, a terceira versão desde 1684 (a segunda é de 1730), legislando sobre as condições dos negros novos, que completava a reforma do sistema do Valongo, legislação que vinha com explícita preocupação com a integridade física e com a “humanidade”

pertencia a Vieira, e que tem vários comentários manuscritos nas margens extremamente críticos à obra. Lamarão também comenta: “A transferência do mercado de escravos para o Valongo se deveu, como o texto bem demonstra, a uma inadequação daquele tipo de comércio a um local que já havia adquirido uma importância específica dentro do quadro urbano do Rio. Esse fato, ao mesmo tempo que estimulou enormemente as atividades econômicas no Valongo e imediações, conferiu a essa porção da área de estudo uma conotação negativa, advinda da própria natureza do comércio negreiro.” (p. 30).

30 CARDOSO, Elizabeth; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mário; PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros*: Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Rio de Janeiro, João Fortes/Editora Índex, 1987, p. 29.

dos escravos, o que demonstrava o avanço das novas ideias iluministas, mesmo na absolutista coroa portuguesa.

A primeira lei (*vide* Anexo I), delimitando em detalhes a competência do provedor-mor de Saúde da Corte, coordenador das visitas sanitárias aos navios surtos na baía, no tocante aos escravos recém-chegados da África, confirmava o papel central do Valongo como lugar privativo do tráfico de *pretos novos*:

No ato da visita se determinarão os dias que cada um destes navios deve ter de quarentena, conforme as moléstias que trouxer [e] mortandade que tenha havido, e mais circunstancias que ocorrerem; porém nunca terão de quarentena menos de oito dias, em que os negros estejam desembarcados, e em terra na referida Ilha [Bom Jesus] para aí serem tratados, fazendo-os lavar, vestir de roupas novas, e sustentar de alimentos frescos; depois do que se lhes dará o bilhete de Saúde e poderão entrar na Cidade para se exporem à venda no sitio estabelecido do Valongo.³¹

A visita da Saúde aos navios negreiros surtos no porto do Rio remonta ao século XVIII, mas agora, no Rio de Janeiro, sede da Corte Real Portuguesa, a preocupação e a vigilância passam a ser muito mais marcadas. Além do cais de pedra do Valongo, a coroa encomendou aos comerciantes de negros a criação de um Lazareto (hospital) para escravos recém-desembarcados, que ficariam isolados da sociedade até terem curados de seus “achaques”, uma antiga demanda da Câmara agora atendida.³² Antes desta determinação, o vice-rei Conde dos Arcos tinha ordenado que a Ilha das Enxadas, no litoral norte da cidade, fosse escolhida como novo local de desembarque e cuidado dos africanos.³³ O local do Lazareto seria o costão oeste da península da Saúde, na Gam-

31 Alvará de 22 de janeiro de 1810. Ver *Coleção de Leis do Brasil de 1810*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.

32 AN Ij^j 172, 21/08/1810.

33 AN, Caixa 746, Vice-reinado, *vide* Anexo IV.

boa, recanto pitoresco e isolado da antiga área litorânea da cidade. O Lazareto já estava colocado no alvará de 1810.

Estando proximamente abertas pelas minhas reais ordens os portos deste Estado ao comércio das Nações Estrangeiras, que estão em paz com a Portuguesa; para que se não comuniquem enfermidades contagiosas das suas embarcações, equipamentos e mercadorias, deverá construir-se um Lazareto, onde façam quarentena, quando houver suspeita ou certeza de infecção. E enquanto se não edifica e estabelece com a regularidade a forma que convêm, far-se-á a quarentena no sítio da [Ilha] Boa viagem, onde provisoriamente se farão as acomodações precisas, e aí deverão ancorar as embarcações impedidas pelos Oficiais da Saúde.³⁴

O Lazareto dos Escravos era uma instituição privada, e seus proprietários poderiam cobrar dos traficantes 400 réis por cada africano entrado com suspeita de doente.³⁵ Além disso, confirmada a enfermidade, todo o custo era bancado pelo capitão da embarcação que trouxe o africano ou pelo dono. A imposição dos traficantes de levarem seus africanos para lá detonou uma revolta dos mercadores, que acabaram conseguindo uma diminuição do valor da taxa mínima de entrada das “peças”.

34 Anexo I.

35 Marca a diária que deve pagar cada escravo que entrar no Lazareto. “Sendo presente ao Príncipe Regente Nosso Senhor o requerimento de João Gomes Vale e João Álvares de Souza Guimarães & Comp., negociantes desta praça e proprietários dos Armazéns do Lazareto Para os Escravos Novos em que se queixam de que João Gomes Barroso, Antônio Ferreira da Rocha e outros negociantes desta mesma praça [se] recusam a pagar a quantia de 400 réis por cada escravo que tem entrado no Lazareto como foi determinado em aviso de 6 de maio do corrente ano e sendo igualmente presente a representação dos mesmos João Gomes Barroso, Antônio Ferreira da Rocha e outros que se queixam de ser excessivo o preço de 400 réis determinado no mencionado aviso e as reflexões que V.E. pôs na sua real presença: é o mesmo senhor servido que estes paguem ao proprietário do Lazareto o que estiverem a dever até o presente das entradas dos escravos novos no dito Lazareto a razão de 400 réis por cabeça e parecendo alguma coisa excessivo o preço de 400 réis daqui em diante paguem a quantia de 320 réis no que concordam os proprietários do referido Lazareto.” *Leis do Brasil*, Decreto de 07/09/1811.

A representação dos armadores contra o valor da taxa (Anexo III) é um dos documentos mais contundentes da história do Valongo joanino. Além de relacionar o nome dos grandes traficantes de escravos da cidade do Rio da época da construção do cais, ainda especifica quais eram os que não tinham armazéns próprios no Valongo e quanto tempo em média (um mês) ficava um africano no Valongo antes de ser vendido (afirma que raras vezes eles chegavam a ficar esse tempo todo), e também a quantidade de escravos desembarcados na cidade do Rio no ano de 1810, um dado importante para medir o impacto direto da construção do cais para o movimento de africanos escravizados na cidade.³⁶

Um dos vários viajantes que chegaram ao Rio na época joanina foi o inglês Luccock, que descreveu o Lazareto em 1813 com rápidas pinceladas.³⁷ O Lazareto que já tinha sido determinado no Rio em decreto no final de 1810 era agora disseminado pelo país na preocupação de erguer outros complexos negreiros em Salvador e Recife.

Não sendo menos importante ocorrer e prevenir que não sofra a saúde pública por falta das necessárias cautelas no exame do estado em que chegam os negros ao porto do desembarque; e convindo que este se não permita [desembarque] antes das competentes visitas da saúde, e de se reconhecer que não há moléstias a bordo que sejam contagiosas: ordeno que, em todos os portos deste continente, e outros em que for permitido o desembarque de indivíduos exportados da Costa de África, haja de estabelecer-se um Lazareto separado da Cidade, escolhendo-se um lugar elevado e sadio em que deva edificar-se, e naquele Lazareto deverão ser recebidos os negros enfermos, para ali serem tratados e curados, até que

36 Repare que existe uma diferença entre os registros da Alfândega do Rio para o ano de 1810, de 20.909 africanos entrados, e os números apontados por Florentino, de 18.677, que aparece na Tabela 1.

37 “O Saco, ou pequena enseada da Gamboa, porção do litoral mais ricamente variegado, também é orlado por um renque de habitações, a que as montanhas formam um fundo verdejante. Fica ali um grande edifício em que os negros recém-vindos cumprem uma espécie de quarentena”. LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia/Edusp, 1975. *Coleção Reconquista do Brasil*, v. 21, p. 171.

os Facultativos [médicos] a que forem cometidas as visitas do Lazareto, e o curativo dos doentes, os julguem em estado de poderem sair para casa das pessoas, a quem vierem consignados.³⁸

O Estado joanino agora era sócio do comércio negreiro. Aos impostos pagos na costa da África (nas conquistas portuguesas) e à tributação cobrada nas cidades brasileiras, somava-se o novo imposto dos *pretos novos*, que ia para os cofres da Intendência Geral de Polícia da Corte do Rio de Janeiro.³⁹ Assim foi financiada a construção do cais.

A mais antiga referência ao Cais do Valongo é o atestado real em que o regente dom João demonstra publicamente que a obra não era um empenho isolado do Intendente, ou uma questão ordinária da gestão da cidade, mas um dos mais importantes benefícios que a presença do monarca e da família real traziam para seus súditos na América — como a Biblioteca Nacional, o Jardim Botânico, a Fábrica de Pólvora, entre outros magnânimos gestos da bondade real.

PAULO FERNANDES VIANNA do Conselho de Sua Majestade Real, Fidalgo Cavalheiro da Sua Real Casa, Comendador da Ordem de Cristo, Desembargador do Paço e Intendente Geral de Polícia da Corte e Estado do Brasil etc. Atesto que sendo ordem de Sua Alteza Real para mandar fazer uma rampa e cais correspondente a ela na praia do Valongo; e precisando-se para esta obra de avultada porção de pedra, o tenente-coronel Julião José de Oliveira proprietário das pedreiras da Conceição a ofereceu gratuitamente toda a pedra que fosse necessária para aquela obra, ainda para outra qualquer que a polícia precisa fazer naquele sítio, tirada das suas pedreiras, cuja oferta foi aceita e se fez a mencionada rampa e cais

38 Alvará de 24 de novembro de 1813, in *Coleção das Leis do Brasil do ano de 1812*, Rio de Janeiro, 1890, p. 49.

39 Documentos do Arquivo Nacional mostram que tributos do tráfico pagos nas praças de Salvador e Recife vinham para o Rio para os cofres do Intendente. Códice 352, Volume 2.

com a pedra tirada das referidas pedreiras, no que a Intendência deixou de despende avultada quantia [...]. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1811.⁴⁰

As gerações futuras, como sempre, fariam a escolha entre aquilo que dom João VI deixou como posteridade, marca do novo *status* da nação, e aquilo que era sinal macabro de um passado violento, que deveria ser esquecido. Assim o Valongo, que na época aparecia como prova da preocupação que o soberano detinha com os importantes comerciantes de carne humana, seus súditos, foi relegado ao abandono, até mesmo dos intrusivos cronistas do século XIX, que devassaram o passado da cidade em detalhes minúsculos.⁴¹ Outra parte do granito usado veio da Pedra da Prinha, que seria finalmente demolida no todo no ano de 1820.

* * *

O Cais do Valongo era a conclusão de um processo lento de modernização da área portuária da cidade do Rio, que teve lugar no século XVIII, quando o ouro das minas financiava o crescimento da urbe. O mais antigo cais de pedra do Rio foi o Cais dos Mineiros, ou Cais de Brás de Pina, erguido nas proximidades do trapiche da cidade em 1736.⁴² Como o próprio nome indica, ele era voltado para o embarque do ouro quintado (tributado) para o Reino, como o Cais do Ouro na Bahia. Depois dele, somente em 1783, o estado ergueria um cais de pedra, desta vez na frente do Largo do Paço, obra do vice-rei dom Luiz de Vasconcelos⁴³; e, por fim, o Cais do Valongo. Três cais de pedra que simbolizavam os três níveis daquela sociedade. Na concepção do antigo regime, adaptado aos trópicos, cada um deles serviu a determinado *estado* (estamento social): o Cais do Paço servia à aristocracia que assumia cargos no governo do

40 AN, aforamentos, BR RJANRIO BI O D16 O O389. Folha 9.

41 Um dos maiores exemplos destes cronistas é Vieira Fazenda, autor de obra seminal do passado carioca.

42 FAZENDA, Vieira. Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, *Documenta Histórica*, 2011, volume II, p. 482.

43 *Ibidem*, p. 452.

vice-reinado; o dos Mineiros servia aos livres, pobres ou não, mas sem nobreza, que faziam o comércio com o interior da colônia; e, por fim, o do Valongo era o de um certo terceiro estado, a escravatura, indispensável para a economia do país.

Na Tabela 1 (*vide* Anexo), vemos os custos da construção do cais para o estado, que chegou a mais de 3.000\$000 réis (3 contos de réis). Vemos que a obra perdurou por seis longos anos, embora tudo indique que no primeiro ano ele já estava em uso parcial.⁴⁴ O ano de 1814 foi aquele com maior dispêndio financeiro, com 677\$240 réis e 18 “portarias”, que eram ordens de pagamento para os empreiteiros.⁴⁵ Ao final da obra, o cais tinha a extensão de “11 braças e meia da parte em terra e 10 braças e meia da parte do mar”, ou 24 metros e 22 metros, respectivamente.⁴⁶

Em 1814, três anos após o início da construção, ainda se gastava com cal e serventes na construção da “rampa do Valongo”⁴⁷. Em 1818, já se gastava com reparos no cais, devido a uma ressaca recente.⁴⁸ O Valongo, no tempo do marquês do Lavradio, era um local relativamente isolado da cidade. A Pedra da Prainha fechava a circulação pelo litoral com o Morro de São Bento. A Rua do Valongo era de circulação bastante dificultosa, com várias pedras irregulares em seu leito, o que não permitia o trânsito com facilidade. Pelo oeste, os pântanos eram obstáculos ainda piores. Neste sentido, foi isso que a tornou a região escolhida. Os escravos eram, após desembarque e compra, caso fosse desejo do comprador, levados pela praia até a Igreja da Saúde, fundada em 1748, embaixo da pedra de

44 Pela engenharia da época, a parte posterior do cais era a primeira a ser feita, e a conclusão se dava na preamar, já dentro da área submersa.

45 Em média as “portarias” despendiam 42\$282 réis.

46 AN, XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823. “Alvarás da primeira concessão de terrenos na Rua Nova de São Francisco da Prainha após a derrubada da Pedra da Prainha 1821 – 1823”. Uma braça corresponde a 2,2 m; e, assim, 10 braças correspondem a 22 metros; e 11 braças, a 24 m e 20 cm.

47 Apenas no mês de julho de 1814 foram gastos mais de 152 mil réis com três empreiteiros. AN Códice 340, Volume 1, 1813-1816, *vide* Anexo.

48 AN Códice 352, Vol. 2

mesmo nome, onde eram batizados.⁴⁹ Após a abertura da Rua Nova de São Francisco da Prainha, os traficantes e proprietários passaram a ter opção de batizar seus cativos em Santa Rita ou até na Candelária.

O cais logo se tornou uma referência no tecido urbano, um marco na história da urbanização da face norte da antiga cidade, e os documentos cartoriais de localização de imóveis não tardaram a registrá-lo como ponto de localização para os futuros empreendimentos.

Desembargador Presidente e mais oficiais da Câmara desta Corte hajam por bem conceder à José Luiz da Cruz um terreno junto da praia do Valongo do lado da pedreira, como consta do primeiro documento, na praia do Valongo, *entre o lugar do desembarque novo e a pedreira*, [...] 28 de janeiro de 1818 [...] José Luiz da Cruz, que faço cessão e transpasse ao senhor Domingos Alves Neves da metade de um terreno na *praia do Valongo* da parte da rampa, que me foi dado por uma mercê do Sereníssimo Senhor Infante que Deus haja e por ter vendido lhe passei o presente por mim somente assinado Rio de Janeiro quinze de novembro de 1816. [...] Senhor Infante Almirante General que Deus haja em glória por despacho de três de março de 1811 sendo o trespasse e seção que faço do sobredito terreno nas braças designadas da *rampa* e para sua clareza. (grifos nossos)⁵⁰

O padre Luiz Gonçalves dos Santos foi testemunha dos primeiros anos após a derrubada da Pedra da Prainha, no início dos anos 1820. É curioso que, no relato do padre, o Cais do Valongo fosse também citado

49 “A Igreja de Nossa Senhora da Saúde, construída na ponta de terra que finaliza a Praia do Valongo, por Manuel da Costa Negreiros, com provisão de 8 de outubro de 1742, tem patrimônio de 6\$000 estabelecidos nos rendimentos de uma morada de casas térreas que partem por um lado com a cisterna, desta chácara, onde existe a capela, por cujo rumo correm os fundos e faz frente para o mar como declarou a escritura celebrada a 17 de agosto de 1742 no cartório de Jorge de Souza Coutinho”. ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 5º volume.

50 AGCRJ, Códice 2-2-103.

como Cais do Livramento, por estar em uma linha reta com a ladeira do Livramento. Deixemos o padre fazer sua narrativa.

Na frente da Rua do Valongo, há um cais e, junto da ladeira do Livramento, o quartel do 2º Corpo da Guarda Real de Polícia. Cortou-se uma grande porção da ponta de pedra que do monte da Conceição saía ao mar e sobre o qual se transitava para o Valongo, de sorte que já se caminha pela praia; esta mesma se vai alargando por toda a sua extensão, desde o referido trapiche de São Francisco até o mencionado Cais do Livramento com grandes aterros que atualmente estão em trabalho para formar um caminho plano e seguido até a Prainha para cujo fim se cortaram algumas casas antes de chegar à pequena ladeira de São Francisco; rebaixou-se esta mesma ladeira e estão se fazendo outras muitas obras para a utilidade pública e particular dos moradores deste bairro.⁵¹

Desta forma, os africanos que desembarcaram no Valongo, desde a época de dom João, logo na chegada eram alvos da vigilância da polícia, com um quartel construído pelo mesmo intendente em frente ao ancoradouro, uma sombra que os perseguiria em qualquer parte da cidade.⁵²

O Valongo rapidamente reflete seu impacto no comércio negreiro. Os dados da Tabela 2 sobre tráfico de africanos para o Rio apontam que, no mesmo ano do início das obras, o comércio sofre um aumento de cerca de 18.677 africanos desembarcados no ano de 1810 para cerca de 23.230 no ano de 1811, um acréscimo de 20%. Somente em 1811, vemos a chegada de quase 10% de todos os africanos trazidos pelo Rio na era joanina.

Pode ser observado, na Tabela 2, que a construção do Cais do Valongo repercutiu um aumento considerável dos números de africanos escravos desembarcados no Rio. Somente nos três anos após o início de sua construção, vieram mais 60% de africanos do que nos três anos anterior-

51 SANTOS, Luiz Gonçalves dos (Padre Perereca), *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*, Rio de Janeiro, Ed. Valverde, 1943, prefácio e notas de Noronha Santos, p. 57.

52 O cais também era chamado Cais da Polícia. AGCRJ, código 2-1-36, 1822.

res. Pode-se observar que, até 1815, houve um aumento considerável da entrada de africanos na cidade, e justamente neste ano foi publicada a lei que proibia o tráfico de navios do norte da Linha do Equador e que deve ter tido um rápido impacto. Isso pode explicar a repentina e única queda nos números do tráfico legal até 1831.

Em 1821, o intendente-geral de polícia da Corte do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Viana, em relatório enviado ao seu poderoso desafeto, dom Pedro, sucessor de dom João VI, confirmou que foi o responsável pela construção do cais de pedra do Valongo.

Fiz o Cais do Valongo no fim da rua do mesmo nome, com rampas e escadas para o embarque, que foi de suma utilidade, por não haver, em certas estações, local mais cômodo para embarques e desembarques, e iluminei com lampiões o mesmo cais.⁵³

Existem apenas duas imagens do Cais do Valongo, ambas do famoso pintor Tomas Ender, que veio na comitiva da princesa Leopoldina, esposa de dom Pedro I, em 1817. A primeira mostra o cais do alto da pedreira do Morro da Conceição, e vemos claramente que ele tinha uma ponte no seu lado direito, apesar do estilo impressionista de Ender (Gravura 1).⁵⁴ Em outra gravura (Gravura 2), aparentemente um esboço da anterior, vemos o cais com a visão desimpedida, mostrando a ponte e o Morro do Livramento ao fundo.⁵⁵

53 “Abreviada demonstração dos trabalhos da polícia em todo tempo em que serviu o desembargador do paço Paulo Fernandes Vianna”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo 55, parte 1, 1892, p. 373. Vários autores se referem a este documento, entre eles NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira & MACHADO, Humberto Fernandes. *O império do Brasil*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1999, p. 33. EDMUNDO, Luís, *A corte de dom João VI no Rio de Janeiro*, 6ª edição, Rio de Janeiro, Conquista, 1940, p. 765. SILVA, Maria Helena Rosa Nogueira. *O negro na rua: a nova face da escravidão*, São Paulo, Hucitec, 1988, p. 45. ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Petrópolis, Vozes, 1988, p. 37.

54 CARDOSO, Elizabeth [...] *História dos bairros*: Saúde, Gamboa e Santo Cristo, p. 35.

55 *Ibidem*, p. 45.

Em mapas, também temos raras vistas do Valongo. No Mapa 1, publicado em 1839 (mas certamente muito mais antigo), vemos a ponta do Cais do Valongo⁵⁶ e, em outro um mapa (Mapa 2), guardado no Arquivo do Exército⁵⁷, vemos que o cais é denominado “Valonguinho”, enquanto a praia, no sentido da Pedra da Saúde, é denominada Valongo. Ambas têm um desenho muito parecido⁵⁸, sempre com o lado oeste do cais assoreado.⁵⁹

A única planta encontrada na pesquisa (Mapa 3) foi feita em 1837, alguns anos depois de o cais ser desativado como cais do tráfico, mas mostra parte importante de sua estrutura em duas direções. Os barracões já tomaram sua ampla área, e até mesmo uma tábua para despejo de lixo foi colocada, ressaltando a decadência daqueles tempos em que o tráfico negreiro transatlântico no Rio tinha se tornado ilegal.

No Mapa 4, vemos uma cartografia de 1826, mostrando a ponte do cais aparentemente mais assoreada e o avanço da urbanização na área, comparando com as plantas anteriores. Uma das diferenças marcantes com os mapas anteriores é a abertura da Rua Nova de São Francisco da Prainha, cortando onde antes era a imensa pedra que se deitava no mar. Também é sintomático, no mapa de 1826, o adensamento das habitações no Morro da Conceição, fruto do crescimento do mercado de venda de escravos africanos no Rio.

56 BN Digital. Thierry Frères. *Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*, 1839.

57 Arquivo Histórico do Exército (AHEx). Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro – Cópia em papel fotográfico, monocromático, com legenda, com seta norte, escala em braças, bom estado, medindo 60cm x 50cm.

58 Embora tratem do mesmo tema – a representação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro –, os Mapas 1 e 2 possuem naturezas e finalidades distintas. O primeiro, produzido em 1839 pela casa litográfica Thierry Frères e conservado na Bibliothèque Nationale de France, é uma peça cartográfica de caráter editorial, destinada à divulgação geográfica e ao público interessado em conhecer a cidade. Já o segundo pertence ao acervo do Arquivo Histórico do Exército e corresponde a uma cópia fotográfica de um documento técnico, provavelmente elaborado no âmbito da engenharia militar. Assim, enquanto o primeiro apresenta uma representação voltada à circulação pública e ao registro geográfico da cidade, o segundo possui natureza administrativa e técnica, relacionada ao planejamento e ao estudo estratégico do espaço urbano.

59 Em um famoso mapa de 1817, feito por ordem de dom João VI, o cais não aparece (Mapoteca do Itamaraty).

No período de maior movimento, entre 1821 e 1831, mais de 250 mil africanos teriam galgado os degraus de granito do Cais do Valongo, o que aponta que o cais de pedra do Valongo responde por metade do um milhão de escravos mandados para o Rio nos 57 anos entre 1774 e 1831. Com a lei de 7 de novembro de 1831, o cais não mais recebeu navios vindos diretamente da África, se bem que ainda recebesse o tráfico de escravos de outras províncias do Império do Brasil (que, muitas vezes, disfarçava o tráfico atlântico clandestino). O cais caiu no esquecimento até 1843, quando novo ancoradouro foi construído por cima daquele, para receber a princesa de Nápoles, esposa do imperador Pedro II, em 1843.

O Cais do Valongo teve um impacto duradouro sobre a região. A movimentação de pessoas e mercadorias atingiria níveis inéditos, forçando a modernização da precária infraestrutura urbana da área. Os dados relativos às “nações” dos africanos entrados na cidade a partir de 1811 também sofreram mutação. Antes do cais, todos os indicativos apontavam uma presença mais significativa dos africanos de “nação” benguela e angola na cidade, seguidos pelos vindos do Congo Norte (nações cabinda e congo) e pelos ocidentais, chamados minas no Rio e nagôs na Bahia. E, por último, os africanos orientais, denominados genericamente de moçambiques.⁶⁰

Logicamente estes nomes de “nação” não se referem às etnias, mas sim às denominações criadas pelo tráfico negreiro, em uma e outra margem do Atlântico. Angola e benguela se referem aos embarcados nos respectivos portos de Luanda e Benguela, no sul da moderna Angola, sob controle direto português. Os congos e cabindas, falantes de kikongo, entre outras línguas, vinham das margens sul e norte do Rio Zaire, e recebiam nomes genéricos que nada tinham com suas fronteiras étnicas originais.⁶¹

60 Os benguela eram 30% do total de africanos na cidade na segunda metade do século XVIII e no início do XIX. Ver Karasch, op. cit, p. 20.

61 Um trabalho inovador do ponto de vista das marcas étnicas e das transformações identitárias na diáspora africana nas Américas é de GOMEZ, Michael. *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*. University of North Carolina Press, 1998.

Os africanos ocidentais são o grupo mais misterioso da comunidade escrava do Rio de Janeiro. Os dados do tráfico reunidos por David Eltis mostram que o tráfico direto entre o Rio de Janeiro e a África Ocidental era pequeno⁶², mas o tráfico interno, principalmente da Bahia para o Rio, do século XVIII em diante, era muito grande, o que levou a população ocidental no Rio (chamados genericamente de minas) a chegarem a 30% do total da população africana nos meados do século XIX.⁶³ O peso dos africanos ocidentais na cultura escrava do Rio, principalmente no campo religioso, vai muito além de seus números, como comprovou a pesquisa arqueológica do Cais do Valongo.

O que interessa é mostrar que, a partir de 1811, os africanos das “nações” congo e cabinda dilatam bastante sua presença na cidade, o que podemos, hipoteticamente, relacionar com a construção do cais. Os próprios viajantes estrangeiros que pululavam no Rio nesta época relatam a específica “origem” dos africanos do Valongo, como Spix e Martius fizeram em 1817.

A maioria dos escravos pretos trazidos atualmente ao Rio de Janeiro é de cabindas e benguelas. Eles são agarrados na sua terra a ordem do chefe e trocados por mercadorias europeias; antes da entrega ao traficante manda o governador marcar-lhes a fogo um certo sinal nas costas e nas testas. Com um pano amarrado em volta dos rins, são os escravos então embarcados às vezes em número desproporcionado, e seguem em navios para seu novo destino. Logo estes escravos chegam ao Rio de Janeiro são aquartelados em casas alugadas na Rua do Valongo, junto do mar.⁶⁴

Diversos viajantes relataram as agruras sofridas pelos africanos no

62 Veja-se o site www.slavevoyages.org.

63 Estes dados aparecem na demografia interna da cidade, veja SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos & BARRETO, Juliana. No labirinto das nações: africanos e suas identidades no Rio de Janeiro. *Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa*, 2003, p. 174.

64 SPIX e MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, 2 volumes, Rio de Janeiro, 1938. vol. 1, p. 113.

mercado do Valongo.⁶⁵ Entretanto, parece que poucos — com exceção de Tomas Ender — se preocuparam em descrever o Cais do Valongo.

Tanto os registros do comércio atlântico como os mapas de população da cidade, e mesmo registros policiais, apontam o crescimento da população africana no Rio após 1811.⁶⁶ Todos os registros do Rio, nos anos após 1811, destacam a sua crescente presença na população da cidade.⁶⁷ Em artigo indispensável, Joseph Miller analisa o lugar dos africanos, centrais na diáspora, particularmente dos povos do norte da moderna Angola, e percebe o século XIX como um momento de ressurgência, após um período de cerca de cem anos (o século XVIII) em que os ocidentais dominaram a cena.⁶⁸

Os moçambiques representam a última leva, quando o tráfico negreiro já sofria o cerco da marinha de Sua Majestade. Sua presença é mais efetiva a partir da década de 1830 e nas regiões do café, no sudeste brasileiro. É o que afirma o grande especialista em nível internacional sobre África Oriental na diáspora, Edward Alpers, com grande obra sobre o assunto.⁶⁹

65 ARAGO, Jacques Etienne Victor. *Promenade autour du monde pendant les années 1817, 1818, 1819...*, 2 vols. Paris, 1827, pp. 242-243, vol. 1. EBEL, Ernst. *O Rio e seus arredores em 1824*, Companhia Editora Nacional, (Coleção Brasileira) São Paulo, 1972, p. 42. GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and residence there, during part of years 1821, 1822 1823*, pp. 227-228 Londres, 1824. FREIREYSS, G. W. *Viagem ao interior do Brasil nos anos de 1814-1815*, São Paulo, 1906, p. 64. SPIX e MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, 2 volumes, Rio de Janeiro, 1938, vol. 1, p. 113 Quem primeiro reuniu estes relatos foi KARASCH, Mary, op. cit., p. 75-85.

66 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995, pp. 53, 54, 74, 75, 158.

67 Os cabindas eram a nação mais numerosa entre os africanos pertencentes a grupos de capoeira, principal forma de enfrentamento ao Estado escravista. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro*. Campinas, Edunicamp, 2001, p. 130.

68 MILLER, Joseph, *Central Africa During the Era of the Slave Trade, c. 1490s – 1850s*. In: Linda M. Heywood (ed.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, p. 29.

69 ALPERS, Edward. *Becoming “Mozambique”: Diaspora and Identity in Mauritius*. In: Teelock and Alpers, *History, Memory and Identity*, pp. 117-155. ALPERS, Edward

Não deixa de merecer consideração que, no documento em que os comerciantes de escravos do Rio recorrem na justiça contra a Câmara Municipal, em 1758, foi afirmado repetidas vezes que todos eles tinham fábricas de produzir fazendas (panos finos). É sabido por vários estudiosos que o tráfico de escravos, na foz do rio Zaire, era fortemente mantido pelo comércio de panos, e nossa hipótese, que deixamos aqui, é que esta produção de panos no Rio foi um dos elementos centrais no contexto das relações bilaterais Rio-Costa do Congo.⁷⁰

A maioria dos africanos que caminharam sobre as pedras do Cais do Valongo terminou seus dias nas fazendas de café do sudeste brasileiro. Mas a cidade reteve uma quantidade (cerca de 20%) que imprimiu marcas indeléveis na sua cultura. Em 1821, a população escrava na cidade do Rio era de 57.549 e a de livres (incluindo libertos) era de 58.895.⁷¹

A década de 1820 foi o apogeu e o colapso. Os relatos da época mostram uma região superpovoada que tinha cada vez maior importância na economia da cidade. O testemunho dos moradores não ignorava o colapso da precária estrutura urbana da época frente a multidão que desembarcava todos os dias.

Dizem os moradores do Valongo desta Corte que estão na maior consternação porque sendo o lugar do Valongo um desembarque constante e diário de lenhas, madeiras, cal e tijolo e telha em ponto [quantidade] grande nos barcos costeiros que ali aportam de dia e de noite, [e] apenas há para desembarque de milhares de pessoas, capins, hortaliças e muitas frutas, uma única rua onde também desembarcam as madeiras e materiais sobreditos, e por onde se faz a exportação de gêneros da cidade, e é

A. "Mozambiques" in Brazil: Another Dimension of the African Diaspora in the Atlantic World. In: CURTO, José (org.) *Africa and the Americas: interconnections during the Slave Trade*. Trenton, NJ, Asmara: Africa World Press Africa, 2005, pp. 43-68.

70 Outro insumo central na relação Rio-Angola era a aguardente, e seu principal estudioso é CURTO, José. *Álcool e Escravos: O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Editora Vulgata, Coleção Tempos e Espaços Africanos, 2002.

71 SOARES, Luis Carlos. O "povo de Cam" na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro, Faperj/Sete letras, 2007, Tabela I, p. 363.

tanta concorrência de povo e tudo o mais que embarca e desembarca que sempre a sua rua está tomada e ninguém pode na entrada dela vindo do mar para a terra [...].⁷²

Após a saída da corte joanina, em 1821, mesmo estando o mercado de africanos cada dia mais aquecido, o cais lentamente foi sendo abandonado pelo poder público.⁷³ A construção do Valongo desencadeou uma escalada de obras particulares na zona portuária. O congestionamento da antiga marinha da cidade — entre os Morros do Castelo e de São Bento —, combinada com a valorização dos produtos agrícolas de exportação, após o fim das guerras napoleônicas, foi o motor que levou vários empreendedores a se voltarem para o valorizado litoral norte.

Esta corrida foi desencadeada pelo próprio monarca. Em 1809, dom João autoriza a construção de trapiches na Gamboa pelos moradores da região, ainda não autorizado para a área da Saúde.⁷⁴ Em 1816, a Marinha Real elabora o Plano Geral de Comunicação pela Marinha da Cidade desde a Prainha até o Saco do Alferes.⁷⁵ A proposta era estender o Arsenal de Marinha até a Praia da Chichorra, depois da Gamboa, e reservar toda área para a construção de navios. O projeto tem algum êxito inicial, mas, quando eles tentam desapropriar o Trapiche de São Francisco ou da Ordem, construída em 1668 e herdada pela Ordem Terceira de São Francisco da Penitência, em 1704, eles enfrentam a oposição feroz dos irmãos.⁷⁶ Ao final, a Marinha não consegue vencer a tradição e o imenso poder que as ordens terceiras retêm no país, e o projeto é derrotado nos seus primórdios.

A lei de 7 de novembro de 1831 — que tornava ilegal o tráfico de africanos escravos para o país — deixou o Valongo sem sentido. A ile-

72 AGCRJ, códice 48-4-82, 1822. Para outras reclamações de moradores sobre a movimentação de pessoas e mercadorias, ver 49.1.1 e 49.1.5, do mesmo arquivo.

73 AGCRJ, 49-1-1, 1824. Reclamação de moradores sobre a construção de um armazém em frente ao cais.

74 Decreto de 21 de janeiro de 1809. in MADRUGA, op. cit., p. 76.

75 GONÇALVES, Restier. *Extratos dos manuscritos sobre aforamentos 1925-26-29*. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal, Coleção memória do Rio 2, s.d. p. 151. Arquivo Nacional, BR AN RIO, BI.O.D16.279.

76 Diversos documentos sobre esta disputa repousam no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional.

galidade elevou os horrores do tráfico negreiro — e ampliou estes horrores — para as praias distantes do país.⁷⁷ Mas se estava prestes a abrir outro capítulo na história do Valongo.

O CAIS DA IMPERATRIZ

Às 11 horas do dia 5 de setembro de 1843, a Galeota Imperial brasileira, coberta com um toldo adamasco de verde e ouro, encostava-se à ponte do novo Cais da Imperatriz, antigo do Valongo, para desembarcar em terras cariocas a futura imperatriz do Brasil, Dona Teresa Cristina de Bourbon, princesa de Nápoles e do Reino das Duas Sicílias e futura esposa do imperador dom Pedro II.⁷⁸ Após a chegada, a imperatriz, cercada pela mais alta elite da corte imperial, adentrou o coche da família real e seguiu pela antiga Rua do Valongo, rebatizada de Rua da Imperatriz, tomada de imensa multidão presente em praça pública naquele que foi o mais importante evento social da região por décadas.⁷⁹

O coche em seguida entrou na Rua Larga de São Joaquim, no Campo de Santana e se voltou para a Rua São Pedro, de onde rumou para o Paço Imperial, sempre aplaudido pela massa humana que enchia a cidade. Na Catedral Imperial do Carmo, na Rua Direita, realizou-se o casamento

77 Para uma bibliografia clássica sobre fim do trato negreiro no Brasil, ver: BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Ed. Expressão e Cultura/Edusp, 1976 (edição em inglês 1970); CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil: 1850-1888*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978; CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1985. Sobre as pressões políticas a favor do contrabando de africanos, ver PARRON, Tâmis Peixoto. *A política da escravidão no Império do Brasil 1826-1865*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2011, p. 17.

78 GERSON, Brasil, *História das ruas do Rio*, 5ª edição, Lacerda Editores, 2000, p. 143.

79 Para uma descrição da cerimônia, ver *Programa para o Recebimento, Desembarque e Acompanhamento de S.M. (publicado em 7 de agosto de 1843)*. Secretaria de Estado dos Negócios do Império. Rio de Janeiro, 1843, IHGB. FLEIUSS, Max. *Páginas de História*, 2ª edição, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1930, p. 382. Ver também BN, Setor de Manuscritos (SM). Programa para recebimento, desembarque e acompanhamento de Sua Majestade a Imperatriz Teresa Cristina. Códice 63.05.006, nº 029.

real, com toda a pompa e circunstância de um grande cerimonial da realeza. Em seguida, o coche, sempre seguido por enorme séquito de cavaleiros e carros da corte, levou o casal régio para o Palácio de São Cristóvão, onde uma festa inesquecível esperava os cônjuges, com centenas de convidados, e que durou até alta madrugada.⁸⁰

O ponto negativo de todo evento (e que circulava em surdina) é que o jovem dom Pedro II teria ficado decepcionado com a aparência da decantada princesa: coxa, de baixa estatura, olhar deprimido. Mas nada tirou o brilho da festa, com fogos e tiros de salva de canhão, e iluminarias que duraram dias. A festa da chegada de Tereza Cristina foi o auge dos eventos políticos e sociais formados pela Antecipação da Maioridade, em 1840, quando o imperador de 15 anos foi levado pelos liberais a assumir mais cedo a governança do país; e a coroação, um ano depois, uma festa de gala que antecipava o casamento, já em fase de preparação.

Na capital do império que recebeu Tereza Cristina de Borboun, os poetas nas ruas e nos arcos efêmeros colocados nas vias principais celebravam com seus versos a chegada da primeira imperatriz do segundo reinado:

Se da Itália ao Brasil sulcaste os mares
Em nossos corações terás altares.

Quis eu Cristina unir a natureza
Régia estirpe, virtude e singeleza.

Sejas bem-vinda, oh! Prenda suspirada
Mimo dos céus, esposa idolatrada

Dos laços do hymeneu por entre as flores
De áureo futuro brotarão penhores

80 *Diário do Rio de Janeiro*, 6 de setembro de 1843. CARDOSO, Elizabeth. et al. Op. cit., pp. 52-53.

Dignos do cetro que nas mãos sustenta
A pátria exausta, generosa alenta.

Prestando a grandes reis honroso exemplo
Tinha da glória o majestoso templo.⁸¹

A transformação do famigerado Cais do Valongo em Cais da Imperatriz exigiu um portentoso esforço de engenharia em uma cidade conhecida por sua arquitetura mesquinha e antiquada. A escolha da região não era novidade, já que foi a poucos metros dali que a desventurada esposa de dom Pedro I, dona Leopoldina, saltou em 1817.⁸² O fato de já existir um cais sem utilidade na região, na medida em que sua função foi extinta em 1831, era um fato alentador, já que facilitaria a engenharia da construção do novo ancoradouro.⁸³ E, no nível das visões políticas ocultas, podemos ler a mudança do incômodo Cais do Valongo no opulento Cais da Imperatriz numa tentativa de apagar parte da memória do “nefando comércio”, já perseguido por autoridades nacionais e internacionais.⁸⁴

Apesar das poucas imagens deixadas pelo cais, sua construção foi fartamente documentada. Em 1837, um grupo de empresários apresenta uma proposta de construir um cais nas proximidades do abandonado Valongo⁸⁵, mas aparentemente a proposta não prospera.⁸⁶

Ao contrário do Valongo, o Cais da Imperatriz tinha todos os ingredientes para agradar ao memorialismo literário da cidade, como ressalvou Brasil.

81 BN SM – *Programa para recebimento...*

82 Existe uma gravura de Debret do desembarque de Leopoldina. RODRIGUES, Jaime. “Festa na chegada...”, p. 111. Leopoldina foi morta pelo próprio marido ainda grávida.

83 Por exemplo, não precisaria de alicerces na parte construída.

84 Sobre o comércio clandestino de africanos no período, ver RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil 1800-1850*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2000.

85 AGCRJ, Códice 32-1-40.

86 É possível que eles fossem os construtores dos Trapiches do Valongo, do Maia e do Damião, que resultará na chamada Rua Nova do Livramento, em 1837.

Foi no Valongo, transformado num largo pouco antes [...], que saltou de uma galeota de toldo adamascado, verde e ouro, a princesa da casa reinante de Nápoles, Teresa Cristina de Bourbon, para casar-se com o jovem Pedro II. Para isso foi transformado por Grandjean de Montigny na primeira praça monumental do Rio, a antiga Municipal, hoje Avenida Barão de Tefé.⁸⁷

Mas estranhamente o Cais da Imperatriz foi esquecido tão rapidamente quanto foi construído. Poucos cronistas o relatam, e Machado de Assis, em *Dom Casmurro*, refere-se a ele, já nos anos 1880, como “cais encardido”.

Em 1842, tiveram lugar as primeiras medidas para construção do cais. No local, outrora marcado pela chegada de milhares de homens, mulheres e crianças, havia agora barracões de madeira, que vendiam produtos de consumo imediato. Os barracões foram imediatamente removidos.⁸⁸ Até a Santa Casa da Misericórdia teve um de seus imóveis demolido pela intervenção. Diversos vendedores de aguardente tiveram de se mudar da região, certamente por causa da proximidade da festa mais importante que a região já viu.⁸⁹

O engenheiro encarregado de planejar as mudanças necessárias na região resultantes da construção do cais foi Henrique Beaurepaire Rohan, que, no mesmo ano de 1843, elaborou o primeiro plano diretor da urbanização da cidade.⁹⁰ Data de alguns anos antes (1839), a existência do chamado Chafariz da Praia do Valongo, erguido por cima do antigo cais, uma velha demanda da população da região.⁹¹ O chafariz

87 GERSON, op. cit., p. 175.

88 AGCRJ, Códice 67-1-2.

89 AGCRJ, Códice 43-1-90.

90 AGCRJ, Códice 38-1-71. O responsável pela construção do cais era o administrador das obras municipais Joaquim José de Mello, sob a supervisão do vereador Ferreira. ROHAN, Henrique de Beaurepaire. Remodelação do Rio de Janeiro. *Relatório apresentado à Ilustríssima Câmara Municipal pelo Barão de Beaurepaire*. Rio de Janeiro, RIHGB, separata do v. 275, abril-junho de 1967, Departamento de Imprensa e Propaganda, 1968, p. 229.

91 As pesquisas arqueológicas encontraram que, no nível acima do cais de 1811 e abaixo do Cais da Imperatriz, existia outro piso, feito de blocos grandes de granito, e que

foi construído através de uma subscrição popular, mas aparentemente não foi completo.⁹² A água vinha do encanamento do Rio Maracanã, cuja tubulação terminava no Campo de Santana.

A construção do Cais do Valongo desencadeou todo um esforço de organização e delimitação do crescimento urbano na área, cujo ponto alto naquele período foi a demarcação do bairro, em 20 de janeiro de 1832.⁹³ Diversos documentos atestam a ambição de particulares em tomar posse dos terrenos do Valongo, fenômeno que não tinha lugar antes de 1811.⁹⁴

Em 1842, a câmara decide ampliar a largura da Rua da praia do Valongo, já chamada de Rua da Saúde por causa da invocação da igreja de Nossa Senhora da Saúde.⁹⁵ Em 1840, começou o aterro do local onde seria erguido o Cais da Imperatriz.⁹⁶ O antigo chafariz foi removido para o aterramento da área. A Câmara Municipal também providenciou que o nome Valongo fosse prontamente apagado.⁹⁷

[...] resolveu em sessão de hoje que V. S^a com toda a urgência possível fizesse pôr no Cais e Rua do Valongo os seguintes rótulos = Cais e Rua da Imperatriz, ficando assim substituído por este último o antigo rótulo.⁹⁸

A demora em iniciar a obra se reflete na documentação.⁹⁹ No mesmo

foi explicitamente mencionado pelos engenheiros da construção da praça municipal como parte de antigo chafariz. Ela dataria da década de 1830. AGCRJ, Códice 36-2-1.

92 BN – SM códice 0941-004, doc. 4.

93 BN – SM, II 35,20,1.

94 “Acreditamos que a instalação da Praça Municipal, num local que até pouco tempo era utilizado como mercado de escravos, ajude a esclarecer nossa linha de raciocínio. Ela, seguramente, não foi construída para receber a futura imperatriz, mas sim porque aquele espaço era socialmente compatível com obra de semelhante envergadura e pretensão estética. Contudo não chegaremos ao ponto de afirmar que a construção da praça fez parte de uma política deliberada de regeneração daquela fatia da área de estudo”. LAMARÃO, op. cit., p. 44.

95 AGCRJ, Códice 32-1-40.

96 AGCRJ, Códice 32.131.

97 AGCRJ, Códice 51.1.57.

98 AGCRJ, Códice 36-2-4.

99 As obras da Rua da Imperatriz foram concluídas dias antes da chegada do navio com a imperatriz. AGCRJ, Códice 40-2-76.

mês da sessão da Câmara que trocou o nome do logradouro, teve início o aterramento da área a ser construída.¹⁰⁰ O governo central, por meio do Ministério do Império, ficou responsabilizado pela compra dos materiais de construção, enquanto a Câmara era encarregada da execução da obra. A imprensa da época criticou duramente o ritmo das obras, isto no mesmo dia em que a imperatriz colocava os pés no cais.

Eu rogo aos ilustres vereadores que, quando forem ver as obras do Cais da Imperatriz, deem um passeio até a Prainha a fim de verem com os próprios olhos tamanho escândalo [...].¹⁰¹

O Cais da Imperatriz não era um fato isolado. Em 1843, foi, pela primeira vez, elaborado um plano de remodelação e reurbanização geral da cidade.¹⁰² O major Henrique de Beaurepaire Rohan, citado acima, foi quem elaborou o plano, que previa a autorização para construção de vários embarcadouros de pedra por parte dos proprietários dos terrenos, a canalização da atual região da Cidade Nova, a ampliação de algumas ruas. Fica registrado o desprezo que o futuro visconde devotava à região do Valongo.

A antiga imunda Praia do Valongo acaba de converter-se em uma elegante praça, com a denominação de Municipal, depois da construção do Cais da Imperatriz.¹⁰³

Beaurepaire Rohan foi encarregado de dirigir as obras e apresentar a planta do projeto.¹⁰⁴ Os ofícios da Câmara revelam o passo a passo de

100 AGCRJ, Códice 32-1-31 com listas de materiais e homens empregados na obra.

101 *Jornal do Comércio*, 05/09/1843.

102 ROHAN, Henrique de Beaurepaire. Op. cit., pp. 201-232.

103 *Ibidem*, p. 214.

104 AGCRJ, Códice 36-2-24. Registro do ofício dirigido ao engenheiro Henrique de Beaurepaire de Rohan, em 26 de setembro de 1842. “Resolveu em sessão de 24 do corrente que V. S^a apresentasse com toda a urgência a planta e o orçamento para a obra do Cais do Valongo, que será inspecionada pelo senhor dr. Luiz Rodrigues Ferreira, devendo-se para esse efeito com V. S^a entender-se o administrador das obras”.

tão esmerada obra, mas que afinal teve pouca duração. Ironicamente, parte da pedra usada foi derivada do antigo pelourinho da cidade, localizado no Campo de Santana, onde os escravos rebeldes recebiam seus castigos públicos e que foi removido em 1836.¹⁰⁵

As estátuas neoclássicas dos quatro principais deuses do panteão grego inicialmente eram de gesso e somente depois foram trocadas por estátuas de mármore. Elas permaneceram no cais por muitos anos e depois foram removidas por Pereira Passos para o jardim do Valongo, já no século XX.¹⁰⁶

No centro da praça, foi planejado um coreto gigante com o retrato da imperatriz e um chafariz com vários *golfinhos* colocados nas laterais da ponte, como aparece na única gravura, a de Putiskow, e de onde a água vertia.

O ponto alto desse processo de melhoramentos foi a construção da praça municipal, no Valongo. Devido às rigorosas medidas de repressão impostas pela Inglaterra ao tráfico negreiro, no início da década de 1840, o mercado de escravos foi desativado (o que — como veremos posteriormente — não significou um esvaziamento das atividades portuárias). O espaço que ocupava foi transformado num largo e, logo em seguida, na Praça Municipal, a primeira praça monumental do Rio. Seu primeiro idealizador e artífice foi o arquiteto Grandjean de Montigny, membro da Missão Artística Francesa que chegou ao Brasil em 1816. No cais da Praça Municipal, desembarcou em 1843 a princesa Tereza Cristina de Bourbon, futura imperatriz no Brasil (daí Cais da Imperatriz), passando a comitiva pela Rua do Valongo para chegar ao paço imperial (daí Rua da Imperatriz).¹⁰⁷

Pouco depois, o coreto — denominado “torreão” nos documentos — foi demolido, indicando que a praça teve um declínio precoce, como

105 AGCRJ, Códice 36-2-24 f. 86. Registro do ofício dirigido ao administrador de obras Joaquim José de Melo, em 10 de outubro de 1842. “Resolveu a Câmara, em sessão de 8 do corrente, que ficasse autorizado a mandar remover da ponte de São Cristóvão para o Cais do Valongo as pilastras de pedra daquela, que já requisitará, bem como empregar em proveito do cais, as pedras dos degraus do antigo pelourinho, que se acham no armazém das obras como exige em seu ofício último.”

106 AGCRJ, Códice 46-3-27.

107 LAMARÃO, op. cit., p. 43.

se vê no ofício enviado ao fiscal de Santa Rita, José Francisco de Paula e Silva, pela Câmara, em 6 de dezembro de 1843.

[...] Resolveu que se recomendasse à comissão encarregada dos festejos da Praça da Imperatriz que mandasse demolir o torreão que existe na dita praça a fim de se poder calçar aquele lugar.¹⁰⁸

Outros autores mais modernos se debruçaram sobre a construção do cais no sentido de uma mudança global da região, como se fosse o preparativo de mudanças mais profundas que teriam lugar nos tempos que chegavam.

A chegada à cidade da princesa dona Teresa Cristina, esposa de Pedro II, em 1843, fez com que o desembarcadouro ali ficasse conhecido como Cais da Imperatriz. Com as futuras reformas, o mar recuaria e essas áreas seriam engolidas pelos aterros. A Rua do Valongo se tornaria a Rua da Imperatriz e, mais tarde, Rua Camerino, enquanto a Praia do Valonguinho daria origem à Rua da Saúde, mais tarde Rua Sacadura Cabral. A partir de 1870, o nome Valongo começa a cair em desuso, e a área passa ser conhecida progressivamente como Saúde.¹⁰⁹

Além do cais, outros melhoramentos atingiram o bairro, como a criação de uma linha de vapores ligando com o bairro de São Cristóvão, já região nobre de moradia da família real.¹¹⁰ Como vemos na imagem (Gravura 3), o Cais da Imperatriz era maior e bastante mais grandioso do que o modesto Valongo. O gradil de metal era ornado com quatro

108 AGCRJ, Códice 36-2-24, f. 260.

109 CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *Rio de Janeiro – Centro Histórico: marcos da colônia (1808-1998)*. Dresdner Bank Brasil, 1998, p. 88.

110 Em 1843, foi inaugurado o tráfego de passageiros por vapores entre São Cristóvão e o Cais Pharoux, na Praia de dom Manuel, com parada no Valongo. Em relação ao transporte de carga, nessa mesma década, Galvani criou uma empresa de transporte e descarga por mar no Valonguinho, dispondo de algumas embarcações a vapor. SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de transporte do Rio de Janeiro*, volume 2, pp. 258-260 e 262.

estátuas dos deuses gregos.¹¹¹ O coreto no centro era encimado por um retrato da imperatriz. O aterro atingiu uma área muito maior do que a prevista.¹¹²

Ainda foi projetado um monumento, desenho de Grandjean de Montigny, que comemorasse o desembarque da imperatriz. A base seria um antigo chafariz. Este monumento efetivamente não foi construído, mas o chafariz novo foi erguido, se bem que o coreto original fosse efêmero.¹¹³ Todos os mapas da cidade confirmam a existência do chafariz.

O colapso da economia negreira na cidade abriu caminho para projetos de modernização da zona portuária da capital. Um dos primeiros foi a chegada da navegação a vapor. Próximo ao cais, foi erguida uma fábrica de motores a vapor.¹¹⁴

A segunda metade do século XIX foi marcada pela expansão da economia dos trapiches. Inicialmente o Valongo e a Imperatriz eram pontos isolados de uma ampla costa ainda quase totalmente formada de faixas de areia banhadas pelo mar. A expansão da economia exportadora, no auge do ciclo do café, fez do Rio um vibrante entreposto marítimo. Logo os trapiches, com suas pontes de madeira ou pedra, ultrapassaram os limites dos velhos cais. A estrutura portuária do Rio estava ficando rapidamente obsoleta.

Em 1855, a nova Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II estava instalando o primeiro terminal ferroviário do país no Campo de Santana. A direção propôs à Câmara utilizar parte da Praça Municipal para armazenar produtos de uso da empresa, como madeira e carvão. A Câmara Municipal respondeu negativamente de forma cordial, o que representou uma rara oportunidade de fazer uma descrição da praça naqueles anos:

111 As estátuas originais voltaram para o Jardim do Valongo, décadas após serem retiradas por motivo de segurança.

112 AGCRJ, Códice 32-1-43.

113 AGCRJ, Códice 46-3-26.

114 Arquivo Nacional, BR RJ AN F2/MAP 177. *Nova planta da cidade do Rio de Janeiro*, 1864.

A pequena Praça Municipal é hoje a única praça desta cidade onde a edificação é regular e sob plano, tendo quase em seu centro um chafariz e sobre o mar o melhor cais de embarque e desembarque que se vê em todo nosso litoral. No espaço livre que tem entre as linhas das árvores ultimamente plantadas, o chafariz e o cais acima referidos medeiam apenas uma superfície retangular de 250 braças por oito de largo, única que poderia ser aproveitada para o fim indicado e que na atualidade serve de depósito ou mercado provisório onde se vêm vender legumes, frutas e outros gêneros à população daquelas circunvizinhanças. As novas edificações que a orlam por três lados dos quais as de duas se podem chamar suntuosas contêm 24 casas já abertas de negócio e 9 próximas de abrirem. Daqui se vê a que importância comercial tem atingido esta localidade: e assim sendo, grave embaraço e incômodo deveria ali originar para todas as casas comerciais se por ventura se deixe construir no pequeno centro desta praça um ou dois barracões aplicadas ao mister a que os destinam, sem falar mesmo no afeiamento [sic] que isso lhe deveria ocasionar, e que formará por assim dizer um perfeito contraste com os magníficos prédios que ali se acabam de levantar.

Acresce ainda que não havendo em qualquer dos lados do cais existente espaço suficiente para se construir uma ponte de madeira seria ela necessariamente superposta sobre o mesmo cais e então além dos estragos que ele deveria ocasionar ficaria também o público privado do único embarque e desembarque que existe seguro e cômodo desde o Saco do Alferes até a Praia dos Mineiros.¹¹⁵

A chegada da primeira rede de águas domésticas, pelas mãos do inglês Edward Gotto, tornou o cais o ponto terminal de uma ampla rede de esgoto. Em 1870, o Cais da Imperatriz já estava carecendo de amplos reparos. Em 15 de setembro de 1871, a regente princesa Isabel e seu marido participam da cerimônia de lançamento da pedra fundamental das Docas Pedro II.¹¹⁶ Em 2 de agosto de 1872, a prefeitura do Rio inaugura

115 AGCRJ, Códice 40-2-73.

116 *Jornal do Comércio*, 16/09/1871. REBOUÇAS, André. *Companhia das Docas de D. Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro,

a coluna com o globo armilar encimado das quatro bicas de bronze, que até hoje está por cima do cais.

Tudo indicava que o cais em pouco tempo estaria obsoleto. Após a pompa da festa inaugural, o Cais da Imperatriz caiu em um longo esquecimento. Na década de 1850, o cais voltou a merecer reparos. Um jardim foi construído em volta do local do antigo coreto, que aparentemente era mais um marco da arquitetura efêmera. E chegou a ser local de uma feira, onde os moradores das redondezas iam se abastecer de gêneros.

O longo torpor ia cessar no dia 15 de setembro de 1871. Neste dia, a regente do Império, Princesa Isabel, acompanhada pelo marido Conde d'Eu, bem como de diversos membros da Corte, prestigiou o lançamento da pedra fundamental da Doca Dom Pedro II, a primeira doca moderna lançada no Brasil.¹¹⁷ A doca era a culminância de um longo e difícil processo de modernização da infraestrutura portuária do Rio, e que se estendia para o restante do Brasil. O passo inicial desse processo foi a reforma da Doca da Alfândega, que, por mais que não resolvesse os problemas de gargalo portuário da corte, era um sinal de que havia vontade e recursos para operar as transformações necessárias.

A Doca Pedro II, assim como a Doca de Alfândega, era um projeto da iniciativa privada, mas com a participação vital do Estado. A proposta original esboçada por Rebouças era uma rede de docas semelhante àquela inicial e que ocuparia todo o litoral até a Gamboa.¹¹⁸ Uma das funções mais importantes das docas planejadas por Rebouças era levar os trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II para o mar, facilitando enormemente o embarque do café que vinha do interior nos vagões da companhia, mas que tinha de ser transportado em lentas carroças para entrar na cidade e chegar aos vapores. Em algum lugar da Gamboa,

G. Leuzinger, 1871. REBOUÇAS, André. *Companhia das Docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa do Rio de Janeiro, justificação, protestos, caminho de ferro aéreo estatutos, lei geral.*

117 Em maio de 2012, a equipe de arqueologia encontrou a pedra fundamental da Doca.

118 O projeto completo das Docas Pedro II que ocuparia toda cidade está em um mapa guardado no Arquivo Nacional: BR RJ AN RIO 4Y O MAP 0587 B, datado de 1875.

haveria um terminal marítimo onde o café fosse embarcado sem o uso das primitivas carroças.¹¹⁹

Os donos de trapiches da cidade entraram em pânico quando souberam do projeto. Como eles dominavam o Senado da Câmara Municipal da Corte, este foi utilizado como um aríete para sabotar de todas as formas possíveis o empreendimento. O apoio da família imperial — que tinha especial agrado com Rebouças — foi vital para que o projeto se tornasse realidade. No próprio dia do lançamento da pedra fundamental, a regente foi informada de que a municipalidade entrava com um processo na justiça para embargar a obra.¹²⁰

Nada impediu que a obra fosse concluída em 1875 e mudasse completamente o entorno do Cais da Imperatriz. Vários trapiches foram desapropriados e cobertos, inclusive o famoso Trapiche da Pedra do Sal.¹²¹ Em seu lugar, foi erguida a Rua Coelho e Castro.¹²² Apesar de a mais avançada tecnologia inglesa ter sido usada da obra,¹²³ os trilhos da Estrada de Ferro jamais chegaram a ela. Assim, ela nunca foi usada para abastecer de carvão a ferrovia, uma das razões pela qual a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II não teve interesse em apoiar o projeto. O ramal ferroviário foi obstaculizado até o desespero pelas forças contrárias à modernização. Dessa forma, a principal função da Doca Dom Pedro II foi embarcar o café que chegava à Estação do Campo de Santana e tinha ainda de percorrer estreitos caminhos para chegar ao embarque.

Os trapiches não acabaram por causa da doca. A Câmara acabou facilitando um *modus vivendi* com o empreendimento. Um símbolo dessa

119 Para uma análise abrangente da estrutura portuária do Rio no século XIX, ver o interessante artigo de CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio no século XIX, uma realidade de muitas faces. *Revista Tempo*, n. 8, 1999.

120 IHGB: *As docas de Dom Pedro II ou o monopólio dos trapiches*. Coleção dos artigos que foram publicados pelo *Jornal do Comércio* de 16/09/1871 a 19/11/1871.

121 AN: Ana Joaquina do Nascimento, Juiz de direito 1ª vara civil, Prédios a Rua da Saúde nº 118 e Praça Municipal nº 1/21 para Cia das Docas Pedro 2º, Ficha 8, Caixa 615.

122 Nome de um dos poucos vereadores que auxiliou na execução do projeto.

123 Inclusive escafandristas foram usados para a instalação das fundações. *Diário do Rio de Janeiro*, 15/09/1872.

trégua é a instalação da torre de bronze com o globo armilar, inaugurada sem a presença de membros da família real, em 2 de agosto de 1872.¹²⁴

Neste momento tudo indica que o coreto de pedra, descrito no desenho de Frederic Putskow (Gravura 3), já tinha sido removido da praça. Informações documentais dão conta que o chafariz planejado por Montigny jamais foi construído, mas efetivamente houve por décadas um chafariz naquela área, como testemunham os vários pedidos de “penas” de água (bica) dos moradores e as tentativas de encanar as águas que sobram para as embarcações, como era no Largo do Paço, aparentemente frustradas.¹²⁵

A obra das Docas Dom Pedro II dá novo fôlego àquela região, palco dos maiores investimentos na antiga zona portuária do Rio de Janeiro do século XIX. Apesar do êxito da obra, a carreira de André Rebouças não foi facilitada. Tal como tinha ocorrido nas obras da Doca da Alfândega, na década de 1860, ele também terminou sendo retirado da obra e da companhia, e inclusive foi submetido a um certo apagamento de sua memória tempos depois da construção.¹²⁶

O fato de o engenheiro ser negro e talentoso deve ter despertado sentimentos de rejeição muito fortes. O caso todo é narrado por ele próprio em seus livros. A doca não acabou com os trapiches. Pelo contrário, a velha estrutura portuária do Rio, com armazéns de zinco e ponte de estacas de madeira, foi ainda mais ampliada, principalmente na direção de São Diogo e Praia da Chichorra, áreas ainda relativamente vazias.

Diversos projetos foram elaborados na segunda metade do século XIX para a modernização portuária do Rio.¹²⁷ Um dos mais ambiciosos foi o da Estação Marítima da Gamboa. Concebido por André Rebouças,

124 *Diário do Rio de Janeiro*, 3 de agosto de 1872.

125 BN-SM, Códice 704-24, 1846.

126 A pequena Travessa André Rebouças, que fazia ligação da Coelho Castro com Rua da Saúde, teve seu nome alterado para Aníbal Falcão, propagandista republicano. Isso também ocorreu com a atual Rua das Marrecas, antiga André Rebouças. Somente o governador Carlos Lacerda resgatou o nome do engenheiro para o túnel gigante construído nos anos 1960. BERGER, Paulo. *Dicionário histórico das ruas do Rio de Janeiro*. 1ª e 2ª regiões administrativas. Rio de Janeiro, 1974, pp. 17, 18 e 84 respectivamente.

127 LAMARÃO, op. cit., p. 77-91.

dentro do projeto maior das docas, ele foi abandonado pelo próprio, após o malogro de conseguir apoio político e financeiro para sua mega proposta; contudo, foi abraçado pela Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II.¹²⁸ Seu diretor, Francisco Pereira Passos, trabalhou com energia nos anos 1877 e 1878, para realizar a empreitada: perfurar um longo túnel em dois trechos do atual Morro da Providência, por onde um ramal ferroviário ligava com a gare da Estação Dom Pedro, e construir dois galpões, onde ficava o antigo trapiche Gamboa, ao lado do velho Cemitério dos Ingleses, além de aterrar longo trecho da Enseada da Gamboa.¹²⁹

O sucesso do projeto ficou claro em 1879, quando, erguida em parafusos de metal (a mais avançada tecnologia inglesa da época), a ponte de mais de 300 metros de comprimento e seis de largura foi inaugurada; e quando o primeiro trem chegou à beira da profunda enseada, onde os vapores já esperavam. A estação teve um impacto duradouro na região, embora, além de embarcar o café que vinha da estação, recebesse o carvão combustível indispensável para as locomotivas. O êxito do projeto alavancou a carreira política de Pereira Passos, que já tinha participado da Comissão de Melhoramentos, que apontara diversos entraves para o crescimento do Rio e que pavimentou sua chegada a prefeito do Rio, já na República, onde executou a ferro e fogo suas propostas de “redenção” da capital e fez finalmente o Rio entrar no século XX.

Após o 15 de novembro, a Praça Municipal foi alvo da fúria dos republicanos. Um documento escrito por um morador revela que, em 1893, o gradil já havia sido quebrado, e as árvores do jardim foram retiradas. As pedras estavam sendo utilizadas como esconderijo por “vagabundos e imigrantes”, as duas categorias de *marginais* que aterrorizavam a cidade

128 Em 1871, foi feito projeto para ligar o ramal ferroviário na altura da antiga Ponte dos Marinheiros com a Gamboa via Praia do Saco do Alferes. AGCRJ, código 32-2-19, f. 45: “Projeto de uma via-férrea ligando a Estrada de Ferro D. Pedro II com a praia do Saco do Alferes” (1871).

129 LAMARÃO, op. cit., pp. 71-74.

do Rio no final do século XIX.¹³⁰ Como símbolo da realeza brasileira, ela não resistiu ao golpe militar de Deodoro, como muitos dos símbolos heráldicos da monarquia na cidade que foram pilhados.¹³¹

Todos os projetos de reforma portuária esbarravam no poder político dos donos de trapiches, cujos representantes ocupavam papéis-chaves na Câmara Municipal. Por mais que o Cais da Imperatriz, cada vez mais, ficasse para trás, à medida que as precárias pontes de madeira estendiam, o entorno da Praça Municipal não perdia sua importância no conjunto portuário do Rio. Em 1899, no limiar do novo século — e já com vários projetos ameaçando claramente sua existência —, um novo trapiche foi erguido ao lado da praça: o Trapiche Ipiranga.¹³² Era um trapiche incomum, pois boa parte dele era de alvenaria, com rebuscado estilo neoclássico na fachada e longa ponte construída, colado na antiga Praça Municipal.¹³³ Nenhum trapiche privado do Rio, em toda história da rede portuária, teve tão grande área construída com alvenaria. Tudo isso reforça a ideia de que o entorno da Praça Municipal, incluindo o Valongo, depois o Cais da Imperatriz, a Doca Dom Pedro II e o Trapiche Ipiranga, formou a região mais importante de todo litoral norte do Rio no século XIX, como um imenso campo de provas das mais modernas tecnologias das suas respectivas épocas.

O aterro de 1911 não apagou o Trapiche Ipiranga.¹³⁴ Ele continuou de pé até a década de 1930, quando o governo Vargas construiu o Hospital dos Servidores do Estado.

130 AGCRJ, Códice 49-1-54, 1893.

131 Um dos poucos locais que foram poupados da fúria destruidora dos jovens republicanos foi a fachada da Igreja de Nossa Senhora de Bonsucesso, fundos do Arsenal de Guerra (hoje Museu Histórico Nacional). Ironicamente, a Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro foi um dos quartéis gerais do movimento estudantil republicano.

132 SAUER, Arthur. *Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro, indicador para 1900*. Editora Cia. Tipográfica do Brasil, s.d.

133 AGCRJ Códice 5-1-14 (1841-1900).

134 Ver fotos do cais pouco antes e pouco depois da construção na coleção *Obras do Porto*.

CONCLUSÃO

O Cais do Valongo teve um impacto perene não apenas na cidade, mas no interior profundo do país e na história da escravidão brasileira. Nas primeiras décadas do século XIX, entra no Império cerca de 1 milhão de africanos, não apenas de forma legal, mas também clandestinamente, a maioria esmagadora dirigida para as fazendas e minas do meio rural.

Em um clima internacional de instabilidade e de interferência cada vez maior da Inglaterra nos assuntos internos da colônia e depois do Império, o Valongo, obra do Estado, era símbolo de estabilidade, uma mensagem dirigida aos comerciantes da mercadoria africana de que podiam contar com a boa vontade da dinastia Bragança. O ordenamento se refletiu na imediata intensificação dos negócios negreiros.¹³⁵ O país podia estar na contramão da maré ocidental, mas atendia interesses sólidos da elite agrária local e nacional. Essas medidas, somadas a outras, repercutiriam profundamente na crise aberta com a Revolução do Porto, de 1820, quando a maioria esmagadora da elite, urbana e rural do país, consolidou sua opção pela alternativa monárquica, de um império constitucional sob a égide do filho do monarca luso, já de partida de volta para o reino.

Em outras palavras, o complexo do Valongo foi um dos fatores que agiram para que a alternativa de um estado monárquico constitucional independente fosse aquela adotada pela classe dirigente brasileira, fazendo a diferença com os países hispano-americanos e mesmo com os Estados Unidos, repúblicas desde o nascedouro. A aliança monarquia-escravidão duraria até a tarde de 13 de maio de 1888, quando a mesma regente que lançou a pedra fundamental da doca que tinha o nome de seu pai assina a Lei Áurea.

135 Um exemplo de defesa do trato negreiro é o opúsculo intitulado *Discurso no qual se manifesta a necessidade de continuação do comércio da escravatura: que este tráfico não tem a barbaridade, horror e deshumanidade que se lhe quer atribuir e que só iluminado Ministério Brasileiro pertence marcar e acelerar a época de o proscrever em seus estados*. Rio de Janeiro, Typographia Imperial e Nacional, 1826.

De forma similar, o Cais da Imperatriz também era símbolo de uma aliança: a aliança entre a elite política brasileira e aquela da Europa da Restauração, após o fim do furacão Napoleão Bonaparte. A monarquia do reino das Duas Sicílias era mantida pela convivência de diversos países (com ênfase nos estados papais) e pela intervenção do império austro-húngaro, líder entre as nações europeias em relação ao processo de apagamento das ideias revolucionárias. Uma aliança entre as seculares dinastias da Europa e a novata família Bragança era uma forma de dar segurança para um império cercado de repúblicas.

As técnicas usadas nas obras do Cais da Imperatriz também refletiam os novos tempos, com apuro nos equipamentos – calçada (passeio) refinada, platibanda de metal, golfinho de pedra em pedestal, coreto esmerado – e símbolos clássicos da civilização ocidental, como as quatro estátuas de deuses greco-romanos.¹³⁶ O cais era um predecessor das obras de embelezamento da cidade, “embelezamento” que era o código para significar aniquilamento da tradição arquitetônica colonial.

Tal como a aliança que ele simbolizava, o cais envelheceu precocemente, também pelo descaso das autoridades. A memória do Valongo, como porta de entrada dos africanos *pretos novos*, foi enterrada, tal como sua estrutura física, e os cultores da memória carioca, que tinham lugar cativo no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, fundado em 1838, não davam atenção àquele inexpressivo elemento da arquitetura da cidade (curiosamente o Cais da Imperatriz também recebeu pouca atenção).

A Doca Dom Pedro II era algo completamente diferente. Um prédio colossal, mesmo para os padrões modernos, com 160 metros de extensão, duas pontes de 110 metros e um pé direito (altura) de 35 metros. Feito com engenharia de tijolos ingleses, com arcos e portas laterais e dois andares internos, foi concebido em um conjunto para receber centenas de sacas de café vindas de trem.¹³⁷ A doca representava a tentativa do

136 TAVARES, Reinaldo Bernardo. *O Valongo através de um outro olhar: arqueologia da paisagem do complexo escravista do Rio de Janeiro no século XIX*. UFRJ, Museu Nacional, Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Tese de Doutorado, cap. V, 2019.

137 Um projeto inicial previa um ramal vindo da *gare* Dom Pedro e entrando na Rua Larga de São Joaquim e depois na Rua da Imperatriz e, daí, viria direto para a doca.

Brasil de se adequar às novas lógicas do mercado mundial, que se impuseram crescentemente desde que a linha de vapores Southampton-Rio foi inaugurada, em 1852.¹³⁸

A Doca Dom Pedro II foi uma tentativa de acelerar o processo de modernização portuária do Rio. O modelo de reforma aplicado aos países ocidentais era o Cais de Londres, construído em 1799. Era o primeiro cais de porto do mundo que podia receber navios de grande calado. E um agravante, para os cultores da eterna disputa com Argentina, era o Cais Madero, em Buenos Aires, erguido em 1884, o primeiro cais da América Latina construído nos moldes daquele de Londres.

Assim, no final do século XIX, o Brasil estava na retaguarda da engenharia portuária mundial, o que impactava diretamente os custos de exportação e de importação.¹³⁹ Diversos projetos, alguns mirabolantes¹⁴⁰, foram apresentados, mas todos esbarravam na falta de verbas, na falta de vontade política dos operadores do Estado em enfrentar a plutocracia portuária carioca e na falta de estabilidade do governo parlamentar monárquico.

A República aparentemente resolvia alguns impasses, mas, durante cerca de dez anos, ela foi paralisada pelas sangrentas disputas nos governos militares. Somente na virada do século XX, as condições ideais foram apresentadas: estabilidade política, situação financeira razoável (com possibilidade de recorrer aos banqueiros internacionais, medida *sine qua non* para efetivar um projeto desta largueza), vontade dos governantes em concretizar as metas e até o consenso ideológico das

Dificuldades de desapropriação acabaram cancelando sua execução.

138 ALENCASTRO, Luis Felipe. Vida privada e ordem privada no Império (org.). In: *História da Vida privada no Brasil: o Império*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996, p. 39.

139 Em seu artigo, Cecília contesta a visão disseminada desde Pereira Passos de que o Porto do Rio era desaparelhado para operações modernas.

140 Um engenheiro inglês propôs construir uma ponte gigante ligando a ponta leste da Ilha das Cobras à ponta do Calabouço, criando um imenso ancoradouro artificial, que seria servido com um caminho ferroviário elevado, que começava no Campo de Santana e terminava onde era a Ponte da Alfândega.

teorias de salubridade e reforma social, propaladas pelos sanitaristas e urbanistas da época, com “sucesso” nas terras da Europa.

Em 1891, foram concebidos os primeiros rascunhos¹⁴¹ que preservavam o Cais da Imperatriz como o fundo de uma imensa enseada artificial onde navios menores ancoravam. No projeto seguinte, de 1900,¹⁴² o Cais da Imperatriz seria aterrado, mas a área do novo porto era muito estreita, tanto que a Doca Nacional — nome que recebeu a Doca Pedro II após a queda do regime — perderia sua ponte, mas ganharia novo ancoradouro, muito perto do antigo. Todos esses projetos eram modestos e retinham um certo respeito pela antiga estrutura investida, particularmente pela Praça Municipal.

Entretanto, o projeto escolhido pelo presidente Rodrigues Alves era o mais ambicioso e o mais caro. Uma área imensa seria aterrada, e todas as obras anteriores — incluindo o Dique da Saúde ou Dique Finie — seriam cobertas pelo aterro, pelo menos no nível em que novo cais do porto fosse colocado.

Sem a menor cerimônia, o cais foi aterrado. Os paralelepípedos de boa parte dele foram arrancados,¹⁴³ e sua estrutura ficou por um século esquecida. A Doca Nacional e o Trapiche Ipiranga foram transformados em estruturas inúteis, como gigantes cobertos de terra, e pareciam monumentos de um porto desaparecido. A obra do Cais do Porto de-

141 AN, 4Q/MAP. 13. “Modificações apresentadas pelo engenheiro Alfredo Dias ao projeto do cais, etc. da Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil” / Alfredo Dias, engenheiro do Porto de 1ª Classe. – Escala 1: 1.000. – Rio de Janeiro: [s.n.], 30 de abril de 1891. 1 planta ms.: color.; 102 x 183 cm. Obs.: Visto de C. M. Tyngua da Cunha.

142 AN, 4Q/MAP. 21 Docas do Rio de Janeiro / Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; André Gustavo Paulo de Frontim. – [Várias escalas]. – Rio de Janeiro: [s.n.], 26 jun. 1900. 9 plantas em 9 fls. ms.: color.; 137 x 508 cm e menores. – Carimbo: Ministério da Indústria. Diretoria das Obras e Viação. Aprovado por Decreto nº 3. 749 de 23 de agosto de 1900. Partes: 1. perfil longitudinal nº 2. – Escalas 1:100 – 1:1.000. 2. Planta por seções nº 1: 1ª parte. – Escala 1:1.000. 3 plantas por seções nº 1 2ª parte. – Escala 1: 1.000. Indica nomes dos proprietários (Digitalizado folhas 1, 1ª parte; 1B 1ª parte; 1C 1ª parte; 1D 1ª parte; 1ª, 2ª parte; 1B 2ª parte; 1C 2ª parte; 1D 2ª parte e 1E 2ª parte).

143 Esta evidência ficou clara na escavação arqueológica.

safogou a estrutura portuária da cidade. Transformou a Praça Mauá, antiga Prainha, no centro do novo porto da cidade, tomando o lugar que antes era da Praça Municipal (que se tornou a Avenida Barão de Tefé) e que agora se abria para a Avenida Central, passarela de desfile da nova moda francesa que tomava o Rio. Toda a cidade seria coberta pela renovação eclética da *Belle Époque*, e os turistas europeus e norte-americanos agora desembarcavam na Praça Mauá aos montes para observar a nova cidade, livre da febre amarela, da cólera, dos miasmas, dos cortiços, das quitandeiras, da arquitetura colonial portuguesa...

Para os moradores da antiga Saúde (seguindo a nova Rua Sacadura Cabral, antiga Rua da Praia do Valongo), restava se adaptar às circunstâncias. Os descendentes de africanos e imigrantes portugueses que viviam de suas pequenas embarcações, nas quais faziam o embarque e desembarque das mercadorias dos grandes navios ancorados ao largo, perderam seus meios de vida. Os trabalhadores de trapiches e mesmo pequenos empresários que pontilhavam na antiga estiva foram colocados no olho da rua, substituídos que foram pela grande *Compagnie Du Port*, francesa, contratada pelo governo para fazer o gerenciamento da moderna estrutura portuária, novinha em folha.

As mulheres que vendiam produtos na beira do cais para os viajantes e mesmo para os trabalhadores, bem como os carregadores de cesto que ainda pululavam na área, foram varridos completamente pela nova avenida do cais, suprida com uma linha ferroviária própria, e já antecipando a aurora do domínio do veículo movido a gasolina na cidade. Ninguém ficava muito tempo esperando transporte para a cidade renovada.

Até mesmo conseguir emprego de estivador era difícil, pois a empresa monopolista dos serviços portuários não tinha muito interesse em trabalhadores brasileiros.

Assim o velho porto do Rio passou os últimos cem anos de sua história, que, ao ser estudada, revela uma página importante, mas esquecida da história do país.

ANEXOS

I *TABELA 1 – ORÇAMENTO DO CAIS DO VALONGO (1811-1816)*

Valor	Portarias	Ano	Tesoureiro	Página	Fonte
366\$600	4	1811	Argemiro Severiano Torres	159	Cód. 352 v.1
356\$870	7	1812	Argemiro Severiano Torres	179	“
548\$212	12	1813	Maximiano da Silva Amaral	210	“
677\$240	18	1814	Maximiano da Silva Amaral	30	Cód. 352 v.2
490\$180	11	1815 ¹⁴⁴	Maximiano da Silva Amaral	49	“
90\$960	4	1815 ¹⁴⁵	Maximiano da Silva Amaral	73	“
74\$340	3	1816 ¹⁴⁶	Maximiano da Silva Amaral	88	“
642\$010	13	1816 ¹⁴⁷	Antônio Nicolau Ribeiro	111	“
178\$452	9	1817	Antônio Nicolau Ribeiro	129	“
3.424\$864	81				

II *TABELA 2 – DESEMBARQUE DE AFRICANOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1808-1821)*

Ano	Escravos	Percentual
1808	9602	3,8
1809	13171	5,2
1810	18677	7,3
1811	23230	9,1
1812	18330	7,2
1813	18330	7,2
1814	15370	6,0

144 De 01/01/1815 até 23/09/1815.

145 De 26/09/1815 até 31/12/1815.

146 De 01/01/1816 até 06/02/1816.

147 De 07/02/1816 até 31/12/1816.

VALONGO, CAIS DOS ESCRAVOS

1815	13350	5,2
1816	19010	7,5
1817	18200	7,1
1818	25080	9,8
1819	21030	8,3
1820	20220	7,9
1821	21100	8,3
Total	254700	100,00

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre África e Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995, p. 59.

III TABELA 3 – PORTARIAS DE DESPESAS COM O CAIS DO VALONGO (1814)

Nome	Data	Valor	Material
Antônio Coelho dos Santos	07/07/1814	35\$000	Cal
		14\$000	
		35\$000	
	Total	84\$00	
Manoel Antônio de Carvalho	01/08/1814	6\$000	Cal
João Coelho Marinho		29\$034	Pagamento (jornal) de oficiais e serventes
	08/07/1814	33\$040	Féria dos serventes e pedreiros
Total	152.074		

Fonte: Códice 340, Polícia, portarias de pagamento, 1813-1816.

Dá Regimento ao Provedor Mór da Saúde.

Eu o Principe Regente faço saber aos que este Alvará de Regimento com força de lei virem, que havendo tomado em consideração quanto cumpria ao bem geral, e á felicidade particular dos meus fieis vassallos a conservação da saude publica, e o zelar-se que ella se não estrague por contagio communicado por embarcações, passageiros e mercadorias, que entrem neste porto e nos demais deste Estado, contaminados de peste, e de molestias contagiosas, e por meio de mantimentos e viveres tocados de podridão, ou já corrompidos: fui servido por Decreto de 28 de julho do anno próximo passado crear o logar de Provedor Mór da Saude da Còrte e Estado do Brazil, e encarregar-lhe o cuidado e vigilancia deste objecto de tanta importancia, e em que muito vai o interesse publico, e o augmento da população: e convindo que para a prosperidade e segurança deste estabelecimento praticado na maior parte das nações cultas e civilisadas da Europa, e no porto de Lisboa, que se determine a jurisdição do Provedor Mór, e das mais pessoas empregadas nos negocios desta Repartição, quaes são os objectos da sua incumbencia, e as maneiras com que se devem pôr em pratica as providencias necessarias para conseguir-se o fim util de conservar-se illesa de contagio, molestias epidemicas e peste, a saude publica: tendo ouvido o parecer do Provedor Mor da Saude, e o de outras pessoas doutas, e mui zelosas do bem do meu real serviço; hei por bem determinar o seguinte.

I. Estando proxivamente abertos pelas minhas reaes ordens os portos deste Estado ao commercio das nações Estrangeiras, que estão em paz com a Portugueza; para que senão communicuem enfermidades contagiosas das suas embarcações, equipagens e mercadorias, deverá construir-se um Lazareto, onde façam quatentena, quando houver suspeita, ou certeza de infecção.

E emquanto se não edifica e estabelece com a regularidade e fórma que convem, far-se-há a quarentena no sitio da Boa-viagem, onde provisoriamente se farão as accomodações precisas, e ahi deverão ancorar as embarcações impedidas pelos Officiaes da Saude.

II. Deverão observar-se a respeito destas embarcações nacionaes ou estrangeiras, suas equipagens e mercadoria, as regras estabelecidas para semelhantes casos, e praticadas reciprocamente pelas nações a que pertencem, quando não houver decisão propria no regimento do provimento da saude do porto de Belem de 7 de fevereiro de 1695, que mando se observe, e as mais ordens determinadas para o porto de Lisboa em tudo que for applicavel, assim ácerca da jurisdicção economica, como da coactiva.

III. Os navios deverão esperar a visita dos Officiaes da Saude no ancoradorouro chamado do Poço, ou no sobredito da Boa-viagem, e ahi se irá fazer a averiguação determinada pelo Regimento, estando o Guarda-Mór e Escrivão da Saude sempre promptos; para o que deverão os Guardas assistir no sitio mais apropriado ao mesmo fim, e feitas as diligencias estabelecidas no Regimento, darão dellas parte ao Provedor Mór da Saude.

IV. As sobreditas embarcações nacionaes e estrangeiras, que forem do commercio, pagarão por entrada para o Lazareto, a saber: os navios, corvetas e bergantins 2\$000; as sumacas 1\$200; e os barcos da Costa 400 réis; o que será arrecadado na Alfandega na occasião em que se cobram os mais direitos do porto, remetendo-se todos os mezes para o cofre da Saude: e do producto desta imposição se pagarão os ordenados, e farão as mais despezas deste estabelecimento. Quando porém estiverem em quarentena pessoas e mercadorias, deverão pagar as despezas, que com ellas se fizerem, como é pratica nos mais Lazaretos; o que se regulará e taxará no Regimento particular, que se há de fazer para o sobredito Lazareto.

V. Os navios, que trouxerem carregação de escravos, esperarão no ancoradouro do Poço, ou no da Boaviagem, até que se faça a visita da Saude pelo Guarda-Mór e mais Officiaes; e feita ella, irão ancorar, e ter quarentena no ancoradouro da Ilha de Jesus.

VI. No acto da visita se determinarão os dias que cada um destes navios deve ter de quarentena, conforme as molestias que trazer, mortandade que tenha havido, e mais circumstancias que occorrerem; porem nunca terão de quarentena menos de oito dias, em que os negros estejam desembarcados, e em terra na referida Ilha para ahi serem tratados, fa-

zendo-os lavar, vestir de roupas novas, e sustentar de alimentos frescos; depois do que se lhes dará o bilhete da Saude e poderão entrar na Cidade para se exporem á venda no sítio estabelecido do Valongo.

VII. O referido tratamento deverá ser feito debaixo da inspecção do Guarda da Saude que ahi deve assistir; ou do Guarda-Mór, que deve cuidar tambem deste estabelecimento, o qual constrangerá os donos a praticar estas providencias; e no caso em que tenham omissão nas primeiras 24 horas, o mandará fazer a custa delles; e para pagamento das despesas requererá ás minhas Justiças mandados executivos, para penhorar e fazer arrematar bens que bastem para o mencionado pagamento, e para as custas respectivas.

VIII. Pelo livro da carga, certidão da matrícula das equipagens, e da arqueação do navio, e tambem por vistoria a que deve proceder na aguardente e mantimentos que restarem, averiguará o Guarda-Mór se foram observadas as ordens que se acham estabelecidas sobre o numero de escravos que sómente deve trazer, segundo a lotação; qualidades e quantidade da aguada e mantimentos com que foram tratados na viagem.; se as molestias se declararam no mar, ou já as trouxeram de terra; e se os que adoeceram foram tratados durante a viagem como cumpria; e ácerca disto procederá tambem a inquirir os Officiaes do navio e aquellas pessoas da equipagem que lhe parecer que convem; e resultado culpa, remetterá o auto e inquirição ás minhas Justiças, para procederem contra os culpados como for direito, dando parte com a cópia de tudo ao Provedor-Mór; e não resultando culpa, lh'os remetterá tambem, para que achando que se procedeu em fórma, o mande guardar no Cartorio do Escrivão da Saude.

IX. Da visita em cada um destes navios se levarão os mesmos emolumentos que até agora se levavam, mas além delles pagará cada escravo para o cofre da Saude 200 réis, e sendo menores de dez annos 100 réis; que se cobrarão na Alfandega com os outros direitos; e desta contribuição deverão sahir as despesas do edificio e reparo do Lazareto, e os ordenados das pessoas em pregadas para o cuidado, e manutenção delle.

X. Quando constar ao Provedor-Mór, que os trigos ou farinhas, milhos, carnes seccas ou verdes, ou outros quaesquer comestíveis, ou bebidas se acham com corrupção, e em estado de prejudicar a saude dos

habitantes, e que não obstante isto são destinados á venda, os mandará examinar, e proceder nelles a vistoria em qualquer parte, onde se achem; ou estejam nas Alfandegas ou em armazens da minha Real Fazenda, ou em armazens e trapiches de particulares, ou nas mesmas lojas em que costumam vender-se; e os encarregados de qualquer das ditas Repartições, a quem por officios do Provedor-Mór constar que precisa mandar proceder nos ditos generos a exame, lhe franquearão e apromptarão as casas e armazens em que estiverem, sem demora alguma, prestando-lhe todo o auxílio que pedir e for necessario.

XI. E quando estes encarregados de quaesquer Repartições e Juizes das Alfandegas acharem que existem debaixo da sua inspecção generos em semelhante estado, deverão por officios seus deprecar ao Provedor Mór, que mande fazer os exames necessarios, o que elle logo fará executar; porque hei por bem que a este respeito seja da obrigação de qualquer o cuidado de prevenir o mal que por semelhante causa póde vir a resultar ao Estado, pelo consumo de taes generos.

XII. Dos exames que em qualquer destes casos se fizerem se formalisarão processos verbaes e summaríssimos, nos quaes declarando-se a quem pertencem os generos, as marcas, signaes, ou confrontações que mostrem a sua identidade e o estado em que se acham, ou de total ruina, ou de princípio della, se ajuntará o juizo dos peritos que ao mesmo exame devem concorrer; e declarar se merecem os sobreditos generos ser condemnados, ou se podem ainda ser beneficiados, e porque manei- ra o devem ser e se apresentarão ao Provedor-Mór, o qual nelles dará a sua determinação final, com a comminação daquellas penas que lhe parecerem conformes á disposição das leis; e do que prover se formarão precatorios para as Justiças competentes, ou para as Repartições a quem tocar, a requerimento do Guarda-Mór como Fiscal da Saude, para serem cumpridos e executados por ellas, sem que possam admittir embargos, ou recurso algum com suspensão da execução, salvo se esta suspensão lhe for novamente deprecada pelo mesmo Juízo da Provedoria-Mór. E estas providencias aqui ordenadas quero que se cumpram como nellas expressamente se contém, emquanto se não põe em execução a que ordeno no paragrapho seguinte.

XIII. Sendo uma das obrigações das Camaras o cuidado do provimento dos viveres necessarios aos habitantes das terras, para que haja abastança, maiormente dos generos de primeira necessidade; e devendo evitar-se o escandaloso prejuízo que os trigos conduzidos em surrões aos portos desta Côrte soffrem com tanto damno dos seus donos, como da saude publica, ficando expostos ao tempo no caes de desembarque, por não haver armazens em que se recolham: sou servido ordenar, que a Camara desta Côrte faça construir no sitio que parecer mais proporcionando, uma casa com accomodações necessarias para arrecadação dos trigos e farinhas fabricadas delles que entrarem pela barra, par aque nella se faça a visita da Saude, e se examine se estão em estado de se porem á vendagem; o que deverá constar de um bilhete que depois de feito o competente exame, passará o Escrivão da Saude, e assignará o Provedor-Mór, ou o seu Delegado, para o que lhe concedo faculdade. E os trigos que entrarem pagarão um vintem por cada alqueire, cujo producto pertencerá todo á Camara até se pagar das despezas que fizer com a construcção da casa e findo que seja este pagamento, se dividirá em duas partes iguaes, das quaes lhe ficará pertencendo uma para as obras de publica utilidade, e a outra pertencerá ao cofre da Saude, remettendo-se ao Thesoureiro d'elle, sendo primeiro deduzidas do total rendimento as despezas da conservação do edificio, e das pessoas empregadas na arrecadação.

XIV. Competirá tambem ao Provedor-Mór o poder mandar fazer exames e vistorias nos matadouros e açougues publicos, e não sómente poderá providenciar nos casos occurrentes o que os Juízes, Almotacés e Camaras não tiverem acautelado e prevenido, mas poderá determinar tambem os concertos, mudanças e obras que, nelles se devam fazer, para que, occorrendo-se, ou á incuria, ou aos antigos abusos, a saude publica, tanto pelo consumo das carnes que ahi se cortam, como pela visinhança destes logares, não seja prejudicada: e de tudo mandará fazer pela mesma maneira processos verbaes, e com a sua determinação final deprecará ao Magistrado a quem competir que a cumpra e execute; e se farão as despezas pelos rendimentos dos Conselhos; e, não os havendo, pelo cofre da Saude; e na falta de um e outro me darão parte, para eu ordenar que se faça pelo meu Erario Regio em beneficio publico.

XV. E porquanto a falta de pastagens que soffrem os gados que são conduzidos para esta Capital, os atormenta de modo que quando são cortados nos açougues, estão incapazes de servir de bom alimento: hei por bem que ao Provedor-Mór fique competindo o conhecimento, e jurisdição necessaria para designar pastagens nos sitios proporcionados dos caminhos por onde passem as boiadas, nos quaes hajam de descançar os gados, e refazer-se até serem conduzidos aos matadouros da Cidade.

XVI. Para verificar-se esta util providencia, procurará o Provedor as instrucções necessarias das Camaras dos Districtos e dos Commandantes delles; e com sua audiencia estabelecerá em distancias proporcionadas terrenos para descanço e pastagem dos gados que se conduzem para o abastecimento desta Capital; tanto nesta Provincia, como nas Capitancias visinhas, donde elles costumam descer.

XVII. Se estes terrenos forem devolutos, serão demarcados, ficando com o tamanho de meia legoa em quadro cada um delles e pertencerão aos Conselhos respectivos que os conservarão para o uso dos passageiros e pastagem dos gados, sem que em tempo algum se possam aforar, arrendar, vender, ou por qualquer maneira alienar, ou dar de sesmaria, pena de nullidade. Poderá porém o Provedor-Mór com audiencia da Casa respectiva permittir que se edifiquem na frente, e ao longo da estrada ranchos para os guardas e commodidade dos tropeiros e passageiros que não terão mais de 10 braças de frente e 20 de fundo; e terão cercas que os gados não possam romper, e um pequeno toro que será cobrado pela Camara em seu proveito.

XVIII. E sendo de particulares, se lhes pagará pelo cofre da Saude a renda que se arbitrar por louvados, escolhendo-se neste caso os que menos prejuizo causarem ao proprietario; evitando-se com muito cuidado, que se não cortem por este meio as grandes fazendas, para se não inutilisarem assim; preferindo-se sempre os baldios, ainda em alguma distancia; e devendo haver no valor do arrendamento toda a consideração ao damno, e prejuizo de seu dono, e a ser forçado. E poderá tambem o proprietario aforar terreno para os ranchos com permissão e faculdade do Provedor-Mór, com as mesmas condições acima referidas á cerca dos terrenos publicos.

XIX. Uma legoa distante desta Capital, ou mais proximo, se puder ser, se estabelecerá pela mesma causa uma pastagem, em que ultimamente se recolhão e descancem as rezes, que vierem para o abastecimento dos matadouros da Cidade; e providenciando-se de modo, que não se demorem mais de 24 horas nos curraes dos matadouros; e que na referida pastagem entrem os gados dos tropeiros e marchantes sem preferencia ou fraude, que venha occasionar algum monopolio; e em caso de contravenção a este respeito terá o Provedor-Mór a jurisdição de mandar proceder a prisão por um mez contra o marchante que for achado em culpa. Sendo esta pastagem de algum particular, será paga a renda pelo cofre da Saude; e de cada cabeça de gado vaccum, que se matar e cortar nos açougues, se pagará 200 reis para o referido cofre; cobrando-se com os mais direitos, e remettendo-se todos os mezes, donde se pagará a renda de pastagem, jornaes dos Guardas, e mais despesas, que para isto se fizerem. E a respeito das outras pastagens de transito tanto nesta Provincia, como nas Capitánias visinhas, serão gratuitas, quando a demora dos gados não exceder de tres dias; e para aquelles, que tiverem maior demora, se regulará pelo Provedor-Mór com accordo das Camaras o que deverão pagar por cada cabeça, além do que costumam em algumas partes pagar para a factura do caminho, no que por este motivo não haverá innovação,

XX. Deverá ficar entendendo, que por estas novas determinações, com que mando providenciar o bem dos povos, não ficam escusos os Juízes, Camaras, Almotaces, e mais empregados publicos de fazerem o seu dever, como pelos seus respectivos Regimentos são obrigados; pois que nesta materia de tanto interesse publico, quero e ordeno, que hajam todos de concorrer pela parte que lhes toca, com a vigilancia devida para o bem do serviço do Estado, prohibindo qualquer conflicto de jurisdição, ou que se escusem uns com a obrigação dos outros.

XXI. Do Provedor-Mór ficará neste Estado do Brazil competindo o recurso para a Mesa do Desembargo do Paço, por não Ter logar o intermedio para o Senado da Camara, que competia em Portugal pelos antigos Regimentos, que nesta parte hei por derogados. E havendo peste (o que Deus não permita) o Provedor-Mór me fará saber pelo sobredito Tribunal, que me consultará a Junta temporaria que cumpre

crear com aquella extensão de jurisdicção que se tem praticado, e que em taes casos extraordinarios se faz necessaria, para eu a nomear, como convier ao bem do meu real serviço.

XXII. Os Officiaes para o Porto serão os mesmos, que estão estabelecidos pelo Regimento da Saude do Porto de Belém, e os da Provedoria-Mór serão um Escrivão, um Meirinho, e um Thesoureiro. E pelo que respeita ao Lazareto, no seu Regimento particular, quando fôr concluido, se designarão os Officiaes que deverá haver.

XXIII. O Thesoureiro do cofre da Saude será eleito e afiançado pela Camara. Poderá com tudo o Provedor-Mór nomear para este officio, que será triennial, a qualquer dos Thesoueiros dos outros cofres publicos que estiverem em exercicio e afiançados competentemente: receberá elle á boca do cofre as quantias que alli devem ser entregues pelas diversas Estações, onde muito cobrar as imposições acima declaradas, e á boca do cofre fará tambem os pagamentos dos ordenados e mais despezas por folhas que devem ser processadas pelo Escrivão e assignadas pelo Provedor-Mór: e todos os annos se tomarão, pelo mesmo Provedor-Mór, contas ao Thesoureiro, dando balanço ao cofre, do qual deverá remetter uma copia, por elle assignada, ao meu Erario Regio; observando-se mais as regras que se acham estabelecidas pelos Regimentos e Ordenações da Fazenda.

XXIV. Acontecendo aportar na Capitania da Bahia e nos mais portos deste Estado do Brazil alguma embarcação que tenha sahido de porto onde haja notícia ou suspeita de peste, não poderá alli fundear, mas será contragida a vir fazer quarentena ao Lazareto da Boa Viagem desta Corte: dever-se-lhe-há porém prestar todos soccorros e refrescos que precisar para poder seguir viagem, como a humanidade exige, e com as cautelas praticadas em semelhantes casos.

XXV. Na referida Cidade da Bahia, em Pernambuco, e nos outros portos onde se faz maior commercio, haverão Guardas-Mores da Saude, que serão nomeados pelo Provedor como seus Delegados obsrvarão o que por este Regimento vai declarado incumbir ao dito emprego: examinarão as Cartas de Saude dos navios nacionaes e estrangeiros, farão as visitas competentes aos navios de negros, tirarão as inquirições que vão ordenadas sobre o seu transporte, e estarão promptos para as mais

diligencias relativas a este objecto que pelo Provedor-Mor lhes forem encarregadas, passando tambem as Cartas de Saude que lhes forem requeridas por aquelles que sahirem das respectivas Capitancias para fóra. Os referidos Guardas-Mores da Saude arrecadarão as propinas que segundo este Regimento pertencem ao Provedor-Mor, e lh'as remetterão como por elle for determinado.

XXVI. A jurisdicção, porém, do Provedor-Mor pela maior extensão e importancia que tem, e que por este Regimento lhe fica conferida, será exercitada ex-officio pela Magistrado do lugar e onde houver Ouvidor Geral da Comarca, será annexa ao dito cargo; nas Villas, onde o não houver, ao juiz de Fóra, e na sua falta ao Juiz Ordinario, inquirindo-se em residencia e nas devassas de Correição, do desempenho de um tão sagrado dever. O recurso será em cada Capitania para o Governador, e deste para a Mesa do Desembargo do Paço, onde semelhantes negocios se decidirão finalmente, informando primeiro com o seu parecer o Provedor-Mor deste Estado.

XXVII. Em cada uma das referidas terras os Governadores, ouvindo ao Ouvidor da Comarca e ao Guarda-Mor respectivo, destinarão o sítio e lugar proporcionando para servir de Lazareto para os negros, e mandarão fazer as accomodações precisas para o seu desembarque e agasalho em terra, onde se deverá praticar o que se ordena neste Regimento, antes de entrarem nas povoações, pagando-se as despesas pelo cofre das contribuições que ficam declaradas, cujas sommas se poderão adiantar pela minha Real Fazenda. E os Guardas-Mores assistirão no sitio conveniente que pelos sobreditos lhes for determinado, assim como os mais Officiaes da Saude, para com promptidão cumprirem com as suas obrigações; e executarão o que neste Regimento se lhes determina, dando as partes, e remettendo ex-officio os processos ao Magistrado que servir de Provedor-Mór.

XXVIII. Será nomeado Escrivão da Saude qualquer dos Escrivães, preferindo os das Camaras pelo haverem sido até agora, ou Tabelliães dos que nas ditas terras houver que mais apto seja, e mais expedito para o cumprimento destas obrigações: podendo ser nomeado como Officio separado naquellas terras, onde pela extensão das suas occupações for mais conveniente que constitua um Officio diverso livre de outros en-

cargos; e para Thesoureiro se nomeará qualquer dos que houver eleitos pela Camara; as quaes nomeações serão feitas como dos mais officios, na fórma das minhas reaes Ordenações. Vencerão pelas visitas os mesmos salarios que até agora se costumavam levar, e aquelles que deverem Ter ordenados, se me consultarão, ouvindo-se o Provedor-Mor, ou a quem sua jurisdição exercer.

XXIX. Os sobreditos Magistrados, como Provedores-Mores, farão os exames e vistorias nos mantimentos, e nos açougues e matadouros, como vai determinado ao Provedor-Mor; deverão porém chamar sempre ao Guarda-Mor para assistir e votar, ou como perito, no caso de ser da Faculdade Medica, ou como Fiscal e Delegado que é do Provedor-Mor, e seguirão os mais termos acima prescriptos para os processos e determinações que se fizerem.

XXX. As mesmas providencias que acima determino ácerca das pastagens dos gados, serão observadas nas Capitánias da Bahia, Pernambuco, Pará e Maranhão. Os Governadores, ouvindo aos Ouvidores, como Provedores-Mores, e com audiencia das Camaras, determinarão os terrenos para pastagens, e darão as mais providencias que forem accommodadas ao local, conformando-se, quanto for possível com o que se estabelecer nesta Provincia, e com as disposições deste Regimento; e darão parte do que a este respeito executarem pela Secretaria de Estado dos Negocios do Brazil; pela qual se fará a competente participação ao Provedor-Mor para ficar na intelligencia do que se estabeleceu, ou me representar o que for necessario que haja de innovar-se; fazendo conservar no Cartorio da Saude a copia de todos os papeis, para ahi constar de tudo o que a este fim se estabeleceu nas demais Capitánias deste Estado.

XXXI. Por todos os navios que sahirem dos referidos Portos para esta Corte remetterão os Guardas Móres ao Provedor-Mór as partes de todos os processos e diligencias que tiverem praticado, em mappas, referindo-se aos numeros dos processos que nos Cartorios dos seus respectivos Escrivães devem ficar. Os Ouvidores, ou os outros Magistrados ou Juizes que exercitarem esta jurisdição, tambem lhe remetterão as partes das diligencias, que lhes toca fazer por este Regimento; e todos os annos enviarão igualmente ao sobredito Provedor-Mór nesta Côrte a copia do auto das contas que devem tomar ao Thesoureiro, e do balanço

do cofre da Saude com a demonstração da receita e despeza, que tiver havido; e as sobras que houver serão também remetidas ao cofre da Saude desta Corte a entregar ao seu respectivo Thesoureiro.

XXXII. Dos referidos mappas e balanços, o Provedor-Mór nesta Corte fará um extracto geral, que todos os seis mezes subirá á minha real presença pelo Tribunal competente; e quando houver cousa extraordinaria de que me deva dar parte, me poderá fazer presente pela Secretaria de Estado dos Negocios do Brazil.

Pelo que mando á Mesa do Desembargador do Paço, e da Consciencia e Ordens; Presidente do meu Real Erario; Conselho da minha Real Fazenda: Regedor da Casa da Supplicação do Brazil; Governador da Relação da Bahia; Governadores e Capitães Generaes; e mais Governadores do Brazil e dos meus Dominios Ultramarinos; e a todos os Ministros de Justiça e mais pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará, o cumpram e guardem, não obstante qualquer decisão em contrario, que hei por derogada para este effeito sómente: e valerá como carta passada pela Chancellaria, posto que por ella não há de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de um anno, sem embargo da lei em contrario. Dado no Palácio do Rio de Janeiro em 22 de janeiro de 1810.

PRINCIPE com guarda
Conde de Aguiar.

Alvará de Regimento pelo qual Vossa Alteza Real há por bem estabelecer um Juizo de Provedoria-Mór da Saude, para regular as quarrentenas, que devem fazer os navios, que vem dos diversos Portos, e os que trazem carregação de negros; determinado as averiguações que se devem fazer sobre os mantimentos e generos, que podem offender a saude, tanto nesta Provincia, como nas mais Capitánias; tudo na fórmula acima declarada.

Para Vossa Alteza Real ver.
João Alvares de Miranda Varejão o fez.

Regula a arqueação dos navios empregados na condução dos negros que dos portos da Africa se exportam para os do Brazil.

Eu o Principe Regente faço saber aos que este meu alvará com força de lei virem, que tendo tomado na minha real consideração os mappas de população deste Estado do Brazil, que mandei subir a minha real presença, e manifestando-se a vista delles, que o numero de seus habitantes não é ainda proporcionado a vasta extensão dos meus dominios nesta parte do mundo, e que é portanto insufficiente para supprir e effectuar, com a promptidão que tenho recommendado, os importantes trabalhos que em muitas partes se tem já realizado, taes como de aberturas, de communicações interiores, assim por terra, como pelos rios, entre essa Capital e as differentes Capitánias deste Imperio; o augmento da agricultura; as plantações de canhamos, de especiarias e de outros generos de grande importancia e de conhecida utilidade, assim para o consumo interno, como para exportação; o estabelecimento de fabricas, que tenho ordenado; a exploração e extracção dos preciosos productos dos reinos mineral e vegetal, que tenho animado e protegido; artigos de que abunda este ditoso e oppulento paiz, especialmente favorecido na distribuição das riquezas repartidas pelas outras partes do globo; e que tendo considerado semelhantemente que as disposições providentes que tenho ordenado a bem da população destes meus dominios, não podem repentinamente produzir os seus saudaveis effeitos, por dependerem do sucessivo trato do tempo, não sendo por isso possivel facilitar o supprimento dos operarios, que a enfermidade e a morte diariamente inhabilitam ou extinguem, se me manifesta a urgente necessidade de permittir o arbitrio, até agora praticado de conduzir e exportar dos portos da Africa braços que houvessem de auxiliar e promover o augmento da agricultura e da industria, e procurar, por uma maior massa de trabalho, maior abundancia de producções. Mas, tendo-me sido presente o tratamento duro e inhumano, que no transito dos portos africanos para os do Brazil soffrem os negros que delles se extrahem; chegando a tal extremmo a barbaridade e sordida avareza de muitos dos Mestres

das embarcações que os conduzem, que seduzidos pela fatal ambição de adquirir fretes, e de fazer maiores ganhos, sobrecarregam os navios, admittindo nelles muito maior numero de negros do que podem convenientemente conter; faltando-lhes com alimentos necessarios para a subsistencia delles, não só na quantidade, mas até na qualidade, por lhes fornecerem generos avariados e corruptos, que podem haver mais em conta; resultando de um tão abominavel trafico, que se não pode encarar sem horror e indignação, manifestarem-se enfermidades, que, por falta de curativo e conveniente tratamento, não tardam e fazem-se epidemicas e mortaes, como a experiencia infelizmente tem mostrado: não podendo os meus constantes e naturaes sentimentos de humanidade e beneficencia tolerar a continuação de taes actos de barbaridade, commettidos com manifesta transgressão dos direitos divino e natural, e régias disposições dos Senhores Reis meus Augustos Progenitores, transcriptas nos Alvarás de 18 de Março de 1864 e na Carta de Lei do 1º de Julho de 11730, que mando observar em todas aquellas partes que por este meu alvará não forem derogadas ou substituidas por outras disposições mais conformes ao presente estado das cousas, e ao adiantamento e perfeição a que tem chegado os conhecimentos physicos e novas descobertas chemicas, maiormente na parte que respeita ao importante objecto da saude publica: sou servido determinar e prescrever as seguintes providencias, que inviolavelmente se deverão observar e cumprir.

I. Convindo para a saude e vida dos negros que dos portos de Africa se conduzem para os deste Estado do Brazil, que elles tenham durante a passagem , logar sufficiente em que se possam recostar, e gozar daquelle descanso indispensavel para a conservação delles, não devendo as dimensões do espaço necessario para aquelle fim depender do arbitrio ou capricho dos Mestres das embarcações, suppostos os motivos que já ficam referidos: hei por bem determinar, conformando-me as proporções que outros Estados illuminados estabelecerem relativamente a este objecto, e que a experiencia constante manifestou corresponder aos fins que tenho em vista; que os navios que se empregarem no transporte dos negros, não hajam de receber maior numero delles, do que aquelle que corresponder a proporção de cinco negros por cada duas toneladas; e esta proporção só terá logar até a quantia de 201 toneladas;

porque a respeito das toneladas addicionaes, além das 201 que acima ficam mencionadas, permitto que somente se admitta um negro por cada tonelada adicional. E para prevenir as fraudes que se poderiam praticar conduzindo maior numero de individuos do que os que ficam regulados pelas estabelecidas disposições, e acautelar semelhantemente os extravios dos meus reaes direitos, e enganar que commettem alguns Mestres de embarcações, que conduzindo negros por sua conta e por conta de particulares, costumam supprir a falta dos seus proprios negros, quando esta acontece por molestia ou outro qualquer infortunio, apropriando-se dos negros de outros proprietarios, e fazendo iniqua e dolosamente soffrer a estes a perda, quando só devia recahir sobre o mesmo Mestre: determino que cada embarcação haja de ter um livro de carga, distribuido da mesma forma dos que servem para as fazendas: que na margem esquerda deste livro se carregue o numero dos Africanos que embarcaram, com a distincção do sexo; declarando-se se são adultos ou crianças; a quem veem consignados, e indicando-se a marca distinctiva que o denote; devendo ser na columna ou margem do lado direito que se faça em frente a descarga do individuo que fallecer, declarando-se se a sua qualidade, marca e o consignatario a quem era remettido. E repugnando altamente aos sentimentos de humanidade que se permita que taes marcas se imprimam com ferro quente: determino que tão barbaro invento mais se não pratique, devendo substituir-se por uma manilha ou coleira, em que se grave a marca que haja de servir de distinctivo; ficando sujeitos os que o contrario praticarem a pena da Ordenação do liv. 5º, tit. 36, § 1º in principio. Para a devida legalidade da escripturação acima indicada, mando que o livro em que ella se fizer, seja rubricado pelo Juiz da Alfandega ou quem seu logar fizer no porto de que sahir a embarcação: devendo os Mestres, logo que derem entrada nos portos deste Estado do Brazil, apresentar este livro as inspecções e autoridades, que eu para isso houver de estabelecer : e succedendo que, em transgressão do que tenho determinado, se introduza maior numero de negros a bordo do que aquelle que fica estabelecido, incorrerão os transgressores nas penas declaradas pela Carta de Lei do 1º de Julho de 1730, que nesta parte mando que se observe como nellas se contem: e para que possa relamente constar se se observa esta minha real deduc-

ção e transporte sejam visitadas ao tempo da sahida do porto em que carregaram, e o da chegada aquelle a que se destinam, pelos respectivos Juizes da Alfandega, Intendencia ou daquella autoridade que eu houver de destinar para aquelle effeito.

II. Importando semelhantemente para a conservação da saude, e para a precaução e curativo das molestias a assistencia de um habil Cirurgião: ordeno que todas as embarcações destinadas para a condução dos negros, levem um Cirurgião perito: e faltando este, se lhes não permittirá a sahida. E convindo premiar aquelles que pela sua pericia, e humanidade contribuhirem para a conservação da saude, e para o curativo e restabelecimento dos negros que se conduzirem para estes portos do Brazil: sou servido determinar, que succedendo não exceder de dous por cento o numero dos que morrerem na passagem dos portos de Africa para os do Brazil, haja de se premiar o Mestre da embarcação com a gratificação de 240\$000, e de 120\$000 o cirurgião; e não excedendo o numero de mortos de tres por cento, se concederá assim ao Mestre como ao Cirurgião metade da gratificação que acima dica indicada, a qual será paga pelo Cofre da Saude; e quando succeda que o numero dos mortos seja tal que faça suspeitar descuido, ou na execução das providencias destinadas para a salubridade dos passageiros, ou no curativo dos enfermos: determino que o Ouvidor do Crime, a quem mando se apresentem os mappas necrologicos de cada embarcação, haja de proceder a uma rigorosa devassa, afim de serem punidos severamente, na conformidade das leis, aquelles que se provar terem deixado de executar as minhas reaes ordens relativas ao cumprimento das obrigações que lhes são impostas sobre um tão importante objecto.

III. Para melhor e mais regular tratamento dos enfermos, e para acautelar a communicacão das molestias, que por falta de convenientes precauções, se podem constituir epidemicas, ou tornaram-se mais graves por se prescindir do preciso trato, aceio e fornecimento de alimentos proprios; determino que no castello de proa, ou em outra qualquer parte do navio que se julgar mais propria, se estabeleça uma enfermaria, para onde hajam de ser conduzidos os doentes para nella serem tratados, na forma que tenho mandado praticar a bordo dos navios de guerra; e não sendo possivel que o cuidado e tratamento dos enfermos se entreguem

a pessoas que, incumbidas de outros serviços, não podem assistir na enfermaria com aquella assiduidade que convem: determino, ampliando o capitulo 10 da Lei de 18 de Março de 1684, que se destinem duas, tres ou mais pessoas, segundo o numero dos doentes, para que hajam de se occupar do tratamento delles, e que para isso sejam dispensadas de todo e qualquer outro serviço.

IV. Para acautelar semelhantemente a introdução de molestias a bordo: determino que se não admitta a embarque pessoa alguma que padecer molestia contagiosa, para cujo effeito se deverão fazer os competentes exames pelo Delegado do Physico-Mor do Reino, quando o haja, e seja da profissão pelo Cirurgião, ou Medico que se achar no porto de embarque, e pelo Cirurgião do navio.

V. Concorrendo essencialmente para a conservação e existencia dos individuos que se exportam dos portos de Africa, que os comestiveis que os Mestres das embarcações devem fornecer a guarnição e passageiros sejam de boa qualidade, e que na distribuição delles se forneça a cada um a sufficiente quantidade: ordeno que os mantimentos que os Mestres se propuzerem a embarcar, hajam de ser primeiro approvados e examinados em terra na presença do Delegado do Physico-Mor do Reino, havendo-o, do Medico ou Cirurgião do navio; e sendo approvados os mantimentos, assim pelo que respeita a qualidade como a quantidade, se requererá ao Governador a competente licença para embarcar; e por taes exames, visitas e licenças não pagarão os Mestres emolumentos alguns. E repugnando aos sentimentos de humanidade que se tolere, emquanto a esta parte, o mais leve desvio e negligencia, e mais ainda que fiquem impunes taes condescendencias na approvação dos comestiveis, que de ordinario, procede de princípios de venalidade, peitas e ganhos ilicitos, approvando-se os que deveriam ser rejeitados como nocivos; ordeno mui positivamente aos Governadores e Capitães Generaes, Governadores, ou aos que suas vezes fizerem, não concedam licenças para que se embarquem taes mantimentos, constando-lhes quando a approvação não fora feita com a devida sinceridade; mas antes façam proceder a novo exame, participando-me o resultado, afim de que sejam punidos na conformidade das leis os transgressores dellas; e recommendo aos Governadores mui efficazmente, que hajam de comparecer, todas as

vezes que as suas occupaões lho permittirem, a taes averiguaões, visitas e exames, afim de que os empregados subalternos hajam de ser mais exactos e pontuaes no cumprimento das obrigaões que lhe são impostas, na execuão das quaes tanto interessam a humanidade e o bem do meu real serviço.

VI. Posto que o feijão seja o principal alimento que a bordo das embarcaões se fornece aos Africanos, tendo-se reconhecido, pela experiencia, que estes o repugnam e rejeitam, passados os primeiros dias da viagem, convém que se reveze, dando-lhes uma porção de arroz, ao menos uma vez por semana, e misturando o feijão com o milho, alimento que os negros preferem a qualquer outro, não sendo o mendubi¹⁴⁸, que entre eles tem primeiro lugar, e que portanto se lhes deve facilitar; fornecendo-se a competente porção de peixe e carne seca, que igualmente deverá ser de boa qualidade; e para preparo da comida se empregarão caldeirões de ferro, ficando reprovados os de cobre.

VII. Sendo a falta de uma sufficiente porção de agua a que mais custa a supportar, principalmente a bordo dos navios sobrecarregados de passageiros, e emquanto se não afastam das adustas Costas de Africa; e tendo-se reconhecido que de uma tal falta resultam ordinariamente as molestias e a morte de um grande numero de negros, victimas da inhumanidade e avidez dos Mestres das embarcaões; determino que a aguada haja de regular-se na razão de duas canadas por cabeça em cada um dia, assim para beber como para a cosinha, regulando-se as viagens dos portos de Angola, Benguela e Cabinda, para este do Rio de Janeiro a 50 dias, daquelles mesmos portos para a Bahia e Pernambuco de 35 a 40 dias, e de tres mezes quando o navio venha de Moçambique; e da sobredita porção de agua se deverá fornecer a cada individuo impreterivelmente uma canada por dia para beber; a saber, meia canada ao jantar e meia canada a ceia; e querendo que mais se não pratique a barbaridade com que se procedia na distribuião da agua, chegando a inhumanidade ao ponto de espancar aquelles que, mais afflictos pela sede, vinham mui apressadamente saciar-se; determino que, conservando-se a pratica

148 Mendubi é amendoim em língua tupi guarani.

estabelecida para a comida dos negros, dividindo-se estes em ranchos de 10 cada um, se forneça semelhantemente a cada rancho a porção da agua que lhe toca, a razão de meia canada por cabeça, assim de madeira ou cassengos, que contenha cinco canadas de agua.

VIII. Dependendo a conservação da agua, assim pelo que respeita a sua quantidade, como a sua qualidade de que as vasilhas, pipas ou toneis, estejam perfeitamente rebatidas e vedadas, e perfeitamente limpas: determino que se não se admittam para aguada cascoss, que não tenham aquelles requisitos, devendo excluir-se todos aquelles que tenham servido para vinho, vinagre, aguardente, ou para qualquer outro uso, que possa contribuir para a corrupção da agua: e no exame do estado de taes vasilhas, ordeno que se proceda coma mais rigorosa indagação.

IX. Tendo a experiencia feito reconhecer, que do maior cuidado e vigilancia no acceio e limpeza das embarcações, e da frequente renovação do ar depende a manutenção da saude dos navegantes, e ainda mesmo o pessoal interesse dos proprietarios dos navios, por isso que não recebem frete pelo transporte dos negros que morrem na travessia da Costa de Leste para os portos deste Continente: determino que navio nenhum destinado para a conducção de negros, haja de sahir dos portos dos meus dominios da Costa de Africa, sem que se proceda a um severo exame sobre o estado de acceio em que se achar; negando-se as competentes licenças de sahida aquelles que não estiverem em conveniente estado de limpeza; e um semelhante exame se deverá praticar nos portos onde o navio ou embarcação vier descarregar; ficando sujeitos ao mesmo exame os Capitães que transportarem para os portos do Brazil negros conduzidos de outros portos; pois que não executando as providencias ordenadas neste alvará, ficarão sujeitos as penas por elle declaradas quanto aos transgressores.

X. Deverá o Capitão ou Mestre do navio ter particular cuidado em fazer amiudadamente renovar o ar, por meio de ventiladores, que será obrigado a levar para aquelle effeito; e deverá semelhantemente o Mestre ou Capitão do navio ou embarcação fazer conduzir de manhã e de tarde ao tombadilho os negros que trouxer a bordo, afim de respirarem um ar livre; facilitando-lhes todos os dias de manhã que forem de nevoa;

uma conveniente porção de aguardente para beberem; obrigando-os a banharem-se pelo meio dia em água salgada.

XI. Com o mesmo saudavel intento de prevenir que as molestias se propaguem a bordo, e se tornem contagiosas; determino que na ultima visita que se fizer a bordo antes da sahida do navio que transportar negros dos meus dominios na Costa d'Africa, se examine o estado em que se acham aquelles negros; e que succedendo achar-se algum ou alguns enfermos de molestia que possa communicar-se ou exigir mais cuidadoso curativo, devam desembarcar para serem curados em terra: e quando a minha Real Fazenda tenha recebido os direitos de exportação; mando que o Escrivão da Alfandega, ou quem suas vezes fizer, haja de passar as cautelas necessarias, para que se abonem a quem tocar os direitos que tiver pago pelo negro ou negros que tiverem desembarcado depois de os haver pago; descontando-se-lhes taes direitos na sahida de igual numero de negros que embarcarem nas subseqüentes embarcações, bem entendido que a esta ultima visita e decisão deverão assistir o Physico-Mor do Districto, onde houver, na falta delle o Cirurgião da terra, o do navio e Delegado do Physico-Mor do Reino; e por estes Facultativos se passará uma attestação jurada, em que se declare a enfermidade e mais signaes distinctivos do negro que mandaram desembarcar, e o numero dos que prosseguem viagem; e chegando ao porto a que forem destinados taes navios, deverá o Mestre ou Capitão apresentar aquella attestação ao Governador que alli residir, ou a quem suas vezes fizer, para que este haja de a enviar a minha real presença pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Dominios Ultramarinos, e deverá o Mestre ou Capitão entregar um duplicado da mesma attestação ao Delegado do Physico-Mor do Reino, que se achar no Porto de desembarque, ou a quem suas vezes fizer; e entrando o navio no porto desta cidade e Corte do Rio de Janeiro, deverá o Mestre ou Capitão entregar a tal attestação na mesma Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Dominios Ultramarinos, e um duplicado della ao Physico-Mor do Reino ou a seus Delegados.

XII. Não sendo menos importante occorrer e prevenir que não soffra a saude publica, por falta das necessarias cautelas no exame do estado em que chegam os negros ao porto do desembarque: e convindo que

este se não permitta antes das competentes visitas da saude, e de se reconhecer que não ha molestias a bordo que sejam contagiosas: ordeno que em todos os portos deste continente, e outros em que for permitido o desembarque de individuos exportados da Costa de Africa, haja de estabelecer-se um Lazaretto separado da Cidade, escolhendo-se um logar elevado e sadio em que deva edificar-se, e naquelle Lazareto deverão ser recebidos os negros enfermos, para alli serem tratados e curados, até que os Facultativos a que forem commetidas as visitas do Lazareto, e o curativo dos doentes, os julguem em estado de poderem sahir para casa das pessoas, a quem vierem consignados; devendo estas concorrer com os meios necessarios para subsistencia dos doentes, mediante uma consignação diaria, que mando seja arbitrada pela minha Real Junta do Commercio; e para que não aconteça que se commetam peitas, fraudes e prevaricações na execução de tão necessarias precauções, difficultando-se ou demorando-se o desembarque por capciosos pretextos, com o reprovado intento de extorquir dos interessados gratificações ilicitas, para obterem mais prompto despacho: hei por mui recommendado ao Physico-Mor do Reino que haja de proceder com a mais escrupulosa endagação na escolha das pessoas que se destinarem para semelhantes empregos; vigiando se cumprem com a fidelidade e desinteresse que devem, as suas importantes obrigações; e representando-me as extorções e venalidades que se commeterem, afim de que os delinquentes hajam de ser castigados com todo o rigor das leis. E para que me seja constante a exacção com o que se praticam estas minhas saudaveis e paternas providencias, e os efeitos que dellas resultam em beneficios da saude publica: determino que o dito Physico-Mor do Reino, por si ou por seu Delegado, haja de passar uma attestação jurada que declare o numero de fallecidos e doentes que se acharam a bordo no momento da chegada da embarcação; e que esta seja remettida a minha real presença pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Dominios Ultramarinos.

Pelo que mando a Mesa do Desembargo do Paço; Presidente do meu Real Erario; Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação; Regedor da Casa da Supplicação ou quem suas vezes fizer; Govern-

dores e Capitães Generaes; Desembargadores; Ouvidores; Provedores; Juizes; Justiças, Officiaes, e mais pessoas dos meus Reinos e Dominios, as quaes o cumprimento deste meu alvará houver de pertencer, que o cumpram, e guardem, e façam cumprir, e guardar tão inviolavel e inteiramente como nelle se contém, sem duvida, ou embargo algum qualquer que elle seja, e não obstante quaesquer leis, regimentos, alvarás, decretos, disposições, ou estylos em contrario, que todos e todas hei por derogados, como se delles fizesse individual e expressa menção; ficando alias sempre em seu vigor: e valerá como carta passada pela Chancellaria, posto que por ella não ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de um anno, sem embargo da ordenação em contrario. Dado no Palacio da Real Fazenda de Santa Cruz aos 24 de Novembro de 1813.

PRINCIPE com guarda.
Conde da Galveas.

Alvará com força de lei pelo qual Vossa Alteza Real ha por bem regular a arqueação dos navios, empregados na conducção dos negros que dos portos de Africa se exportam para os do Brazil; dando Vossa Alteza Real, por effeito dos seus incomparaveis sentimentos de humanidade e beneficencia as mais saudáveis e benignas providencias em beneficio daquelles individuos.

Para Vossa Alteza Real ver.
Francisco Xavier de Noronha Torrezão o fez.

REPRESENTAM A VOSSA Alteza real com todo respeito os negociantes desta corte abaixo assinados, proprietários, consignatários e armadores do resgate dos escravos que tendo Vossa Alteza Real dignado mandar estabelecer um Lazareto em benefício dos habitantes pelo saudável alvará de 22 de janeiro de 1810 impondo e determinado pelo § 9º 200 réis sobre cada um dos escravos maiores, e 100 réis sobre os de menor idade, para desta contribuição se tirarem as despesas do edifício, reparo do mesmo Lazareto, e ordenados das pessoas empregadas no cuidado e manutenção dele, cobráveis pela Alfândega para o cofre da Saúde, tem os representantes satisfeito o referido imposto: e porque sendo semelhante instituto propriamente criado para se medicarem os doentes, e não para se recolherem os sãos, e os representantes são obrigados pela visita da Saúde a desembarcarem as armações inteiras em um armazém da Gamboa a título de Lazareto para pagarem aos proprietários do dito armazém 400 réis por cada um por entrarem nele, serem lavados e vestidos de novo, para saírem para os outros do Valongo, lugar destinado para venda deles, cuja cerimônia tiveram sempre os representantes o cuidado de fazerem antes que os desembarcassem em benefício próprio, a cujo preço V. A. R. foi servido anuir, e ainda a 100 réis mais para o cofre da Saúde pela representação do provedor-mor por um Aviso expedido pelo Ministro e Secretário de Estado dos negócios do Reino em 6 de maio deste ano; persuadidos e bem certos os representantes que nunca foi da mente de Vossa Alteza Real onerar, antes sempre felicitar os seus fiéis vassalos, vendo-se gravados por tão exorbitante aluguel, e mais 100 réis que pelo mesmo aviso se mandam pagar de novo para o cofre da Saúde, além dos já determinados para o edifício e ordenados; recorrem a suma bondade de Vossa Alteza Real, implorando se digne mandar lhes minorar e proporcionar o mesmo aluguel, porque não redundando em benefício da Real Fazenda de V. A. e tendo os proprietários do dito Armazém da Gamboa também armazéns em Valongo e alugando estes como provam pelo documento n. 1, aos que os não possuem ali e necessitam para vender armações, o fazem por duas ou três doblos por mês, enquanto se dispõem, seja a armação de 300, 500 ou 800 escravos, de

sorte que entrando neste ano (regulando pelo passado como da certidão junta da Alfândega) 20.909 escravos, tem de pagar 20.909 cruzados por aluguel – exorbitância enormíssima que a todos prejudica em benefício somente de três negociantes, que edificaram o referido armazém, e que á imitação do que levam pelos do Valongo por cada uma armação, parece ficariam muito bem compensados, não devendo sem equilíbrio algum locupletarem-se aqueles a custa de tantos que trabalham a benefício do Estado; esperando mais os representante da Real Grandeza de Vossa Alteza Real que fiquem somente pagando o que for determinado pelo referido Alvará de 22 de janeiro para as aplicações que o mesmo contem, se além do aluguel que se estipular e for do Real Agrado de V. A. R.

Para Vossa Alteza Real, que tomando em sua real contemplação a súplica dos representantes haja por bem atendê-los.

João Gomes Barroso

E. R. M.

Antônio Fernão da Rocha	Antônio José da Costa Barros
João Ignácio Tavares	José Ignácio V.
Antônio Joaquim Maia	Antônio da Cunha
Joaquim Ribeiro de Almeida	Fernando Joaquim de Mattos
Francisco Pereira de Mesquita	Joaquim José da Rocha
Francisco José da rocha	José Francisco do Amaral
José Marcelino Ribeiro	Frutuoso José da Cruz
Joaquim Antônio Jussua	João Ribeiro da Silva
Bernardo Lourenço Vianna	Manuel Guedes Pinheiro
Francisco José Fernandes Salazar	Luís de Souza Dias
Domingos Gonçalves de Azevedo	João Alberto dos Santos Vidal
Manoel Antônio Coelho	Manoel José da Silva
Manoel José Ribeiro de Oliveira	Manuel Gomes Cardoso

José Antônio Ferreira de Sá	Manoel Joaquim de Azevedo
José Domingues	Joaquim José Cardoso Guimarães
Carlos José Moreira	José Luís da Motta
Francisco José Fernandes Barbosa	Francisco Ferreira de Sampaio
Antônio Gomes barroso	Luís Antônio Fernandes Barbosa
	João Fernandes Lopes

N. 1

Nós abaixo assinados atestamos e juramos em juízo se necessário for; em como aqueles proprietários que não tem armazéns próprios em Valongo para receberem as armações de escravos que lhes conduzem suas embarcações, os costumam alugar aos que as tem dando de aluguer de duas até três doblas pelo tempo que ocupam, que nunca ou raras vezes excede um mês, e ali dispõem e entregam as armações, unicamente por aquele aluguer.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1811

José Antônio Fernandes de Sá
 José R. Borges
 Jerônimo José de Oliveira Guimarães
 Francisco Xavier Dantas Moreira
 Francisco Antônio de Barros
 Joaquim Antônio Jussua
 João Ribeiro da Silva
 Bernardo Lourenço Vianna
 Custódio Alves Guimarães

Diz José de Andrade que para o requerimento que tem de fazer precisa que o escrivão competente lhe passe para certidão o número total de escravos que no ano passado de 1810 deram entrada nesta Alfândega e igualmente o mesmo total dos números que tem dado entrada no ano de 1811.

Que Vossa excelência seja servido
mandar lhe passar

Sabino Joaquim da Silva Neves, escrivão

Dos bilhetes da Mesa de Abertura da Alfândega

1810	Da Alfândega desta corte do Rio de Janeiro – certifico
20.909	que revendo o livro que serve de lançamento dos despachos que fazem os escravos novos que entram a despachar-se dele consta que no ano de 1810 foram despachados vinte mil novecentos e nove escravos e assim
1811	também no presente ano de 1811 até o presente mês de julho tem entrado a despacho treze mil duzentos e quatro escravos novos. É verdade o referido e consta do dito livro a que me reporto e fiz passar o presente por bem do despacho retro. Rio de Janeiro, dezesseis de julho 1811 eu Sabino Joaquim da Silva Neves [...]
13.204	

Sabino Joaquim da Silva Neves

VII

CARTA DO VICE-REI CONDE DOS ARCOS PARA A CORTE EM LISBOA

Restringindo-me literalmente a pergunta de V. Ex. no ofício que me fez a honra de dirigir, se é ou não a ilha das Enxadas sítio apropriado para a o curativo dos escravos que chegam de África infestados de bexigas e na consideração de que neste expediente procura o providente zelo de V. Ex, pela saúde pública o meio mais seguro de salvar esta populosa

cidade de um contágio temível que as continuadas recrutas [chegadas] de tais enfermos deveram propagar pelo país. Respondo que a sobredita situação corresponde com muitas circunstâncias ao fim para que V. Ex. bem previdentemente se destina. É uma ilha afastada suficientemente do continente para com toda probabilidade, guardadas as demais cautelas se não temer um contágio – de um certo âmbito para se poder vigiar com segurança – de fácil acesso aos auxílios precisos – com um edifício acomodado para servir de depósito e hospital interno de tais enfermos – lugar bem ventilado por se achar livremente exposto a todas as direções de onde sopra o vento – nem tão remota que não seja compatível com o tráfico comercial ainda quando esta segurança se limita só ao tempo necessário ao seu curativo, demora com que ganha a pública saúde em que interessa o comprador, e que bem remedia sem perda do negociante com suas especulações – nem deve ser atendível a objeção de haver períodos de tempo em que se dificulta o acesso, para que não falte a manutenção e os remédios para os doentes, porque se pode prevenir havendo mantimentos e remédios sobressalentes porque não são tão multiplicados os remédios nem se exige tão variada manipulação destes em semelhante moléstia que daqui resulte risco por algumas horas ou dias em que haja interrupção na remessa de indispensáveis socorros.

O interesse privado, que leva sempre em vista o cômodo com descuido, se não com desprezo da coisa pública buscará engenhosamente acumular uma massa de tais obstáculos para assombrar os olhos do patriota zeloso que não poucas vezes consegue entibiar o ânimo mais intrépido, mas V. Ex. resolverá com for servido

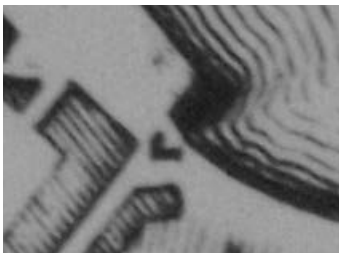
Rio 14/04/1807

Mapa 1



Fonte: BN Thierry Frères. *Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*, 1839.

Mapa 2



Fonte: AHEx. *Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro* —
Cópia em papel fotográfico, monocromático, com legenda, com seta
norte, escala em braças, bom estado, medindo 60 cm x 50 cm.

Mapa 3



Fonte: AGCRJ Códice 40.2.67

Mapa 4



Arquivo Histórico do Exército 1826. *Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e da Imperial Quinta de São Cristóvão* — Organizada pela Comissão de Levantamento e Melhoramento da Carta Topográfica da Província, copiada pelo Cap. Raimundo M. de S. Everard, em 1864, colorido, nanquim, tinta colorida, aquarela, com legenda, com seta norte, no canto superior direito da imagem, escala em braças, papel *canson* telado, bom estado, medindo 91,5cm x 71cm

Gravura 1



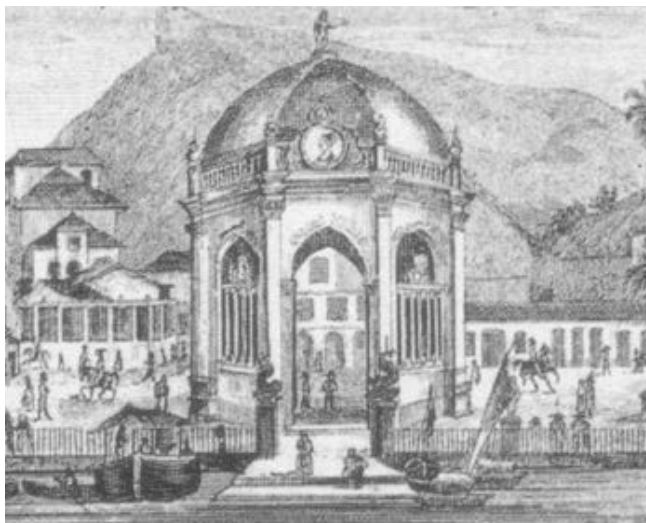
Fonte: ENDER, Tomas. In: CARDOSO, Elizabeth, VAZ, Lilian Fessler, ALBERNAZ, Maria Paula, AIZEN, Mário, PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro, João Fortes/Editora Índex, 1987, p. 35. Biblioteca Nacional, Setor de Iconografia (BN-SI).

Gravura 2



Fonte: ENDER, Tomas. In: CARDOSO, Elizabeth, VAZ, Lilian Fessler, ALBERNAZ, Maria Paula, AIZEN, Mário, PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro, João Fortes/Editora Índex, 1987, p. 45. BN-SI.

Gravura 3



Fonte: PUSTIKOW, Frederico. In: Elizabeth, VAZ, Lilian Fessler, ALBERNAZ, Maria Paula, AIZEN, Mário, PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro, João Fortes/Editora Índex, 1987. Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.

2

DA PRAINHA AO YPIRANGA

A HISTÓRIA DOS TRAPICHES DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1668 – 1904)

Em artigo publicado na década de 1990,¹ a historiadora Maria Cecília Velasco Cruz analisa com muita propriedade a estrutura portuária da cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX. Logo no início, ela critica a visão tradicional de certa historiografia sobre as “redentoras” reformas urbanas de Pereira Passos e a construção do tão decantado Cais do Porto iniciado em sua gestão. A visão de que a estrutura portuária do Rio antes de 1904 estava despreparada para o regime de trocas com o exterior então vigente foi consagrada nesse período e tem sido repetida exaustivamente.

O artigo de Velasco coloca em questão essas “verdades” desde então repetidas e se debruça sobre o sistema portuário vigente no Rio antes de 1904. Apesar da visão crítica sobre as reformas urbanas de Pereira Passos serem lugar-comum da moderna historiografia,² quando se menciona

1 CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. Rio de Janeiro, *Revista Tempo*, UFF, agosto, 1999.

2 Para uma nova visão das reformas urbanas de Pereira Passos, ver DE PAOLI, Paula. *Entre relíquias e Casas Velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Rio Book's/Faperj, 2013.

a questão da construção do Cais do Porto do Rio, muitos historiadores modernos ainda repetem os mantras ideológicos daquela época.³

Velasco mostra que, ao contrário do discurso vigente na imprensa, em 1904, de que a estrutura portuária do Rio era completamente ineficaz, a capital da República, até o alvorecer do século XX, foi dotada de um sistema descentralizado de exportação e importação que, bem ou mal, acompanhou o crescimento vertiginoso do comércio marítimo do país nos cem anos após a Abertura dos Portos, de Dom João VI.

O objetivo deste capítulo é tratar da história dos trapiches na cidade do Rio de Janeiro no século XIX, dando especial atenção ao litoral norte da cidade, entre o Mosteiro de São Bento e a Enseada da Saúde, região estratégica da expansão portuária da capital do país nos oitocentos. O artigo de Velasco abarca a totalidade da estrutura portuária do Rio, com ênfase no período imediatamente anterior à construção do Cais do Porto. Os trapiches eram parte importante desse sistema, mas vamos nos ater à região acima definida e com uma abrangência temporal maior, buscando as raízes do sistema de trapiches da cidade do Rio. Velasco resumiu em poucas linhas o sistema portuário do Rio na virada do século XX:

Na virada do século XIX para o XX, o Porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que abarcava diversas ilhas da Baía da Guanabara e se estendia no continente da região fronteira ao Paço Imperial até as Praias das Palmeiras e São Cristóvão. Nessa orla marítima, estavam localizadas: as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas de Dom Pedro II, edificadas por Rebouças entre 1871 e 1876; o Dique da Saúde, destinado ao conserto de navios [construído em 1880]; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil [então Estrada de Ferro Dom Pedro II] entre 1879 e o início da década de 1880; dois complexos privados de cais e silos [os

3 Entre esses autores, temos LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IBMEC, 1978. ALBUQUERQUE, Marli de. Porto do Rio de Janeiro: estigma e história. *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, Niterói, set-dez., 1985, pp. 87-93.

Moinhos Fluminense e Inglês] e, por fim, mais de sessenta trapiches que se sucediam quase colados um ao outro da Prainha a São Cristóvão.⁴

E serão os trapiches, principalmente aqueles localizados entre a Prainha e a Saúde, que serão objetos de nosso trabalho. Na primeira fase do projeto Porto Maravilha da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, em 2011, foram escavados vários trechos da Rua Sacadura Cabral entre a antiga Praça Jornal do Comércio (onde está o Cais do Valongo) e a Praça Mauá. Foram desenterrados vários vestígios desses trapiches, responsáveis pela maior parte do comércio na cidade do Rio no século XIX e esquecidos pela posteridade por culpa também do discurso ideológico da administração Pereira Passos, que vendia a construção do Cais do Porto como a solução de todos os problemas de infraestrutura e de logística do mercado marítimo da cidade. Este capítulo visa ajudar a resgatar essa história.

No Mapa 5, vemos uma planta dessa área por volta de 1900. Essa planta era de um dos projetos apresentados para construção do Cais do Porto (e que foi não foi implementado). Combinando esse mapa com os dados retirados da documentação da época, exatamente no período imediatamente anterior à construção do Cais do Porto do Rio, vemos a localização dos principais trapiches do Rio na virada do século XX.

Nos meados do século XIX, em 1866 (Mapa 9), esse quadro era bastante diferente. Os trapiches dominavam soberanamente, e as grandes obras de engenharia ainda não haviam despontado. Adolfo Morales, em sua obra sobre o Rio de Janeiro imperial, enumerou os principais trapiches deste período.

Denominava-se trapiche ao depósito ou entreposto comercial. Havia inúmeros trapiches de café, cujo serviço era controlado por meio de casas exportadoras. Foi Joaquim Manuel Monteiro, primeiro conde de Estrela por Portugal, o fundador em 1835 de uma das primeiras casas comissárias. Outros trapiches alfandegados eram: o da Cidade, próximo da Alfândega;

4 CRUZ, Maria Cecília Velasco. Op. cit., p. 4.

o da Ilha das Cobras para açúcar e peles; o do Sal, perto da ponta de São Bento, na Prainha; o da Companhia do Porto, para depósito dos vinhos do Porto, de Portugal; o da Ordem (antigo dos Açúcares e de São Francisco da Prainha), assim chamado por pertencer a terceiros de São Francisco da Penitência, e que, segundo Luccock, era “excelente como armazém”; o da Saúde, na ponta do mesmo nome; e o da Gamboa, no fundo do Saco. Outros trapiches estavam no Saco do Alferes e na Pavuna, sendo que estes últimos pertenciam a família Tavares Guerra.⁵

Assim, percebemos que o panorama dos trapiches da cidade do Rio era altamente dinâmico, mudando com muita rapidez, não somente em seu conjunto, mas também de proprietários, pois estes facilmente vendiam ou arrendavam seus estabelecimentos.⁶

Ainda de acordo com Velasco, a era de ouro dos trapiches do Rio foi durante o século XIX e teve início exatamente com a chegada de dom João VI. A abertura dos portos às nações “amigas” (particularmente a Inglaterra) rapidamente tornou as instalações da antiga Alfândega do Rio (no fim da rua de mesmo nome) obsoletas. Desse modo, o regente foi levado a tomar uma série de medidas para permitir que particulares pudessem receber e despachar mercadorias estrangeiras ou nacionais: a primeira medida ocorreu em 18 de outubro de 1808, a segunda em janeiro de 1809 e, por fim, o alvará de 1810, das quais vamos falar com maior profundidade posteriormente.⁷

O que importa aqui é reter o mecanismo que fundamentou a proliferação dos trapiches no Rio, especialmente entre 1809 e 1904: o alfandegamento. Por meio desta autorização, trapiches particulares podiam despachar como alfândegas, sob supervisão do poder público, recebendo

5 RIOS FILHO, Adolfo Morales de Los. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro, Topbooks/UniverCidade Editora, 2000, p. 290.

6 Um termômetro dessas mudanças aparece nos *Almanaques Laemmert*, que, desde 1845, acompanham anualmente os números da economia da cidade, mostrando como era frequente a troca de proprietários e o surgimento de novos arrendatários, mesmo sem muita expansão física do sistema.

7 CRUZ, Maria Cecília Velasco. Op. cit., p. 5.

parcelas dos impostos cobrados dos comerciantes. Nem todos os trapiches tinham esse privilégio — que era permitido mediante uma análise feita pelo Ministério da Fazenda, inclusive das condições materiais do trapiche, e que era ansiosamente procurado pelos comerciantes do Rio como um veio inesgotável de recursos.

Prosseguindo com o artigo de Velasco, a partir dos decretos de dom João VI, vemos que o grosso do comércio exterior do Rio — e, por consequência, do Brasil — vai passar a ser feito nos trapiches privados, não mais na Alfândega, apesar de esta manter a primazia no controle dos produtos despachados. Essa decisão pode ser medida em sua extensão pela informação de que, pelo menos no período colonial, a maior parte dos rendimentos carreados da colônia para a metrópole era oriunda dos impostos de exportação e de importação. E, após a Independência, a receita do governo central continuou fortemente dependente da tributação do comércio com o exterior.⁸

Importante que se diga que nem todos os trapiches do Rio despachavam a serviço da alfândega, e alguns inclusive atravessaram o século XIX inteiro sem este dispositivo e, mesmo assim, prosperaram. Um dos primeiros instrumentos de controle estatal da infraestrutura privada dos trapiches foi a criação da Mesa do Consulado.⁹ Este órgão, criado no mesmo ano da construção do Cais do Valongo, era responsável pelo controle tributário dos produtos nacionais para exportação. Em 1823, já como Estado Nacional, a sede da Mesa foi transferida da Alfândega para o Trapiche da Ordem, um dos mais antigos trapiches da cidade, construído em 1668.¹⁰ No final de 1823, o trapiche da Ordem estava inteiramente arrendado pelo Estado e foi a partir desse modelo de uso que os outros trapiches da cidade passaram a operar como alfandegados.¹¹ O emprego de Fiel da Alfândega (funcionário responsável por fiscalizar

8 Para uma análise clássica e abrangente dessa derivada, ver FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Companhia das letras, 2008, p. 139.

9 Alvará de 20 de junho de 1811. *Coleção de Leis do Brasil (CLB)*, 1810-1811. CRUZ, Maria Cecília Velasco. Op. cit., p. 8.

10 IHGB, lata 337, doc. 3.

11 CRUZ, Maria Cecília Velasco. Op. cit., p. 10

o serviço público do trapiche privado) era ambicionado por muitos no Rio imperial.¹² O estabelecimento que inicialmente era denominado Trapiche da Prainha foi uma das maiores obras de engenharia portuária da colônia e marca o início da ocupação lusitana do litoral norte do Rio após a construção do mosteiro de São Bento. O Trapiche da Prainha vai durar longevos 248 anos da história do Rio, de 1668 até 1916, pouco depois da construção do Cais do Porto.

O TRAPICHE DA PRAINHA

O mais antigo trapiche da cidade do Rio foi o da Cidade, localizado onde depois ficaria a Alfândega. Os primórdios do surgimento de trapiches na cidade do Rio de Janeiro datam de 1612, quando foi expressa a vontade política da Câmara Municipal do Rio de erguer um “paço de açúcar”, como havia na cidade da Bahia e em Pernambuco, onde o açúcar exportado era pesado e despachado.¹³ Mas, somente em 1637, o Trapiche da Cidade, depois Trapiche da Alfândega, estaria construído.

Erguido por Salvador Correia de Sá e Benevides onde hoje é a Rua do Mercado, o Trapiche da Alfândega estava quase em linha reta com a Rua do Rosário e a Praça do Mercado, antiga Praça da Quitanda dos Pretos.¹⁴ O segundo trapiche da cidade do Rio, o Trapiche da Prainha, data de época semelhante, 1668. Nesse ano, em Portugal, o regente dom Pedro, em um golpe de estado, depõe o seu irmão Afonso VI e assume a regência do trono. Ele seria coroado em 1683, após a morte do deposto

12 BN-SM C-0805,042. Requerimento de Antônio Francisco de Mello, dizendo-se formado em gramática latina e requerendo um emprego público de escriturário ou fiel do açúcar no Trapiche da Ordem, 1831.

13 AGCRJ, Código 42-3-55, p. 15. ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro* (1502-1700). Rio de Janeiro, Andrea Jacobson/ Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2010, volume 2, p. 381.

14 FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Volume II, Rio de Janeiro, Documenta Histórica Editora/IHGB, 2011, p. 461. Esse trapiche também foi escavado na obra do Boulevard Olímpico, ligando a Praça XV até a Praça Mauá.

irmão.¹⁵ Salvador Correia de Sá e Benevides, governador plenipotenciário da coroa bragantina no Rio, proprietário do Trapiche da Cidade, era defensor da facção derrotada e seu afastamento da Corte Portuguesa repercutiu no fim de seus privilégios; um deles, o de pesar açúcar em regime de monopólio.¹⁶

Assim, em 1668, o alferes Manuel da Mota, cristão-novo, ex-diretor da Companhia Geral de Comércio — a primeira companhia de comércio monopolista da história da América Portuguesa —, fundava o Trapiche da Prainha, em frente ao Morro da Conceição. Em 1650, ele tinha vindo para a cidade como primeiro diretor da Companhia e aproveitara as facilidades de seu cargo para comprar aquele terreno que antes pertencera à Ordem Beneditina, para construção de “quartéis” para alojar a “gente das naus” da Companhia.¹⁷

Em 1673, Francisco da Mota, estudante de direito canônico em Coimbra, voltava para o Rio depois da morte do pai e da sua formatura, para receber sua herança.¹⁸ A documentação eclesiástica que “prova” a “pureza de sangue” de Francisco da Mota — condição *sine qua non* para ingresso em uma ordem conventual — era bastante clara: a mãe de Francisco era Maria, escrava do gentio da Guiné, nação Cabo Verde. O pai, funcionário de Francisco da Mota, era Francisco da Costa, mas causam estranheza algumas questões: se o pai era o tal Francisco da Costa, por que Francisco da Mota recebeu o trapiche, já altamente rendoso, e terrenos adjacentes, que antes pertenciam a Manoel? Maria Guiné era escrava do Manuel da Mota. Por que motivo um fidalgo português cristão-novo iria deixar uma herança tão portentosa para o

15 LOURENÇO, Maria Paula Marçal. *Dom Pedro II, O Pacífico*. Lisboa, Editora Temas e Debates, Coleção Reis de Portugal, 2009, p. 147.

16 Para uma biografia de Salvador Correia, ver BOXER, C. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional. Col. Brasileira, v. 353, p. 124.

17 ABREU, Maurício de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro...*, vol. 2, p. 320, nota 657.

18 Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro, (ACMRJ). *Processo de habilitação do Padre Francisco da Mota na Ordem Franciscana do Rio de Janeiro*.

filho de sua escrava com um estranho que parece não ser parente? E Francisco ainda herdaria seu nome. Por que o menino não herdara o sobrenome do pai, oficialmente da Costa?

Tudo leva a crer que Francisco da Mota era filho de Manuel da Mota, mas a relação escandalosa de um cristão-novo com uma negra da África com certeza não seria aceita naquela sociedade. Provavelmente, Francisco da Mota foi o primeiro aluno mulato do curso de direito canônico da Universidade de Coimbra. Sua permanência em Portugal podia também ajudar a esconder a relação.¹⁹

Em 1691, quando a dinastia de Salvador Correia de Sá começava seu declínio final, esse trapiche já era o maior do Rio e pesava duas vezes mais açúcar do que o trapiche da cidade. Nesse ano, curiosamente, o trapiche era listado como pertencente a Domingos Rodrigues Lisboa, falecido em 1694, que o teria deixado de herança para o padre Francisco da Mota. Mas de que modo o trapiche aparece em forma de dote para a Ordem de São Francisco da Penitência, que, por esse meio, recebia o seminarista Francisco da Mota? O fato, referendado pela tradição carioca, e comprovado pelas fontes, é que o padre doou o trapiche e o terreno acima dele (possivelmente onde ficava o antigo armazém da companhia) para a Ordem Franciscana quando faleceu, em 1704, e se eternizou como um dos beneméritos da histórica litúrgica da cidade. Em 1698, ele ergueu a Igreja da Prinha, logo acima do trapiche, e a entregou à sua ordem.²⁰

19 Não se pode esquecer de que, nessa época, cursar uma universidade era algo extremamente difícil para quem não fosse fidalgo de alta nobreza ou, pelos menos, comerciante de grande riqueza.

20 Para a doação do terreno à Companhia de Comércio, ver Livro 2º do Tombo do Mosteiro de São Bento, p. 33-35. AZEVEDO, Moreira. *O Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Brasileira, volume 1, 1969, p. 261. Para o arrolamento de Manuel da Motta como cristão-novo, ver NOVINSKY, Anita. *Inquisição: inventário de bens confiscados a cristãos novos*. Lisboa, Casa da Moeda/Livraria Camões, s.d. p. 227. Um resumo da história oficial da Igreja de São Francisco da Prinha, ver PORTO, Joaquim Augusto da Cunha. *Resumo histórico relativo ao patrimônio da venerável Ordem terceira da Penitência do Rio de Janeiro seguido de tombo geral da Ordem*, Rio de Janeiro, s.e. 1881, p. 25. Para a atuação do alferes Manuel da Mota na Companhia ver Arquivo Histórico Ultramarino, RJ, Avulsos, Caixa 174, doc. n. 54 (ver Projeto Resgate).

Além do trapiche, o maior e mais rendoso da cidade, o padre Francisco da Mota deixou um vasto legado para a Ordem Franciscana, inclusive uma grande senzala que ficava na antiga Praia de São Francisco da Prainha, de frontaria de pedra e cal, localizada onde hoje é largo da Pedra do Sal. Certamente era para os escravos que trabalhavam no trapiche.²¹

Em 1711, o trapiche foi incendiado pelo governador Castro Moraes para impedir que os piratas franceses de Duguay-Trouin o usassem para bombardear a cidade (ardil que não impediu a tomada da cidade pelo corsário de Luís XV). Mas, em 1712, o trapiche teve iniciada sua reconstrução, e logo em janeiro um grupo de cativos, africanos e crioulos, foi levado para a reconstrução do estabelecimento. O nome desses escravos é testemunho da complexa população negra do Rio naquele período.²² A rapidez com que a Ordem e a Câmara providenciaram a reconstrução é reflexo, talvez, da importância econômica que o Trapiche da Prainha — já conhecido como Trapiche da Ordem — tinha para a cidade.

No mapa de João Massé, temos a primeira representação cartográfica em escala da cidade do Rio de Janeiro.²³ Feita em 1713, pouco depois da reconstrução, ela mostra a dimensão avantajada do Trapiche da Ordem em relação a outros equipamentos urbanos da cidade e principalmente o Trapiche da Alfândega. Uma visão detalhada (Mapa 6) mostra o tra-

21 MARTINS, William de Souza. *Membros do corpo místico: ordens terceiras do Rio de Janeiro. C. 1700-1822*. São Paulo, Edusp, 2009. Além da senzala, ele deixou nada menos do que 68 casas térreas e um sobrado, tudo em torno da capela. Certamente o padre tinha a maior fortuna da região na época, o que aumenta a probabilidade de ter sido filho do poderoso comerciante cristão-novo Manuel da Mota, p. 165, tabela 3.

22 Arquivo Nacional (AN), Ofício de Notas, Livro 16, Folha 105, 1712. Manoel Comprido, Manoel Coelho, Domingos José, digo Afonso Pedro quadrado, João Bahia, Simão, João Ganguela, quebrado, Francisco Cabo Verde, Pedro bem, quebrado, Mateus Mina [...], Manoel Cambuzo, Alexandre (com achaque novo) Manoel periquito, Ventura Popó, Gralia Paulo, quebrado, Lourenço Bahia (barqueiro), Lourenço cabra (barqueiro), Mateus Quizomgo, (barqueiro) Manoel crioulo, Manoel mulato, Bento Cabra.

23 João Massé. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro com suas fortificações, 1713, Arquivo Histórico Ultramarino. In ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro...*, vol. 2, p. 254.

piche (P), os seis armazéns que o dividiam e a ausência da Capela de São Francisco da Prainha, possivelmente derrubada também para impedir que fosse usada pelo corsário francês. No entanto, pequenas casas geminadas aparecem do lado do trapiche e em seu entorno. Algumas devem ser do legado do padre Mota, citado anteriormente. A Fortaleza da Conceição já aparece no mapa de Massé, mas, neste ano, ela ainda está sendo construída.

Em 1760, o escrivão do Senado da Câmara do Rio de Janeiro, André Martins Brito, enviou ao rei dom José I carta denunciando a Ordem Terceira de São Francisco por não haver pago à Câmara da cidade o aforamento devido do Trapiche da Prainha.²⁴ O pedido do funcionário era que a Ordem fosse executada com rigor para pagar suas dívidas com a coroa. Eram tempos do marquês de Pombal, que, há muito pouco, tinha banido a antes toda poderosa Companhia de Jesus do Brasil.²⁵ As dificuldades com o Estado estavam apenas começando.

Em 1786, o Senado da Câmara do Rio de Janeiro exigiu a renovação do pagamento do foro do trapiche e da capela por parte da Ordem Franciscana, uma medida aparentemente burocrática. Essa medida foi seguida de documento com pedido da Ordem para renovação do contrato de aforamento.²⁶ Mas a relação do Estado com a Ordem continuou turbulenta. Dona do trapiche mais rendoso da capital da colônia, em um momento de crescente intervenção do Estado nos assuntos econômicos, como foi o século XVIII, e com a preocupação crescente com a presença de estrangeiros no país, por conta da descoberta do ouro²⁷, e tendo em vista que grande parte dos frades franciscanos era de não portugueses,

24 Toda construção em terreno de marinha paga foro à Câmara Municipal. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Rio de Janeiro, cx. 66, doc. 48. AHU – ACL_CU 17, cx. 59, q 56 63. Projeto Resgate.

25 Para uma biografia do rei dom José I e sobre o papel do marquês de Pombal, ver MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Dom José*. Lisboa, Ed. Temas e Debates, coleção Reis de Portugal, 2010.

26 AGCRJ, Códice 1.1.52, 1786.

27 A tensão com a presença de estrangeiros fica patente nos relatos de viajantes do século XVIII. FRANÇA, Jean Marcel Carvalho (org.). *Visões do Rio de Janeiro colonial*. Antologia de textos, 1531-1800. Rio de Janeiro, José Olympio/Eduerj, 1999.

tais como italianos e alemães, a Ordem viveu, a partir do final do século XVIII, uma escalada de tensão com as autoridades.

Em 1799, o síndico da Câmara protestou em relação às mudanças propostas pela Ordem para o novo contrato de foro e em relação à tentativa de torná-lo perpétuo.²⁸ Essa escalada chegou ao máximo quando o novo governo independente decidiu reurbanizar a região da Prainha no início do século XIX, fazendo uma ligação com o Valongo.

Em 1818, a Marinha Real Portuguesa elaborou o projeto intitulado *Plano Geral de Comunicação pela Marinha da Cidade desde a Prainha até o Saco do Alferes*.²⁹ O projeto previa estender o Arsenal de Marinha desde São Bento até a Praia da Chichorra, próximo de onde hoje é a Rodoviária Novo Rio. Para a Marinha, a prioridade eram os estaleiros, que naquela época eram estruturas modestas, de madeira, com simples telheiros, para construção de embarcações pequenas. Trapiches não estavam nos planos da Marinha. De qualquer modo, o plano previa a ocupação de toda orla até a Gamboa pelo Estado.

O encarregado de executar o plano era o marechal de campo Manuel de Silva Mello. Ele nomeou dois empreiteiros, Francisco Martins Esteves³⁰ e José Luiz da Cruz³¹, para construírem dois cais de pedra com a rocha destruída na demolição da Pedra da Prainha. O pagamento seria em forma de terrenos aforados, com certeza na mesma área construída, e por tempo indeterminado. Mas Esteves encontrou cerrada oposição do coronel Julião José de Oliveira, dono da pedreira na Rua do Valongo e da casa postada no alto desta.³²

28 AN, Sesmarias, Caixa 13, pacote 290, f. 8-14v.

29 AGCRJ, Códice 1-2-65, "Lugar defronte da Pedra do Sal".

30 AN, XM 452 1810-1883, ofícios sobre terrenos, Série Marinha, Ministro e Secretário de Estado.

31 AGCRJ 2-2-103, 1818.

32 Hoje a Travessa Coronel Julião, no Morro da Conceição, relembra o caminho para o sobrado do coronel. BERGER, Paulo. *Dicionário Histórico das Ruas do Rio de Janeiro, 1ª e 2ª regiões administrativas (centro)*. Rio de Janeiro, Gráfica Olímpica, 1974, p. 44. A travessa dita começa na Rua Senador Pompeu e termina na Rua do Jogo da Bola.

A luta de Martins Esteves foi documentada fartamente.³³ Os agentes da Justiça, provocados pelo coronel Julião, foram pessoalmente embargar a obra. Ele chegou a relacionar os escravos, inclusive africanos, que trabalharam com ele no empreendimento.³⁴ O cais foi construído, mas a obra ficou anos embargada.³⁵ Outro que colaborou com tais obras foi Bernardo Pereira Lisboa, que trabalhou com Martins Esteves e recebeu licença para construir em 1819, próximo de onde Martins fez seu cais de pedra (número 82 da antiga Rua da Saúde, conforme Mapa 7).³⁶ O terreno onde Bernardo construiu sua propriedade seria, anos depois, o Trapiche Mendes.

Em 1819, Esteves recebeu autorização da Câmara para construir uma casa no lote aterrado onde antes era a Pedra da Prainha.³⁷ Ele poderia colocar andaimes e deixar materiais nas ruas, desde que “não prejudicasse o trânsito público e que alumiada fosse a testada da obra”, como consta do Auto de Arruação. Isto prova que a região já recebia circulação de pessoas em 1819, quando os trabalhos de demolição da pedra não estavam concluídos.

Esteves recorreu à Justiça Real, mas aparentemente não conseguiu regularizar sua situação. Seu nome não aparece nos pedidos de aforamento de 1821. Em 1824, o juiz almotacé da Câmara ordenou a demolição

33 AN, B.I.O. D16.389, 1818-1830, “Garantia de continuidade da obra de seu cais embargada pelo litigante, Pedra do Sal, Pedreira do Valongo, Praia dos Mineiros, Praia de São Francisco, Praia do Peixe”.

34 AGCRJ, códice 1-2-65, “Lugar defronte da Pedra do Sal”. Para a relação dos escravos, ver SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A Pequena África: um portal do Atlântico*. Rio de Janeiro, Ceap, 2011.

35 O cais estava localizado entre os números 26 e 24 da Rua Nova de São Francisco da Prainha em 1834 e que depois seriam os números 82 e 80 da Rua da Saúde (numeração anterior a 1878). Ver Mapa 7.

36 É importante frisar que aquela rua teve três numerações prediais em pouco mais de 40 anos. A primeira da Rua Nova de São Francisco da Prainha, de 1829; a outra quando ela passou a ser denominada Rua da Saúde, em 1855; e, finalmente, na mudança de numeração predial do Rio de 1878.

37 Para uma visão da Pedra da Prainha, ver a gravura de Tomas Ender em CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. *História dos bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*. Rio de Janeiro, João Fortes Engenharia/Editora Índex, 1987, p. 32.

de um estaleiro construído por Esteves na área de alinhamento da Rua do Valongo, decisão confirmada pela Inspetoria de Marinha.³⁸ Em 1859, Veríssimo Alves Barbosa comprou do comendador José Ferreira Campos os dois prédios de sobrado, números 80 e 82 da Rua da Saúde, que poucos anos antes eram os números 24 e 26 da antiga Rua Nova de São Francisco da Prainha, por 110 contos de réis, e o terreno de marinhas que pertenceu a Esteves, já falecido.³⁹

Francisco Martins Esteves se tornou, em 1827, foreiro da Câmara de um terreno no Largo da Prainha, onde construiu estaleiro, certamente desistindo da contenda com o poderoso Julião, dono da Pedra do Sal.⁴⁰ O cais de pedra de Estevez está nos primórdios da construção do Trapiche da Pedra do Sal.⁴¹

A Marinha tinha elaborado, no projeto do *Plano Geral de Comunicação entre o Largo da Prainha e o Valongo*, a pavimentação e urbanização do Largo da Prainha (Praça Mauá) e a demolição do Trapiche da Ordem. As obras tiveram início em 1818, quando o largo sofreu grande intervenção, inclusive com a demolição de barracas de comerciantes, alguns de grosso trato.⁴² Quando chegaram ao Trapiche da Ordem, o planejamento era dar continuidade a Rua Nova de São Francisco da Prainha, o

38 AGCRJ Códice 1-2-65, “Sítio da Prainha”.

39 AGCRJ 1-2-65, “Praia da Saúde”.

40 Não confundir a Pedra do Sal com o Trapiche do Sal, localizado abaixo do Morro de São Bento. O Trapiche do Sal, localizado no mapa Walsh (Mapa 4), foi erguido pelo contratador do Sal, Luiz Antônio Ferreira, na época do vice-rei conde da Cunha (1763-1767) e, em 1825, por carta imperial de 18 de abril, foi vendido ao governo por Lourenço Antônio Ferreira e sua esposa dona Joaquina Rosa, conforme escritura lavrada pelo tabelião José Pires Garcia. FAZENDA, Vieira. “Antiquilhas...”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (RIHGB)*, Tomo 89, volume 143, p. 299. GONÇALVES, Restier. *Extrato dos manuscritos sobre aforamentos, 1925-26-29*. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal, Coleção Memória do Rio 2, s.d., p. 100.

41 AGCRJ, Códice 136-1-3: “[...] uma morada de casas de sobrado sita na Rua Nova de São Francisco da Prainha nº 26 [depois de 1855 nº 82] pela quantia de 14:950\$000 e bem assim outra morada de casas térreas de nº 24, sita na mesma rua e terreno próximo pela quantia de 11:950\$000, sendo aqueles bens pertencentes ao casal do falecido Francisco Martins Esteves....”.

42 AGCRJ, Códice 1-1-52.

que significava passar por cima do trapiche — que encostava na pedra onde se localizava a Capela de São Francisco.⁴³ A Marinha também tinha interesses próprios: uma das finalidades do plano era estender o Arsenal de Marinha, localizado abaixo do Morro de São Bento, inclusive reservando espaço para a construção de estaleiros.⁴⁴ Assim, o trapiche era um óbice para a nova finalidade.

Mas os irmãos usaram seu poder acumulado de séculos junto à elite governamental para manter seu rendoso trapiche. A situação parecia dramática para a Ordem. Entre 1818 e 1820, a Pedra da Prainha foi demolida, abrindo caminho para um novo logradouro, a Rua Nova de São Francisco da Prainha, citada acima. A praia onde estava a antiga senzala (demolida) fora aterrada, e empresários do setor portuário estavam cegos de cobiça de abrir novos ancoradouros da região. Então, a luta da Ordem se dava em duas frentes.

O plano previa uma indenização aos irmãos e a destruição completa do trapiche, transformado em mais um estaleiro. A Ordem enviou uma resposta ao soberano, proclamando inicialmente toda resignação e obediência das ordens “paternais”, mas, no final, após longo prolegômeno, a Ordem afirmou que não estava certa da indenização, afirmando que o custo dos estabelecimentos — e da indenização — era muito inferior ao seu rendimento, não podendo ser a base com que o governo calculava o valor a ser pago a Ordem Terceira. E, para se indenizar das demolições projetadas na obra da Rua Nova, eles pediram terrenos no lado leste (nascente) do trapiche, em compensação.⁴⁵

Mas houve uma trégua. Em 1819, o juiz de feitos da coroa propôs que a Ordem fizesse todo o trabalho de cortar o caminho por dentro do seu próprio trapiche, às suas custas, recebendo em troca terrenos adjacentes ao trapiche.⁴⁶

43 AN, RIO, BI.O.D16 276, 1822.

44 Estaleiro, na concepção da engenharia da época, era pouco mais que pranchas de madeira onde eram construídas as quilhas das embarcações, que depois eram deslizadas para o mar.

45 BN-SM, Doc. II – 34, 28, 13 (1819).

46 BN-SM. Doc. II, 34, 29-1.

A década de 1820 foi marcada por conflitos na região. Em 1823, após o desmonte da Pedra da Prainha, a Ordem Terceira entrou com um processo contra o capitão-tenente e construtor naval Joaquim Correia dos Santos sobre a expansão pretendida por ele de um estaleiro erguido entre o Trapiche de São Francisco e o Trapiche do Cleto.⁴⁷ Aparentemente, a Ordem venceu, mas não tardaria a haver novo conflito naquele trecho, agora em 1845, entre a viúva do capitão-tenente e o comprador do Trapiche do Cleto.⁴⁸

Afinal, o primeiro imperador acedeu ao pedido da Ordem, e o Trapiche da Ordem foi poupado, para desconforto dos engenheiros da Marinha que ambicionavam aquele valioso terreno.⁴⁹ Interessante, no documento da Ordem, é a menção ao “rebaixamento da rua” na parte leste do trapiche, exatamente onde hoje é a Rua Funda, que desce o Morro da Conceição — o que explicaria em parte o nome do logradouro.

Além de não ser demolido, o Trapiche da Ordem vai adquirir ainda mais relevância, quando sua parte leste for transformada na mais importante repartição pública do comércio exterior: a Mesa do Consulado, conforme colocamos. Mas, antes disso, ele vai protagonizar outros incidentes. Após o desmonte da Pedra da Prainha, os diversos empreiteiros portuários do Rio correram para a nova região que se abria para obras no litoral da cidade do Rio: o trecho entre o Largo da Prainha e o Cais do Valongo.

José Luiz da Cruz iniciou a obra de construção de seu cais em 1818, em área mais próxima do Trapiche da Ordem, e, quando terminou, foi avisado que a Ordem Terceira considerava o terreno seu bem, assim como, logicamente, todas as benfeitorias feitas nele, inclusive o cais de pedra, que dessa forma pertenciam à irmandade, e abriu processo na

47 AGCRJ, Códice 3.1.4, “Lugar da Prainha”.

48 Em 1831, Joana Tereza de Jesus, viúva do capitão-tenente Joaquim Correia, entrou com um processo na justiça contra Geraldo José da Cunha, dono então do trapiche do Cleto. AGCRJ, Códice 1-2-90. Ver também AN, XM 1140, 1809-1876, Série Marinha, Ministro e Secretário de Estado, 1845.

49 BN – SM – Doc. II 34, 29,15.

justiça para isso. Furioso, ele recorreu a todas as instâncias e, diferentemente de Esteves, conseguiu manter sua propriedade.

Ambos, Esteves e Cruz, eram partes do projeto fracassado da Marinha, que também entrou diretamente na disputa. Em 1818, o Ministério da Marinha (na época, Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha) propôs diretamente à irmandade da Ordem Terceira de São Francisco da Prainha, pela terceira vez, a desapropriação do secular trapiche, para dar início às obras do tão esperado plano. A Ordem afirmou não ter nenhuma objeção ao plano de extensão do Arsenal, inclusive concordava entusiasticamente com a proposta — que incluía a quebra da Pedra da Prainha —, mas não aceitava o preço proposto para compra do trapiche. Sem instrumento para impor sua vontade — e atravessando uma quadra política complexa, com a iminência da Revolução do Porto em Portugal —, a Marinha desistiu da proposta. Esse caso é mais um que reflete o poder das ordens religiosas no Brasil colonial e imperial.

No final 1818, quando a demolição da Pedra da Prainha ainda não tinha terminado, Francisco Martins Estevez já tinha transformado o grande pedregulho em uma superfície plana pronta para fazer um ancoradouro. Era um bloco maciço, de dez metros, com escadarias nas extremidades e, no centro, com argolas para amarrar embarcações.⁵⁰ Essa obra-prima foi lavrada por 12 escravos, africanos e crioulos, cativos de *ganho*, que trabalhavam em regime de empreitada.⁵¹ Mas o desfecho não foi tranquilo.

Após terminada a obra, foi que a direção da Ordem Franciscana entrou com um processo na justiça, afirmando que o terreno era da instituição e, por conseguinte, o cais de pedra também. Estevez protestou violentamente, afirmando que recebeu garantias do marechal Francisco Manoel de Silva Mello de que após a obra — sem custos para o estado — o terreno seria aforado para ele. Agora que a obra estava pronta a um custo alto, ele afirmava ter sido abandonado pelo governo. O cais

50 Este cais de pedra, em estilo romano, foi encontrado pela equipe de arqueologia em 2011 na Rua Coelho Castro, ao lado da Doca Pedro II.

51 AGCRJ, Códice 1-2-65.

ficou embargado durante anos até que a Ordem desistiu de recorrer, mas Estevez já tinha falecido: era a década de 1830.

Na década de 1840, o crescimento populacional, o aumento da atividade econômica da região e a falta de infraestrutura urbana na região repercutiram em um aumento das reclamações dos moradores. O próprio imperador, por meio da Secretaria de Estado dos Negócios do Império, chegou a enviar ofício pedindo que a Câmara proibisse o despejo de lixo no beco das canoas, a oeste do trapiche.⁵² Em 1845, o trapiche passou por profundas reformas internas, que visavam dar maior agilidade ao movimento de mercadorias e funcionários.⁵³

Apesar das mudanças contínuas que abalam a região e, na verdade, a cidade inteira, nas últimas décadas do século XIX, o Trapiche da Ordem continuou sendo o maior da região e, por conseguinte, o mais lucrativo. Isso quer dizer que ele não ficou paralisado. Em 1894, uma reforma foi planejada para eliminar todas as divisões e paredes existentes, criando um grande vão, reconstruindo as paredes do fundo do sobrado, demolindo a escada existente e construindo uma nova, tudo respeitando as propostas da Câmara Municipal.⁵⁴ Nas décadas finais do século, o Trapiche da Ordem foi arrendado por diversas sociedades, como testemunha a documentação da Junta Comercial.⁵⁵

52 AGCRJ, Códice 50-3-16, 1847.

53 *Idem*, 17 de janeiro de 1845. Entre tais reformas, estava a colocação de lajes na rua em frente para facilitar o deslocamento. Algumas destas lajes foram achadas pela equipe arqueológica. *Idem*, 16 de outubro de 1846.

54 AGCRJ, Códice 50-3-16.

55 AN, Junta Comercial, Trapiche da Ordem (Várias Empresas Arrendatárias)

Machado e Redondo: 1874 Livro 668, Reg. 14187, Galeria 6; 1870, Livro 639, Reg., 9530, Galeria 6. Mourão, Neves & Cia. 1871, Livro 641 Reg. 10094, Galeria 6; 1871, Livro 642, Reg. 10341, Galeria 6; 1871, Livro 643, Reg. 105, Galeria 6; 1876, Livro 58, Reg. 16722, Galeria 6. Rodrigues & Guimarães e Cia. 1870, Livro 640, Reg. 9963, Galeria 6; 1871, Livro 646, Reg. 11077, Galeria 6; 1874, Livro 24, Reg. 13318, Galeria 6; 1876, Livro 61, Reg. 17010, Galeria 6; 1883 Livro 152, Reg. 26103, Galeria 3; 1883, Livro 145, Reg. 25485, Galeria 3; 1886, Livro 184, Reg. 29386, Galeria 3; 1888, Livro 82, Reg. 19129, Galeria 6; 1903, Livro 46, Reg. 11732, Galeria 2; 1873, Livro 652, Reg. 12143, Galeria 6; 1902, Livro 410, Reg. 51972, Galeria 2; 1901, Livro 40, Reg. 9960, Galeria 2; 1901, Livro 397, Reg. 50655, Galeria 2.

Agora chegou a hora de olhar para os novos trapiches que vão surgir após a abertura da Rua Nova de São Francisco da Prainha, a oeste do Trapiche da Ordem. Em pouco tempo, uma área desabitada vai fervilhar de atividade, mudando a história de toda região.

A CRÔNICA DOS TRAPICHES

Em 1827, o Largo da Prainha foi varrido das barracas e estabelecimentos informais para fim de urbanização — inclusive a retirada da Forca —; e todos comerciantes foram banidos para a Rua Nova, inclusive Manoel Fernandes da Silva, que vai construir o Trapiche da Pedra do Sal em 1840.⁵⁶ Somente a área do antigo quartel de polícia (que seria depois o Liceu Literário Português, onde hoje é prédio da Rádio Nacional) foi poupado da razia.⁵⁷ Antes disso, a área depois do Valongo, na direção da Pedra da Saúde, estava passando por vigoroso movimento de ocupação. Exemplo disso é a concessão de aforamento ao sargento-mor José Cardoso Nogueira de 33 braças de terreno compradas ao brigadeiro Francisco Cláudio Pinto da Cunha e Souza, próximas ao que será o Trapiche do Valongo,⁵⁸ na Rua Nova do Livramento.

Todos esses militares que conseguiram terras na Praia do Valongo (atual Sacadura Cabral), antes da demolição da Pedra da Prainha, eram ligados ao coronel José da Costa Barros, dono da Chácara do Valongo, no alto do atual Morro do Livramento. Ele faleceu em 1822 e era proprietário riquíssimo de dezenas de casas na Rua do Valongo, que eram alugadas para vendedores de escravos.⁵⁹

56 AGCRJ, Códice 3-1-101, “Sítio da Prainha”.

57 “Termo de vistoria, medição, demarcação e distribuição de terras no Sítio da Prainha a fim de que fosse demarcado o terreno para formação do Largo da Prainha”, AGCRJ, 2-2-49, “Sítio da Prainha”.

58 AGCRJ, Códice 2-1-34.

59 AN, inventário e testamento do capitão José da Costa Barros, 1822, pacote 10 A, Caixa 3630. Em 1841, ainda havia disputas pelo espólio de Costa Barros, como dono

A Chácara do Valongo tinha sua sede no alto do Morro do Livramento, e a Capela da Madre de Deus⁶⁰ era anexa à sede da chácara que se espalhava, tendo início onde hoje é a esquina da Rua Alexandre Mackenzie com Avenida Marechal Floriano⁶¹ e Travessa das Partilhas (hoje Rua Costa Ferreira) como limite com as terras de José Francisco de Araújo.⁶²

A década de 1820 é a do início da transformação do caráter da região, pelo menos até o meado do século XIX. O Valonguinho, pequena enseada entre a Pedra da Prainha, na embocadura da Rua do Valongo com o mar e a antiga ponta onde hoje está o Hospital dos Servidores, ainda era tenazmente procurado para aforamentos, pelo fato de ter uma artéria (a Rua do Valongo, hoje Camerino) que ligava diretamente com a Freguesia da Sé. Em 1822, José Maria de Noronha conseguiu a licença para pagar foro à Câmara de terrenos por ele comprados de Ana Tereza Angélica da Cunha e Souza.⁶³ Importante frisar que o Valonguinho era visto como terreno com “senhorio direto do Senado”, certamente consequência da construção do cais de desembarque de escravos em 1811.

Tudo indica que, na década de 1820, as autoridades municipais e nacionais estavam imbuídas do projeto de fazer a nova região arruada ser dividida em áreas ocupacionais: a área entre o Trapiche da Ordem e o Largo da Prainha era destinada aos estaleiros, reparos e fabrico de embarcações (estrategicamente próxima ao Arsenal de Marinha)⁶⁴; a área a oeste do Trapiche da Ordem era de trapiches para recebimento de mercadorias de exportação e importação. E o Valongo — composto pelo Cais do Valongo, a Rua do Valongo, o Cemitério dos Pretos Novos

dos terrenos de marinha da Rua de São Francisco da Prainha, n° 45, 47 e 49. AGCRJ, Códice 678-1-9, caixa 18 (numeração antiga).

60 Construída por André Pinto Guimarães em 1733. BERGER, Paulo, op. cit., p. 80.

61 BERGER, Paulo, op. cit., p. 13.

62 BERGER, Paulo, op. cit., p. 45

63 AGCRJ, Códice 2-1-36, “Lugar do Valonguinho”.

64 Para uma análise do Arsenal de Marinha do ponto de vista do controle da população escrava, ver SOARES, Carlos Eugênio Líbano Soares. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro 1808-1850*. Campinas, Edunicamp/Cecult, 2020, Cap. IV: “Da Presiganga ao Dique: os capoeiras e o Arsenal de Marinha”.

e o Lazareto na praia da Gamboa —, especializado no manejo dos *pretos novos* vindos da África.

Outro que se beneficiou com a construção da Rua Nova foi Manoel Travassos, morador da Rua da Saúde. Em 1823, ele pediu certidão de aforamento de terreno demarcado em 1816 pelo marechal Francisco Manoel da Silva Mello, em cujo terreno Travassos construiu um cais próximo às casas onde hoje é a Rua Sacadura Cabral.⁶⁵ Seu nome não aparece naquela lista feita entre 1821 e 1823,⁶⁶ e assim não sabemos se seu pedido de aforamento foi aceito pelas autoridades.

A década de 1830 foi plena de turbulências na região. O fim da legalidade do tráfico de escravos da África para o Brasil em 1831 — ele mesmo resultado das mudanças políticas operadas com a queda do primeiro imperador, em 7 de abril — teve impacto profundo. Antes a região era marcada por grande circulação de pessoas, a maioria de africanos levados para os armazéns e vendidos aos fazendeiros em magotes.

Com a lei de 7 de novembro de 1831, o movimento de africanos escravos praticamente desaparece, embora o Valongo continuasse recebendo escravos de outras partes do Império, até mesmo africanos “disfarçados” de crioulos, já que o tráfico interprovincial na Corte não cessou até o 13 de maio de 1888, inclusive ocultando o tráfico ilegal. Mas agora é a hora e a vez dos trapiches. A luta por cada nesga de terreno é encarniçada. Em 1831, Geraldo José da Cunha, comprador do Trapiche do Cleto, futuro Trapiche Novo Comércio — no lado leste do Trapiche da Ordem, conforme vemos no Mapa 5 — entrou em prolongada luta na justiça com Joana Tereza de Jesus, herdeira do construtor naval e capitão-tenente Joaquim Correa dos Santos.⁶⁷ A vitória do trapicheiro, em 1845, apontava para o crepúsculo dos antigos armadores militares, artesãos que, com poucos funcionários e estrutura simples — às vezes um simples telheiro com um trilho de madeira onde a quilha da embarcação era colocada —, construíam verdadeiras obras-primas da engenharia naval embarcada.

65 AGCRJ, Códice 140-1-3, Caixa 6 (numeração antiga).

66 AN XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823.

67 AGCRJ, Códice 1-2-90, 1831-1837, “Praia de São Francisco da Prainha”.

O comércio de café estava de vento em popa, e o Império apoiava com tudo aqueles voltados para o mercado europeu. O Consulado, instituição do governo central reguladora do comércio internacional, ocupa a totalidade do Trapiche da Ordem, em sua expansão para o lado do Beco do Escorrega.⁶⁸ Antes o trapiche da Ordem era delimitado exatamente pelo muro da Capela de São Francisco. Era o apogeu dos trapiches alfandegados, como já falamos, estabelecimentos privados, mas que recebiam incumbência de bem controlar o comércio exterior, sob ameaça de pesadas multas. Logo outros trapiches vão seguir o caminho da Ordem.

Muitos se mudam para a Saúde, uma localização malvista pelas elites mais modernas e liberais e que antes era considerada um reduto dos mercadores de escravos, como José Joaquim, que vai aforar terreno na altura do número 65 da Rua da Saúde, como foi denominado na época o trecho da atual Sacadura Cabral, entre a Praça Municipal e o Trapiche da Saúde, abaixo da igreja de mesmo nome.⁶⁹

A região entre o trapiche da Saúde — também chamado, em alguns mapas, de Trapiche de Antônio Leite —, na ponta leste da península da Saúde, bem como o Cais do Valongo, é subitamente valorizada e procurada. Antigos pioneiros da Rua Nova, como Manoel Travassos da Costa, já mencionado, vão procurar novos terrenos nessa área.⁷⁰ O terreno em frente às Escadinhas do Livramento, no morro de mesmo nome, são loteados, e os últimos terrenos vazios desaparecem na década de 1830.⁷¹ As últimas barracas, que chegaram a ocupar o piso do Cais do Valongo, após o fim do tráfico legal, são desmontadas pela Câmara, preocupada com a desordem urbana na região.⁷² Na Rua Velha de São

68 Os mapas mostram, no século XVIII, o Beco do Escorrega como chegando até o mar bem antes do trapiche; e, já no século XIX, ele passa a ser o limite do muro, indicando que o trapiche se expandiu, exatamente onde foi instalada a repartição da Mesa do Consulado, controladora dos manifestos de importação e exportação. BERGER, Paulo, op. cit., p. 43. O beco também foi chamado de Beco do Inferno.

69 AGCRJ, Códice 157-1-4, Caixa 7 (numeração antiga).

70 AGCRJ, Códice 1-2-67, 1837-1854.

71 AGCRJ, Códice 1-2-76, 1838-1847.

72 AGCRJ, Códice 46-1-2 caixa 3 (numeração antiga) “Escritura de venda de barracas por Manoel Caetano de Castro e Antônio José de Souza Gomes”. 1835. “Rua da

Francisco da Prainha, Geraldo de Souza Lobo e a Câmara disputaram terrenos de marinha. O campo de batalha foi o Judiciário.⁷³ Um dos maiores trapiches do Rio surgiu ali: o Trapiche do Valongo. Obra de Damião Pereira Costa, erguido em 1837 na confluência da Rua Nova do Livramento com Rua da Saúde. Em pouco tempo, outros dois grandes trapiches surgem na região: o Maia e o Damião.⁷⁴ Estes trapiches vão permanecer como as grandes referências da região até o colapso final na década de 1900-1910.

O Trapiche de Bastos foi o terceiro construído na região, e bem próximo do Largo da Prainha, entre este e o Trapiche do Cleto. Com a morte da proprietária, dona Claudina Bessa Lima, em sua residência, em 1831, aforadora de 1821, Francisco das Chagas Cunha vai pleitear o terreno da falecida, mas teve que negociar com a irmã, Maria Claudina Bessa, que vai falecer em 1843.⁷⁵ O terreno de 130 palmos ficava entre o Trapiche de Bastos e o de José Amorim.

Uma variedade de novas atividades comerciais entrou na zona portuária. Entre elas, o armazenamento de grande quantidade de gêneros alimentícios. Um novo trapiche foi construído para recebê-los, o chamado Trapiche dos Gêneros, do estrangeiro Arthur Moss.⁷⁶ Ele foi denominado Armazém Nacional de Gêneros de Consumo. Um tal Luiz Antônio da Silva Beltrão pediu licença para vender terreno de marinha próximo deste trapiche.

Os preços na área do Valongo eram bastante mais altos do que em outras partes da cidade. Uma casa e chácara no número 45 (depois 101, na nova numeração de 1878) chegavam a 13 contos de reis em 1830.⁷⁷ A década de 1830 foi uma época política extremamente tumultuada no Império, assim como na região analisada. Um exemplo ocorreu em 29 de setembro de 1833, quando donos de tabernas fecharam em conjunto

Prainha”.

73 AGCRJ, Códice 1-1-13, 1830-1831.

74 AGCRJ, Códice 36-2-1, 1837.

75 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1832.

76 AGCRJ, Códice 126-1-3, caixa 5 (numeração antiga).

77 AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18 (numeração antiga).

seus estabelecimentos em protesto contra o governo regencial.⁷⁸ Nesse documento, há uma rara relação de todos os donos de tabernas, vendas e armazéns da região do Valongo. Todos foram alvos de forte retaliação por parte do governo regencial. O impacto da crise política na estrutura urbana foi uma relativa paralisação do crescimento econômico da região.

A década de 1840 foi um momento de profundas mudanças na região da Prainha. A urbanização da Rua Nova de São Francisco da Prainha foi completada, e a infraestrutura agora era suficientemente ampla para receber grandes investimentos. O grande momento da região nos anos 1840 foi a chegada da imperatriz Teresa Cristina, esposa de dom Pedro II, para quem foi construído um amplo cais onde antes era o Cais do Valongo, como vimos.

A documentação referente às modificações urbanísticas e arquitetônicas da região nesse período é bastante detalhada e ampla. De grande interesse são as escrituras de venda, onde os imóveis são retratados em detalhes, inclusive no caráter construtivo. Para a rede de trapiches montada na Prainha, o fato inicial mais importante é a construção do Trapiche da Pedra do Sal.⁷⁹ Este trapiche foi construído muito próximo ao cais de pedra feito anteriormente por Francisco Martins Esteves. Este último foi feito na altura dos números 26 e 24 da Rua Nova. Com a mudança de numeração, e também com a ampliação da Rua da Saúde, ele passou a figurar nos números 80 e 82 daquele logradouro.⁸⁰

A Câmara Municipal passou a intervir sistematicamente nas obras, a fim de ordenar o crescimento da área. Em 1844, a Relação do Rio de Janeiro rejeitou um embargo pedido pela Câmara contra os herdeiros de João da Silva Ferreira, proprietário de vários terrenos na região.⁸¹

78 AGCRJ, Códice 58-3-47.

79 AGCRJ, Códice 117-13 caixa 5 1840 (numeração antiga).

80 As escavações arqueológicas feitas em 2011 na Rua Coelho e Castro desenterraram um bloco de pedra maciça, muito próximo do local onde foi indicada a obra de Francisco Martins Esteves. Também se desenterrou uma ponte de pedra exatamente onde ficava o Trapiche da Pedra do Sal e que terminava abaixo do prédio das Docas Nacionais.

81 AGCRJ, Códice 2-2-73, 1844, “Terrenos de marinha”.

No Valonguinho, próximo ao Cais da Imperatriz, José Joaquim da Silva Povoas pediu aforamento de um terreno para construção de um cais. Não sabemos se foi atendido.⁸² O termo Valongo estava em desuso, e agora o nome Saúde aparecia em todas as referências. Essa mudança servia também ao propósito de apagamento da memória do tráfico, tão vívido naquela região.⁸³

Na década de 1840, os últimos restos de praia do Valongo foram definitivamente exterminados. Em pouco tempo, não restaria uma nesga de terreno devoluto na área que não estivesse ocupado. A novidade tecnológica era o navio a vapor, que era bem mais rápido do que a vela, mas demandava uma estrutura de manutenção mais moderna. Na década de 1840, é criada a Fábrica de Vapor Engenheiros, na Saúde, bem próxima à Praça Municipal.⁸⁴ Ela servia aos vapores que faziam a rota do Rio. Como os da Companhia de Vapor Piedade, que pediu para a municipalidade licença para abrir uma cancela de ferro no Cais da Prainha.⁸⁵

A década de 1840 viu a fundação de um dos mais importantes trapiches da Rua Nova, o Trapiche Portas, fundado por Francisco dos Santos Portas em 1845. Os prédios eram nos números 30 e 32 da Rua Nova, o que corresponderia depois ao 100 da Rua da Saúde (antes de 1878), e foram comprados de José Joaquim Ferreira por 20 contos de réis. Os prédios foram construídos por Joaquim Ferreira em 1834.⁸⁶

O trapiche Silvino teve origem com Manoel Gomes dos Santos em um terreno com 29 palmos de frente e 150 de fundo. O terreno confinava com outro terreno, de Laurentina Felipa Franco, e o beco de João Ignácio.⁸⁷ Até mesmo o temível Coronel Julião era jogado ao passado,

82 AGCRJ, Códice 315-1-6, caixa 12, “Praia da Saúde”.

83 AGCRJ, Códice 1-2-75. “Aforamento concedido a Joaquim Lopes da Silva Bastos de terreno à praia do Valongo hoje Saúde”. 1842-49.

84 AN BR RJANRIO F2 O MAP 0177, 1864.

85 AGCRJ, Códice 47-1-2, caixa 3.

86 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1845.

87 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1847.

quando o seu terreno — ou o que sobrou dele — foi comprado por Francisco Lopes de Sá de Paulo Gomes Cardoso.⁸⁸

Além disso, uma população de nível de renda bem apreciável se mudou para a região com a ascensão dos trapiches, como Jorge Joaquim de Almeida, que comprou de Luiz Cardoso Nogueira, antigo mercador de escravos, a casa e a chácara nº 33, da Rua da Saúde.⁸⁹ O mesmo traficante Nogueira tinha vendido outra casa, no nº 39 da Praia da Saúde, para Claudina Rosa de Jesus por 1 conto de réis.⁹⁰ Os traficantes estavam de partida.⁹¹

A década de 1840 foi de consolidação e dominação da economia dos trapiches no perímetro entre o Largo da Prainha e o Saco do Alferes. O crescimento da agroexportação era acompanhado pela expansão do mercado consumidor europeu de produtos primários (açúcar, café etc.) e pelo mercado interno para produtos europeus tecnologicamente avançados. O fim lento da escravidão dava esperança de que a elite brasileira iria realizar seu sonho de se ver lado a lado com a civilização europeia. Mas, cada vez que o país crescia mais fortemente, vinha o discurso contra o sistema portuário do Rio de Janeiro. Em 1849, não restava um centímetro da área litorânea da Saúde que não tivesse um proprietário.

* * *

Na década de 1870, quando os primeiros projetos de modernização portuária ameaçavam pôr fim aos trapiches da cidade, o Trapiche da Ordem foi cortejado pelas duas principais companhias de acionistas do Porto

88 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1849.

89 AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18 (numeração antiga). O mesmo ocorre com Joaquim Lopes da Silva: uma casa térrea no nº 35 da Praia do Valongo com terreno de marinha e cais. AGCRJ, Códice 679-19, caixa 18 (numeração antiga). Ver, na mesma fonte, o aforamento concedido a Manuel Luiz da Silva de terreno no nº 163 da Rua da Saúde ou 163 da Rua Nova. AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18, 1846.

90 AGCRJ, Códice 136-1-3, caixa 6, 1842.

91 Essas escrituras de venda têm detalhes do construtivo quando se trata de imóvel, como já colocamos.

do Rio, a das Docas da Alfândega e a da Doca Dom Pedro II.⁹² Ambas queriam alugar os vastos armazéns do trapiche, mas o da Alfândega ganhou a disputa, alugando-os pela fortuna de 78 contos de réis por mês. Isso dá a medida da importância do Trapiche da Ordem ainda no final do século XIX.

O Trapiche da Ordem atravessou momentos decisivos da história do país. Erguido em madeira na década de 1660 — quando a cidade do Rio ainda era um burgo apertado entre o mar e o mangal —, o trapiche recebeu pilares de pedra de dimensão única na área portuária (ao findar do século XIX, a maioria esmagadora dos trapiches do Rio ainda era de madeira). Foi responsável por boa parte do embarque de aguardente e de café, produtos-chaves da pauta de exportação. E, quando o Cais do Porto já estava construído, seus armazéns ainda continuaram em pé, como mostram os primeiros registros fotográficos aéreos, com os de 1916.⁹³

Mas o Trapiche da Ordem era parte do passado. O novo modelo agora se caracterizava por atracadouro profundo e armazéns amplos e bem localizados. O Trapiche da Pedra do Sal cumpria todas essas expectativas.

O TRAPICHE DA PEDRA DO SAL

Em abril de 2011, a equipe arqueológica contratada pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro escavava o leito da Rua Coelho Castro, no início das obras de remodelação da zona portuária. A equipe de obras chamou a atenção para um estranho bloco de pedra que atravessava a rua de um lado para o outro. Com cerca de seis metros de comprimento e dois e meio de largura, era uma estrutura maciça, moldada em um bloco único e de difícil transporte. Após algumas pesquisas, concluí que aquele era

92 LAMARÃO, op. cit. p. 69.

93 Essas fotos estão guardadas no Arquivo da Marinha da Ilha das Cobras e na Biblioteca da Marinha no centro do Rio. Alguns exemplares estão em PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas e RABHA, Nina Maria de Carvalho. *Porto do Rio de Janeiro: construindo a modernidade*. Rio de Janeiro, Andrea Jacobsson Estúdio, 2004, p. 38.

o único vestígio sobrevivente de um dos maiores trapiches do Rio: o Trapiche da Pedra do Sal.

O Trapiche da Pedra do Sal, localizado na antiga travessa do Poço da Pedra do Sal,⁹⁴ foi obra do opulento comerciante Manuel Fernandes da Silva, e somente foi possível após o cordoamento definitivo da Rua Nova de São Francisco da Prainha, que ligou em um único eixo o Largo da Prainha com a Enseada da Gamboa. Apesar de rico, Manuel Fernandes não teve uma vida fácil. Em 1827, Manuel Fernandes da Silva era um simples dono de tanoaria no Largo da Prainha, ainda chamado Campo da Forca.⁹⁵ Ele estava entre os comerciantes que tiveram seus estabelecimentos demolidos pela Câmara Municipal na primeira fase da reurbanização da área. Em seguida, o próprio governo central indeferiu os últimos recursos apresentados por Manuel e outros contra o despejo.⁹⁶

Expulsos do Largo da Prainha, os comerciantes da região foram para a nova fronteira: os limites da Rua Nova de São Francisco da Prainha. Após uma tentativa em 1827 de obter foro de um terreno nos fundos do estaleiro de Manuel Francisco Martins Esteves (aquele que já vimos) no Largo da Prainha, e também após uma disputa judicial com este, Fernandes conseguiu, em 1828, outro terreno em frente à estância de José Rodrigues Macedo, fornecedor principal de lenha para o Exército e para a Marinha, na Rua Nova.⁹⁷ Eram os primórdios do Trapiche da Pedra do Sal. Mas, no mesmo ano em que inaugurou seu estabelecimento, ele teve problemas com a justiça imperial. Nesse ano, o presidente do Tribunal do Tesouro Público, José Antônio da Silva Maia, negou a aprovação de aforamento concedido a Manuel Fernandes. Mas ele apelou junto à Câmara Municipal, que tinha aforado o terreno, e ganhou a causa.⁹⁸

Assim, em 1840, o Trapiche da Pedra do Sal era o maior trapiche no trecho ao longo do perímetro Prainha-Valongo. No Mapa 9, vemos um detalhe do atlas do engenheiro britânico Edward Gotto, contrata-

94 AGCRJ, Códice 1-2-1865, “Sítio da Prainha 1819”.

95 AGCRJ, Códice 1-1-52, 1828, “Sítio da Prainha”.

96 AGCRJ, Códice 3.1.101.

97 AGCRJ, Códice 1-1-52, 1828, “Sítio da Prainha”.

98 Arquivo Nacional (AN), Junta de Comércio, BR ANRIO 9X, 1850-1903.

do pelo governo imperial para construir a primeira rede moderna de abastecimento doméstico de água e de esgoto da cidade.⁹⁹ Nele, destaca-se a grande ponta de pedra, que depois, em 1876, foi aterrada para a construção da Doca Dom Pedro II, com a formação da Rua Coelho e Castro, onde repousou a pedra gigante de seu ancoradouro por 140 anos.

O Trapiche da Pedra do Sal era o protótipo de um novo tipo que açambarcaria toda aquela região, marcando a paisagem marítima da cidade de São Sebastião até o advento do gigantesco Cais do Porto. Construídos em grande parte em pilares de madeira, eram dominados por sobrados, onde residiam funcionários e que eram, às vezes, divididos com comerciantes de outros ramos. Por dentro, divisórias e tabiques podiam ser sublocados, criando um emaranhado de pequenas firmas, conhecidas apenas dos moradores.

Em 1842, o fundador do Trapiche da Pedra do Sal já estava falecido. O foro do terreno passou para os herdeiros e para a viúva Joana Rosa da Silva.¹⁰⁰ Em 1844, era José Fernandes da Silva, o herdeiro do armazém número 18 (Rua Nova) e 80-82 (Rua da Saúde).¹⁰¹

O Trapiche da Pedra do Sal se destacava pelo tamanho. Em 1866 (data do mapa), ele ocupava do número 82 até o 76.¹⁰² A maior diferença para outros trapiches era o grande ancoradouro de pedra, menor somente que o da Ordem.¹⁰³ Em 1856, a Companhia de Navegação Macaé e Campos, cujo dono era o comendador Francisco Teixeira de Miranda, comprou o Trapiche Pedra do Sal por 100 contos de reis. Suas dimensões eram de 85 palmos e 2 polegadas de frente, sendo as paredes laterais de “amiação” (pedra), e as de fundos mediam 28 braças e 12 palmos. Pelo

99 O Trapiche Pedra do Sal ocupava os números 80 e 82.

100 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1844, “São Francisco da Prainha”.

101 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1844.

102 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak administrativo e comercial da cidade e província do Rio de Janeiro para 1865...* Tipografia Laemmert, p. 579.

103 O Trapiche da Ordem era sustentado por vários pilares de pedra, e a escavação arqueológica de 2012 mostrou claramente o muro de pedra do século XVIII e, além deste, o do século XIX, com o miolo do trapiche original do século XVII.

alto preço, vemos que era um estabelecimento comercial valorizado naquela época.¹⁰⁴

Nesse momento, ele não ocupava mais o número 24 da Rua Nova de São Francisco da Prainha, mas o número 82 da Rua da Saúde, nome que tomou toda a via desde o Largo da Prainha até a Praça da Harmonia em 1852.¹⁰⁵ Apesar de rendoso, ele passou por uma sucessão de novos proprietários. Em 1853, foi arrendado a Francisco da Rocha Miranda.¹⁰⁶ Já era alfandegado. No ano seguinte, foi arrendado por João de Araújo Rangel.¹⁰⁷ Em 1856, com a compra, o tal Rangel se torna administrador do trapiche.¹⁰⁸ Os administradores sempre residem próximo, mas mudam com frequência, o que indica uma alta mobilidade na área. Em 1861, a Rua Nova de São Francisco da Prainha já é chamada Rua da Saúde em toda sua extensão, da Prainha (Praça Mauá) até o mercado (hoje Moinho Fluminense).¹⁰⁹

Em 1862, já era propriedade de Veríssimo Alves Barbosa, morador na Rua dos Ourives, apesar de continuar administrado por João de Araújo Rangel, que se mudou para a Rua da Saúde nº 16.¹¹⁰ Seu agente agora era José Pereira Landim, residente na Rua da Saúde, nº 103. O agente era encarregado de negociar com os donos de embarcação comercial que faziam rota para o Rio. O administrador cuidava do trabalho de descarga, carga e armazenamento.

Em 1865, o trapiche passou para a propriedade de Joaquim Ribeiro da Fonseca Silveiras, em sociedade com Agostinho José Pereira Landim.¹¹¹ Com a guerra do Paraguai, os trapiches ganharam importância como locais de envio de homens e materiais para frente de combate, e

104 AGCRJ, Códice 2-2-80.

105 BERGER, Paulo. *Dicionário histórico das ruas do Rio de Janeiro*. 1ª e 2ª regiões administrativas. Rio de Janeiro, 1974, p. 128.

106 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1853. Redigido por Eduardo Laemmert, Tip. Laemmert, p. 490.

107 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1854... Tipografia Laemmert, p. 534.

108 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1856... Tipografia Laemmert, p. 594.

109 BERGER, Paulo. *Dicionário histórico das ruas do Rio de Janeiro ...*, 1974, p. 128.

110 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1856... Tipografia Laemmert, p. 600.

111 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1865... Tipografia Laemmert, p. 189.

seus lucros também aumentaram bastante. A década de 1860 pode ser vista como a década mais rendosa do negócio dos trapiches no Rio. Nos anos 1870, as novas propostas de reforma da área portuária jogaram uma primeira sombra de ameaça sobre o Trapiche da Pedra do Sal. E o primeiro projeto foi o das Docas Dom Pedro II, obra do engenheiro negro André Rebouças.

Antes disso, em 1866, o Trapiche da Pedra do Sal se ampliou e passou a abarcar os sobrados das Ruas da Saúde do número 76 até o 82. O novo arrendatário era Francisco Antônio de Faria, que residia na mesma rua no nº 76.¹¹² Alfandegado, passou a receber comissões por conta de mercadorias que passavam pela aduana. Os trapiches alfandegados respondiam pelos maiores e de donos mais opulentos (e bem relacionados com o poder, é claro).

Em 1868, ele teve novos arrendatários: José Cardoso Dantas e Joaquim da Motta Bastos.¹¹³ A guerra se aproximava do fim, e a remessa de materiais e homens para o sul, também. Em 1870, o trapiche passou a ter novo agente: João Floriano da Costa Barreto, morador na Rua da Passagem, em Botafogo.¹¹⁴ O último arrendatário antes da demolição foi José Cardoso Dantas, em 1871.¹¹⁵ Na primeira metade da década de 1870, a Companhia das Docas Dom Pedro II arrendou vários trapiches na área, certamente para receber por mar o material de construção de sua grande obra. Um deles foi o da Pedra do Sal. Francisco Marcondes de Siqueira era o fiel depositário, ou seja, o responsável pelos produtos desembarcados.¹¹⁶

Em 1872, o arrendatário era José Cardoso Dantas, morador da Rua dos Ourives.¹¹⁷ Em 1873, ele continuava arrendado por José Cardoso Dantas. Em 1874, o fiel do armazém era Francisco Marcondes de Siqueira.¹¹⁸ Em 1874, mais uma vez foi arrendado, agora por Cândido Soares de Melo,

112 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1866... Tipografia Laemmert, p. 579.

113 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1868, Tipografia Laemmert, p. 600.

114 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1870... Tipografia Laemmert, p. 508.

115 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak....* 1871.. Tipografia Laemmert, 1871, p. 599.

116 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1873... Tipografia Laemmert, p. 599.

117 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1872... Tipografia Laemmert, p. 686.

118 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert, p. 226.

morador da Rua da Saúde, número 100 (numeração antiga). Em 1875, veio a destruição.

O trapiche foi aterrado para a construção da Rua Coelho Castro, nos lados da Doca Dom Pedro II. Outro trapiche recebeu o seu nome. O novo trapiche da Pedra do Sal ficava na Rua da Saúde, número 50, onde antes era o Trapiche Silvino.¹¹⁹ Mas esse ainda não seria o seu endereço definitivo. O fiscal era Francisco Álvares da Silva.¹²⁰ Em 1876, construiu-se a nova ponte na Rua da Saúde, nº 66 (nova numeração de 1878).¹²¹ Em 1877, ele ainda estava entre os nº 50 e 76 (numeração nova). No ano seguinte, ele já estava na Rua da Saúde, nº 72-A (numeração antiga), seu endereço final.¹²² Em 1889, o armazém do nº 72-A foi comprado pela poderosa Companhia União dos Trapiches, e o nome Trapiche da Pedra do Sal não mais apareceria na crônica da zona portuária do Rio.

A rápida sucessão de proprietários reflete as mudanças e a expansão da fragmentada estrutura portuária do Rio, contradizendo o discurso ideológico da época do “Bota-Abaixo” de que o sistema era cronicamente estagnado. O Trapiche Pedra do Sal foi um modelo seguido fielmente naquela área do centro — o trecho entre Prainha e Valongo —, que tardiamente foi incorporado ao movimento econômico da cidade.

No *Almanaque Laemmert* de 1845, o primeiro ano coberto por este valioso anuário, o único trapiche da antiga área da Pedra da Prainha que aparece é o da Pedra do Sal. Logicamente, ele não era isolado, mas o único que merecia entrar em tão “nobre” coleção. Em 1876, mesmo depois da construção da Doca Dom Pedro II, o Trapiche da Pedra do Sal ainda aparece na Junta Comercial.¹²³ Ele foi sacrificado em nome do progresso, mas seu título continuou marcando época. Vamos observar agora os outros trapiches que surgiram na região depois do da Pedra do Sal.

119 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1875... Tipografia Laemmert, p. 238.

120 *Idem*.

121 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1876... Tipografia Laemmert, p. 894.

122 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1878... Tipografia Laemmert, p. 838.

123 AN, Junta Comercial. Trapiche da Pedra do Sal, José de Araújo Rangel & Cia. 1876, Livro 58, Registro 16703, Galeria 6/1880, Livro 112, Registro 2205 Galeria 6.

O CREPÚSCULO DOS TRAPICHES

A região Prainha Valongo sofreu suas primeiras intervenções no início da década de 1820. O mapa 8, feito com base no mapa de Walsh,¹²⁴ mostra os primeiros aforamentos de terrenos para a construção de estaleiros e principalmente trapiches naquela região, assim como os nomes dos agraciados.

Após a destruição da Pedra da Prainha, em 1821, que bloqueava o caminho entre o Trapiche de São Francisco e o Valongo, teve início a disputa de terrenos na região. Em 1820, a coroa, ainda com dom João VI, ordenou a remessa de todos os documentos comprobatórios de legalidade de ocupação na área, para legitimar os foros e laudêmios.¹²⁵ O objetivo era evitar novos conflitos, como ocorreram em 1818, antes mesmo da destruição completa da pedra, quando a Ordem de São Francisco da Penitência e o coronel José Julião (proprietário da pedreira no Morro da Conceição) entraram com processo contra dois indivíduos que construíam cais na região. No caso, os dois cais se encontravam onde hoje é a Rua Coelho e Castro, e, em ambos os casos, a justiça régia deu posteriormente ganho de causa para os construtores; no entanto, eles criaram precedentes de instabilidade jurídica.

O primeiro a requerer novos aforamentos na região foi José Bernardo Monteiro Guimarães, no caso na Praia do Valonguinho, junto ao Cais do Valongo, construído em 1811. O terreno era disputado entre dois outros potentados. A abertura da Rua Nova iria valorizar os terrenos de marinha da Praia do Valongo. Fica claro, desse modo, que José Bernardo tinha a posse do terreno, faltando apenas confirmar a legalidade, o que ocorreu. O documento registra apenas os pedidos aprovados.

João Branco foi o próximo a receber aforamentos, mas, desta vez, onde é o Largo da Prainha (hoje Praça Mauá), em frente ao quartel de polícia, local em que atualmente fica o edifício da Rádio Nacional. En-

124 WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia/Edusp, 1985, Coleção Reconquista do Brasil, volume 74, p. 152.

125 AN, Marinha, XM 1223, terrenos de marinha 1821-1823.

tretanto, diferente de Bernardo Monteiro, ele teria de pagar foro e não podia alegar direito de propriedade. Bernardo conseguiu posse perpétua e isenção de foro, o que deve estar ligado ao poder econômico e ao fato de já ter construído na região antes da legalização. E, claro, suas relações privilegiadas com a corte do Rio de Janeiro.

Outro caso ocorre bem perto. Custódio de Souza Guimarães fez aterros em frente ao quartel de polícia (hoje esquina com Ladeira do Livramento), com “6 braças de frente e 99 pés de fundo ao mar”, e sua propriedade fazia limite com o Cais do Valongo, no flanco oeste. Era fronteiro ao sul com o de Bernardo Monteiro Guimarães, como visto no Mapa 9. O Valongo, quando foi construído em 1811, era a primeira construção de pedra da Enseada da Saúde, mas agora estava sendo superada pelos novos ancoradouros.

Um tal Antônio Francisco Ferraz solicitou um terreno junto da “Pedra do Sal” em 1819.¹²⁶ É a primeira vez que esse termo aparece na documentação colhida. Aparentemente, era exatamente onde será erguido, em 1840, o lendário Trapiche da Pedra do Sal. O ancoradouro já existe, com 4 braças de frente e 15 e meia de fundo, uma estrutura comprida, que cobria as duas ruas, a Velha e a Nova de São Francisco da Prainha.¹²⁷

No documento, o segundo aforador do local foi Bernardo Francisco Flores, que pediu um terreno também “desde a Rua Nova até a Velha”, o que indica bem próximo de Antônio Ferraz, visto antes, onde ele “aterrou e construiu cais”; além disso, “à largura da mesma Rua Nova”, o que indica uma posição fronteira entre as duas ruas, com “4 braças de frente e 15 e meia de fundo”. Muito semelhante ao Ferraz. Vemos, no Mapa 9, que, na linha do beco da Pedra do Sal, existiam dois trapiches que reforçam a semelhança. O Beco, depois Rua da Pedra do Sal, divide os dois terrenos.¹²⁸ Os dois alegaram ter feito cais.

126 Esse nome aparece em documento de 1819. AGCRJ, Códice 1-2-65, “Sítio da Prainha”.

127 A Nova virou Rua da Saúde e Sacadura Cabral; a velha manteve o nome e termina ao lado da escadaria da Pedra do Sal. AN, Marinha, XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823, f. 8.

128 A equipe arqueológica encontrou um grande piso de pedra nesse lado da rua, certamente parte de um ancoradouro.

A Praia do Valongo, que fica depois da desaparecida pedra que se deitava no mar, foi onde requereu Hilário de Souza um terreno, possivelmente entre o Cais do Valongo e a antiga parte final da Pedra da Prainha.¹²⁹

Manuel Ferreira Flores recebeu terrenos, antes de 1821, do falecido infante Almirante general dom Pedro Carlos e do marechal de campo Francisco Manoel de Silva Mello para construir um estaleiro (ver Mapa 8) e pediu a confirmação. O Estaleiro de Flores ficava onde posteriormente será construída a Doca Dom Pedro II por André Rebouças. Em 1829, foi aforado o terreno entre o Estaleiro de Flores e o de José Severiano da Silva.¹³⁰

Até um reposteiro da Câmara pediu terrenos ao regente dom Pedro — empossado depois que o rei, seu pai, partiu de volta para Portugal para aplacar a Revolução do Porto de 1820 —, o que indica que o tráfico de influência, como sempre, foi estratégia importante. Certamente, a área ocupada pela Pedra da Prainha era ideal, já que a superfície do grande rochedo foi mantida (apenas a parte superior do pedregulho foi retirada), o que facilitava entalhar ancoradouros de puro granito em rocha sólida.

Esse primeiro movimento de ocupação da área serviria apenas de base para a construção dos grandes trapiches de madeira, da década de 1830 em diante. Nessa década, o tráfico de escravos fora substituído pelo embarque de café, o que implicava em maiores construções para armazenar a valiosa rubiácea.

Até a publicação do Almanaque Laemmert, fica difícil definir a cronologia de construção dos trapiches, mesmo porque eles podem aparecer no almanaque anos depois da sua construção, devido a ele dar prioridade aos alfandegados (aparentemente somente as edições da década de 1860 são rigorosas em levantar todos os embarcadouros). Porém, uma pesquisa mais extensa permite definir uma certa cronologia. Pelo Mapa 9, vemos a situação por volta de 1866. Os trapiches mais importantes estão entre o Cais do Valongo e o Trapiche da Ordem. Uma análise sumária de cada um em separado se faz imperativa:

129 *Ibidem*, f. 10.

130 AGCRJ, Códice 2-1-29, 1829. “Sítio do Valongo”.

TRAPICHE SILVINO

Construído em 1858, na Rua da Saúde, 50-48 (numeração antiga), por Silvino Felisberto Gomes em sociedade com Manoel Joaquim dos Santos Carrão.¹³¹ Em 1862, era administrado por Francisco Basílio Rodrigues.¹³² Teve seu apogeu na década de 1860. Comprado por Hipólito da Silva em 1865 foi renomeado Trapiche Hipólito.¹³³ Em 1874, seu novo dono, Manoel Francisco da Costa, retornou o nome antigo.¹³⁴ Em 1875¹³⁵ e em 1876¹³⁶, ainda era administrado por Manuel Francisco da Costa. Em 1878, a troca de numeração predial do Rio fez com que o trapiche passasse para a Rua da Saúde, 60 (numeração nova).¹³⁷ Neste ano, o administrador Manoel Francisco da Costa cria a Manoel Francisco da Costa e Cia.¹³⁸ Em 1884, o proprietário entra em sociedade com Manoel Joaquim dos Santos Carrão.¹³⁹ Em 1887, ainda era administrado por Silvino Felisberto Gomes e José dos Santos Carrão.¹⁴⁰

TRAPICHE MENDES

Fundado em 1868 por José Miguel Mendes. O endereço antigo era na Rua da Saúde, 72-A.¹⁴¹ Em 1870, ainda era envolvido com o comércio de escravos.¹⁴² Mudou-se após a construção das Docas Dom Pedro II. Administrado pela Companhia Mendes & Monteiro, era especializado em

131 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1858...* Tipografia Laemmert, p. 610.

132 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1862...* Tipografia Laemmert, p. 600.

133 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1865...* Tipografia Laemmert, p. 579.

134 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1874...* Tipografia Laemmert, p. 226.

135 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 238.

136 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 894.

137 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1878...* Tipografia Laemmert, p. 996.

138 *Idem.*

139 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1884...* Tipografia Laemmert, p. 918.

140 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1887...* Tipografia Laemmert, p. 1020.

141 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1868...* Tipografia Laemmert, p. 601.

142 AN, Junta Comercial, 1870, Livro 640, Registro 9636, Galeria 6.

desembarque de madeiras. Em 1871, ainda era da Mendes & Monteiro.¹⁴³ Em 1875, mudou-se para a Rua da Saúde, 112 (numeração nova), com as obras da Doca Dom Pedro II. Em 1889, ainda era na Saúde, nº 112. Entre 1870 e 1898, teve cinco sociedades registradas na Junta Comercial, o que indica pelo menos cinco grupos controladores diferentes.¹⁴⁴

TRAPICHE CARVALHO

Localizado na Rua da Saúde, 64 e 68 (numeração antiga). Fundado em 1861 por José Antônio de Carvalho, cuja família iria se tornar no fim do século uma das maiores proprietárias de trapiche da região.¹⁴⁵ Em 1873, abriu escritório na Rua da Saúde, 58 (numeração antiga), sede da Companhia Carvalho & Pires.¹⁴⁶ Em 1874, foi comprado por José Ribeiro Bastos de Freitas, que incorporou o armazém da Rua da Saúde, 62 (numeração antiga).¹⁴⁷ Em 1877, ainda com a numeração antiga, passou a ter seu endereço nos números 58, 64 e 68 da mesma Rua da Saúde.¹⁴⁸ Em 1874, dividia sua ponte com o Trapiche Novo Carvalho (arranjo comum com a construção da Doca Dom Pedro II).¹⁴⁹ Em 1875, José Ribeiro de Freitas ainda era o dono.¹⁵⁰ Em 1875, mudou seu endereço para Rua da Saúde, 34 e 36 (na numeração nova, sendo que este último tinha um armazém dentro do trapiche da Ordem), e construiu nova ponte na Rua da Saúde nº 40 (numeração nova).¹⁵¹ Seu dono era José Ribeiro de Freitas. Começou a sua expansão pela compra de trapiches nesta região, entre elas a

143 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1871... Tipografia Laemmert, p. 110.

144 AN Junta Comercial do Rio de Janeiro (JCRJ). 1870, Livro 640, Registro 9636, Galeria 6. 1887, Livro 196, Registro 30563, Galeria 3. 1891, Livro 245, Registro 35492, Galeria 5. 1897, Livro 25, Registro 54, Galeria 5. 1898, Livro 348, Registro 45761, Galeria 2.

145 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1861... Tipografia Laemmert, p. 112.

146 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1873... Tipografia Laemmert, p. 686.

147 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert, p. 139.

148 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1877... Tipografia Laemmert, p. 152.

149 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert, p. 140.

150 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1875... Tipografia Laemmert, p. 175

151 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1875... Tipografia Laemmert, p. 176.

aquisição do Trapiche Silvino. Em 1876, seu endereço era Rua da Saúde, números 34, 36 e 40 (numeração antiga).¹⁵² Em 1880, ocupava os armazéns de números 34, 36, 40, 50 e 52 da Rua da Saúde.¹⁵³ Seu proprietário recebeu a Comenda da Ordem de Cristo. Em 1883, tinha arrendado os armazéns da Rua da Saúde, de números 34, 36 e 38, que correspondiam ao Trapiche da Ordem.¹⁵⁴ Em 1886, seu endereço comercial registrado na Junta de Comércio eram os números 34, 36, 40 e 50 da Rua da Saúde.¹⁵⁵ Raul de Carvalho era seu filho e herdeiro.

TRAPICHE NOVO PORTO

Fundado por Jacinto Antônio Gonçalves na Rua da Saúde, nº 54 (numeração antiga), em 1864.¹⁵⁶ Em 1871, foi comprado por Manoel Bernardes de Souza, que passou a morar no trapiche.¹⁵⁷ Seu Fiel de Armazém (o responsável pelo armazém) era Francisco Borges de Souza.¹⁵⁸ Em 1880, tinha se mudado para Saúde, nº 26 (numeração nova), próximo ao Trapiche do Cleto.¹⁵⁹ Foi comprado por Carvalho & Pires e fechou as portas em 1880.¹⁶⁰ Reapareceu com o mesmo nome em 1884, na Rua da Saúde, nº 20.¹⁶¹ Em 1885, estava registrado na Rua da Saúde, nº 26.¹⁶² Em 1887, instalou telefone.¹⁶³ Entre 1879 e 1900, nada menos do que 14 vezes apareceu na Junta Comercial.¹⁶⁴ Era estabelecido com comércio de aguardente.

152 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 894.

153 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1880...* Tipografia Laemmert, p. 162.

154 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1883...* Tipografia Laemmert, p. 848.

155 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1886...* Tipografia Laemmert, p. 1005.

156 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1864...* Tipografia Laemmert, p. 618.

157 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1871...* Tipografia Laemmert, p. 110.

158 *Idem.*

159 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1880...* Tipografia Laemmert, p. 162.

160 *Idem.*

161 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1884...* Tipografia Laemmert, p. 917.

162 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1885...* Tipografia Laemmert, p. 898.

163 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1887...* Tipografia Laemmert, p. 1021.

164 AN, JCRJ. 1879, Livro 98, Registro 20778, Galeria 6. 1883, Livro 145, Registro 25496,

TRAPICHE PORTAS

A década de 1840 viu a fundação de um dos mais importantes trapiches da Rua Nova, o Trapiche Portas, fundado por Francisco dos Santos Portas, em 1845. Os prédios ficavam nos números 30 e 32 da Rua Nova, o que corresponderia ao nº 100 da Rua da Saúde (antes de 1878). Foram comprados de José Joaquim Ferreira por 20 contos de réis. Os prédios foram construídos por Joaquim Ferreira em 1834.

Fundado em 1844, na ainda Rua Nova de São Francisco da Prainha (depois Rua da Saúde), nos números entre 98 e 100, por Manoel Antônio Ferreira Portas em sociedade com João Pacheco da Costa.¹⁶⁵ Foi inicialmente chamado (entre 1854 e 1858) de Trapiche Auxiliar ao Florim, porque foi fundado pelo dono do trapiche da Ilha das Cobras (Trapiche Florim). Depois que foi adquirido pelo sócio João Pacheco, ganhou seu nome definitivo e se mudou após a construção da Doca Dom Pedro II. Em 1870, foi comprado por Manoel Joaquim dos Santos Cassão.¹⁶⁶ Em 1872, seu Fiscal e Fiel do Armazém era José dos Santos Colona (era armazém alfandegado, assim tinha um fiscal do consulado).¹⁶⁷ Em 1872, o administrador era o seu dono, Manoel Joaquim dos Santos Cassão.¹⁶⁸ Em 1873, era administrado por Cândido Soares de Mello, que morava nele.¹⁶⁹ Seu ajudante era José Carvalho de Oliveira e o escriturário era Júlio Miguel de Freitas com o auxiliar Avelino Nóbrega.¹⁷⁰ Em 1874, o novo fiel de armazém era Joaquim Osório Leal Ferreira e seu endereço

Galeria 3. 1891, Livro 4, Registro 353, Galeria 5. 1891, Livro 250, Registro 35986, Galeria 5. 1892, Livro 267, Registro 37624, Galeria 5. 1897, Livro 343, Registro 45253, Galeria 5. 1899, Livro 364, Registro 47387, Galeria 2. 1901, Livro 401, Registro 51032, Galeria 2. 1900, Livro 37, Registro 9093, Galeria 2. 1900 Livro 382, Registro 49172, Galeria 2, 1900, Livro 388, Registro 49240, Galeria. 1904, Livro 431, Registro 54047, Galeria 2. 1904, Livro 431, Registro 54039, Galeria 2. 1904, Livro 47, Registro 12174, Gal. 2.

165 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1854...* Tipografia Laemmert, p. 503.

166 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1870...* Tipografia Laemmert, p. 608.

167 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1872...* Tipografia Laemmert, p. 656.

168 *Idem*.

169 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1873...* Tipografia Laemmert, p. 599.

170 *Idem*.

ainda era na Rua da Saúde, nº 98-100 (numeração antiga).¹⁷¹ O administrador passou a ser José Carvalho de Oliveira.¹⁷² Em 1875, o novo fiel era Antônio José dias Machado.¹⁷³ Em 1875, o trapiche se mudou para a Rua da Saúde, nº 64 — futuro Trapiche Carvalho — (numeração nova).¹⁷⁴ Em 1876, o administrador passou a ser José Carvalho de Oliveira.¹⁷⁵ Em 1882, ele comprou o armazém e a ponte na Rua da Saúde, 64-66 (numeração nova) da Companhia Docas Dom Pedro II (que mantinha os sobrados do Trapiche da Pedra do Sal como parte do complexo da Doca).¹⁷⁶ Em 1887, continuava na Rua da Saúde, 64-66.¹⁷⁷ Neste ano, seu trapicheiro era José Pacheco Portas.

TRAPICHE FERREIRA

Construído na Rua da Saúde, nos números 106 e 108 (numeração antiga), em 1864, e administrado por Carlos da Silva Pinto.¹⁷⁸ Em 1868, foi vendido para José Maria Cardoso.¹⁷⁹ Em 1871, era comprado por Francisco Antônio de Faria (por procuração), mesmo dono do Trapiche Comércio.¹⁸⁰ Ele possuía esse outro trapiche na Rua da Saúde, 110 (numeração antiga). Em 1872, o fiscal era Francisco Borges de Souza.¹⁸¹ Em 1873, o fiel passou a ser Elias Antônio Lopes Duque Estrada.¹⁸² Este era também fiel do Armazém de Trapiche Comércio.¹⁸³ Em 1874, passou a ser administrado

171 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1874...* Tipografia Laemmert, p. 226.

172 *Idem*.

173 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 238.

174 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 239.

175 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 149.

176 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1882...* Tipografia Laemmert, p. 939.

177 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1887...* Tipografia Laemmert, p. 1012.

178 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1864...* Tipografia Laemmert, p. 618.

179 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1868...* Tipografia Laemmert, p. 600.

180 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1871...* Tipografia Laemmert, p. 110.

181 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1872...* Tipografia Laemmert, p. 113.

182 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1873...* Tipografia Laemmert, p. 110.

183 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1873...* Tipografia Laemmert, p.

por José Carvalho Oliveira, morador na Rua da Saúde, 106-108 (numeração antiga).¹⁸⁴ Em 1875, o fiel era Antônio Joaquim Osório Leal.¹⁸⁵ Em 1875, o seu novo endereço era na Rua da Saúde, 72 (numeração antiga).¹⁸⁶ Era administrado por Paula Dantas. Em 1876, ele continuava na Rua da Saúde, 72 (numeração antiga), junto ao trapiche Mendes.¹⁸⁷ Em 1877, sob nova administração de José Carvalho Oliveira, mudou-se para Rua da Saúde, números 64, 66 e 72.¹⁸⁸ Comprado pela Companhia Docas Dom Pedro II, em 1879.

TRAPICHE COMÉRCIO

Fundado por Antônio Pedro Carneiro Seixas, em 1861, na antiga Rua da Saúde, 110-112 (numeração antiga).¹⁸⁹ Também se mudou com a construção da Doca Dom Pedro II. Em 1870, ainda em seu endereço antigo, seu novo dono passou a ser Francisco Antônio de Faria.¹⁹⁰ Em 1871, era administrado pelo seu fundador, o trapicheiro Antônio Pedro Carreira de Seixas.¹⁹¹ De 1872 a 1875, apareceu com destaque na documentação da Junta de Comércio.¹⁹² Com a construção das Docas Dom Pedro II, mudou-se para a Rua da Saúde, 12-14 (numeração nova), próximo ao Trapiche do Cleto.¹⁹³ Em seus últimos anos, ainda era administrado por seu antigo fundador Antônio Pedro Carreira de Seixas. Na Junta Comercial, vemos estes últimos anos.¹⁹⁴

184 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1874...* Tipografia Laemmert, p. 227.

185 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 836.

186 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 835.

187 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 879.

188 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1877...* Tipografia Laemmert, p. 900.

189 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1861...* Tipografia Laemmert, p. 112.

190 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1870...* Tipografia Laemmert, p. 608.

191 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1871...* Tipografia Laemmert, p. 110.

192 AN Junta de Comércio, BR ANRIO 9X, 1850-1903.

193 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 835.

194 AN, JCRJ. 1875, Livro 38, Reg. 14785, Galeria 6; 1878, Livro 78 Reg. 18785, Galeria 6; 1878, Livro 78, Reg. 18787, Galeria 6; 1879, Livro 646, Reg. 10971, Galeria 6.

TRAPICHE DO SILVA

Foi fundado em 1862, na Rua Nova de São Francisco da Prainha, nº 130, no lado oeste do Cais da Imperatriz, por Joaquim Príncipe Silva, e construído em parceria com João Fernandes da Costa, seu segundo dono.¹⁹⁵ Manuel José da Cunha Paiva era seu agente e morava na ladeira João Homem.¹⁹⁶ João Fernandes da Costa era o arrendatário em 1864.¹⁹⁷ Em 1866, ficava ainda na Rua da Saúde, 130 (numeração antiga).¹⁹⁸ Em 1887, mudou-se para a Rua da Saúde, 94 (numeração nova).¹⁹⁹ Em 1887, seu trapicheiro era ainda João Fernandes da Costa.²⁰⁰

TRAPICHE DO FREITAS

Fundado em 1872, inicialmente na Rua da Saúde, 60 (numeração antiga), por José Ribeiro Bastos de Freitas.²⁰¹ Dos mais recentes da região, apesar de haver indicação de construção ali desde 1831 (*vide* Mapa 4). O seu primeiro oficial de descarga foi Manoel Antônio Mendes.²⁰² Foi, em 1873, comprado pela Companhia Docas da Alfândega. Em 1873, era administrado pelo major Antônio dos Santos Lontra.²⁰³ O seu fiel de armazém era o alferes João Álvares Curvelo, ambos indicados pela Companhia Docas da Alfândega.²⁰⁴ Em 1874, seu fiel ainda era o major Antônio dos Santos Lontra, que, em 1874, morava na Rua da Saúde, nº 50.²⁰⁵ Em 1876, o trapiche se mudou para a Rua da Saúde, 22 (nume-

195 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1862... Tipografia Laemmert, p. 860.

196 *Idem.*

197 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1864... Tipografia Laemmert, p. 115.

198 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1866... Tipografia Laemmert, p. 579.

199 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1887... Tipografia Laemmert, p. 1018.

200 *Idem.*

201 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1872... Tipografia Laemmert, p. 194.

202 *Idem.*

203 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1873... Tipografia Laemmert, p. 686.

204 *Idem.*

205 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert, p. 226.

ração nova), próximo ao Trapiche do Cleto,²⁰⁶ administrado por Paula Dantas. Paula Dantas funda a Paula Dantas & Cia., em 1878.²⁰⁷ Em 1879, o escritório do trapiche ficava no nº 24, Rua da Saúde (numeração nova).²⁰⁸ Em 1879, o trapiche foi comprado por Guilherme de Castro.²⁰⁹ O novo fiscal e escriturário era Carlos Augusto de Siqueira, que morava na Rua da Saúde, 24 (antigo Trapiche do Cleto).²¹⁰ Em 1880, o fiscal e escriturário era Pedro Alexandrino de Souza Portugal.²¹¹ Em 1881, Guilherme de Castro comprou o Trapiche Moss de Gêneros.²¹² Em 1884, era reconstruída a ponte. Recebeu telefone e telégrafo urbano. Em 1885, o dono passou a morar na Rua São Clemente, 102, Botafogo, sinal claro de distinção e riqueza.²¹³ Deu nome ao beco construído em seu largo. Na Junta Comercial, temos apenas um registro.²¹⁴

TRAPICHE NOVO CARVALHO

Fundado em 1874, na Rua da Saúde, 64 (numeração antiga), ao lado do antigo Trapiche Carvalho, após a construção da Doca Dom Pedro II.²¹⁵ Pertencia à Empresa Carvalho & Pires, dona do antigo Trapiche Carvalho. Seu primeiro proprietário foi Joaquim da Costa Babo. Em 1875, mudou-se para a Rua da Saúde, 30 (numeração antiga).²¹⁶ Em 1876, o novo proprietário era Carlos Artur dos Santos.²¹⁷ No mesmo ano, ele funda a Carvalho & Pires. Em 1877, quem administra o estabelecimento

206 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 894.

207 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1878...* Tipografia Laemmert, p. 154.

208 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1879...* Tipografia Laemmert, p. 158.

209 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1879...* Tipografia Laemmert, p. 238.

210 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1879...* Tipografia Laemmert, p. 837.

211 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1880...* Tipografia Laemmert, p. 432.

212 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1881...* Tipografia Laemmert, p. 161.

213 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1885...* Tipografia Laemmert, p. 899.

214 AN, JCRJ, 1892, Livro 12, Registro 1739, Galeria 5.

215 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1874...* Tipografia Laemmert, p. 744.

216 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1875...* Tipografia Laemmert, p. 147.

217 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1876...* Tipografia Laemmert, p. 149.

é a Carvalho & Pires.²¹⁸ Em 1882, Carvalho & Pires comprou o Trapiche Novo Porto (Cleto), em sociedade com Joaquim da Costa Babo & Cia.²¹⁹ Em sociedade com Antônio Agostinho Pires, compraram o trapiche cujo endereço era Rua da Saúde, 40 (numeração nova).²²⁰ Em 1885, Joaquim da Costa Babo²²¹ era dono e armador de diversos navios. Ele ainda morava na Rua da Saúde 57. Destruído por um incêndio em 1906, às vésperas da demolição por causa da obra do Cais do Porto.²²² Apareceu cinco vezes no registro da Junta Comercial.²²³

TRAPICHE TORRES

Fundado por Manoel Joaquim Torres, em 1881, na Rua da Saúde, números 74 e 76 (numeração nova).²²⁴ Produto da reorganização da região promovida pela construção das Docas Dom Pedro II. Trapiche sem ponte própria. Mudou-se para a Rua da Saúde, nº 88, em 1884.²²⁵ Em 1885, continuou administrado pela Torres Pilar e Cia.²²⁶ Na Junta Comercial, apareceu apenas duas vezes.²²⁷

* * *

Estes trapiches repousam entre os mais tradicionais da antiga zona portuária do Rio. A memória fotográfica da cidade, principalmente nos anos

218 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1877...* Tipografia Laemmert, p. 152.

219 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1882...* Tipografia Laemmert, p. 161.

220 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1882...* Tipografia Laemmert, p. 162.

221 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1885...* Tipografia Laemmert, p. 898.

222 *Jornal do Brasil*, 5 de junho de 1906, p. 2.

223 AN, JCRJ. 1899, Livro 30, Registro 7174, Gaveta ou Galeria 2. 1899, Livro 3 ou 301 ou 361, Registro 47014, Galeria 2. 1881, Livro 116, Registro 22533, Galeria 3. 1884, Livro 161, Registro 27107, Galeria 3. 1894, Livro 286, Registro 39531, Galeria 5.

224 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1881...* Tipografia Laemmert, p. 161.

225 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1884...* Tipografia Laemmert, p. 918.

226 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1885...* Tipografia Laemmert, p. 899.

227 AN, JCRJ. 1885, Livro 176, Registro 28537, Galeria 3. 1883, Livro 146, Registro 25543, Galeria 3.

finais da sua existência, traz uma imagem nítida de sua fisionomia.²²⁸ Mas essa região, principalmente no trecho entre o Beco da Pedra do Sal e o Cais da Imperatriz, foi profundamente modificada pela construção da Doca Dom Pedro II. Ela não apenas modificou a geografia física da região; ela prenunciou o crepúsculo da era dos trapiches no Rio.

A DOCA DOM PEDRO II

No dia 15 de setembro de 1871, a área do Cais da Imperatriz foi agitada por uma gigantesca cerimônia. Sua majestade, a imperatriz Isabel, herdeira do trono, e seu esposo, o senhor conde D'Eu, chegaram às 12 horas em ponto ao pavilhão da guardamoria da alfândega do Rio de Janeiro, acompanhados por grande comitiva, destacando-se o senhor conde Lage e a senhora baronesa de Suruy.

Foram recebidos pelos ministros da Marinha e das Relações Exteriores, os diretores da Companhia das Docas Dom Pedro II, os senhores conde da Estrela e os vereadores da Câmara Municipal da cidade José Joaquim de Lima Sobrinho e José Coelho e Castro, o secretário da diretoria da companhia daquelas docas, o senhor Velho da Silva, e os gerentes, engenheiro André Rebouças e Bento Sampaio, além de grande número de seletos convidados da elite política da corte imperial do Rio de Janeiro.²²⁹

Suas altezas visitaram as obras da Doca da Alfândega e ficaram especialmente impressionados com o trabalho dos escafandristas, cujo equipamento era pela primeira vez usado na América Latina. Também causou impacto a enseadeira, imenso dispositivo de ferro que alicerçava, no fundo da enseada, as últimas caixas de concreto que seriam base da nova ponte da Doca da Alfândega.

228 Para uma visão em detalhes dos trapiches na área, nos últimos anos antes da demolição, ver TURAZZI, Maria Inez. *Um porto para o Rio: imagens e memória de um álbum centenário*. Apresentação de Maria Teresa Vilela Bandeira de Mello. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2012, p. 178.

229 Todo o relato se baseia em reportagem intitulada “Inauguração das Docas de D. Pedro II”, *Jornal do Comércio*, 16 de setembro de 1871.

À uma hora da tarde, o casal imperial embarcou na Galeota Real e se dirigiu para a Enseada da Saúde, dessa vez para o lançamento da pedra fundamental de uma nova obra. Desembarcaram em uma ponte flutuante em frente ao Cais da Imperatriz, onde a mãe da princesa Isabel tinha colocado pela primeira vez os pés em terras brasileiras, há quase 28 anos. Acompanharam a galeota as barcas das companhias Fluminense, Ferry e Mauá, faustosamente decoradas e levando em seu bojo a elite econômica e política do Rio de Janeiro. O casal imperial foi recebido ao desembarcar pelo engenheiro negro André Rebouças, autor da obra. O apreço demonstrado pela princesa e seu marido ao engenheiro “de cor” provocou comentários rumorosos por parte da aristocracia presente.

No caminho da comitiva, um vereador da Câmara Municipal entregou a um alto funcionário do palácio de São Cristóvão um documento de protesto da maioria da Câmara contra a execução da obra. Nada tirava o brilho da cerimônia.

No pavilhão erguido no Largo da Imperatriz, o senhor Eduardo de Sá pronunciou um discurso “em nome dos operários” e terminou por ofertar, por intermédio do engenheiro Rebouças, uma colher e um malhete, ambos de ouro, e ramalhetes de flores ao casal imperial. Seguiu-se o lançamento da pedra fundamental, com as marcas “D.P.II” em um bloco de granito cinza e uma caixa interna onde foi colocada uma cópia do documento de formação da companhia e de autorização governamental para a obra:

“Aos 15 dias do mês de setembro do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1871, 51º da independência e do Império e 31º do reinado de S. M. Imperial o sr. D. Pedro II, nesta muito leal e heroica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, reinando o muito alto e poderoso defensor perpétuo do Brasil, e sendo regente do Império S. A. Imperial a sra. D. Isabel, presentes a mesma augusta senhora, seu augusto esposo S. A. o príncipe Conde D’Eu e as pessoas abaixo assinadas; depois de benta pelo Reverendíssimo sr. padre-mestre Antônio Maria Correia de Sá e Benevides, lançou-se a primeira pedra do armazém central das Docas de D. Pedro II, empresa concedida a Stephen Busk & C. sendo sócio gerente da firma no Rio de Janeiro o Sr. Stanley P. Youle e ao engenheiro André Rebouças,

pelos decretos do poder executivo nos. 4.492, 4.665 e 4.542 de 23 de março de 1870, 28 de junho de 1870 e 3 de janeiro do ano corrente, todos de conformidade a lei n. 1.746 de 13 de outubro de 1869.

Sendo por efeito destas concessões, obtidas todas sob os auspícios do muito alto e poderoso sr. D. Pedro II, do Presidente do Conselho de Ministros o Exmo. sr. Visconde de Itaborahy, que se organizou de 8 a 10 de julho do presente ano a Companhia das Docas de D. Pedro II, tendo por diretores os Exmo. srs. Conde de Estrela, presidente veador José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho e José Machado Coelho, banqueiro, o Banco do Brasil, sob a presidência do Exmo. sr. veador dr. José Machado Coelho e Castro e corretor o sr. Diocleciano Bruce.

E para a todo o tempo constar se lavrou o presente auto, seguindo-se as assinaturas de S. A. I. Regente e de seu augusto esposo, do conselheiro dr. Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, dos membros da diretoria e do gerente da companhia e de mais pessoas que presente estavam.”

Terminada a cerimônia do lançamento da pedra fundamental, o secretário da diretoria da companhia pronunciou um discurso que terminou com vivas ao imperador, ao casal imperial e à nação brasileira Por fim, a condessa de Estrela ofereceu à princesa um ramalhete de flores adornado de colibris.

Após o cerimonial, embarcaram o casal imperial e sua imensa comitiva de volta para a Alfândega, onde um farto banquete de 150 talheres foi servido para os requintados convidados.

Aquela cerimônia era a culminância de um processo iniciado quatro anos antes. Em 1867, a Câmara Municipal recebeu o projeto do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas referente às Docas Dom Pedro II, de autoria do engenheiro André Rebouças e da firma Stephen Busk & C.²³⁰ Após a aceitação por parte dos acionistas de que qualquer pessoa podia desembarcar mercadoria nele, ficou claro que as

230 *Jornal do Comércio*, 16/09/1871.

portas da doca franqueadas ao público seriam em número igual ao de “logradouros públicos” por ela aterrada.

Mas nem tudo era festa. No mesmo jornal que noticiava o acontecimento que entraria para os anais da história da região portuária, vinha um manifesto escrito pelos proprietários de trapiches da região (“Proprietários das Marinhas das Enseadas da Saúde e Gamboa”), criticando violentamente a obra. Os trapicheiros lamentavam, de forma respeitosa, que a herdeira presuntiva do trono estivesse patrocinando uma obra que feria a constituição do Império.²³¹

Denunciavam que a concessão dada à Companhia Docas Dom Pedro II era um atentado ao direito de propriedade, pois estabelecia um monopólio que privava diversos “cidadãos” de exercerem seu labor, direito conquistado dentro da lei, no caso o de construir e usufruir de embarcadouros para comércio de carga e descarga. Assim, o estabelecimento de monopólios feria abertamente o direito de propriedade. Fazendo uso dos valores e ideias do liberalismo, os donos de trapiche acusavam o Estado de acumpliciar um monopólio privado.

Nenhum governo pode no Brasil decretar o monopólio. A concessão feita à Companhia das Docas de Pedro II é ilegal!

Senhora! É sempre oportuna a correção dos erros! Faça V. A. Imperial investigar a inconstitucionalidade de semelhante decreto.

Fazendo uma alusão maledicente ao projeto da Lei do Ventre Livre, exatamente nesse momento sendo votado pelo Parlamento — “Não basta para a prosperidade deste Império que se decrete a liberdade do ventre” —, os donos de trapiches acusavam “utopistas” (talvez o engenheiro Rebouças) e “ambiciosos” (talvez os controladores da Stephen Busk & C.) de planejarem o fim da economia portuária do Rio e de estarem “gravando” mais e mais a atividade comercial na cidade.

Curioso também que o exemplo da Alemanha — recém-unificada após a guerra com a França — seja esgrimido pelos articulistas, com

231 “A S. A. I. a REGENTE”, *Jornal do Comércio*, 16/09/1871.

base na ideia de que foi a prosperidade econômica de seus cidadãos que deu grandeza ao país, e não o poder das armas. Pode ter sido outra alusão, dessa vez à Guerra do Paraguai, também recentemente terminada? Frederico, o Grande, da Prússia, e Napoleão foram lançados como exemplares cumpridores da lei, e assim vencedores. Napoleão III, ao contrário, assim não fez e foi derrubado (naquele momento ele já tinha perdido o trono após as derrotas em Sedan e Metz).

Em uma linguagem meio codificada, os proprietários de trapiches pediam justiça aos legisladores do Império e à princesa, mas parece que o teor apaixonado da arenga não comoveu os governantes.

Outro jornal apareceu com um recado mais curto, mais enigmático, porém igualmente retumbante da revolta do “povo fluminense” (os proprietários de trapiche) contra a “ameaçadora” construção da Doca:

“Honra à Ilma. Câmara municipal, que, ferida na sua dignidade, reagiu solenemente contra a prepotência de um homem que, a pretexto do bem público, só procura o seu interesse!

Honra o povo fluminense que, ainda uma vez tão asperamente ofendido nos seus brios, soube ser prudente, não atirando pelos ares aqueles ridículos preparos feitos às pressas em uma praça pública, onde outrora desembarcou a nossa muito querida Imperatriz!

Principia a carregar-se mais ainda a nuvem negra contra uma companhia monopolizadora, criada somente para o bem de poucos, e o mal de muitos!”²³²

A inauguração da Doca Dom Pedro II foi o clímax de um processo de confronto que teve como campo de batalha a região portuária mais valiosa da cidade. Um confronto entre propugnadores de mudanças profundas na infraestrutura portuária e defensores do *status quo*, donos de trapiches e cais de pedra que, bem ou mal, vinham funcionando regularmente no comércio exterior.

232 *Diário do Rio de Janeiro*, 15 de setembro de 1871.

A reforma da Alfândega consumiu mais de 20 anos, de 1851 a 1877.²³³ Mas, mesmo depois de concluída, ela não resolveria o problema da crescente demanda de comércio marítimo da cidade. O gargalo do comércio exterior ainda dependia fundamentalmente dos trapiches privados, a maioria de madeira.

Assim, surgiu a proposta da Doca Pedro II, fruto do mesmo engenheiro que deu início às obras da Alfândega, André Rebouças. O projeto inicial era ambicioso: um entreposto ligado diretamente à Estrada de Ferro Dom Pedro II, por onde o embarque de café pudesse ser feito sem o uso de carroças ou de outros meios primitivos comuns na cidade do Rio. Era resultado do estágio que André Rebouças fizera por dois anos na Inglaterra, a terra-mãe da Revolução Industrial. Nesse estágio, ele visitara as Docas da Rainha Vitória e vira o quanto a extensão de um grande cais de pedra poderia facilitar o embarque e o desembarque de navios mercantes de grande calado.²³⁴

O projeto inicial das Docas Dom Pedro II era de uma extensão ferroviária através da Rua da Imperatriz (antiga do Valongo) e, em seguida, um ramal pela Rua Larga de São Joaquim, diretamente ligado à *gare* da estação ferroviária. Além da exportação de café e outros gêneros ser facilitada, a importação de carvão para uso da companhia ferroviária também seria muito agilizada.

Além disso, o projeto previa a construção de diversas outras docas, idênticas à da Saúde no litoral norte, indo na direção da Gamboa — que tinha diversas qualidades em relação à Saúde, como maior profundidade das águas e maior proximidade com o ramal ferroviário. A rede portuária projetada incluía estaleiros de construção naval e diques para reparo de embarcações. Seria como uma antecipação do Cais do Porto, que seria afinal erguido no início do século XX. No final de outubro de 1867, o imperador aprovou os planos de Rebouças. Em 1871, tiveram início as

233 LAMARÃO, op. cit., p. 57.

234 LAMARÃO, op. cit., p. 60.

desapropriações.²³⁵ Os trapiches da área, inclusive o da Pedra do Sal, foram mantidos funcionando por algum tempo depois da desapropriação como forma de agregar capital à empresa, na medida em que a obra a ser executada era hercúlea. Nesse mesmo ano de 1871, a companhia solicita à Câmara aforamento de terreno para expansão das obras.²³⁶

Os proprietários da região não ficaram inertes. O Arquivo Nacional guarda grande quantidade de processos contra a Companhia Docas Dom Pedro II.²³⁷ A grande maioria por desacordo no valor das desapropriações, mas o dono do Trapiche Portas foi além e questionou a

235 Para um exemplo de recurso impetrado por proprietário, ver AN, Desapropriação (gaveta). Autora: Ana Joaquina do nascimento, Autoridade: Juiz de direito 1ª vara civil, Prédios a Rua da saúde 118 e praça municipal n. 1/21 para Cia das docas Pedro 2º. Ficha 8, Caixa 615. Curioso que esses prédios estavam todos do outro lado da praça, distantes da doca, e que mais tarde será ocupado pelo Trapiche Ypiranga.

236 AGCRJ, Códice 2-1-16, 1871-1881.

237 AN, Juízo da 1ª Vara Civil, Ano 1872, Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Antônio Rodriguez de Barros proc. Ana Ribeiro Moreira, Natureza do processo: Obra Nova Maço 70, caixa nº 1822, Juízo da 1ª Vara Civil, Ano 1872.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Maria Ribeiro Moreira, Natureza do processo Obra Nova. Maço 70, caixa nº 1893, Juízo da 1ª Vara Civil, Ano 1872.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Adélia Ribeiro Moreira, Natureza do processo Obra Nova, Maço 70, caixa nº 1894, Juízo do Tribunal da Relação, Ano 1874.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Manoel Antônio Ferreira Portas, Natureza do processo Apelação Civil Traslado, Maço 7120, caixa 628, galeria A, Juízo dos Feitos da Fazenda, Ano 1878.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Fazenda Nacional, Natureza do processo Penhora, Maço 8142, caixa 1466, galeria A, Juízo dos Feitos da Fazenda Nacional, 1879.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Natureza do processo Execução, Maço 5498, caixa 1112, galeria A, Juízo de Direito da 1ª Vara Civil, Ano 1880.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Manoel Antônio Ferreira Portas, Natureza do processo Penhora Executiva, Maço 106, caixa 3011, Juízo de Direito da 1ª Vara Civil, Ano 1881.

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Joaquina Rita Cândida de Lima Portas, Natureza do processo Execução, Maço 90, caixa 2438, Juízo da Corte de Apelação, 1884

Réu Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor Manuel Antônio Ferreira Portas, Natureza do processo Apelação Civil – Traslado Maço, caixa 15, n. 158, Juízo de Direito da 1ª Vara Civil, Ano 1888.

legalidade das concessões, além do fato de os juízes quase sempre decidirem a favor da companhia. O beneplácito da coroa não era pouca coisa naquela sociedade.²³⁸

Segundo Lamarão, a Companhia Docas Dom Pedro II teve muitos percalços derivados da rivalidade entre empresários, principalmente aqueles da Doca da Alfândega. Rebouças tinha sido diretor das obras da Alfândega, mas foi exonerado. Ao ser proibido de estender os trilhos da Estrada de Ferro até a doca, Rebouças sabia que seu projeto estava morto no nascedouro.²³⁹ Outro golpe foi a proibição de embarcar ou desembarcar café, o que tirava da doca o ganho com a mercadoria mais rendosa do Império. Para Rebouças, era mais uma estocada que recebia dos seus inimigos no poder e dos donos de trapiche, que agora conviviam com o gigantesco armazém (*vide* Mapa 1).

Ao contrário do que foi alarmado, a Doca Dom Pedro II não representou o colapso do negócio de trapiches na cidade. Pelo contrário, ela serviu na prática como mais um trapiche, recebendo mercadorias dos pequenos navios que descarregavam no meio da baía as grandes embarcações. Em julho de 1874, após uma nova série de ataques (as obras nem tinham sido concluídas), foi pedida a liquidação da Companhia Docas Dom Pedro II.²⁴⁰

Em nova reviravolta, fruto de contatos com pessoas importantes do governo, essa doca consegue o direito de ser alfandegada, um estágio altamente cobiçado pelos donos de trapiche na cidade.²⁴¹ Mas até isso foi ameaçado pela subida ao poder do gabinete conservador de Caxias. Entre

Réu (executado) Cia. das Docas de Pedro 2º, Autor (executante) Manoel Antônio Ferreira Portas, Natureza do processo Execução por Translado, Maço 132, caixa 3502

238 A Câmara Municipal exigiu que as obras de construção da Doca Pedro II fizessem uma extensão da futura Rua Coelho e Castro com a Praça Municipal, o que foi efetivamente feito, às custas da empresa. AGCRJ, Códice 42-3-50.

239 LAMARÃO, *op. cit.*, p. 67.

240 *Ibidem*, p. 70.

241 *Idem*.

1871 e 1889 (quando ela se tornou Docas Nacionais), a doca teve quatro sociedades diferentes, sendo que Rebouças participou até a segunda.²⁴²

A Doca Dom Pedro II não chegou a contento em seu projeto. Somente um armazém, o de número 5, foi concluído. Suas pontes não alteraram a prática de ancoragem das embarcações ao largo, pois o calado dos navios que podiam acostar na doca era limitado. Mas representou o ensaio das novas tecnologias, de fundações em profundidades médias, por exemplo, e principalmente apontou, para os trapiches de madeira, que assomavam, uma sombra que, em trinta anos, seria seu fim.²⁴³

OS ÚLTIMOS ANOS

Os últimos trinta anos anteriores ao início das obras do Cais do Porto foram frenéticos na região portuária. O comércio exterior, notadamente de café, não parava de crescer, e a rentabilidade dos empresários do setor de carga e descarga também. Mas a infraestrutura era cada vez mais criticada, e projetos atrás de projetos apareciam, prometendo a redenção.

Um dos mais importantes foi o da Estação Marítima da Gamboa.²⁴⁴ André Rebouças tinha sonhado com um ramal ferroviário à beira mar, onde o café pudesse ser embarcado sem o uso dos lentos carroções, e o carvão pudesse chegar com rapidez, além dos produtos importados de manutenção das máquinas.

As disputas internas e as dificuldades com a doca praticamente tiraram Rebouças do mercado. O novo diretor da Estrada de Ferro, em

242 AN, JCRJ. Companhia das Docas de Dom Pedro Segundo (Rua Coelho e Castro 5) 1871, Livro 7, Reg. 91, Galeria 6; 1882, Livro 18, Reg. 371, Galeria 3; 1883, Livro 20, Reg. 407, Galeria 3; 1889, Livro 33, Reg. 764, Galeria 3.

243 Uma coleção de textos sobre a Doca Dom Pedro II está no IHGB: As docas de dom Pedro II ou o monopólio dos trapiches, coleção dos artigos que foram publicados pelo *Jornal do Comércio* de 16/09/1871 a 19/11/1871, Localização 31.1.42; *DOCAS DE DOM PEDRO II, Companhia das Docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa do Rio de Janeiro, justificação, protestos, caminho de ferro aéreo, estatutos, lei geral*, localização 156, 5, 4.

244 LAMARÃO, op. cit., p. 71.

1876, era Francisco Pereira Passos, um engenheiro intrépido que não se abalava com o jogo da política. Um ano antes de assumir a diretoria, ele tinha publicado o relatório da Companhia de Melhoramentos que apontava os gargalos de infraestrutura da cidade, principalmente para os investimentos de grande capital.²⁴⁵ Tornando-se diretor, ele rapidamente encampou a ideia e, em 1877, o projeto estava pronto. As desapropriações tiveram início.²⁴⁶ Somente no último ano da obra, elas se resolveram.²⁴⁷

Em 1º de julho de 1879, foi inaugurada a Estação Marítima da Gamboa: cais de aterro de 9.757 metros quadrados, dois armazéns, três pontes de madeira com parafusos de ferro de 10 metros, duas pontes de 100 metros e uma (a central) com 258 metros; dois túneis perfurando os

245 PASSOS, Francisco Pereira. *1º Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1875.

246 *Estrada de Ferro Dom Pedro II*: Estação marítima da Gamboa, processo de indenização por desapropriação dos prédios de Joaquim Fernandes de Oliveira Mendes: exposição e provas apresentadas pela diretoria da mesma Estrada. Rio de Janeiro, Tip. Perseverança, 1879.

247 AN, Desapropriação.

1879. Basílio Gomes de Oliveira e Bernardo João Gomes Sardinha, Carolina M. G. de Oliveira. Juízo dos Feitos da Fazenda Nacional (JFFN). Desapropriação de Prédio à Rua da Gamboa, 155, para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), Ficha 35, Caixa 615.

1879. Basílio Gomes de Oliveira, José Ribeiro Sarmento e Bernardo João Gomes Sardinha.

JFFN, Desapropriação de Prédio na Rua da Gamboa, 157 p/ E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), Ficha 37, Caixa 615.

1879. Bernardo Gomes Sardinha, João Gomes Sardinha, Carolina M. G. de Oliveira, Basílio Gomes de Oliveira. JFFN, Desapropriação de Prédio na Rua da Gamboa, 155, Ficha 35, Caixa 615.

1879. Bernardo Gomes Sardinha, Basílio Gomes de Oliveira, José Ribeiro Sarmento. JFFN, Desapropriação de Prédio na Rua da Gamboa, 157 para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), Ficha 37, Caixa 615.

1879. Carolina Ferreira de Castro, seu marido José Maria Pereira. JFFN, Desapropriação de Prédio Rua Barão da Gamboa, 2, 4, 6 e 2-A, para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), Ficha 36, Caixa 615.

1879. Carolina Maria Gomes de Oliveira, seu marido Basílio Gomes de Oliveira, Bernardo João Gomes Sardinha JFFN, Desapropriação de Prédio Rua da Gamboa, 155, para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), Ficha 35, Caixa 615.

morros, um de 82 metros, no Morro da Formiga, e outro de 313 metros, ligados ao ramal da *gare* da Estrada de Ferro, ambos com uma extensão total de 989 metros.²⁴⁸

Era uma obra de portento para qualquer lugar do mundo. No Rio, mostrava-se o quanto a engenharia da época poderia fazer. O comércio de café passava a ser feito especialmente pela Estação, reduzindo os lucros dos trapicheiros da Prainha.

Os últimos anos da era dos trapiches foram vividos intensamente. Em 1866, o litoral norte da Prainha ao Valongo já estava totalmente ocupado (*vide* Mapa 9). A documentação retrata em detalhes os sólidos prédios de alvenaria e tijolos que ocupam a Rua da Saúde.²⁴⁹ Em 1900, praticamente não cabe mais nenhuma construção no trecho entre o Trapiche Mauá e a ponta da Saúde (Mapa 5).

O bonde representou uma mudança significativa no transporte público da região. A Companhia de Carris Urbanos foi a primeira a se instalar na área.²⁵⁰ Mas a modernização do transporte público foi dificultada na área pela geografia física da região, com elevações inclinadas e um litoral estreito, ainda atulhado de construções, um relevo que fechava a região para o restante da cidade. Proliferavam os projetos de túneis, como aquele que atravessaria o Morro do Livramento,²⁵¹ e o tão falado, mas nunca construído, túnel da Rua Príncipe dos Cajueiros, que atravessaria o Morro da Conceição entre a Rua dos Andradas e a

248 LAMARÃO, op. cit., 73. Hoje esse túnel serve ao VLT que sai da Central do Brasil para a Gamboa.

249 AGCRJ, Códice 2-2-105, Rua da Saúde. Requerimento de Antônio Barroso de Almeida pedindo aforamento de terreno e prédio nº 58 que comprara a Antônio Ferreira Alves. 1844-67. 12/11/1866. “[...] dois prédios sitos à Rua da Saúde números 58 e 83, o primeiro com 43 e meio palmos de frente e fundos até o mar, edificado de pedra e cal nas paredes de frente e fundo, sendo as laterais dessa forma até o vigamento tendo sobrado com 4 janelas sacadas dividindo por um lado com José da Costa e Souza e pelo outro com Graciano dos Santos Pereira em terreno foreiro a Câmara Municipal desta corte [...]”.

250 AGCRJ, 55-1-2, Cia. de Carris Urbanos, 1878.

251 AGCRJ, Códice 50-3-24, 1878-1888. “Portaria do Ministro da Agricultura Thomaz José Coelho de Almeida (14/11/1876) sobre o projeto de Américo de Castro e requerimento do engenheiro Antônio Mauricio Liberdalli”.

Pedra do Sal.²⁵² Ambos jamais foram sequer iniciados. Somente o túnel da Estação Marítima da Gamboa — um túnel de fluxo de mercadorias e equipamentos, não de passageiros — foi levado a bom termo.²⁵³

A década de 1890 é plena de sinais de mudança na vida econômica da região portuária do Rio. Uma das mais importantes é a formação da Companhia União dos Trapiches, em 1891²⁵⁴. A princípio, o objetivo da companhia era assegurar que os donos de trapiches tivessem garantias contra a determinação do governo republicano em eliminar seus empreendimentos em nome do progresso. Além disso, buscava reduzir a concorrência entre os trapiches, para que melhor eles defendessem seus interesses.

Mas, com o correr dos anos, a União dos Trapicheiros também foi acusada de diversos crimes contra os trapicheiros, um deles desvio de mercadorias e contrabando, delitos comuns na relação dos trapicheiros com a Alfândega.²⁵⁵ O fato é que a Companhia União dos Trapiches passou por diversas dificuldades na última década do século XIX e foi afinal extinta com as desapropriações da era Pereira Passos.

Em 1896, o novo governo Prudente de Moraes determinou uma investigação profunda sobre os trapiches alfandegados da cidade.²⁵⁶ O relatório do funcionário encarregado da devassa é um documento que sinaliza a situação às vésperas do final do século e no limiar do último

252 AGCRJ, Códice 50-3-25, 1879.

253 Esse túnel, por quase cem anos abandonado, foi recuperado na gestão Eduardo Paes e agora faz parte do ramal do VLT para a Gamboa.

254 AN, JCRJ, Companhia União dos Trapiches. Livro: 59, Reg.: 1470, Gaveta: 5, 1891; Livro: 47, Reg.: 1146, Gaveta: 3, 1890; Livro: 93, Reg.: 2900, Gaveta: 2, 1904; Livro: 73, Reg.: 2044, Gaveta: 5, 1893.

255 AN, Juízo dos Feitos da Fazenda Municipal.

1896. Réu: Companhia União dos Trapiches. Autor: Fazenda Municipal Natureza do Processo: Pena de Infração nº 2530, Caixa 2290, Galeria A.

1900. Réu: Companhia União dos Trapiches. Autor: Fazenda Municipal Natureza do Processo: Mandado Executivo nº 1734, Caixa 2267, Galeria A.

1902. Réu: Companhia União dos Trapiches. Autor: Fazenda Municipal Natureza do Processo: Mandado Executivo nº 3756, Caixa 2226, Galeria A.

1897. Réu: Companhia União dos Trapiches. Autor: Fazenda Municipal Natureza do Processo: Executivo nº 117 Caixa 2188, Galeria A.

256 IHGB, Lata 197, doc. 3.

ato. De acordo com o novo chefe da 1ª Seção da Diretoria de Rendas Públicas, existiam naquele ano 24 trapiches alfandegados na orla da capital federal. Inclusive dois, o Saúde e o Lazareto, continuavam a prestar serviços à Alfândega, mas já tinham expirado seus contratos, isto é, estavam totalmente ilegais.

Ele aponta que o jornal *Cidade do Rio* (fundado pelo abolicionista José do Patrocínio) estava encabeçando uma campanha em defesa dos trapicheiros, acusando o governo de beneficiar as Docas Nacionais (antiga Dom Pedro II), em detrimento dos outros estabelecimentos. Acusa a Companhia União dos Trapiches de ser dona de grande número deles, mas não os explorava, apenas os arrendava.

Um exemplo era o Trapiche Frias, que pertencia à Companhia União e foi arrendado a Frias Hermanos e Cia., importadores de charque do Rio da Prata, no qual fazia depósitos, infringindo o artigo 382 da Nova Consolidação das Leis das Alfândegas, de 1894.²⁵⁷ De acordo com o funcionário, os demais trapiches usavam seus depósitos para fazer especulação de preços, muitas vezes em forma de cartéis, violando flagrantemente as leis do país. Mas faltavam provas para estas denúncias. Esta carência está ligada a falta de funcionários públicos de fiscalização para um tão grande número de estabelecimentos particulares “fiscalizados”. Assim, campeia o contrabando e o desvio.

Ele acusava os trapiches Reis, Federal, Damião, Azevedo (não localizado) e Central de terem portas de saída com chaves desiguais, mas que não estavam todas em mãos dos fiscais da Alfândega, o que caracterizava, para ele, esquema de desvio de mercadorias.

Nos trapiches Corção e Novo Comércio, foram encontrados empregados do administrador residindo neles, o que era proibido por lei. Os trapiches Flora, Corção e Damião tinham irregularidades no peso das mercadorias. A denúncia deixava clara a incapacidade da estrutura fiscalizadora da Alfândega de dar conta da fragmentada estrutura portuária do Rio. Esse seria um dos móveis da vontade política de dar

257 CRUZ, op. cit., p. 56.

cabo de todo este emaranhado e deixar apenas uma empresa cuidando da estiva do Rio.

Mesmo com essas pressões vindas do Estado, a estrutura portuária aumentava dia após dia. O trapiche Silva, no oeste da Praça Municipal, requisitou autorização para realização de obras de aumento de sua ponte, no mesmo nível dos trapiches Mendes e Docas Dom Pedro II.²⁵⁸ Essa demanda refletia a concorrência cada vez maior entre os trapicheiros, que seria mantida até o colapso.

Em 1891, a República recém-iniciada estimulou projetos de reordenação urbana. Um deles previa o alargamento da Rua da Saúde com a demolição de todos os prédios em ambos os lados da rua.²⁵⁹ Nesse momento, já circulava entre as autoridades projetos de construção de um cais do porto, nos moldes daquele construído em Buenos Aires (Cais Madero).

Um dos últimos trapiches a aparecerem, na paisagem carioca da Pratinha e do Valongo, foi o Ypiranga. Localizado no lado esquerdo da Praça Municipal, fronteiro ao Cais da Imperatriz (chamado pela república de Cais da Saúde), destacava-se dos demais, já no início do século XX, por ser todo feito em alvenaria (com exceção da ponte de madeira) e com rebuscada arquitetura.²⁶⁰ Somente em 1898, após profunda reforma, ele teria o perfil que as imagens da construção do Cais do Porto deixariam eternizado. Em pouco menos de 10 anos, ele seria aterrado, perdendo sua ponte e sua função, e demolido para depois, nos anos 1930, ser o local da construção do Hospital dos Servidores do Estado.

COLAPSO

A construção do Cais do Porto do Rio de Janeiro foi a confluência de uma série de projetos que estavam por décadas esperando para amadurecer.

258 AGCRJ, Códice 50.3.20.

259 AGCRJ, Códice 52-4-39 1891.

260 AGCRJ, Códice 50.3.16.

Em primeiro lugar, a estabilidade política da República, adiada indefinidamente nos conturbados governos militares de Deodoro e Floriano; a estabilidade econômica, cujas bases foram lançadas no governo Campos Sales; e a conciliação oligárquica, quando os arranjos entre grupos econômicos detentores do poder político nos estados finalmente foram forjados, mediante um instável pacto que sempre ameaçava ruir quando vinham as eleições.²⁶¹

Na cidade, o engenheiro Pereira Passos, ao contrário de André Rebouças, conseguira os louros do reconhecimento público, o que lhe garantia uma fugaz mais marcante carreira política. Logo ao ser convidado por Rodrigues Alves para assumir o comando da complicada capital federal, pediu (ou melhor, exigiu) carta branca para executar seu ambicioso plano de mudanças. Era como se a classe de engenheiros, principalmente aqueles formados na Escola Politécnica de Engenharia do Largo de São Francisco de Paula, pudesse, finalmente, adentrar os salões do poder com a chave do gabinete, depois de cerca de 30 anos de espera.²⁶²

Com a Câmara Municipal fechada a toque de estado de sítio, Pereira Passos pode concretizar seus sonhos, reunindo a nata da engenharia da época, com o auxílio inestimável dos técnicos ingleses, trazendo as novidades do mundo civilizado para a velha cidade de São Sebastião. O Cais do Porto era o eixo central, trazendo os visitantes da Europa para uma cidade reformada à imagem e semelhança das metrópoles do Velho Mundo. Para os trapicheiros, e suas legiões de trabalhadores, o réquiem foi silencioso. Na medida em que a muralha ficava erguida no alto-mar, os trabalhadores e patrões da estiva contavam os dias para o colapso. O porto se ligava com a Avenida Central, concluída em 1905, e em breve se ligaria com a Avenida Beira Mar (de 1912), que descia até

261 Para uma revisão do modelo “Café com Leite”, ver VISCARD, Cláudia. *O teatro das oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte, Fino Traço, 2012.

262 Para essa hegemonia dos engenheiros na Primeira República, ver BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Hausmann tropical*. Rio de Janeiro, SMC, DGDIC, DI, 1994.

Botafogo, fazendo um opulento muro de pedra que delimitou a expansão para a futura zona sul.

Os donos de trapiches tiveram ricas indenizações e possibilidades de participar dos novos negócios, agora subordinados ao *Compagnie Du Port*, a empresa francesa que recebeu de mão beijada do estado a polpuda e rendosa administração do novo cais. Aos trabalhadores, restava participar da arriscada aventura da construção — muitos morreram pela ausência total de segurança — e depois lutar para conseguir uma vaga nas turmas de estivadores, disputa duramente conquistada pelos raros sindicatos junto à exigente companhia privada encarregada do manuseio.²⁶³

Mas era algo mais que pranchas de madeira o que foi desmontado nos últimos anos da primeira década do século XX. Era um modo de vida que desaparecia. Durante séculos, os trabalhadores do Rio tinham uma vida intensamente relacionada ao mar. Milhares de pequenas embarcações cruzavam a Baía de Guanabara, e gerações e gerações de famílias pobres foram criadas nos negócios de trazer e levar mercadorias. Libertos, livres e mesmo escravos tinham o mar como seu espaço natural, talvez mesmo seu espaço de liberdade, dentro de uma sociedade profundamente hierarquizada e egocêntrica.

Formas de comer, de dormir, de carregar e de pensar foram forjadas na primitiva estiva, e a arte de fazer embarcações e pranchas de madeira das pontes dos trapiches embalou os sonhos de milhares de artesãos. Todo um mundo de cheiros, de sentidos, de gírias, de costumes, de códigos, de pertencimento, de identidade, de falas, de trajes e de cores desapareceu junto com os trapiches. Era como se o trabalhador do Rio perdesse sua parte do mar. Hoje a Baía da Guanabara pouco participa do cotidiano das pessoas. Ela se tornou, simplesmente, uma imensa cloaca. Uma rica cultura portuária e carioca desapareceu para sempre.

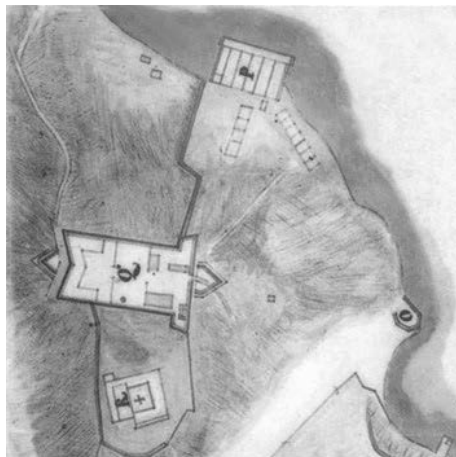
263 Um olhar das imagens da obra do Cais do Porto mostra que poucos trabalhadores, relativamente à população da área, que foram recrutados para os trabalhos, eram negros (pretos e pardos, na definição de época), e a maioria podia ser definida como branca.

Mapa 5 – Trapiches do Rio em 1900



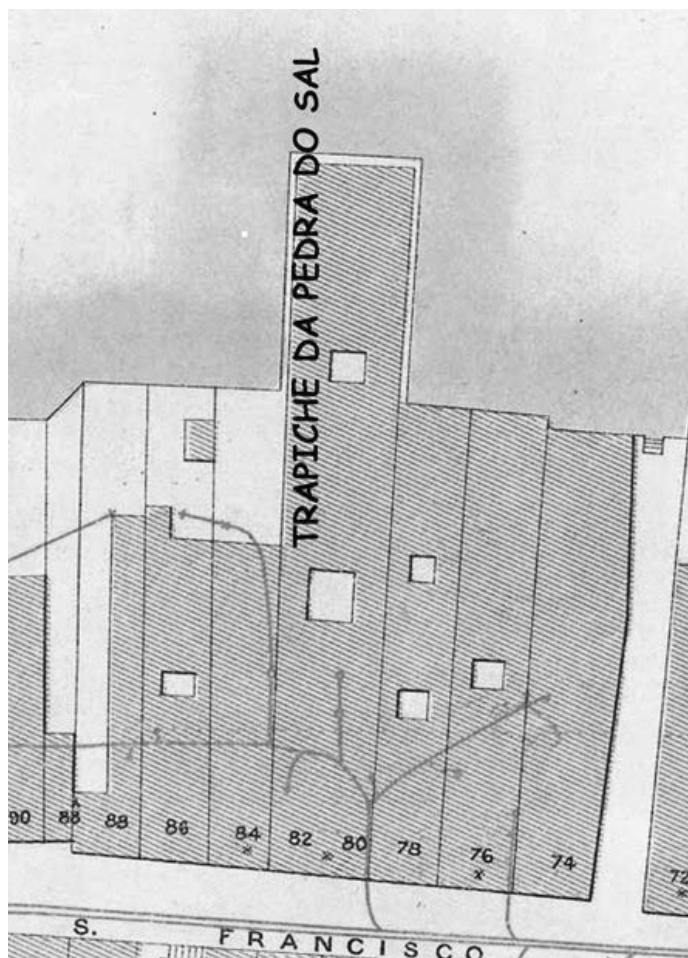
Fonte: Arquivo Nacional (AN), planta 4Q-O-0021, folha 1 (projeto de reforma e construção do Cais do Porto do Rio de Janeiro), com base em dados do *Almanaque Laemmert*, 1900-1904.

Mapa 6 – Trapiche da Ordem em 1713



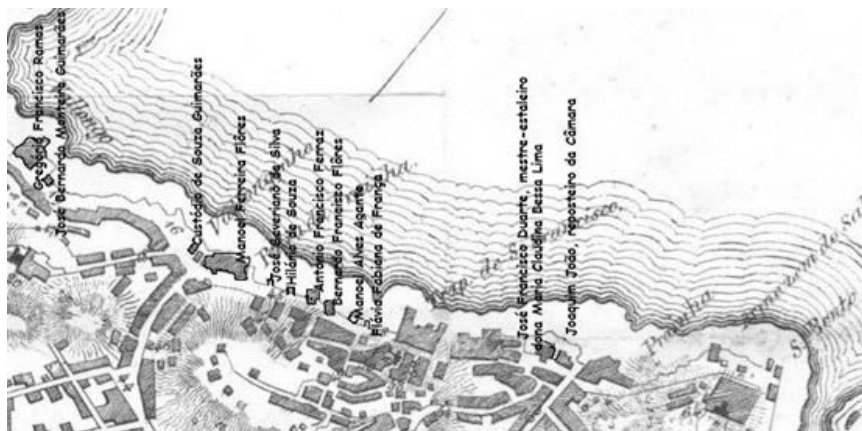
ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro...*, p. 254, vol. 2.

Mapa 7 – Trapiche da Pedra do Sal em 1866



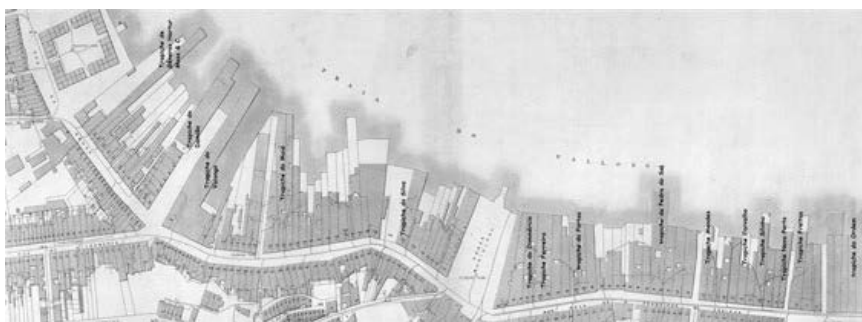
Fonte: GOTTO, Edward. *Plano of the City of Rio de Janeiro*, Brasil, 1866, Biblioteca Nacional.

Mapa 8 – Trapiches do Rio de Janeiro em 1821



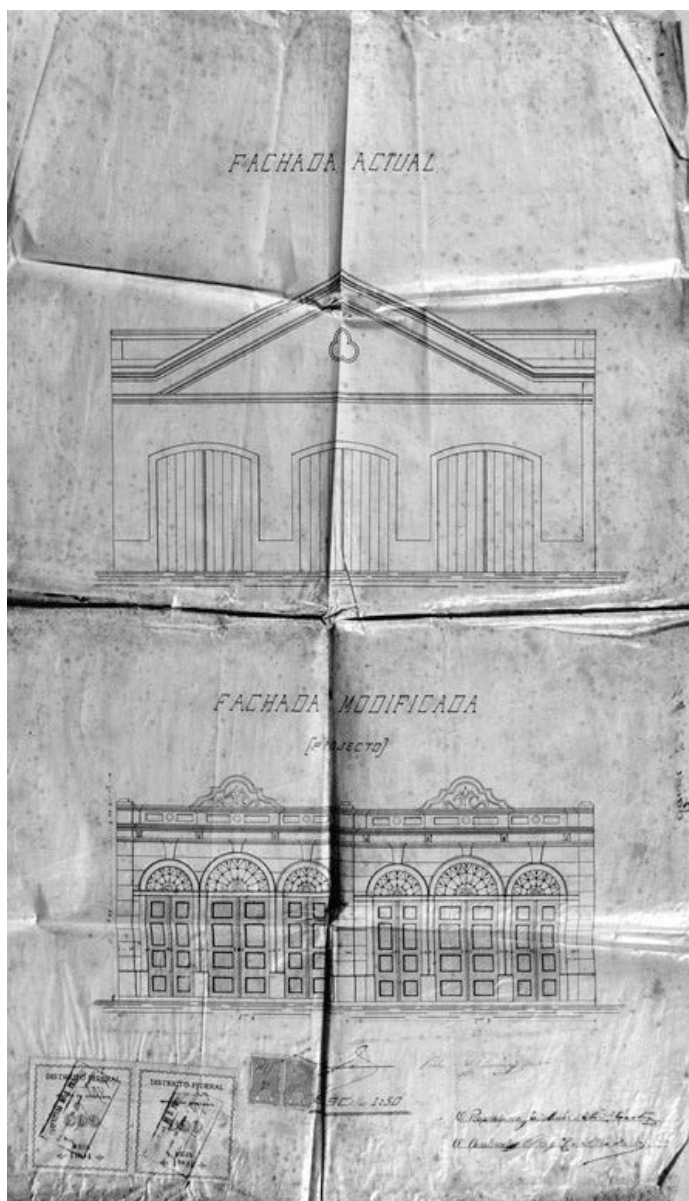
Plan of the city of Rio de Janeiro from actual survey take in 1829 N.
Whillock, Lithog. S.n.t. Litografia, Biblioteca Nacional – Seção de
Cartografia. In: WALSH, reverendo. *Notices of Brazil in 1828 and 1829.*
Londres, F. Wately, and A.H. Davis, 1830. WALSH, Robert. *Notícias do
Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia/Edusp, 1985, Coleção Reconquista
do Brasil, volume 74, p. 152.

Mapa 9 – Trapiches do Rio em 1866



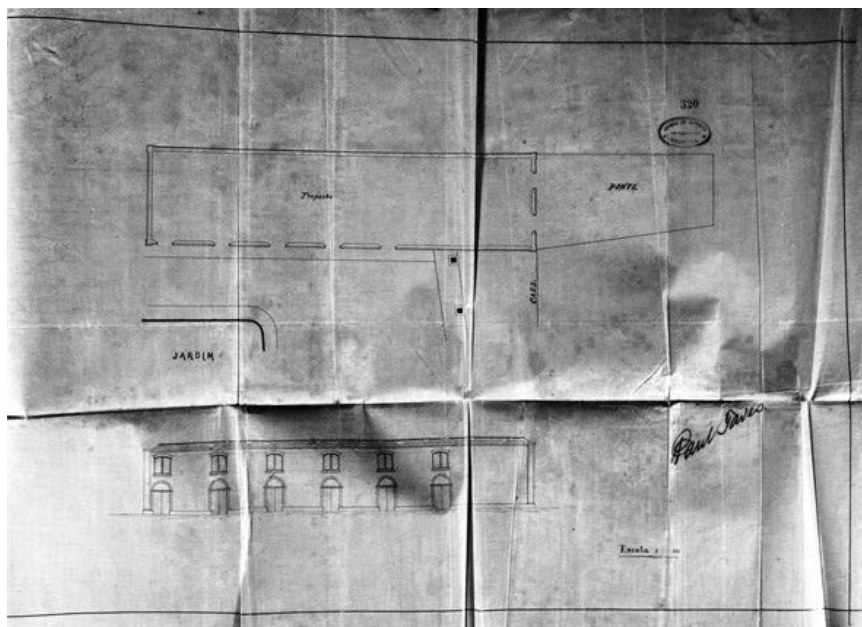
Fonte: GOTTO, Edward. *Plano of the City of Rio de Janeiro*, Brasil, 1866, Biblioteca Nacional.

Mapa 10 – Planta do Trapiche Ypiranga (antes e depois da reforma)



Fonte: AGCRJ, Códice 50.3.16.

Mapa 11 – Planta do Trapiche Ypiranga em 1884



Fonte: AGCRJ, Códice 239.

3

CONCLUSÃO

A atual zona portuária do Rio de Janeiro teve papel-chave na inserção da cidade no mundo atlântico. A Baía da Guanabara, como a Baía de Todos os Santos, em Salvador, moldou a natureza da cidade, primordialmente pelo seu papel de ligação com a economia do mundo em formação no século XVI. Até o século XX, com a emergência das redes rodoviárias e aéreas de transporte, a porta da cidade estava voltada para o mar. E a economia da cidade e do país dependia das trocas externas. Em outras palavras, o porto era o coração pulsante da cidade, que a mantinha viva como ente econômico.

No entanto, apesar de sua importância, tal estrutura não tem recebido dos estudiosos do passado da cidade a importância devida. Poucos historiadores se voltaram para estudar a história da região portuária carioca antes das obras de 1904. Era como se a ideologia do progresso tivesse condenado aquele sistema ao esquecimento por ser obsoleto, atrasado, primitivo.

Mas este sistema manteve, bem ou mal, a economia do Rio em funcionamento, pelo menos no campo das relações com o mercado externo. E não era só isso. Pela Baía da Guanabara, antes do advento das ferrovias e rodovias, passavam as rotas que levavam aonde hoje é a Baixada Fluminense e a Niterói (a “banda d’além”, como diziam os habitantes do Rio colonial).

Podemos dividir a história da antiga região portuária do Rio, ou litoral norte da cidade, em dois momentos, até o século XX: antes e depois de 1808. Anteriormente a esta data, poucas obras de monta se destacavam, e podemos colocar, entre estas, o Trapiche da Ordem, pois ele foi o maior do Rio até o fim da era dos trapiches. Além deles, o Trapiche do Bastos, quase colado ao da Ordem; o Trapiche da Saúde, ou de

Antônio Leite, na ponta da Saúde; e o Trapiche Gamboa, ou dos Couros, na enseada do mesmo nome. Todos estes trapiches foram construídos no século XVIII, quando a cidade alcançou *status* de metrópole da Colônia.

Após 1808, uma metamorfose toma conta da área. Em menos de 50 anos, a região é totalmente coberta de trapiches. A rede viária e a população crescem no mesmo ritmo. Um marco deste momento foi o Cais do Valongo. Apesar de a determinação de tornar o Valongo centro do comércio negreiro da cidade remontar a 37 anos antes de 1811, foram as construções, realizadas por dom João VI, do Cais do Valongo e do Lazareto dos Escravos, que consolidaram a importância da região como centro redistribuidor de escravos, base do trabalho, da pequena até a grande propriedade, naquela época.

Esse papel do mercado negreiro marcou a região até muito depois. Antes do epíteto de *Pequena África*, era ali, na Saúde, entre a Prainha e a Gamboa, que morava a densa população de africanos libertos, espalhados nos labirintos de sobrados, casas, postigos, corredores, que marcavam a paisagem.²⁶⁴

A construção do Cais do Valongo foi um marco. Depois de 1811, vários investimentos foram feitos na região, inclusive a tentativa de erguer atracadouros na Praia da Saúde. Mas o governo joanino foi seguro em consolidar a região como o lugar da cidade para venda da mercadoria humana. Após 1820, com a demolição da Pedra da Prainha, um caminho direto é aberto entre o Trapiche da Ordem e a Praça do Valongo.

Apesar de o negócio negreiro dominar a região até 1831, a chegada de novos parceiros interessados em construir na região marca de forma indelével essa nova fase. Assim, vemos serem construídos atracadouros para receber mercadorias como madeira e café. Esse novo papel foi vital para o entendimento da história da região nos cem anos posteriores à construção do Cais do Valongo.

Antes de 1904, era ali que passava boa parte do comércio marítimo da capital. Apesar da *marinha da cidade* — entre o morro de São Bento e

264 Para uma descrição de africanos moradores da região na segunda metade do século XIX, ver SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A pequena África: um portal do Atlântico*. Rio de Janeiro, CEAP, 2011.

do Castelo — ainda ser o trecho mais visível da orla da cidade, o litoral norte teve uma importância cada vez maior como espaço de armazenagem e conserto de embarcações. E uma numerosa população que vivia das lides do mar foi ali residir.

Essa população era, em sua esmagadora maioria, descendente do um milhão de africanos que ali aportaram entre 1774 e 1831. Em outras palavras, a região se tornou um enclave negreiro da cidade até 1831, com o colapso definitivo do comércio legal de escravos vindos da África. Apesar de nosso foco ser a história da ocupação construtiva da região, não podemos deixar de mencionar o elemento humano. Os africanos e seus descendentes tiveram papel vital na história da região, inclusive no pós-abolição. O Morro da Favela, a Pedra do Sal, o cortiço Cabeça de Porco e a Capela dos Pretos da Rua Barão de São Félix são apenas alguns dos lugares apropriados e ressignificados pela população afrodescendente, de uma forma que não se encontrava em outros pontos da área central do Rio de Janeiro.

Em conclusão, a população afrodescendente acabou sedimentando as tradições e a cultura da região, notadamente nos morros, amplamente ocupados após as demolições do “Bota-Abaixo”, de Pereira Passos. E o mar era a principal fonte de trabalho. Marujos, embarcadiços, ca-traieiros, marítimos, estivadores, carregadores, marinheiros das frotas mercantes e de guerra, pescadores, e, entre as mulheres, quitandeiras, vendedoras de peixe, mulheres de tabuleiro, quituteiras, baianas vendedoras de acarajé, lavadeiras, tais eram as profissões dominantes no século XIX. Eram estes os homens e as mulheres que percorriam e movimentavam os trapiches e cais que pontilhavam na área.

Muitos desses indivíduos perderam sua labuta com a construção do Cais do Porto. O mar não apenas ficou mais longe fisicamente com os aterros, mas também ficou fechado para os que viveram aqueles anos, na medida em que, a partir de 1910, uma única empresa controlava a orla. Muitos se mudaram e muitos perderam ocupações.

Mesmo assim, a população negra dos bairros da Saúde, da Gamboa e do Santo Cristo manteve sua personalidade, a essência de suas tradições mutantes, o núcleo fundante da sua identidade. Esse laço com o passado hoje se revela a parte mais rica de nossa pesquisa. Em conclusão, este é o maior tesouro que encontramos embaixo da terra do antigo Porto do Rio.

FONTES

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

AGCRJ, código 32-2-19, f. 45, “Projeto de uma via férrea ligando a Estrada de Ferro Dom Pedro II com a Praia do Saco do Alferes”, 1871.

AGCRJ, Código 32-2-19.

AGCRJ, Código 36-2-24.

AGCRJ, Código 36-2-24, 1842.

AGCRJ, Código 36-2-24.

AGCRJ, Código 36-2-24.

AGCRJ, Código 36-2-24.

AGCRJ, Código 36-2-24.

AGCRJ, Código 46-3-26.

AGCRJ, Código 46-3-26.

AGCRJ, Código 48-4-82, 1822.

AGCRJ, Código 48-4-82, 1822.

AGCRJ, Código 49.1.1 e 49.1.5.

AGCRJ, Código 49-1-54, 1893.

AGCRJ, Código 49-1-54, 1893.

AGCRJ, Código 5-1-14, 1841-1900.

AGCRJ, Código 5-1-14, 1841-1900.

AGCRJ, Código 6-1-9.

AGCRJ, Código 6-1-9.

AGCRJ, 31-4-39.

AGCRJ, 31-4-39.

AGCRJ, 49-1-1, 1824.

AGCRJ, 49-1-1, 1824.

AGCRJ, Código 2-1-36, 1822.

AGCRJ, Código 2-1-36, 1822.

AGCRJ, Código 2-2-103.

AGCRJ, Código 32.131.

AGCRJ, Código 32.131.

AGCRJ, Códice 32-1-31.
 AGCRJ, Códice 32-1-31.
 AGCRJ, Códice 32-1-40.
 AGCRJ, Códice 32-1-40.
 AGCRJ, Códice 32-1-40.
 AGCRJ, Códice 32-1-43.
 AGCRJ, Códice 32-1-43.
 AGCRJ, Códice 36-2-1.
 AGCRJ, Códice 36-2-1.
 AGCRJ, Códice 36-2-4.
 AGCRJ, Códice 36-2-4.
 AGCRJ, Códice 38-1-71.
 AGCRJ, Códice 38-1-71.
 AGCRJ, Códice 40-2-73.
 AGCRJ, Códice 40-2-73.
 AGCRJ, Códice 40-2-76.
 AGCRJ, Códice 40-2-76.
 AGCRJ, Códice 43-1-90.
 AGCRJ, Códice 43-1-90.
 AGCRJ, Códice 46-3-27.
 AGCRJ, Códice 46-3-27.
 AGCRJ, Códice 51.1.57.
 AGCRJ, Códice 51.1.57.
 AGCRJ, Códice 67-1-2.
 AGCRJ, Códice 67-1-2.
 AGCRJ, 2-2-103, 1818.
 AGCRJ, 1-2-65, “Praia da Saúde”.
 AGCRJ, Códice 1-1-13, 1830-1831.
 AGCRJ, Códice 1-1-52, 1828, “Sítio da Prainha”.
 AGCRJ, Códice 1-1-52, 1828, “Sítio da Prainha”.
 AGCRJ, Códice 1-1-52.
 AGCRJ, Códice 117-13, caixa 5, 1840 (numeração antiga).
 AGCRJ, Códice 126-1-3, caixa 5 (numeração antiga).
 AGCRJ, Códice 1-2-65, “Sítio da Prainha”.
 AGCRJ, Códice 1-2-67, 1837-1854.

AGCRJ, Códice 1-2-75, “Aforamento concedido a Joaquim Lopes da Silva Bastos de terreno à Praia do Valongo hoje Saúde”, 1842-1849.

AGCRJ, Códice 1-2-76, 1838-1847.

AGCRJ, Códice 1-2-90, 1831-1837, “Praia de São Francisco da Prainha”.

AGCRJ, Códice 136-1-3, 1855.

AGCRJ, Códice 136-1-3, caixa 6, 1842.

AGCRJ, Códice 140-1-3, caixa 6 (numeração antiga).

AGCRJ, Códice 157-1-4, caixa 7 (numeração antiga).

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1844, “São Francisco da Prainha”.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1829, “Sítio do Valongo”.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1832.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1844.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1845.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1847.

AGCRJ, Códice 2-1-29, 1849.

AGCRJ, Códice 2-1-34.

AGCRJ, Códice 2-1-36, “Lugar do Valonguinho”.

AGCRJ, Códice 2-2-73, 1844, “Terrenos de marinha”.

AGCRJ, Códice 2-2-80.

AGCRJ, Códice 315-1-6, caixa 12, “Praia da Saúde”.

AGCRJ, Códice 36-2-1, 1837.

AGCRJ, Códice 42-3-50.

AGCRJ, Códice 46-1-2, caixa 3 (numeração antiga), “Escritura de venda de barracas por Manoel Caetano de Castro e Antônio José de Souza Gomes”, 1835, “Rua da Prainha”.

AGCRJ, Códice 47-1-2, caixa 3.

AGCRJ, Códice 50.3.16.

AGCRJ, Códice 50.3.20.

AGCRJ, Códice 50-3-24, 1878-1888.

AGCRJ, Códice 50-3-25, 1879.

AGCRJ, Códice 52-4-39, 1891.

AGCRJ, Códice 58-3-47.

AGCRJ, Códice 678-1-9, caixa 18 (numeração antiga).

AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18 (numeração antiga).

AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18, 1846.

AGCRJ, Códice 679-1-9, caixa 18, numeração antiga.
AGCRJ, 55-1-2, Companhia de Carris Urbanos, 1878.
AGCRJ, Códice 1.1.52, 1786.
AGCRJ, Códice 1-2-1865, “Sítio da Prainha 1819”.
AGCRJ, Códice 1-2-65, “Lugar defronte da Pedra do Sal”.
AGCRJ, Códice 1-2-65, “Sítio da Prainha”.
AGCRJ, código 1-2-65, “Lugar defronte da Pedra do Sal”.
AGCRJ, Códice 1-2-65.
AGCRJ, Códice 1-2-90.
AGCRJ, Códice 2-1-16, 1871-1881.
AGCRJ, Códice 2-2-105, “Saúde”.
AGCRJ, Códice 3.1.101.
AGCRJ, Códice 3.1.4, “Lugar da Prainha”.
AGCRJ, Códice 3-1-101, “Sítio da Prainha”.
AGCRJ, Códice 42-3-55.
AGCRJ, Códice 50-3-16, 1847.
AGCRJ, Códice 50-3-16.
AGCRJ, Códice 6-1-9.
AGCRJ, Códice 32-1-40.

BIBLIOTECA NACIONAL

BN Digital. Thierry Frères. *Planta da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*, 1839.

BN, Setor de Manuscritos (SM). *Programa para recebimento, desembarque e acompanhamento de Sua Majestade a Imperatriz Teresa Cristina*. Códice 63.05.006, nº 029.

BN – SM, Códice 0941-004, doc. 4.

BN – SM, Códice 0941-004, doc. 4.

BN – SM, II 35, 20, 1.

BN – SM, II 35, 20, 1.

BN – SM. *Programa para recebimento, desembarque e acompanhamento de Sua Majestade a Imperatriz Teresa Cristina*. Códice 63.05.006, nº 029.

BN – SM, Códice 704-24, 1846.

BN – SM, Códice 704-24, 1846.

BR RJ AN RIO 4Y O MAP 0587 B, 1875.

BN – SM, Doc. II 34, 29, 15.

BN – SM, C-0805,042. *Requerimento de Antonio Francisco de Mello dizendo-se formado em gramática latina e requerendo um emprego público de escriturário ou fiel do Açúcar no trapiche da Ordem*, 1831.

BN – SM, Doc. II – 34, 28, 13, 1819.

BN – SM. Doc. II, 34, 29-1.

Jornal do Comércio, 16 de setembro de 1871.

Jornal do Brasil, 5 de junho de 1906, p. 2.

Diário do Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1872.

COLEÇÃO LEIS DO BRASIL

Alvará de 22 de janeiro de 1810. Ver *Coleção de Leis do Brasil de 1810*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.

Alvará de 22 de janeiro de 1810. Ver *Coleção de Leis do Brasil de 1810*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.

Alvará de 24 de novembro de 1813 in *Coleção das Leis do Brasil do ano de 1812*, Rio de Janeiro, 1890.

ALMANAQUE LAEMMERT

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1845...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1846...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1847...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1848...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1849...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1850...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1851...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1852...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1853...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak... 1854...* Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1855... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1856... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1857... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1858... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1859... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1860... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1861... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1862... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1863... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1864... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1865... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1866... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1867... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1868... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1869... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1870... Tipografia Laemmert.,
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1871... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1872... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1873... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1875... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1871... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1873... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1874... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1875... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1876... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1877... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1878... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1879... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1880... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1881... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1882... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1883... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1884... Tipografia Laemmert.
 LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1885... Tipografia Laemmert.

LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1886... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1887... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1888... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1889... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1890... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1891... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1892... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1893... Tipografia Laemmert,
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1894... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1895... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1896... Tipografia Laemmert,
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1897... Tipografia Laemmert,
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1898... Tipografia Laemmert
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1899... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1900... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1901... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1902... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1903... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1904... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1905... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1906... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1907... Tipografia Laemmert
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1908... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1909... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1910... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1911... Tipografia Laemmert.
LAEMMERT, Eduardo. *Almanak...* 1912... Tipografia Laemmert.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

IHGB, Lata 197, doc. 3.

IHGB, lata 337, doc. 3.

IHGB: *As docas de dom Pedro II ou o monopólio dos trapiches*. Coleção dos artigos que foram publicados pelo *Jornal do Comércio* de 16/09/1871 a 19/11/1871, Localização 31.1.42; *Docas de Dom Pedro II, Companhia das Docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa do Rio de Janeiro, justificação, protestos, caminho de ferro aéreo estatutos, lei geral*, Localização 156, 5, 4.

ARQUIVO NACIONAL

Alvará de 24 de novembro de 1813 in *Coleção das Leis do Brasil do ano de 1813*, Rio de Janeiro, 1890, p. 49.

AN, aforamentos, BR RJANRIO BI O D16 O O389. Folha 9.

AN, “Ana Joaquina do Nascimento, Juiz de direito 1ª vara civil, Prédios a Rua da saúde 118 e praça Municipal n. 1/21 para Cia das Docas Pedro 2º, Ficha 8, Caixa 615”.

AN, “Ana Joaquina do Nascimento, Juiz de direito 1ª vara civil, Prédios a da saúde 118 e praça Municipal n. 1/21 para Cia das Docas Pedro 2º, FICHA 8, CAIXA 615”.

AN, Códice 352, vol. 2.

AN Ijj¹ 172, 21/08/1810.

AN Ijj¹ 172, 21/08/1810.

AN, 4Q/MAP. 13. “Modificações apresentadas pelo engenheiro Alfredo Dias ao projeto do cais, etc. da Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil” / Alfredo Dias, engenheiro do Porto de 1ª Classe. – Escala 1: 1,000. – Rio de Janeiro: [s.n.], 30 de abril de 1891. 1 planta ms. : color. ; 102 x 183 cm. Obs.: Visto de C. M. Tyngua da Cunha.

AN, 4Q/MAP. 13. “Modificações apresentadas pelo engenheiro Alfredo Dias ao projeto do cais, etc. da Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil” / Alfredo Dias, engenheiro do Porto de 1ª Classe. – Escala

1: 1,000. – Rio de Janeiro: [s.n.], 30 de abril de 1891. 1 planta ms.: color.; 102 x 183 cm. Obs.: Visto de C. M. Tyngua da Cunha.

AN, 4Q/MAP. 21 Docas do Rio de Janeiro / Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; André Gustavo Paulo de Frontim. – [Várias escalas]. – Rio de Janeiro: [s.n.], 26 jun. 1900. 9 plantas em 9 fls. ms.: color.; 137 x 508 cm e menores. – Carimbo: Ministério da Indústria. Diretoria das Obras e Viação. Aprovado por Decreto nº 3. 749 de 23 de agosto de 1900. Partes: 1. perfil longitudinal nº 2. – Escalas 1:100 – 1:1.000. 2. Planta por seções nº 1: 1ª parte. – Escala 1:1.000. 3 plantas por seções nº 1 2ª parte. – Escala 1: 1.000. Indica nomes dos proprietários (Digitalizado folhas 1, 1ª parte; 1B 1ª parte; 1C 1ª parte; 1D 1ª parte; 1ª, 2ª parte; 1B 2ª parte; 1C 2ª parte; 1D 2ª parte e 1E 2ª parte).

AN, 4Q/MAP. 21 Docas do Rio de Janeiro / Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil; André Gustavo Paulo de Frontim. – [Várias escalas]. – Rio de Janeiro : [s.n.], 26 jun. 1900. 9 plantas em 9 fls. ms. : color. ; 137 x 508 cm e menores. – Carimbo: Ministério da Indústria. Diretoria das Obras e Viação. Aprovado por Decreto nº 3. 749 de 23 de agosto de 1900. Partes: 1. perfil longitudinal nº 2. – Escalas 1:100 – 1:1.000. 2. Planta por seções nº 1: 1ª parte. – Escala 1:1.000. 3 plantas por seções nº 1 2ª parte. – Escala 1: 1.000. Indica nomes dos proprietários (Digitalizado folhas 1, 1ª parte; 1B 1ª parte; 1C 1ª parte; 1, D 1ª parte; 1ª, 2ª parte; 1B 2ª parte; 1C 2ª parte; 1D 2ª parte e 1E 2ª parte).

AN, aforamentos, BR RJANRIO BI O D16 O O389. Folha 9.

AN, Caixa 746, Vice-reinado. “*Instruções do Marques de Lavradio ao seu sucessor como Vice-rei*”.

AN, XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823. “Alvarás da primeira concessão de terrenos na Rua nova de são Francisco da prainha após a derrubada da Pedra da Prainha 1821 – 1823”.

AN, XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823.

AN, Códice 340, Volume 1 1813-1816, *vide* Anexo.

AN-BR AN RIO, BI.O. D16.279.

AN-BR AN RIO, BI.O.D16.279.

AN-BR RJ AN F2/MAP 177. *Nova planta da cidade do Rio de Janeiro*, 1864.

AN-BR RJ AN RIO 4Y O MAP 0587 B. 1875.

AN, Inventário e testamento do capitão José da Costa Barros, 1822, pacote 10 A Caixa 3630.

JUNTA COMERCIAL

JOAQUIM DA COSTA BABO

Trapiche Novo Carvalho

1899, LIVRO 30, REGISTRO 7174, GAVETA ou GALERIA 2.

1899, LIVRO 3 ou 301 ou 361, REGISTRO 47014, GALERIA 2.

1881, LIVRO 116, REGISTRO 22533, GALERIA 3.

1884, LIVRO 161, REGISTRO 27107, GALERIA 3.

1894, LIVRO 286, REGISTRO 39531, GALERIA 5.

SANTOS & BRAGA

Trapiche Mendes

1870, LIVRO 640, REGISTRO 9636, GALERIA 6.

1887, LIVRO 196, REGISTRO 30563, GALERIA 3.

1891, LIVRO 245, REGISTRO 35492, GALERIA 5.

1897, LIVRO 25, REGISTRO 5448, GALERIA 5.

1898, LIVRO 348, REGISTRO 45761, GALERIA 2.

BASTOS & FREITAS

Trapiche Novo Cleto

1882, LIVRO 132, REGISTRO 24179, GALERIA 3.

1887, LIVRO 197, REGISTRO 30627, GALERIA 3.

1888, LIVRO 211, REGISTRO 32033, GALERIA 3.

SÁ, GUIMARAES & CIA.

Trapiche Novo Porto

1879, LIVRO 98, REGISTRO 20778, GALERIA 6.

1883, LIVRO 145, REGISTRO 25496, GALERIA 3.

1891, LIVRO 4, REGISTRO 353, GALERIA 5.

1891, LIVRO 250, REGISTRO 35986, GALERIA 5.

1892, LIVRO 267, REGISTRO 37624, GALERIA 5.

1897, LIVRO 343, REGISTRO 45253, GALERIA 5.
1899, LIVRO 364, REGISTRO 47387, GALERIA 2.
1901, LIVRO 401, REGISTRO 51032, GALERIA 2.
1900, LIVRO 37, REGISTRO 9093, GALERIA 2.
1900, LIVRO 382, REGISTRO 49172, GALERIA 2.
1900, LIVRO 388, REGISTRO 49240, GALERIA 2.
1904, LIVRO 431, REGISTRO 54047, GALERIA 2.
1904, LIVRO 431, REGISTRO 54039, GALERIA 2.
1904, LIVRO 47, REGISTRO 12174, GALERIA 2.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO PAULISTA (Beco do Cleto)

1879, LIVRO 16, REGISTRO 336, GALERIA 6.
1889, LIVRO 34, REGISTRO 793, GALERIA 3.

José Ribeiro Bastos de Freitas (José Ribeiro Bastos)

Trapiche Freitas

1892, LIVRO 12, REGISTRO 1739, GALERIA 5.

MOREIRA E ARAÚJO & CIA.

Trapiche da Ordem

1887, LIVRO 200, REGISTRO 20936, GALERIA 3.
1884, LIVRO 164, REGISTRO 27302, GALERIA 3.

PILAR VAZ & CIA.

Trapiche Pilar (Rua da Saúde nº 107)

1886, LIVRO 178, REGISTRO 28792, GALERIA 3.
1889, LIVRO 218, REGISTRO 32783, GALERIA 3.

ALLEN & VAZ CIA.

Trapiche Bastos

1883, LIVRO 151, REGISTRO 26045, GALERIA 3.

TORRES & PILAR CIA.

Trapiche Torres (Rua da Saúde nº 88)

1885, LIVRO 176, REGISTRO 28537, GALERIA 3.

1883, LIVRO 146, REGISTRO 25543, GALERIA 3.

MENDES & ALMEIDA

Trapiche Mendes

1896, LIVRO 23, REGISTRO 4944, GALERIA 5.

1893, LIVRO 285, REGISTRO 39442, GALERIA 5.

1894, LIVRO 15, REGISTRO 2524, GALERIA 5.

1895, LIVRO 312, REGISTRO 42177, GALERIA 5.

1895, LIVRO 305, REGISTRO 41465, GALERIA 4.

CÂMARA & GOMES

Trapiche do Comércio (Rua da Saúde, nº 12, Beco do Cleto)

1875, LIVRO 38 REGISTRO 14785, GALERIA 6.

1878, LIVRO 78, REGISTRO 18785, GALERIA 6.

1878, LIVRO 78 REGISTRO 18787, GALERIA 6.

1879, LIVRO 646, REGISTRO 10971, GALERIA 6.

1881, LIVRO 117, REGISTRO 22681, GALERIA 3.

1882, LIVRO 138, REGISTRO 24791, GALERIA 3.

1882, LIVRO 139, REGISTRO 24816, GALERIA 3.

1889, LIVRO 225, REGISTRO 33407, GALERIA 3.

1902, LIVRO 410, REGISTRO 51948, GALERIA 2.

COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO SEGUNDO

(Rua Coelho e Castro, nº 5)

1871, LIVRO 7, REGISTRO 91, GALERIA 6.

1882, LIVRO 18, REGISTRO 371, GALERIA 3.

1883, LIVRO 20, REGISTRO 407, GALERIA 3.

1889, LIVRO 33, REGISTRO 764, GALERIA 3.

MACHADO & REDONDO

Trapiche da Ordem (várias empresas arrendatárias)

1874, LIVRO 668, REGISTRO 14187, GALERIA 6.

1870, LIVRO 639, REGISTRO 9530, GALERIA 6.

MOURÃO, NEVES & CIA.

1871, LIVRO 641, REGISTRO 10094, GALERIA 6.
1871, LIVRO 642, REGISTRO 10341, GALERIA 6.
1871, LIVRO 643, REGISTRO 105, GALERIA 6.
1876, LIVRO 58, REGISTRO 16722, GALERIA 6.

RODRIGUES & GUIMARÃES e CIA.

1870, LIVRO 640, REGISTRO 9963, GALERIA 6.
1871, LIVRO 646, REGISTRO 11077, GALERIA 6.
1874, LIVRO 24 REGISTRO 13318, GALERIA 6.
1876, LIVRO 61 REGISTRO 17010, GALERIA 6.
1883, LIVRO 152, REGISTRO 26103, GALERIA 3.
1883, LIVRO 145, REGISTRO 25485, GALERIA 3.
1886, LIVRO 184, REGISTRO 29386, GALERIA 3.
1888, LIVRO 82 REGISTRO 19129, GALERIA 6.
1903, LIVRO 46 REGISTRO 11732, GALERIA 2.
1873, LIVRO 652, REGISTRO 12143, GALERIA 6.
1902, LIVRO 410, REGISTRO 51972, GALERIA 2.
1901, LIVRO 40 REGISTRO 9960, GALERIA 2.
1901, LIVRO 397, REGISTRO 50655, GALERIA 2.

JOSÉ DE ARAÚJO RANGEL & CIA.

Trapiche da Pedra do Sal

1876, LIVRO 58, REGISTRO 16703, GALERIA 6.
1880, LIVRO 112, REGISTRO 2205, GALERIA 6.

JOAQUIM DA COSTA BABO

Trapiche Novo Carvalho

1899, LIVRO 30, REGISTRO 7174, GAVETA ou GALERIA 2.

“Joaquim da Costa Babo, negociante, estabelecido n’esta capital, à Rua da Saúde nº 50 [com comércio de TRAPICHE], junta as declarações, para registro de sua firma [...]”. O estabelecimento começou a funcionar em 1º de janeiro de 1899.

1899

LIVRO 3 ou 301 ou 361 REGISTRO 47014, GALERIA 2.

“Contrato de dissolução de sociedade que fazem Joaquim da Costa Babo e José Magalhães da Cunha, sócios restantes da firma Joaquim da Costa Babo e Cia., da qual se retirou em 8 de Janeiro de 1894 o sócio Ulisses Casado Lima [...]”.

1881

LIVRO 116, REGISTRO 22533, GALERIA 3.

Trapiche Novo Carvalho, Rua da Saúde nº 30 e 57. Sócios Antonio Agostinho Pires e Joaquim da Costa Babo. “A sociedade terá por fim as armazenagens e descargas de mercadorias que forem depositadas em seus estabelecimentos [...]”.

1884

LIVRO 161, REGISTRO 27107, GALERIA 3.

A firma Boettner, Winz C^a. (não informa de quais negócios a firma se ocupa) comunica a saída de um dos seus sócios, por motivo de saúde.

SANTOS & BRAGA

Trapiche Mendes

1870

LIVRO 640, REGISTRO 9636, GALERIA 6.

Trata-se da dissolução da sociedade de João Joaquim Gonçalves Braga e Joaquim da Silva Santos (1870). A firma Santos e Braga comprava e vendia escravos.

1887

LIVRO 196, REGISTRO 30563, GALERIA 3.

Trapiche Mendes (não alfandegado).

1891

LIVRO 245, REGISTRO 35492, GALERIA 5.

Dissolução da firma Santos e Braga (Trapiche Mendes). Luiz Francisco Renato dos Santos e Romão Joaquim Soares Braga “membros componentes da firma Santos e Braga [...] estabelecida a Rua da Saúde nº112, com Trapiche não alfandegado, sob a denominação de – Trapiche Mendes – achão-se agora justos e contratadas em desmanchar, como de fato desmanhada fica pelo presente instrumento a referida Sociedade nas seguinte condições.

Por venda feita do Trapiche Mendes, a nova firma Ribeiro & Braga – da qual faz parte o sócio Romão Joaquim Soares Braga [...]”.

1898

LIVRO 348, REGISTRO 45761, GALERIA 2.

Dissolução da sociedade Santos e Braga (Antonio Pinto dos Santos e Francisco Gonçalves Braga), com sede na travessa de Santa Rita nº 10.

BASTOS & FREITAS

Trapiche Novo Cleto

1887

LIVRO 197, REGISTRO 30627, GALERIA 3.

Novo Trapiche Cleto

“Os abaixo assinados, tendo constituído uma sociedade em comandita sob a razão social de Bastos de Freitas [Cia] a qual foi constituída para a exploração de ‘Novo Trapiche Cleto’, a contar do dia 15 de Janeiro de 1882, por escritura particular de 15 de Fevereiro, registrada em 16 de Março do mesmo ano, e de cuja firma foi sócio comanditário a D^r. Leite Velho; resolveu dissolver a dita sociedade desde 15 de Janeiro do corrente ano [...]”.

1888

LIVRO 211, REGISTRO 32033, GALERIA 3

Novo Trapiche Cleto, Rua da Saúde nº 16c à 17f. É composto de sete armazéns. Sócios José Ribeiro Bastos de Freitas e Victor Lowenthal. A “firma girará sob a razão de Bastos de Freitas Cia.”

SÁ, GUIMARAES & CIA.

Trapiche Novo Porto

1883

LIVRO 145, REGISTRO 25496, GALERIA 3.

Esse documento trata da substituição da firma Guimarães, Rodrigues e C^a. por outra designada Henriques Guimarães, Cia. O documento não informa qual é o negócio da firma.

1891

LIVRO 4, REGISTRO 353, GALERIA 5.

“Sá, Guimarães e Cia., estabelecidos com depósito de aguardente do país, no antigo trapiche Novo Porto, à Rua de Antonio Prado n^o 26, e escritório à Rua de S. Pedro n^o. [01] [...] requerem para ser também registrada a sua firma social.”

1892

LIVRO 267, REGISTRO 37624, GALERIA 5.

“Fica dissolvida a sociedade sob a firma Sá, Guimarães e Cia., constante do contrato social de 30 de Junho de 1879 [...]”.

1897

LIVRO 343, REGISTRO 45253, GALERIA 5.

Trata-se da liquidação da firma Sá, Guimarães e Cia. O documento não informa quais eram os negócios da firma.

1899

LIVRO 364, REGISTRO 47387, GALERIA 2.

Os sócios da firma Sá, Guimarães (o documento não informa qual o negócio de que se ocupa a firma) dizem “que havendo falecido seu sócio José Henriques de Carvalho, cujos haveres forma liquidados e pagos [...]” pedem permissão para continuarem a firma.

1901

LIVRO 401, REGISTRO 51032, GALERIA 2.

Firma Sá, Guimarães e Cia. com a morte do sócio, Antonio Domingues Guimarães foi liquidada.

1900

LIVRO 37, REGISTRO 9093, GALERIA 2.

Sá, Guimarães e Cia declara que “o uso da firma em papeis de [?] competem do primeiro sócio Antonio Henriques Guimarães, e no seu impedimento [seu] segundo sócio Sabino Antº. de Sá Carvalho. [...] Que é estabelecida com comércio de aguardente do país, a Rua da Saúde nº 46, e começou a funcionar em 1º de Abril do corrente ano.”

1900

LIVRO 382, REGISTRO 49172, GALERIA 2.

Contrato de dissolução da firma Sá, Guimarães e Cia., que foi constituída em 26 de abril de 1891.

1904

LIVRO 431, REGISTRO 54047, GALERIA 2

Contrato de dissolução

“Fica dissolvida a sociedade sob a firma Sá, Guimarães e Cia., constante do contrato firmado em 30 de Abril [...]”. 31 de março de 1903.

1904

LIVRO 431, REGISTRO 54039, GALERIA 2.

Contrato social da firma Sá, Guimarães e Cia. que tem como sócios: Sabino Antonio de Sá Carvalho, Francisco da Cunha Mendes Guimarães, Abilio de Freitas Guimarães e Henrique do Rosário Guimarães. A firma comerciará “aguardente e álcool ou outro qualquer líquido, podendo para o mesmo fim associar-se com outros. [...] Estabelecer a sede social no antigo trapiche ‘Novo Porto’, à Rua da Saúde nº 46 ou onde melhor convier.”

1904

LIVRO 47, REGISTRO 12174, GALERIA 2.

Firma Sá, Guimarães e Cia, localizada na Rua da Saúde, nº. 46 comercializa álcool e aguardente.

DESAPROPRIAÇÃO

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio na Rua da Gamboa 157 para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima)

1879. Bernardo Gomes Sardinha, João Gomes Sardinha Carolina M. G. de Oliveira, Basílio Gomes de Oliveira. JFFN.

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio na Rua da Gamboa 155, 1879. Carolina Ferreira de Castro, seu marido José Maria Pereira. JFFN.

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio Rua Barão da Gamboa 2, 4, 6 e 2A para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), FICHA 36, CAIXA 615. 1879. Carolina Maria Gomes de Oliveira seu marido Basílio Gomes de Oliveira, Bernardo João Gomes Sardinha. JFFN.

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio Rua da Gamboa 155, para E. F. Dom Pedro II (Estação Marítima), FICHA 35, CAIXA 615.

Estrada De Ferro D. Pedro II: Estação marítima da Gamboa, processo de indenização por desapropriação dos prédios de Joaquim Fernandes de Oliveira Mendes: exposição e provas apresentadas pela diretoria da mesma Estrada. Rio de Janeiro, Tip. Perseverança, 1879.

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio a Rua da Gamboa 155 para E. F. D. Pedro II (Estação Marítima), FICHA 35, CAIXA 615.

DESAPROPRIAÇÃO DE Prédio na Rua da Gamboa 157 p/ E. F. d. Pedro II (Estação Marítima), FICHA 37, CAIXA 615.

JUÍZO DA 1ª VARA CIVIL

1897. Réu: COMPANHIA UNIÃO DOS TRAPICHES. AUTOR: Fazenda Municipal.

1884, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor MANUEL ANTÔNIO FERREIRA PORTAS, Natureza do processo APELAÇÃO CIVIL – TRASLADO Maço, caixa 15, n. 158, JUÍZO DE DIREITO DA 1ª VARA CIVIL.

1896. Réu: COMPANHIA UNIÃO DOS TRAPICHES. AUTOR: Fazenda Municipal NATUREZA DO PROCESSO: pena de infração Nº 2530, CAIXA 2290, GALERIA A.

1900. Réu: COMPANHIA UNIÃO DOS TRAPICHES. AUTOR: Fazenda Municipal NATUREZA DO PROCESSO: mandado executivo Nº 734 CAIXA 2267 GALERIA A.

1902. Réu: COMPANHIA UNIÃO DOS TRAPICHES AUTOR: Fazenda Municipal.

1879, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor Natureza do processo EXECUÇÃO, Maço 5498, caixa 1112, galeria A, JUÍZO DE DIREITO DA 1ª VARA CIVIL,

1879. Basílio Gomes de Oliveira e Bernardo João Gomes Sardinha, Carolina m. g. de Oliveira Juízo dos Feitos da Fazenda Nacional. JFFN.

1879. Basílio Gomes de Oliveira, José Ribeiro Sarmiento, e Bernardo João Gomes Sardinha.

1879. Bernardo Gomes Sardinha, Basílio Gomes de Oliveira, José Ribeiro Sarmiento. JFFN.

AN BR RJANRIO F2 O MAP 0177, 1864.

Ano 1872, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º Autor ADÉLIA RIBEI-

RO MOREIRA, Natureza do processo OBRA NOVA, Maço 70, caixa n. 1894, JUÍZO DO TRIBUNAL DA RELAÇÃO.

Ano 1872, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º Autor Antonio RODRIGUEZ DE BARROS proc. ANA RIBEIRO MOREIRA Natureza do processo: OBRA NOVA. Maço 70, caixa n. 1822, JUÍZO DA 1ª VARA CIVIL.

Ano 1872, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor MARIA RIBEIRO MOREIRA, Natureza do processo OBRA NOVA, Maço 70, caixa n. 1893, JUÍZO DA 1ª VARA CIVIL.

Ano 1874, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor MANOEL ANTÔNIO FERREIRA PORTAS, Natureza do processo APELAÇÃO CIVIL TRASLADO, Maço 7120, caixa 628, galeria A, JUÍZO DOS FEITOS DA FAZENDA.

Ano 1878, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor FAZENDA NACIONAL, Natureza do processo PENHORA, Maço 8142, caixa 1466, galeria A, JUÍZO DOS FEITOS DA FAZENDA NACIONAL.

Ano 1880, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor MANOEL ANTÔNIO FERREIRA PORTAS, Natureza do processo PENHORA EXECUTIVA, Maço 106, caixa 3011, JUÍZO DE DIREITO DA 1ª VARA CIVIL.

Ano 1881, Réu CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor JOAQUINA RITA CANDIDA DE LIMA PORTAS, Natureza do processo EXECUÇÃO, Maço 90, caixa 2438, JUÍZO DA CORTE DE APELAÇÃO.

Ano 1888, Réu (executado) CIA. DAS DOCAS DE PEDRO 2º, Autor (executante) MANOEL ANTÔNIO FERREIRA PORTAS, Natureza do processo EXECUÇÃO POR TRASLADO, Maço 132, caixa 3502, AUTORA: Ana Joaquina do nascimento, AUTORIDADE: Juiz de direito 1ª vara civil,

AN, Ofício de Notas, Livro 16, Folha 105, 1712.

AN, XM 1223, terrenos de marinha, 1821-1823.

AN, BI.O. D16.389, 1818-1830, “Garantia de continuidade da obra de seu cais embargada pelo litigante, Pedra do Sal, Pedreira do Valongo, Praia dos Mineiros, Praia de São Francisco, Praia do Peixe”.

AN, JCRJ, 1892, LIVRO 12, REGISTRO 1739, GALERIA 5.

AN, Marinha, XM 1223, terrenos de marinha 1821-1823.

AN, Marinha, XM 1223, terrenos de marinha 1821-1823.

AN, RIO, BI.O. D16 276, 1822.

AN, Sesmarias, Caixa 13, pacote 290.

AN, XM 1140, 1809-1876, Série Marinha, Ministro e Secretário de Estado, 1845.

AN, XM 452 1810-1883, ofícios sobre terrenos, Série Marinha, Ministro e Secretário de Estado.

NATUREZA DO PROCESSO: executivo N° 117, CAIXA 2188, GALERIA A.

NATUREZA DO PROCESSO: mandado executivo N° 3756. CAIXA 2226, GALERIA A.

PASSOS, Francisco Pereira *1º Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1875.

Rodrigues & Guimarães e Cia.

ARQUIVO DA CÚRIA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

ACMRJ. Processo de habilitação do Padre Francisco da Mota na Ordem Franciscana do Rio de Janeiro, 1673.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

RJ, Avulsos, Caixa 174, doc. n. 54. (ver Projeto Resgate).

Rio de Janeiro, cx. 66 doc. 48. AHU – ACL_CU 17, cx. 59, q 56 63. Projeto Resgate.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Mauricio de Almeida. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, Andrea Jacobson/ Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2010.
- AGOSTINI, Camila. *Objetos da escravidão: abordagens sobre cultura material da escravidão e seu legado*. Rio de Janeiro, Sete Letras, 2013.
- ALENCASTRO, Luis Felipe (org.). *História da Vida privada no Brasil: o Império*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.
- ALGRANTI, Leila Mezan. *O feitor ausente: estudos sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Petrópolis, Vozes, 1988.
- ARAGO, Jacques Etienne Victor. *Promenade autor du monde pendant les années 1817, 1818, 1819...* 2 vols. Paris, 1822.
- ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro. *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946.
- AZEVEDO, Moreira. *O Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Coleção Brasiliana, volume 1, 1969.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Hausmann tropical*. Rio de Janeiro, SMC, DGDIC, DI, 1992.
- BERGER, Paulo. *Dicionário Histórico das ruas do Rio de Janeiro, 1ª e 2ª regiões administrativas (centro)*, Rio de Janeiro, Gráfica Olímpica, 1974.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Ed. Expressão e Cultura/Edusp, 1976 (edição em inglês 1970).
- BRASIL, Gerson. *História das ruas do Rio*, 5ª edição, Lacerda Editores, 2000.
- CABRAL, Dilma. (org.) *A corte joanina no Brasil: Estado e Administração*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2010.
- CARDOSO, Elizabeth, VAZ, Lilian Fessler, ALBERNAZ, Maria Paula, AIZEN, Mário, PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro, João Fortes/Editora Índex, 1987.
- CASTRO Adler Homero Fonseca de. *Muralhas de pedra, canhões de bronze, homens de ferro*. Rio de Janeiro, Fundação Cultural do Exército, 4 volumes, 2009.

- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *Rio de Janeiro – Centro Histórico, 1808-1998*, Marcos da colônia. Dresdner Bank Brasil, 1998.
- CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2004.
- CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil: 1850-1888*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- CURTO, José. SOULODRE-LA FRANCE, Renée (org.) *Africa and the Americas: interconnections during the Slave Trade*. Trenton, NJ, Asmara: Africa World Press Africa, 2005.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “O porto do Rio no século XIX, uma realidade de muitas faces”. *Revista Tempo*, n. 8, 1999.
- CURTO, José. *Álcool e Escravos: O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Editora Vulgata, Coleção Tempos e Espaços Africanos, 2002.
- EBEL, Ernst *O Rio e seus arredores em 1824*. Companhia Editora Nacional, (Coleção Brasileira) São Paulo, 1972.
- EDMUNDO, Luís, *A corte de dom João VI no Rio de Janeiro*, 6ª edição, Rio de Janeiro, Conquista, 1940.
- FAZENDA, José Vieira. *Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Ed. Documenta Histórica Editora/IHGB, 2011.
- FLEIUSS, Max *Páginas de História*, 2ª edição, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1930.
- FRAGOSO, Augusto Tasso. *Os franceses no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1950.
- FRANÇA, Jean Marcel Carvalho França. *Visões do Rio de Janeiro colonial*. Antologia de textos 1531-1800. Rio de Janeiro, José Olympio/Eduerj, 1999.
- FREIREYSS, G. W. *Viagem ao interior do Brasil nos anos de 1814-1815*, São Paulo, 1906, p. 64.
- FURTADO, Celso, *Formação econômica do Brasil*, São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

- GOMEZ, Michael. *Exchanging Our Country Marks: The Transformation of African Identities in the Colonial and Antebellum South*. University of North Carolina Press, 1998.
- GONÇALVES, Restier. *Extratos dos manuscritos sobre aforamentos 1925-26-29*. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal, Coleção Memória do Rio, 2 s.d.
- GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and residence there, during part of years 1821, 1822 1823*, Londres, 1824.
- HEYWOOD, Linda M. (ed.), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.
- KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- LAGRANGE, Louis Chancel. “A tomada do Rio de Janeiro em 1711 por Duguay-Trouin”. *RHIGB*, vol., 270, 1966.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária*, Rio de Janeiro, SMC-DGDIC, 1991.
- LISBOA, Baltazar da Silva. *Anais do Rio de Janeiro*, 1834.
- LOBO, Eulália, *História do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IBMEC, 1978.
- LOBO, Eulália. “Economia do Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX”. In NEUHAUS, Paulo (org.) *Economia brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro, Campus, 1980.
- LOURENÇO, Maria Paula Marçal. *Dom Pedro II, O Pacífico*. Lisboa, Editora Temas e Debates, Coleção Reis de Portugal, 2009.
- MADRUGA, Manoel. *Terrenos de marinha*. Rio de Janeiro, Imprensa nacional, 1928.
- MARLI, Albuquerque de. “Porto do Rio de Janeiro: estigma e história”. *Revista Rio de Janeiro*, v. 1, n. 1, Niterói, set-dez. 1985, pp. 87-93.
- MARTINS, Ana Canas Delgado. *Governança e arquivos: dom João VI no Brasil*. Lisboa, Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2006.
- MARTINS, William de Souza. *Membros do corpo místico: ordens terceiras do Rio de Janeiro. C. 1700-1822*. São Paulo, Edusp, 2009.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Dom José*. Lisboa, Ed. Temas e Debates, Coleção Reis de Portugal, 2010.

- NARA JUNIOR, João Carlos. *Fronteiras da escravidão: da África ao Cemitério de Pretos Novos de Santa Rita no Rio de Janeiro*. Brasília, Senado Federal, 2024.
- NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira & MACHADO, Humberto Fernandes. *O império do Brasil*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1999, p. 33.
- NOVINSKY, Anita. *Inquisição: inventário de bens confiscados a cristãos novos*. Lisboa, Casa da Moeda/Livraria Camões.
- PEREIRA, Júlio César Medeiros da Silva. *À flor da terra: o Cemitério dos Pretos Novos no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Gramond, 2009.
- PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas e RABHA, Nina Maria de Carvalho. *Porto do Rio de Janeiro: construindo a modernidade*. Rio de Janeiro, Andrea Jacobsson Estúdio, 2004.
- PINHEIRO, Cônego Dr. J. C. Fernandes. “Paulo Fernandes e a polícia de seu tempo”. Memória Apresentada ao IHGB. In *RIHGB*, Tomo 39, Volume 53, Parte II, pp. 65-76.
- PORTO, Joaquim Augusto da Cunha. *Resumo histórico relativo ao patrimônio da Venerável Ordem terceira da Penitência do Rio de Janeiro seguido de tomo geral da Ordem*, Rio de Janeiro, s.e., 1881.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez & Omolubá. *Manual prático do jogo de Búzios (por Odú e pelo jogo de Oxun), preceitos, iniciação e vivência*. São Paulo, Cristális Editora e Livraria, 2006.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Guia prático da língua Yorubá: em 4 idiomas, português, espanhol, inglês e yorubá*. São Paulo, Madras, 2002.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Ifá, o senhor do destino*. São Paulo, Madras, 2014, 2ª ed. revisada.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Vamos falar Yorubá? Introdução ao idioma dos orixás*. São Paulo, Arole Cultural, 2020.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *O uso mágico e terapêutico do sabão da costa*. São Paulo, Isis, 2016, 2ª ed. revista e ampliada.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Elebo: magias e oferendas afro-brasileiras, teoria e prática na magia do candomblé*. São Paulo, Isis, 2013.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Os búzios da Santeria: manual para divinização por meio dos 16 Odú segundo a tradição afro-cubana*. São Paulo, Madras, 2013.

- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Os Ebo (Ipese) das Iyámi: as mães feitas, tradicional religião Yorubá*. São Paulo, Isis, 2015.
- PORTUGAL FILHO, Fernandez. *Yami Oxorongá: o culto das mães ancestrais*. São Paulo, Arole, 2022.
- REBOUÇAS, André. *Companhia das Docas de D. Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, G. Leuzinger, 1871.
- REBOUÇAS, André. *Companhia das Docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa do Rio de Janeiro, justificação, protestos, caminho de ferro aéreo estatutos, lei geral*.
- RIOS FILHO, Adolfo Morales de Los. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro, Topbooks/Univercidade Editora, 2000.
- RODRIGUEZ, Eugênio. *Viagem da Imperatriz*, tradução e notas Gastão Penalva, 1937. Do mesmo autor *Descrizione Del viaggio ao Rio de Janeiro dela flotta di Napoli*, Nápoles, 1844.
- ROHAN, Henrique de Beaurepaire. *Remodelação do Rio de Janeiro*. Relatório apresentado à Ilustríssima Câmara Municipal pelo Barão de Beaurepaire. Rio de Janeiro, RIHGB, Separata do v. 275, abril-junho de 1967, Departamento de Imprensa e Propaganda, 1968.
- SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de transporte do Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1934, volume.
- SANTOS, Luiz Gonçalves dos (Padre Perereca), *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*, Rio de Janeiro, Ed. Valverde, 1943, prefácio e notas de Noronha Santos.
- SAUER, Arthur. *Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro, indicador para 1900*. Editora Cia. Tipográfica do Brasil, s.d.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz & REIS, Leticia Vidor de Sousa (org.). *Negras imagens: ensaio sobre cultura e escravidão no Brasil*. São Paulo, Edusp, 1996.
- Sem autor. *A administração do Dr. Francisco Pereira Passos no Distrito Federal*. Rio de Janeiro, Tipografia de O Economista Brasileiro, 1906.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.) *O Império Luso Brasileiro 1750-1822*, Lisboa, Estampa, 1986 Coleção Nova História da Expansão Portuguesa, volume VIII, org. de Joel Serrão.

- SILVA, Maria Helena Rosa Nogueira. *O negro na rua: a nova face da escravidão*, São Paulo, Hucitec, 1988.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro*. Campinas, EdUnicamp, 2001.
- SOARES, Carlos Eugênio, Líbano. *A pequena África: um portal do Atlântico*. Rio de Janeiro, CEAP, 2011.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos & BARRETO, Juliana. *No labirinto das nações: africanos e suas identidades no Rio de Janeiro*. Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, 2003.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *Valongo, cais dos escravos: memória da diáspora e modernização portuária na cidade do Rio de Janeiro, 1668-1911*. Relatório de pós-doutoramento, Departamento de Antropologia, programa de Pós-Graduação em Arqueologia, UFRJ/Museu Nacional, 2013.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Lazareto: o lado oculto do Complexo do Valongo”. In GOMES, Flávio dos Santos & PIMENTA, Tânia Salgado. *Cativeiros enfermos: assistência de saúde no Brasil escravista*. São Paulo, Hucitec, 2023, pp. 83-99.
- SOARES, Luís Carlos. *O “povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro, Faperj/Sete letras, 2007.
- SPIX e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil*, 2 volumes, Rio de Janeiro, 1938.
- RODRIGUES, Jaime. *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.
- TAUNAY, Afonso d’E. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*. São Paulo, Imesp, 1941.
- TURAZZI, Maria Inez. *Um porto para o Rio: imagens e memória de um álbum centenário*. Apresentação de Maria Teresa Vilela Bandeira de Mello. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2012.
- VISCARD, Cláudia. *O teatro das oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte, Fino Traço, 2012.
- WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia/Edusp, 1985, Coleção Reconquista do Brasil, volume 74.

Durante vinte anos, entre 1811 e 1831, o Cais do Valongo, na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, foi o principal entreposto de chegada de escravos vindos da África no continente americano. Esse triste título foi a base da transformação do Rio de Janeiro na maior “cidade africana” do hemisfério ocidental na primeira metade do século XIX. Ao mesmo tempo que a escravidão negra foi a raiz da imensa desigualdade social do Brasil da atualidade, foi através do povo africano que um gigantesco legado cultural e simbólico se enraíza na vida da cidade, na qual a grande maioria da população é descendente destes mesmos *pretos novos* ali desembarcados. O Cais do Valongo é parte indelével dessa história. O regente dom João VI construiu o cais para consolidar sua liderança frente a elite econômica da cidade, completamente dependente do trabalho escravo. Após 1831, com a ilegalidade do tráfico atlântico, o cais foi sepultado no esquecimento, e quis o destino que fosse redescoberto exatos 200 anos depois da sua construção. O Cais do Valongo é o portal do Atlântico do Rio de Janeiro, e a janela para uma saga apagada dos livros de história, mas que agora começa a se revelar, no coração da Pequena África.

Randolfe Rodrigues



BAIXE GRATUITAMENTE
ESTE LIVRO EM SEU CELULAR

Encontre este livro gratuitamente em formato
digital acessando: livraria.senado.leg.br