

## Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX<sup>1</sup>

Brazilian african descendents and the port community of Rio de Janeiro from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century

Cezar Honorato\*

**Resumo:** O presente artigo tem como objetivo principal perceber a participação dos afrodescendentes na comunidade portuária do Rio de Janeiro entre o final do século XIX e o início do século XX. Para tanto, buscamos explorar o conceito *de comunidade portuária* na perspectiva de apreendermos suas características territoriais – a região portuária – e suas características sociais específicas – suas redes de sociabilidade – no contexto do Rio de Janeiro do período em apreço utilizando dados censitários e demais informações quantitativas e qualitativas. Finalmente, optamos por apontar algumas características do grupo baiano inserido na comunidade portuária.

**Palavras-chave:** Porto do Rio de Janeiro; comunidade portuária; afrodescendentes

**Abstract:** This article examines the participation of persons of African descent in the port community of Rio de Janeiro between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth. Therefore, the paper seeks to explore the concept of port community to learn its territorial characteristics – defining the port region – and its specific social characteristics – its networks of sociability – within the context of Rio de Janeiro during the period under study using census data and other quantitative and qualitative sources. Finally, the paper outlines some of the characteristics of the Bahian sector within the port community.

---

<sup>1</sup> Agradeço imensamente ao apoio de Thiago Mantuano na elaboração de gráficos e tabelas.

\* Professor Associado IV do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense (UFF) e pesquisador senior do Proyecto Internacional HAR2015-64044R Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico meridional (1850-2010), financiado pelo Ministério da Economia da Espanha.

**Keywords:** Port of Rio de Janeiro; portuary community; african descendents

Ao longo dos últimos anos temos nos dedicado à busca da construção de um conhecimento acerca dos portos e das cidades portuárias. Pesquisas, teses e artigos vem sendo desenvolvidos por pesquisadores vinculados ao Projeto de Pesquisa CNPq Portos e Cidades no Mundo Atlântico e articulados aos Projetos Internacionais (SUAREZ BOSA, 2014) e Grupo Internacional de Pesquisa La Goveranza del Puertos Atlanticos (UNED/Casa de Velasques), além da Red de Los Puertos (REDEP), da Argentina e deste GT Atlântico e Diáspora Africana.

O que se pode perceber nessa produção é que a complexidade de questões, temas e perspectivas que vem surgindo é de tal ordem, abrangendo períodos cronológicos vários (do final da Idade Média até os dias de hoje), com temáticas também muito divergentes (aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais) e envolvendo realidades territoriais e históricas distintas (Europa, África e América Latina), que acaba gerando a necessidade de buscarmos algumas tentativas no campo da teoria para que este conhecimento tenha um mínimo de unidade.

No nosso caso, o foco tem sido o de buscar entender o processo de transformação que ocorreu nos portos e nas cidades portuárias brasileiras, com ênfase para Santos e Rio de Janeiro, entre o final do século XIX - ainda escravista e Imperial - e o primeiro quartel do século XX, quando uma grande parcela dos portos brasileiros e das cidades portuárias, sofreram profundas transformações. A construção da primeira seção do porto do Rio de Janeiro (1903-1910) e a reforma urbana protagonizada por Pereira Passos são referências para processos similares que ocorreram em Santos e Salvador, por exemplo.

Se acreditamos que conseguimos avançar no entendimento da chamada governança dos portos (HONORATO E RIBEIRO, 2016), ou da articulação entre as reformas portuárias e o desenvolvimento econômico ligado às exportações e a geração de empresas no seu entorno (Comunidade Econômica Portuária) (HONORATO E MANTUANO, 2014), tentar entender a Comunidade Portuária no seu aspecto social ainda nos parece um desafio.

É este desafio que tentamos retomar neste artigo ao enfatizarmos a participação dos afrodescendentes na composição da Comunidade Portuária do Rio de Janeiro no período compreendido entre o último quartel do século XIX e o primeiro do século XX.

A complexidade social do Brasil na transição do escravismo para o capitalismo, especialmente se considerarmos as cidades portuárias como Rio de Janeiro, Santos, Recife e Salvador onde conviviam escravos, ex-escravos, imigrantes pobres e operários, onde movimentos abolicionistas ocorriam paralelamente com o início do movimento operário, torna-se mais problemático quando consideramos que nestas cidades, a atividade portuária era a atividade mais importante, no que pese o surgimento das primeiras indústrias. Mesmo assim, muitas destas indústrias dependiam do porto! (Idem, *Ibidem*).

O surgimento de uma comunidade econômica portuária constituída por um conjunto de atividades produtivas ou de serviços que, direta ou indiretamente, se desenvolveram a partir dos portos e que foi coetâneo à expansão imperialista, é uma realidade, especialmente no Rio de Janeiro.

Afinal, o porto não é só o cais! É muito mais: ele necessita de empresas de operação (gestão, dragagem, telefonia, suporte, energia etc), de empresas de navegação internacionais e de cabotagem, de seguradoras, de bancos, de indústrias que dependem de insumos importados ou de escoamento de sua produção. Bem como, daqueles negócios que dependem do cotidiano portuário para existirem, tais como: hotéis, bares, restaurantes ou mesmo bordéis, para atenderem a todos que chegam ou saem pelos navios (Idem, *Ibidem*).

Num outro sentido, temos tentado avançar na conceituação de uma Comunidade Portuária no sentido sociológico do termo, que congregaria os trabalhadores que atuam diretamente na operação portuária, os que trabalham em atividades de suporte, apoio ou serviços vários, os que chegam como imigrantes para um novo país, a marujada, as prostitutas etc., com suas identidades, idiomas, religiões, hábitos e todos os demais traços culturais que acabam se misturando. Formam assim, uma cultura peculiar que está naquela cidade, mas que com ela não se confunde, faz parte dela, mas apresenta profundas diferenças com a cultura urbana mais geral, num contexto de transformação de um porto do tipo antigo em um outro do tipo capitalista.

A primeira tentativa de sistematizar tais questões foram apresentados no Colóquio Governanza de los Puertos realizado em Ferrol (Espanha) (HONORATO E RIBEIRO, 2016; 148) em outubro passado, onde pudemos começar a discutir a sua pertinência, a sua utilização e as possibilidades de sua aplicação. Considerando algumas das questões levantadas neste evento, retomamos o tema neste artigo, visando ampliar ainda mais o debate acadêmico.

Naquele momento afirmávamos que

*Comunidade Portuária* é uma composição social onde emerge o *homem simples* (HONORATO, 2008) aquele que vive esta realidade complexa e que vaga pelas suas ruas e locais de trabalho, sem dignificação social que tem como referência a atividade direta ou indireta portuária e que vive em determinados lugares marcadamente da pobreza e da exclusão social. Pessoas que trabalham, sentem, pensam e vivem em contato com outros como ele, mas que do outro se diferencia devido a sua origem, às suas características étnicas ou culturais, pelos grupos de sociabilidade que frequentam, pelos seus problemas pessoais e ou coletivos e, neste sentido, num determinado território (HONORATO ET ALII, 2015; 5).

A proposição, se construir um conceito de *Comunidade Portuária*, não elimina e nem exclui a participação de seus membros em outras redes de sociabilidade. Ao contrário, tal conceito pode ser entendido como uma das formas de perceber esta grande massa de homens simples que tem seu sustento extraído de atividades vinculadas ao porto.

Na realidade, para além de comporem a *Comunidade Portuária*, esses homens também se inserem em várias outras redes de sociabilidade por razões de origem, de religião, de afinidades, de lazer, por vizinhança, etc. Mas, independentemente desta inserção em outras redes de sociabilidade, a sua referência fundamental é o porto e as atividades a ele, relacionadas. Especialmente para os forâneos que chegam à cidade e não encontram trabalho e podem conseguir o seu sustento imediato nas atividades na região portuária. Muitos, posteriormente, buscaram outros afazeres e/ou outros bairros da cidade. Mas, a grande maioria – pelo menos no período da virada do século XIX e XX –, reconstruiu as suas vidas na Região Portuária.

Pensar comunidade portuária é pensar também lugares, territórios onde possam os seus membros ficar perto do trabalho e próximos aos seus referentes e onde seja possível morar, embora precariamente. Não por coincidência são os bairros próximos à região portuária que vão concentrar um grande número de trabalhadores que atuam na comunidade econômica portuária.

O que dá unidade a esses lugares é a existência de *redes de sociabilidade* tendo como referência o acesso às atividades laborais, conformando um conjunto complexo de relações que inscrevem múltiplas territorialidades aos espaços (HAESBERT, 2004), não necessariamente contíguos ou homogêneos, mas que estão interligados.

Convém reafirmar que as várias redes de sociabilidade vinculadas a razões religiosas, étnicas, de origem, de lazer (blocos de carnaval, clubes de futebol, de teatro, etc)

ao sindicalismo nascente, tangenciam e se articulam com a comunidade portuária, pois que o cotidiano do trabalho acaba se materializando na região portuária como razão de ser deste homem simples. Logo, as demais redes não são excludentes, mas complementares.

Tal afirmativa pode ser verificada na composição dos “ternos” de trabalho da estiva onde o líder escolhe os seus parceiros de trabalho considerando primeiramente aqueles que já estavam ligados às atividades portuárias, depois, as demais formas de sociabilidade e de parcerias. O local de moradia também é uma importante referência na constituição da Comunidade Portuária. De outra forma, esta comunidade se materializa em locais como o próprio porto, os bairros, os terreiros, etc.

No nosso caso, os principais locais referidos podem ser identificados no conjunto formado pelos bairros – antigas freguesias – de Santa Rita, Santana e São Cristovão e, após 1905, no bairro da Gamboa, desmembrado do de Santa Rita. Ao longo dos nossos estudos temos percebido que a constituição da referida Comunidade se manifesta em diferentes territórios que permitem tratar a região portuária para além da sua área contígua, mais imediata, que é a que normalmente é vista como tal.

Podemos eleger as características étnicas marcadamente plurais, as origens - pessoas de todo o mundo circulam e vivem ao redor de um porto -, culturais, o estilo de vida, comportamentos políticos, etc., onde encontraremos diferenças com relação à cidade maior.

No Rio de Janeiro o que estamos chamando de região portuária – reafirmamos - não é somente a área contígua do porto ou o espaço compreendido entre a linha d`água e a planície e os morros ao seu redor: mas lugares próximos como a Cidade Nova (bairro de Santana), pois que exatamente agregam um grande contingente de pessoas que tiram o seu sustento e tem sua cotidianidade atrelados ao universo portuário.

Não por coincidência uma das primeiras linhas de bondes da cidade, a *Rio de Janeiro Street Railwais*, posteriormente chamada de Companhia São Cristovão, articulava os bairros da orla do cais à Cidade Nova e arredores (LOBO, 1989; 26) ou que, a primeira sede da Sociedade União dos Operários Estivadores (1903) era na Rua General Câmara nº153 (Cidade Nova) (ALMEIDA, 2003; 26).

Esse *homem simples* buscará construir estratégias de re-territorialização, tomando o universo portuário como referência para a construção de uma “nova vida” – com seus novos nexos, léxicos, relações de pertencimento, regimes de identidade... Da relação destes homens com os diversos espaços do universo portuário, redes de sociabilidade surgem inscritas e inscrevendo territorialidades, conformadas e conformando diferentes territórios

– dando coerência e estrutura a uma verdadeira *Comunidade Portuária* (HONORATO ET ALII, 2015)

Hobsbawn (HOBSBAWN, 1981; 209) nos alerta que, mesmo em Londres ou Liverpool, a quantidade de trabalhadores não especializados e que eram contratados para tarefas eventuais, excedia em muito, o número de trabalhadores formais e regulares especializados que desenvolviam a sua faina no porto no período entre o final do século XIX e início do XX.

Além dessa característica da atuação dos trabalhadores diretamente na atividade portuária existia a possibilidade de emprego eventual e não especializado no conjunto de atividades produtivas, complementares ou de serviços desenvolvidas na região em apreço, que normalmente absorve este tipo de trabalhador.

Tal realidade se verifica em cidades como Nova Iorque ou Buenos Aires – cidades marcadamente receptoras de imigrantes saídos de suas aldeias e de suas relações familiares e sociais chegam num novo país ou noutra cidade, normalmente sem emprego ou referência, que precisam sobreviver e tentar se integrar visando “vencer na vida” – nas quais podemos encontrar uma grande concentração populacional na região portuária e suas cercanias.

O porto é a porta de entrada dos imigrantes estrangeiros e nacionais e, a região portuária, acaba normalmente sendo o local aonde vai se instalar e procurar sobreviver, especialmente para aqueles que aqui chegam sem recursos e sem nenhum – ou muito frágeis – contatos pré-estabelecidos neste novo lugar.

Exatamente pela concentração de possibilidades de trabalho, este *homem simples* buscará ali as suas primeiras formas de sobrevivência, o que não é uma coisa tão banal. Tendo como referência, tão somente, um contato de alguém de sua antiga aldeia ou cidade, parentesco ou ainda de sua religião, ele buscará apoio nos já estabelecidos na região e no mercado de trabalho, buscando sua inserção e sobrevivência.

Esse *homem simples* se territorializa na região portuária se inserindo nas suas redes de sociabilidade que estruturam a referida *Comunidade Portuária* e através dela, buscará um novo lugar para reconstruir a sua vida. Não por coincidência, os locais de moradia precária como os cortiços, casa de cômodos e estalagens existentes em grande número na região em apreço.

A forte presença africana oriunda de várias etnias (bantus, aussás, malês, principalmente) e de negros de outras regiões do Brasil, principalmente baianos e mineiros, evidentemente deixou marcas profundas na configuração da região. Contudo, a forte

presença de portugueses e demais europeus acabam por gerar um perfil identitário próprio que não pode ser reduzido à presença negra.

Assim como identificamos no campo religioso a presença de várias casas de candomblé, igrejas católicas, protestantes, centros kardecistas e sinagoga, o surgimento de clubes carnavalescos coexistiam com grupos teatrais, clubes de remo ou mesmo de futebol. Sem contar o importante sindicalismo do início do século XX.

Talvez por tais razões, podemos perceber desde a aceitação e convivência entre os diferentes, como conflitos entre eles, dependendo do motivo, da luta pela sobrevivência, ou mesmo pelo respeito ou desrespeito às diferenças étnicas e religiosas.

De qualquer modo, o que buscamos é começar a caracterizar a região – por que não dizer, fazer uma *biografia coletiva da região portuária* – visando melhor entender a sua dinâmica e suas características sendo que, muitas delas, ainda estão presentes nas suas ruas e praças e não se perderam no tempo.

Não por outra razão podemos dizer que toda região portuária de uma cidade é um mundo à parte que, ao mesmo tempo pode ser fascinante, também infunde medo e curiosidade por ser o lugar dos diferentes, dos marginais, do desconhecido, especialmente quando o nosso olhar se volta para o início do século XX, onde a única forma de se deslocar em longas distâncias se dava através de navio.

Entender melhor este mundo é uma tarefa a qual nós historiadores de ofício devemos nos dedicar. Melhor perceber as regiões portuárias e as cidades de múltiplas formas e perspectivas teórico-metodológicas se impõe como uma necessidade para que possamos perceber, por um lado as convergências, as similitudes, mesmo que nos desloquemos de países; por outro, as identidades, as peculiaridades, já que nenhum porto ou cidade portuária é igual a outro. É poder usar tanto lente grande angular, como zoom.

No caso de processos globais, podemos perceber que as transformações ocorridas nos portos como o de Las Palmas (SUAREZ BOSA, 2003) ou Dakar (HILALGO, 2015) e Santos e Rio de Janeiro - os dois maiores portos brasileiros - e as reformas urbanas pelas quais passaram estas cidades são importantíssimas para a reconfiguração das respectivas *Comunidades Portuárias*.

Se as comunidades portuárias se distinguem em cada cidade devido a aspectos vários relacionados à sua composição e à dinâmica da atividade portuária, apresentam características similares quando se percebe a atuação sindical, grevista ou cultural (SANTOS, 2013 e PINHO, 2016), como nos ensina Hobsbawn.



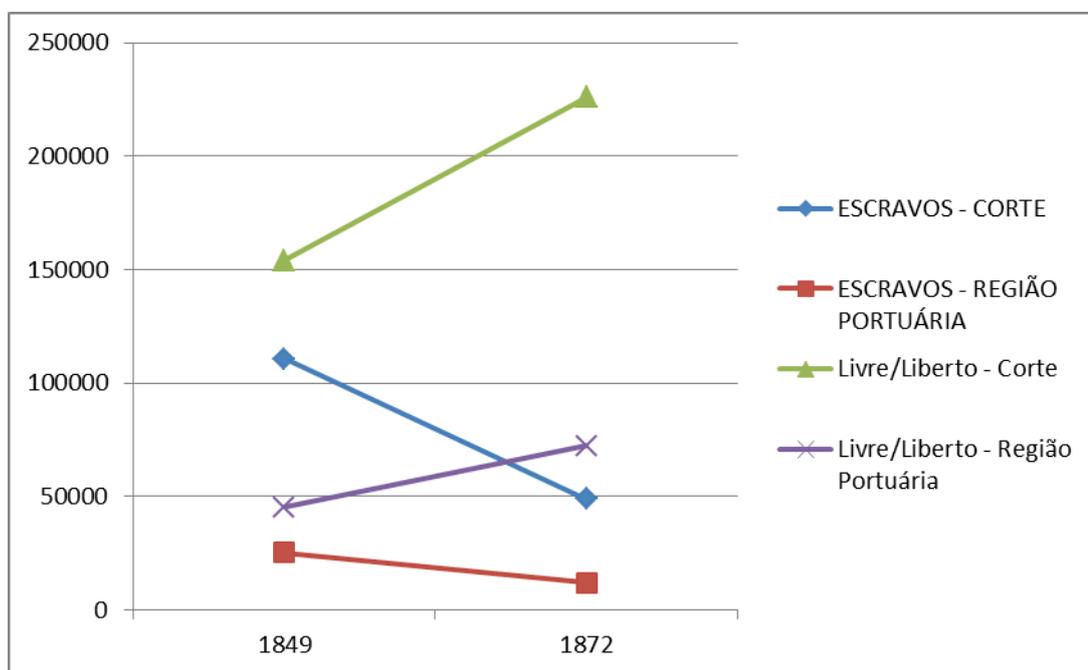
Ao observarmos o gráfico abaixo, podemos perceber certa similitude de comportamento da região portuária em relação à cidade como um todo, considerando a forte presença de escravos no período de 1849 e o aumento do número de libertos e livres no levantamento de 1872.

**Tabela I: Demografia das Freguesias da Região Portuária**

	Santa Rita	Santana	São Cristo	Gamboa
1849	31812	38717		
1872	30865	38446	10833	
1890	46161	67533	22202	
1906	45929	37266	45038	42049
1920	38163	40632	59332	50699

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1849, 1872, 1890, 1906, 1920.

**Gráfico I – População Negra no Rio de Janeiro 1849-1872**



Fonte: Censos de 1849 e 1872

Em termos quantitativos, a presença escrava na cidade do Rio de Janeiro era de aproximadamente 110.602 (1849), diminuindo para 48.939 (1872). Neste mesmo intervalo a presença escrava na região portuária também diminuiu de 25.144(1849) para 12.109 (1872). Ou seja, no primeiro censo, a participação da região era de 22,7 % e na segunda, de 24,7%, o que nos surpreende devido à demanda de trabalhadores nos trapiches, armazéns, etc.

No caso dos libertos/livres, se no primeiro levantamento a região apresentava 45.385 indivíduos (29,5%) de um total de 154.093 da cidade em 1849, já no censo de 1872, a participação de libertos/livres da região passou para 31% (72.290 indivíduos), de um total de 226.033 do Rio de Janeiro.

Caso consideremos a participação total de escravos e libertos/livres na região portuária da cidade, esta agregava 26,5% de negros em 1849, excluindo neste caso os pardos. Já em 1872 tal participação havia ampliado para 32,1% do total da cidade, o que nos permite afirmar que estava concentrada na região portuária a maior quantidade de negros do Rio de Janeiro no período apontado.

Podemos continuar a nossa análise considerando o censo de 1872 no que tange à freguesia de Santa Rita e, a partir daí, fazer alguns cruzamentos curiosos. Em primeiro lugar, consideremos o número de homens negros recenseados onde encontramos 6383 sendo 3549 livres e 2834 escravos. Neste caso, consideramos apenas os homens pois que o trabalho na atividade portuária no período, por exigir um grande uso de força física, era masculino afastando as mulheres dessas atividades. Ressalve-se ainda a presença de 958 estrangeiros livres.

Avançando um pouco mais nos dados do censo de 1872 encontramos o quantitativo de 7059 pessoas identificados como marítimos. Logo, se diminuirmos do total de marítimos os estrangeiros livres, poderíamos supor que no grupo de 6101 brasileiros, predominavam escravos nativos ou ex-escravos dedicados à faina portuária.

**Tabela 2 : Proporção de escravos do RJ na Região Portuária<sup>3</sup>**

Freguesias/Região	Porcentagem com relação à Cidade em 1849	Porcentagem com relação à Cidade em 1872
Santa Rita	15.6%	12.7%
Santana	16.2%	13.7%
São Cristovão	-	5.7%
Região Portuária	31.8%	32.1%

Fonte: Censos de 1849 e 1872

Na Tabela podemos perceber uma expressiva presença de escravos na região Portuária do Rio de Janeiro – pouco mais de 30%, tanto em 1849, quanto em 1872 – o que nos parece expressivo no conjunto da cidade e nos aponta para o fato da atuação da mão-de-obra escrava ao longo do século XIX na operação portuária.

<sup>3</sup> Considerando-se as freguesias urbanas.

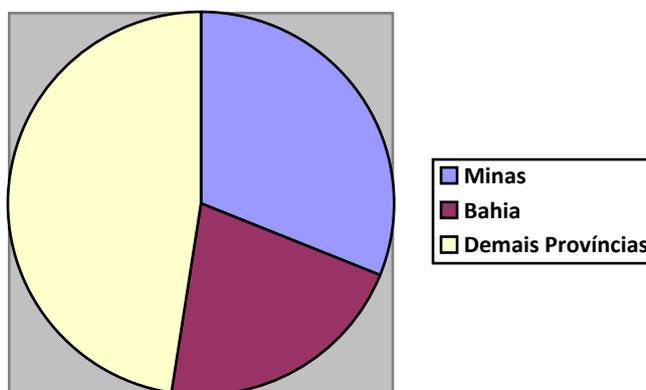
**Tabela 4: Quantitativo de homens negros na Região Portuária**

Freguesias	1849	1872	Crescimento	Crescimento da Freguesia no geral
Santa Rita	4095	3757	- 8.2%	- 2.9%
Santana	2290	3806	+ 66.2%	- 0.6%
São Cristovão		1082		
<b>Região Portuária</b>	<b>6385</b>	<b>8645</b>	<b>+ 35.3%</b>	<b>+ 13.6%</b>

Fonte: Censos de 1849 e 1872

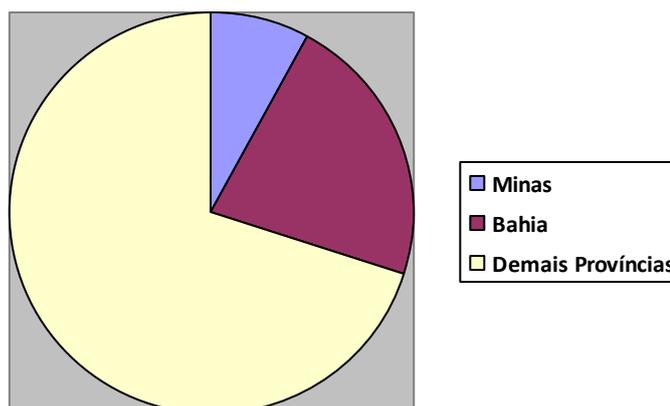
Quando consideramos a participação de homens negros da região ainda no século XIX, podemos perceber um grande incremento na freguesia de Santana (66,2%) que acaba por ter um peso muito grande no aumento da presença de homens negros na região.

**Gráfico 2: Imigrantes Brasileiros**



Fonte: Censo de 1872

**Gráfico 3: Imigrantes Brasileiros na Região Portuária**

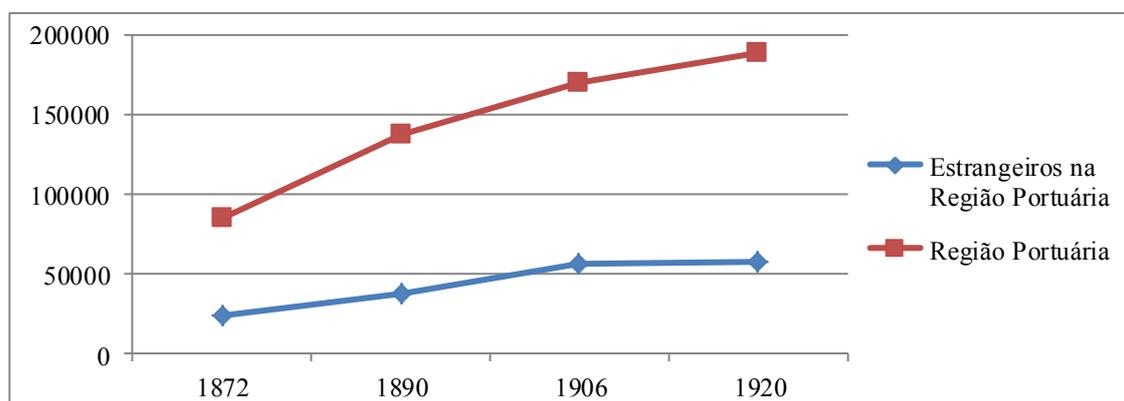


Fonte: Censo de 1872

Convém informar que foram excluídos os oriundos da Província do Rio de Janeiro no conjunto de imigrantes brasileiros, com destaque para àqueles oriundos da Bahia e Minas Gerais que habitavam a Região Portuária em 1872. Mais ainda, 42% dos baianos moradores da Corte, pelo censo de 1872, residiam na Região Portuária.

De acordo com o censo de 1890, a população total da Região Portuária era de 133.074 habitantes, sendo 51.651 de homens brasileiros e 25.950, ou seja, a participação masculina estrangeira representava 33,4% do total (HONORATO et alii, op. cit, 15). Tal participação embora apresente aumento em termos absolutos, se manteve razoavelmente estável entre 1890 e 1920.

**Gráfico 4: Estrangeiros na Região Portuária**



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906, 1920.

A utilização de dados acerca de imigrantes estrangeiros na Região Portuária tornou-se uma necessidade devido à maciça imigração ocorrida entre o final do século XIX e início do XX, principalmente de portugueses, e a grande maioria destes estrangeiros passou a compor a Comunidade Portuária.

Continuando, de um total de 8039 indivíduos classificados como marítimos na cidade do Rio de Janeiro em 1872, a freguesia de Santa Rita concentrava 7.059, sendo que os demais 980 estariam espalhados por outras freguesias que também tinham trapiches como Botafogo ou Inhauma. Se temos a presença de 958 estrangeiros livres classificados como marítimos e 6383 homens negros recenseados em Santa Rita - além de uma quantidade de 6101 que não seriam imigrantes - não seria absurda a afirmação de que a grande maioria dos homens negros que habitavam Santa Rita eram marítimos.

Continuando, como 88% dos marítimos da cidade do Rio de Janeiro se concentravam em Santa Rita, podemos supor também que a maior parte dos negros (livres

e escravos) trabalhava como marítimo, ou seja, a participação dos negros na atividade marítima era de aproximadamente 86,4% da força de trabalho que se dedicava diretamente às atividades portuárias no continente, nas ilhas ou nos serviços de mar.

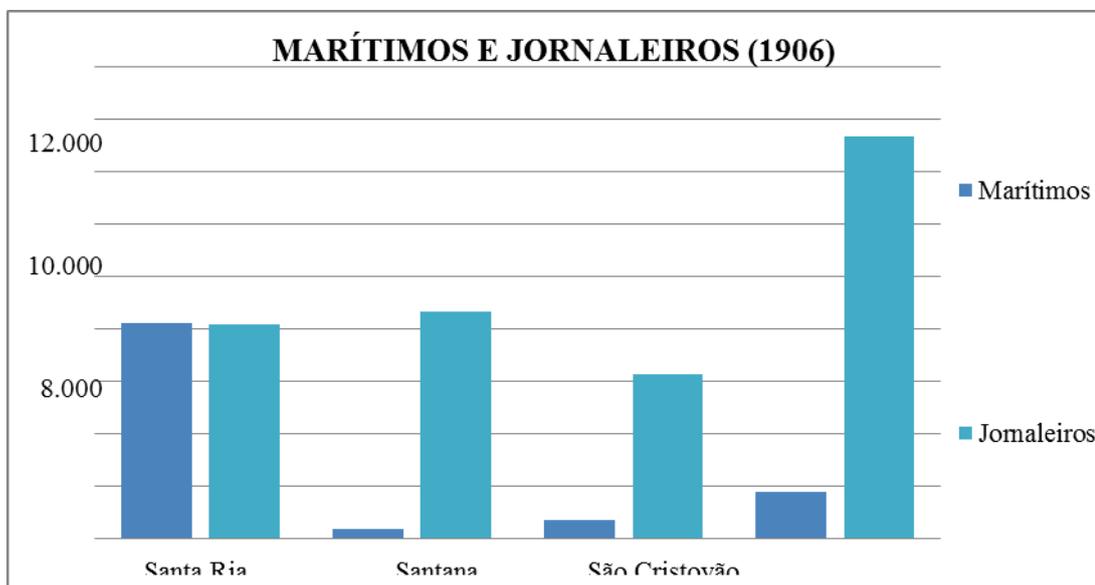
Urge lembrar que não consideramos os pardos em nossas contas, pois que isto implicaria numa discussão teórico-metodológica que fugiria ao escopo deste pequeno artigo. Da mesma forma, também não consideramos os jornaleiros – agrupado junto com criados no censo -, em que pese o fato de que um conjunto de atividades complementares ao porto utilizasse tal tipo de trabalho.

Mais ainda, os dados referentes aos “sem profissão” não devem ser por nós aqui utilizados por razões metodológicas, embora uma grande parte dos trabalhadores “sem profissão” vivesse de pequenas e instáveis jornadas de trabalho no porto.

Tais considerações feitas anteriormente podem parecer para alguns que se trata de um truísmo ou de banalidades. Mas, o nosso objetivo é demonstrar o processo de cristalização territorial da comunidade portuária do Rio de Janeiro com a forte participação de negros na sua composição.

De outra forma, podemos perceber a concentração espacial dos portuários do Rio de Janeiro – que no censo de 1872 eram classificados como marítimos – numa determinada região da cidade, com uma impressionante participação de negros na sua composição e que se articulavam em várias redes de sociabilidade, sendo a primacial aquela relacionada à atividade portuária.

Gráfico 5 – Quantitativo de Marítimos e Jornaleiros na região Portuária



Fonte: Censo de 1906 da Prefeitura do Rio de Janeiro

Podemos ponderar também através do *Recenseamento da População do Império do Brasil* realizado em 1872 a proporção de escravos trabalhando não só na operação portuária, mas também na comunidade econômica portuária que a cerca. Neste censo foram contados 21703 marítimos em todo o Império, dos quais 1788 eram escravos. Mesmo assim, temos de notar que apenas no Município Neutro foram contados 527 escravos no trabalho marítimo, enquanto o total perfazia 8039 marítimos que majoritariamente trabalhavam ou estavam registrados no porto Rio de Janeiro.

Primeiro temos de notar que 37% dos marítimos brasileiros se concentravam no Município Neutro, o que por si só reflete a importância deste porto para o Império; segundo que apenas 8% do contingente de marítimos do Império se encontravam na condição de escravo, embora essa proporção no Rio de Janeiro fosse ainda menor: na ordem de 6,5%; e terceiro que 29,5% dos escravos contados como marítimos estavam sediados no Município Neutro, o que mostra que em números absolutos seu contingente não pode ser desprezado.

Não podemos distinguir quantos destes marítimos trabalhavam efetivamente na operação do porto ou nas embarcações sediadas no Rio de Janeiro ou, nem podemos especular se foram considerados como marítimos todos os trabalhadores que integram a força de trabalho empregada na operação portuária. Porém, os índices aqui apresentados dão pistas que já no início da década de 1870 a força de trabalho escrava não predominava no porto da operação de antigo tipo e provavelmente estava entrando em seus estertores nestas atividades.

### **A Comunidade Portuária entre o final do século XIX e início do XX**

No censo de 1910, podemos perceber um total de 6.639 marítimos recenseados. Convém notar que ocorreu um decréscimo entre o número de marítimos que aparecem em 1872 e em 1910. Para além de problemas metodológicos de amostragem ocorreu uma diminuição de 17,5% no número de marítimos. A confiar nos dados, podemos apontar que com a inauguração da primeira seção do porto, ocorreu um processo de diminuição da força de trabalho pelo uso de novas tecnologias.

Para podermos avançar mais nas questões, temos que ter maior clareza acerca da lógica do trabalho portuário para percebermos como parte desta Comunidade funciona na sua cotidianidade. Embora tenhamos inúmeras atividades outras dependentes da atividade portuária, principalmente trabalhadores por jornada (carregadores vários, carroceiros, etc), a atividade fim, sem sombra de dúvida é o trabalho portuário no sentido mais absoluto.

Nunca é demais lembrar ainda, o caráter sazonal da movimentação portuária e de sua demanda por força de trabalho. O navio chegou ao porto, tem trabalho de carga e descarga, se não ancorou nenhuma embarcação, não tem trabalho! No período de escoamento da safra de café, por exemplo, aumenta em muito a necessidade de trabalhadores. Já na entressafra, diminui. Exatamente devido à sazonalidade, os portos no final do século XIX e início do XX tinham um contingente pequeno de trabalhadores fixos - normalmente especializados como arrumadores de carga, por exemplo - e a grande maioria utilizada era de trabalhadores sem nenhum vínculo permanente com as várias empresas existentes.

Em recente e excelente artigo, Thiago Mantuano analisou o trabalho da estiva no Rio de Janeiro na passagem do porto do tipo antigo, para um porto capitalista (MANTUANO, 2016). Retomando a questão de funcionamento de vários portos na virada do século XIX para o XX com a utilização de vasta bibliografia internacional, o autor demonstra que mesmo portos como o de Londres, Lisboa ou Nova Iorque, ou ainda Dakar, a grande massa de trabalhadores que atuava no porto era eventual.

Tecnicamente falando, o trabalho da estiva era espantosamente primitivo em 1889. Naturalmente é verdade que a irregularidade essencial das chegadas e partidas dos navios impõe limites até hoje à racionalização e mecanização da faina portuária, mas no fim da década de 1880 não havia, em absoluto, com exceção dos guindastes, guinchos e ferrovias de beira de cais, virtualmente nenhum equipamento mecânico. A revolução técnica que iria mecanizar a carga e descarga de grãos e carvão, e até certo ponto da madeira, não foi iniciada seriamente senão no fim da década de 1890 e começo de 1900, e o seu progresso foi lento.

Podemos avançar na observação do caráter eventual do trabalho portuário:

Certamente que a forma de contratação vai ser o obstáculo mais importante para organização e disciplinamento da força de trabalho nos portos, tanto pelos próprios trabalhadores, como pelos patrões. A “chamada livre” é uma verdadeira selva, num ponto de “engajamento” na famosa “parede”, os trabalhadores (sem qualquer relação fixa pré-estabelecida) se acumulam ordinariamente nos horários em que a maioria dos trabalhos está à disposição e lá, após o anúncio do serviço e de quantos homens seriam necessários, disputam, literalmente no braço, a indicação para o trabalho.

Nos portos pré-capitalistas os “pontos” são em maior número e mais dispersos pelo litoral, com uma gestão mais tensionada à racionalidade pelo capital, os poucos e grandes pontos passam a predominar. (Idem, *Ibidem*; 12).

Exatamente neste ponto podemos perceber que, embora a escolha dos trabalhadores seja aparentemente considerando os mais aptos ao trabalho, na prática o processo de escolha no “ponto” ou na “parede” eram considerados relações de amizade, parentesco, etc, e acabavam sendo escolhidos aqueles que já eram conhecidos, ou seja, já faziam parte da Comunidade. Repousa aí, muitos dos conflitos e da violência que se podia observar diariamente na região derivava das escolhas feitas pelos encarregados de selecionar os seus companheiros de trabalho.

Érica Bastos Arantes, embora tenha se dedicado aos estudos da imigração espanhola no Rio de Janeiro, chega a conclusões próximas das nossas com relação à existência e à importância da Comunidade Portuária:

Ponto de encontro preferencial dos homens do cais do porto, a zona portuária foi palco de muitas histórias de vida daqueles trabalhadores. Mesmo os que não moravam nas redondezas tinham ali um espaço de sociabilidade privilegiado, seja no trabalho ou nos tantos botequins e quiosques do lugar, onde se vendia café e parati [aguardente]; no sindicato ou em alguma associação de lazer como a Sociedade União das Flores, a agremiação Carnavalesca formada pelos portuários; nas rodas de samba e partido alto costumeiras ou nos circos e nas festas de santo que tinham como palco o Campo de Santana. Não muito longe dali, nas ruas vizinhas à Praça da República, estava a zona do “baixo meretrício” e dos teatros cariocas, por onde também circulavam os homens do cais, num ir e vir constante (ARANTES, 2010; 109).

### **O caso dos baianos na Comunidade Portuária carioca: algumas considerações**

Nos últimos anos vem se consolidando uma historiografia que busca caracterizar a Região Portuária do Rio de Janeiro como se fora um território negro e baiano. Questão polêmica sobre a qual tentaremos apontar alguns aspectos, pois não se trata de negar a participação de imigrantes baianos na composição da Comunidade Portuária do Rio de Janeiro.

Convém observarmos como bem aponta Tiago de Melo Gomes (GOMES, 2003), que havia uma presença bastante forte de imigrantes oriundos de outras Províncias/Estados, como no caso de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Pernambuco. Ressaltamos ainda, que não se trata de negar a importância ideológica, comunitária ou religiosa das “tias baianas” e suas redes de solidariedade.

Sem embargo, apontamos duas questões que nos parecem importantes: a) a interpenetração de culturas oriundas de vários lugares do Brasil e do estrangeiro, especialmente de Portugal, gerando novas formas de solidariedade e de manifestações culturais e religiosas (o que não significa a inexistência de conflitos); e b) que toda essa massa de homens tinha no trabalho relacionado ao Porto a sua base de sobrevivência.

No caso dos migrantes de outras regiões do país, notadamente os que vinham da Bahia, tinham como referência as chamadas “tias baianas” que trabalhavam nas ruas e que mantinham seus candomblés. Uma das características do candomblé é que os iniciados passam a compor uma nova família, a “família de santo”, o que o insere numa comunidade específica.

Em clássico trabalho, Roberto Moura descreve com maestria a atuação das “tias”, com destaque para Ciata, na chamada “Pequena África”, região portuária. Muito preocupado com o surgimento do samba e do candomblé no Rio de Janeiro, acaba, ao que nos parece, por hiper-valorizar a presença dos baianos na composição populacional da cidade e por dar pouca atenção aos aspectos da vida cotidiana desses homens que se abrigavam nas roças de santo.

Gomes problematiza com muita propriedade algumas das conclusões de Moura:

A imagem de uma comunidade baiana forte, numerosa – e, se não livre de disputas internas, por certo, unida em torno de sua formação cultural – é bastante sedutora, mas a verdade é que esta centralidade baiana tem sido muito mais afirmada do que demonstrada (MOURA, 1995 e VELOSO, 1990).

Baseando-se em dados quantitativos presentes nas obras de Robert Slenes (SLENES, 1976) e Douglas Graham e Sergio Buarque de Holanda Filho (GRAHAM E HOLLANDA Fº, 1984), o autor sustenta que a tese de uma grande imigração baiana para a

Capital Federal não se sustenta. Neste caso, podemos ver muito mais uma importância simbólica, religiosa e cultural dos baianos na cidade, o que é incontestável<sup>4</sup>

Leandro Silveira (SILVEIRA, 2013), ao analisar o surgimento dos candomblés e do samba no Rio de Janeiro no início do século é enfático em demonstrar a grande concentração de seus membros na Região Portuária que trabalhavam nos vários de seus ofícios, até as grandes reformas urbanas ocorridas no Rio de Janeiro a partir de Pereira Passos (1903-1906) adentrando nos anos 1940. A partir de então, ocorreu uma grande dispersão territorial de parte expressiva da Comunidade Portuária – bem como das roças de santo e de samba – para outros bairros da cidade.

Contudo, Silveira é categórico ao afirmar que, apesar disso, elas continuaram desempenhando um papel fundamental na agregação dessa população pobre e afrodescendente:

Compartilhando experiências trazidas não só da Bahia e da África, mas também de Minas Gerais e do Vale do Paraíba, negros e brancos, em geral trabalhadores pobres, trocavam saberes sobre a vida e os orixás, assim como (re)criavam práticas de sociabilidades e solidariedades por onde teciam o seu viver, morar, trabalhar e divertimentos (...) (Idem, *Ibidem*; 84).

### Considerações Finais

Ao longo deste pequeno artigo buscamos retomar e problematizar a existência de uma Comunidade Portuária, tendo como referência o Rio de Janeiro e a participação dos afrodescendentes na sua composição no período compreendido entre a última década do século XIX e o início do XX. O recorte cronológico prende-se a um momento crucial de nossa história por termos o final da escravidão num porto do tipo antigo como início e, depois, a participação do negro no processo de construção de um porto capitalista.

Buscou-se utilizar dados censitários existentes sobre o período para comprovar a participação do negro na sua composição, ao mesmo tempo em que se questiona – embora brevemente – a tradição inventada de uma hegemonia baiana na Região Portuária do Rio de Janeiro, pois que migrantes de outras regiões chegaram em grande número no mesmo período no Rio de Janeiro.

---

<sup>4</sup> Não é nosso objetivo neste pequeno artigo problematizar aspectos culturais e religiosos da presença das “casas de santo” na comunidade portuária do Rio de Janeiro

Mais ainda, merece reparos acerca de uma nova tradição inventada agora pelo Poder Público e por alguns movimentos sociais de que o porto do Rio de Janeiro era um Porto Negro (ARANTES, op.cit). Se ele tinha uma forte presença negra – e os nossos dados confirmam isso – também era imigrante, especialmente de Portugal e Espanha, que ajudaram na composição desta Comunidade Portuária no período considerado.

### Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Luiz Gustavo N. *Estivadores do Rio de Janeiro*. RJ, Topbooks, 2003.
- ARANTES, Érika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ, 2010.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872, 1890, 1906, 1920.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1849, 1872, 1890, 1906, 1920.
- GOMES, Tiago de Melo. *Para Além da Casa da Tia Ciata: Outras Experiências no Universo Cultural Carioca, 1830-1930 - Afro-Ásia*, 29/30 (2003).
- GRAHAN, Douglas e HOLLANDA FILHO, Sérgio Buarque, *Migrações internas no Brasil: 1872-1970*, São Paulo, IPEUSP, 1984.
- HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HIDALGO, Daniel Castilho – *Puerto de Dakar, Puerta de África Occidental. Uma História Económica de Senegal*. Santa Cruz de Tenerife (Espanha), Vereda Libros, 2015.
- HONORATO et alii - *Comunidade portuária: organização e qualidade de vida dos imigrantes na região portuária do Rio de Janeiro (1870-1920)*. HURTADO, Manuel-Reyes (org) – *Fronteras de Água. Las Ciudades Portuarias y Su Universo Cultural (siglo XIV-XXI)*. Santiago de Compostela (Espanha), Universidad de Santiago de Compostela, 2016 (no prelo).
- HONORATO, Cezar. *Anotações acerca da questão urbana contemporânea*. Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica, v. 5, p. 81-101, 2012.
- HONORATO, Cezar e MANTUANO, Thiago. *A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870 - 1900)*. International Scientific Meeting The Governance of Atlantique Ports. Lisboa, Porto de Lisboa, 2014.

- HONORATO, Cezar e RIBEIRO, Luiz Cláudio. “A Administração do Porto do Rio de Janeiro: dos anos 1850 à estatização de Vargas”. In: Marta Garralón; Ana Maria Medina e Amelia Polonia (Org.). *La Gouvernance des Ports de l'Atlantique (XV – XX siècles)*. Madrid: Casa de Velasquez/UNED, 2016.
- LOBO, Eulalia et alii. *Questão Habitacional e o Movimento Operário*. RJ, Editora UFRJ, 1989.
- MANTUANO, Thiago. *SAUDOSOS DO QUE NÃO VIVERAM: A Estiva e seu Sindicato no Porto Pré-Capitalista do Rio de Janeiro*. Niterói, PPGH-UFF (artigo inédito) mimeo.
- MARTINS, José de Sousa. *A Sociabilidade do Homem Simples*. SP, Contexto, 2008
- MOURA, Roberto. *Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro*. RJ: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1995.
- PINHO José Ricardo Moreno - *Açambarcadores E Famélicos: As Estratégias do Capital Portuário Soteropolitano e Suas Repercussões (1850 A 1930)*. Salvador, PMS-UNEB, 2016.
- SLENES, Robert. *The Demography and economics of Brazilian slavery, 1850-1888* (Tese de Doutorado, Stanford University, 1976).
- SANTOS, Flavio Gonçalves – *Economia e Cultura do Candomblé da Bahia*. Ilheus, Editus, 2013.
- SILVEIRA, Leandro Manhães. *Nas Trilhas de Sambistas e “Povo de Santo”: Memórias, Culturas e Territórios Negros no Rio de Janeiro (1905/50)*. Niterói, PPGH -UFF, Dissertação de Mestrado, 2013, mimeo.
- SUAREZ BOSA, Miguel – *Llave de La Fortuna: Instituciones y Organización Del Trabajo em El Puerto de Las Palmas (1883-1990)*. Las Palmas, Caja Rural de Canarias, 2003.
- SUAREZ BOSA, Miguel (org.). *Atlantic Ports and The First Globalisation c. 1850-1930*. London: Palgrave Cambridge Imperial, 2014.
- VELOSO, Mônica Pimenta. *As tias baianas tomam conta do pedaço: espaço e identidade cultural no Rio de Janeiro*. Estudos Históricos, RJ, vol.3.n.6, 1990.