

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
RELAÇÕES DE PODER, SOCIEDADE E AMBIENTE**

**DAS DOCAS DE COMÉRCIO AO CAIS CONTÍNUO:
as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos**

ALESSANDRO FILIPE DE MENESES GOMES

**Recife
2016**

ALESSANDRO FILIPE DE MENESES GOMES

**DAS DOCAS DE COMÉRCIO AO CAIS CONTÍNUO:
as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em História, sob a orientação da Prof^a Dr^a Suzana Cavani Rosas.

**Recife
2016**

Catálogo na fonte
Bibliotecário Rodrigo Fernando Galvão de Siqueira , CRB-4 1689

- G633d Gomes, Alessandro Filipe de Meneses.
Das docas de comércio ao cais contínuo : as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos / Alessandro Filipe de Meneses Gomes. – 2016.
394 f. : il. ; 30 cm.
- Orientadora: Prof.^a Dr.^a Suzana Cavani Rosas.
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2016.
Inclui referências.
1. Brasil – História – Império, 1822 - 1889. 2. Brasil – Política e governo – 1822 - 1889. 3. Docas - Pernambuco. 4. Recife, Porto do (Recife, PE). I. Rosas, Suzana Cavani (Orientadora). II. Título.

981.34 CDD (22.ed.)

UFPE (BCFCH2016-29)



Alessandro Filipe de Meneses Gomes

**“DAS DOCAS DE COMÉRCIO AO CAIS CONTÍNUO:
as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos”**

Tese apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Doutor em História**.

Aprovada em: **23/02/2016**
BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Suzana Cavani Rosas
Orientadora (Universidade Federal de Pernambuco)

Prof.^a Dr.^a Christine Paulette Yves Rufino Dabat
Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda
Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

Prof. Dr. Luís Manuel Domingues do Nascimento
Membro Titular Externo (Universidade Federal Rural de Pernambuco)

Prof. Dr. Caio Augusto Amorim Maciel
Membro Titular Externo (Universidade Federal de Pernambuco)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

Dedico este trabalho a minha querida irmã
Alexsandra de Meneses Gomes (*in
memoriam*) que me ensinou a enfrentar,
com dignidade, as adversidades da vida.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho tem sua própria história e contou com a colaboração de muitas pessoas e instituições. Meu interesse pelo porto do Recife começou ainda durante a minha graduação em história. Fui encaminhado pelo prof. Luís Manuel Domingues do Nascimento de quem guardo admiração. A partir daí, comecei a frequentar os arquivos de Pernambuco e mais tarde os do Rio de Janeiro e de São Paulo. A dispersão documental, a carência de estudos correlatos e a complexidade do tema impuseram-me uma série de desafios. Dependendo do enfoque, o estudo de um porto pode envolver noções de oceanografia, topografia, hidrografia, economia, história, engenharia, política, geografia etc. Por isso, o projeto da tese foi incompreendido e recusado por vários colegas. Eles disseram que o tema ora dizia respeito a um ramo específico da história, ora a outro. Apesar da apregoada interdisciplinaridade, o ofício do historiador é visto por muitos como uma espécie de cômoda repleta de gavetas individuais. O meu primeiro encontro com a professora Suzana Cavani Rosas ocorreu em 2010, que aceitou orientar-me incontinentemente. Sou-lhe grato não só pelos seus toques acadêmicos, como por ter apostado no meu futuro profissional. A mesma gratidão, tenho das professoras Socorro Ferraz e Christine Dabat, que, em aulas memoráveis, ajudaram a mim e aos meus colegas a desconstruir a visão eurocêntrica da história. Devo agradecer mais uma vez a Christine Dabat e ao professor Caio Maciel pelos comentários pertinentes durante a banca de qualificação.

Durante dois anos ininterruptos, frequentei diariamente a Fundação Joaquim Nabuco e a Associação Comercial de Pernambuco. Os funcionários das duas instituições trataram-me como colega de trabalho e facilitaram bastante a minha pesquisa. Na Fundaj, contei com a colaboração de Teotônio, Marcondes, José Maria e Cesar. Guardo os nomes de Joselice e o de Marta na Associação Comercial. No Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, o de Hildo Leal da Rosa, Andrea Barreto e Clodomir. No Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, o de Reinaldo Carneiro Leão. Na Biblioteca Pública Estadual de Pernambuco, o de Milca e Poliana do Nascimento Silva. Quero agradecer aos funcionários do Gabinete Português de Leitura, da Universidade Católica de Pernambuco, da Faculdade de Direito do Recife e da Assembleia Legislativa. Além destes espaços, frequentei durante anos os arquivos do Rio de Janeiro. Contei com a cooperação valiosa de Pedro Tórtima no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, que teve a bondade de me disponibilizar as suas anotações. A Fundação Biblioteca Nacional franqueou-me rapidamente os seus documentos impressos e manuscritos, arquivos iconográficos e bibliográficos e a sua hemeroteca. Encontrando-me no Recife, fiz novos pedidos a sua Divisão de Informação Documental. Quero deixar registrada a

eficiência de Anna Naldi e de todos os pesquisadores da Fundação, especialmente Cecília Fernandes e Deise Conceição. No Arquivo Nacional, contei com o auxílio técnico de Rosane Coutinho. Durante a minha permanência no Rio, frequentei o Serviço de Documentação da Marinha, a biblioteca do Clube de Engenharia, o Museu Imperial de Petrópolis, o Museu da Quinta da Boa Vista e a Biblioteca de Obras Raras da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Em São Paulo, pesquisei nas coleções especiais da Escola Politécnica da USP. Todas estas instituições facilitaram de uma maneira ou de outra a realização deste trabalho. Quero deixar a minha gratidão às diversas instituições espalhadas pelo mundo que têm digitalizado os seus acervos, colocando-os à disposição do público em mídias eletrônicas. Além de conservar o nosso legado cultural, a iniciativa democratiza o acesso à informação.

Cumpre-me ainda agradecer aos excelentes serviços ao usuário da British Library, The National Archives e da Bibliothèque Nationale de France. O meu amigo James Christian Sera, do departamento de antropologia da California State University, Los Angeles, ajudou-me a conseguir documentos nos arquivos e bibliotecas dos Estados Unidos. Graças a ele tive acesso à coleção de William Milnor Roberts, que está sob a guarda da Montana State University. A The Catholic University of America conserva a biblioteca do diplomata Manoel de Oliveira Lima. Devo agradecer ao diretor desta coleção Thomas Cohen e a sua assistente Maria Ângela Leal, que, a pedido de James, copiaram alguns documentos a preços mais módicos. Quando precisei de outros títulos das bibliotecas norte-americanas, ele sempre se mostrou prestativo e me auxiliou, inclusive, a traduzir textos antigos em inglês. Ajudaram-me no mesmo sentido a minha irmã Aline de Meneses Gomes e o professor Rildo José Cosson Mota. Desfrutei da hospitalidade dos meus tios Ana Carolina e Mauro Farsula em São Paulo.

Agradeço os três anos de apoio financeiro à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Como as etapas desta tese duraram mais tempo do que o período convencional de um doutorado, o restante da pesquisa foi financiado pela minha mãe, Maria Helena de Meneses Gomes, que, embora não seja do “meio acadêmico”, investiu nos meus sonhos e na minha formação intelectual. Sua contribuição, todavia, não se limitou ao aspecto estritamente financeiro. Durante os momentos de insegurança, dúvida e desestímulo suas palavras de conforto e as da minha irmã Alexsandra de Meneses Gomes fizeram-me seguir em frente. Quem teve o mesmo papel foi a minha amiga Elaina Cristina Silva Oliveira, que, segurou a minha mão nas ocasiões difíceis e ajudou-me a sair do “casulo”. Entre os meus colegas de doutorado constituí laços de amizade com Manoel Nunes Cavalcanti Júnior. Em se tratando das demais pessoas que participaram direta ou indiretamente da elaboração desta tese, o meu mais sincero agradecimento.

Escreveria uma história interessante quem expusesse todos os projetos e episódios do melhoramento desse pobre porto.

A Província.
Recife, 10 de fevereiro de 1874.

RESUMO

O Governo imperial brasileiro autorizou companhias privadas para a construção de docas nos portos, mediante a concessão de taxas sobre a carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias durante 90 anos, com a autorização do decreto nº 1.746 de 13 de outubro de 1869. A “Lei de Docas” foi modelada a partir do sistema portuário inglês em que todas as atividades portuárias concentravam-se em áreas circunscritas de cais. O sistema de docas era autossustentável do ponto de vista econômico. As companhias realizariam com seus próprios recursos obras de engenharia hidráulica, e receberiam em troca as tarifas portuárias. A lei não exigia do Estado qualquer tipo de contrapartida financeira na forma de garantia de juros, subvenções ou empréstimos públicos. Ela se contrapunha, sobretudo, ao sistema de juros empregado nas inversões ferroviárias. Retirando os seus dividendos apenas do movimento portuário, as companhias combateriam mais eficientemente as práticas de contrabando, roubo e perdas excessivas de carga. Além disso, as docas promoveriam o “espírito de associação” entre nós e aumentariam as receitas fiscais devido ao desenvolvimento da navegação comercial. A despeito de suas supostas vantagens, o decreto revelou-se um verdadeiro fracasso. Nenhum porto do Império conseguiu ser melhorado nos seus termos. Dividida em cinco capítulos, a presente tese analisa as tentativas malogradas de melhoramento do porto do Recife pela Lei de Docas. Argumenta-se que o Governo imperial não conseguiu tomar uma decisão política diante da variedade de opções técnicas.

Palavras-chave: Brasil Império. Porto do Recife. Melhoramento portuário. Sistema de docas. Lei de Docas. Obras Públicas. Discurso técnico. Governo imperial.

ABSTRACT

The Brazilian Imperial government authorized private companies for the construction of docks in the ports through concession fees on loading, unloading, and safekeeping of goods for storage during a 90-years period with the authorization of Decree No. 1,746 of October 13, 1869. The "Law of the Docks" was modeled after the English port system in that all of the port activities were concentrated in the surrounding areas of the wharfs. The dock system was self-sustainable from the economic point of view. Companies would engage in hydraulic engineering projects with their own resources, and earn the port fee amounts in return. The law did not require the State any financial contribution in the form of guaranteed interest, subsidies or public borrowings. It was opposed primarily to the interest system employed in railway investments. Taking their dividends only from port traffic, the companies would combat against smuggling practices, theft, and excessive loss of cargo more efficiently. In addition, the docks would promote a "spirit of partnership" among Brazilians and increase tax revenues due to the development of commercial shipping. Despite their supposed advantages, the decree proved to be a failure. Not even one port of the Empire could be improved in these terms. Divided into five chapters, this thesis examines the unsuccessful attempts of the port of Recife to make improvements according to the Law of the Docks. It is argued that the Imperial Government failed to make a political decision in light of the various technical options.

Keywords: Brazilian Empire. Port of Recife. Port improvement. System of docks. Law of the Docks. Public works. Technical discourse.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Movimento geral da navegação de longo curso, 1860-1886.....	92
QUADRO 2 – Movimento de longo curso por navios nacionais e estrangeiros, 1864-1887.....	93
QUADRO 3 – Entrada e saída de vapores e navios a vela de longo curso, 1870-1885.....	96
QUADRO 4 – Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1864-1866	98
QUADRO 5 – Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1877-1879	99
QUADRO 6 – Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1887-1889	100
QUADRO 7 – Movimento geral da navegação de cabotagem, 1861-1886	104
QUADRO 8 – Movimento de cabotagem por navios nacionais e estrangeiros, 1869-1887.....	109
QUADRO 9 – Movimento de navios a vela e a vapor da navegação de cabotagem, 1870-1885.....	112
QUADRO 10 – Movimento de entrada de cabotagem por categorias náuticas, 1861-86..	115
QUADRO 11 – Número de navios de longo curso e de cabotagem, 1861-1885.....	116
QUADRO 12 – Tonelagem de longo curso e de cabotagem, 1861-1886.....	116
QUADRO 13 – Movimento de importação e exportação de longo curso entre 1860-1888.....	122
QUADRO 14 – Movimento de importação e exportação de cabotagem entre 1869-1887.....	125
QUADRO 15 – Movimento comercial do porto do Recife, 1869-1887.....	126
QUADRO 16 – Importação do porto do Recife por países estrangeiros (%)......	127
QUADRO 17 – Exportações do porto do Recife por países estrangeiros (%)......	128
QUADRO 18 – Número de entradas de açúcar no porto de Pernambuco (1860-1890)	130
QUADRO 19 – Número de entradas de algodão no porto de Pernambuco (1860-1890)...	132
QUADRO 20 – Exportações de açúcar e algodão pelo porto do Recife (1860-1883)	134
QUADRO 21 – Rendimento da Alfândega de Pernambuco (1860-1889).....	137
QUADRO 22 – Despesas oficiais do Ministério da Marinha com o melhoramento do porto de Pernambuco (1848-1870).....	175
QUADRO 23 – Armazéns e trapiches alfandegados (1869)	291

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – Plano topo-hidrográfico do porto e cidade de Pernambuco levantado pelo capitão tenente Eliziário Antônio dos Santos e o engenheiro José Mamede Alves Ferreira, membros da Comissão do Melhoramento do Porto em 1848.....	165
MAPA 2 – Planta da cidade do Recife mostrando os melhoramentos propostos no porto (4 de março de 1856).....	183
MAPA 3 – Planta da cidade do Recife mostrando os melhoramentos propostos no porto (7 de fevereiro de 1856).....	184
MAPA 4 – Plan of the harbour and port of Pernambuco, shewing the proposed Improvements W. M. Peniston. 1858.....	188
MAPA 5 – Projecto dos melhoramentos do porto de Pernambuco por Emmanuel Liais. 1861	199
MAPA 6 – Plano do porto de Pernambuco, mostrando os melhoramentos propostos por Henry Law.....	201
MAPA 7 – Plano indicando os melhoramentos no porto de Pernambuco projectados em 1859 por C. B. Lane e C. Neate	204
MAPA 8 – Porto de Pernambuco. Plano para indicar o projecto de melhoramentos apresentado pelos engenheiros civis C. B. Lane e C. Neate em 1862.....	205
MAPA 9 – Projecto de doca no porto de Pernambuco por M. de Barros Barreto, engenheiro civil. 1865	215
MAPA 10 – Trecho da "Planta das cidades do Recife, Olinda e seus arrabaldes".....	219
MAPA 11 – Plan of the London Docks (1849)	233
MAPA 12 – Plan of the St. Katharine Docks (1849)	234
MAPA 13 – Surrey Commercial Docks (1876)	237
MAPA 14 – Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. Plan indiquant les nouveaux ports et les Établissements de la Compagnie en construction et en projet	243
MAPA 15 – Nouveau plan du port et de la ville du Havre (1859)	247
MAPA 16 – Porto de Pernambuco. Planta, acompanhando o relatório do Sr. Hawkshaw datado em 11 de fevereiro de 1873.....	332
MAPA 17 – Planta junto à memória de 1º de junho de 1874 sobre o melhoramento de que carece o porto do Recife	336

MAPA 18 – Brazilian Harbour. Pernambuco. Plan accompanying Sir John Hawkshaw's Reports, dated, July 15 th 1875.....	340
MAPA 19 – Projecto do melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo Bacharel José Tibúrcio Pereira de Magalhães, capitão do Corpo de Engenheiros (1876).	345
MAPA 20 – Planta do porto do Recife com o projecto de melhoramento apresentado ao conselheiro Antônio da Silva Prado, ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo engenheiro Alfredo Lisboa em 1887.....	358

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1– Emmanuel Liais	197
FIGURA 2 – Sir John Hawkshaw.....	207
FIGURA 3 – Manoel de Barros Barreto.....	209
FIGURA 4 – William Milnor Roberts.....	355
FIGURA 5 – Alfredo Lisboa.....	360

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. O ANTIGO PORTO:	
1.1 Os defeitos do porto.....	27
1.2 As despesas portuárias	53
2. A MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL:	
2.1 A navegação	90
2.1.1. Navegação de longo curso.....	91
2.1.2. Navegação de cabotagem	103
2.2. O movimento de mercadorias	117
3. O IMBRÓGLIO TÉCNICO:	
3.1 Os primeiros projetos	138
3.2 Bacias <i>versus</i> Docas: os dois projetos de Vauthier	156
3.3 A Comissão Imperial de 1848 e o tear de Penélope	161
3.4 O nó górdio técnico	176
4. O REGIME AUTOSSUSTENTÁVEL:	
4.1 As docas de comércio	223
4.2 A Lei de Docas.....	254
5. O PARADOXO DA ESCOLHA:	
5.1 Os inimigos das docas de comércio	285
5.2 A oposição às docas e as disputas por concessões.....	296
5.3 A impraticabilidade da Lei de Docas	323
CONCLUSÃO	362
FONTES PRIMÁRIAS	366
REFERÊNCIAS	381
GLOSSÁRIO	387

INTRODUÇÃO

Em estudo anterior sobre as disputas de engenheiros-empresários pelo melhoramento do porto do Recife, mostramos as bases de um novo tipo de concessão pública, que não pedia da Monarquia qualquer estímulo adicional na forma de lucros, subvenções ou empréstimos públicos. O sistema de docas de comércio surgiu para funcionar de modo alternativo ao de garantia de juros das inversões ferroviárias, que causara o prejuízo ao tesouro de assegurar os lucros anuais de companhias. Baseava-se numa concepção técnica, encetada pioneiramente no porto de Liverpool no Séc. XVIII, em que bacias de atracação concentravam as atividades puramente comerciais de um porto, especializando-as das demais funções de ancoradouro. Esses espaços circunscritos de cais (docas) tinham a função de melhorar o porto propriamente dito e organizar a administração das operações de beira de cais, que ficavam sob o controle mais eficiente de concessionárias. Ao esforço com que elas custeavam esses estabelecimentos, o Governo inglês retribuíam com o direito de explorá-los comercialmente, a fim de reproduzir o capital gasto com as suas edificações. Tal programa foi adotado entre nós para funcionar de maneira semelhante à experiência inglesa e inspirou o Decreto nº 1.746 de 1869, vulgarmente conhecido como *Lei de Docas*, pelo qual grupos privados assumiriam as obrigações do Estado com a construção e o custeio de melhoramentos portuários, mas adquiriam, em contrapartida, o privilégio privativo de auferir as taxas sobre a carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias pelo prazo de 90 anos. E como a remuneração do capital viria exclusivamente da própria dinâmica de cais, dizia-se que o empreendimento era “self-supporting”¹.

Para os ideólogos do programa, as empresas de docas reuniam os requisitos essenciais à execução de obras de infraestrutura portuária os quais faltava ao Império. Primeiramente, elas concentravam a mão de obra técnica de que carecia a realização de obras hidráulicas, sendo os próprios empresários engenheiros de formação. Tinham ainda maior habilidade para suportar as inúmeras pressões daqueles ramos de negócio, que lidavam tradicionalmente com o tráfego portuário e impediam que a execução de algum plano contrariasse os seus negócios. O capital necessário à reforma seria mais facilmente adquirido no exterior devido ao prestígio de seus acionistas, e à experiência em inversões tecnicamente análogas, como a construção de canais por exemplo. Não menos importante era o combate mais eficiente ao contrabando, roubo e avaria de cargas tão comuns no sistema de trapiches, uma vez que as companhias

¹ GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Docas de comércio ou cais contínuos?: o controverso discurso de engenharia nas obras de modernização do porto do Recife*. 2006. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

tirariam suas receitas das próprias docas. Ademais, todas essas prerrogativas não requeriam qualquer auxílio pecuniário do Estado, que manteria reforçada sua política centralizadora pela preservação das decisões políticas e ainda aumentaria as receitas tributárias. E as províncias, por sua vez, não dependeriam mais da boa vontade do poder público.

No entanto, a aparente conveniência do regime dos portos instigou mais os ânimos dos impetrantes e dos poderes local e geral do que legou resultados concretos. Os empresários disputaram entre si as concessões antes mesmo de haver uma lei específica para regulamentar o novo setor. As províncias preferiam manter os seus portos como estavam a vê-los nas mãos de uma companhia. Elas receavam que a aplicação dos artigos da Lei de Docas causasse a monopolização irremediável de suas praças. Ao passo que o Governo imperial mostrou-se habitualmente indeciso, recorrendo ao subterfúgio dos pareceres técnicos para evitar que uma deliberação contrariasse este ou aquele consórcio de capital, muitos dos quais formados por membros de nossa elite política. Ainda que o Império acumulasse propostas de docas para os portos do Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife, Cabedelo (Paraíba), Fortaleza, São Luiz e Belém, nenhum porto melhorou-se nos seus termos, visto que apenas as *Docas da Alfândega* do Rio de Janeiro adotou o sistema de bacias, só que a expensas do capital do Governo, e a *Docas de D Pedro II* seguiu outro modelo técnico².

Alguns estudiosos precursores atinaram para a especificidade portuária do Império, que apesar de despertar o interesse da classe empresarial, de envolver inversões tecnicamente análogas a uma grande rede ferroviária e de inspirar um modelo de financiamento inovador, relegou ao Governo republicano a solução desse déficit tecnológico. Por vias diferentes, eles tentaram compreender por que o liberalismo econômico, que deu tantos resultados a outros empreendimentos, não surtiu efeito em se tratando dos portos.

Rita de Cássia Rosado se deparou com o problema quando examinava as tentativas frustradas de melhoramento do porto de Salvador no Séc. XIX. Em primeiro lugar, apresentou o modelo portuário advindo da Colônia e os vários sinistros inerentes ao sistema tradicional de armazenamento, manipulação e carregamento de mercadorias. Distinguindo-se por um conjunto fragmentado de trapiches, pontões e armazéns-gerais, que pertenciam a um sem-número de proprietários, o antigo porto não acompanhava as práticas mais avançadas de racionalização da faixa de cais, o que despertou a atenção de candidatos dispostos a construir docas de comércio. Sem fazer uma análise circunstanciada do que se entendia por docas e aos termos da lei nº 1.746/69, a autora justifica o insucesso dos projetos a partir das contendas

² LISBOA, Alfredo. Portos marítimos e fluviais. In: JESUS, Palhano de. *et al.* A evolução e posição atual da engenharia no Brasil. *Revista brasileira de engenharia*. Rio de Janeiro, t. IV, n.4, p. 206, out. 1922. Mensal.

entre os comerciantes/trapicheiros da praça soteropolitana. Como os autores das diferentes propostas possuíam trapiches e disputavam o mesmo negócio com os “contestadores”, qual seja a exploração de atividades de navegação, sofreram acirrada resistência desses negociantes, que contavam com gente ligada à Associação Comercial da Bahia.³

Malgrado o valor de sabermos mais sobre esse segmento social, a argumentação de Rosado subestima as excelentes condições naturais do porto de Salvador, o que pode explicar a relativa facilidade de os projetos serem arquivados. Sem dúvida, a sua operacionalidade tornou-se incompatível com o que se via nos grandes centros industriais do mundo. Contudo, não chegou a ser tão fundamental a ponto de interferir na sobrevivência do secular entreposto regional. Isto justifica a preferência das deputações baianas para outras inversões, como a estrada de ferro Salvador-Juazeiro. Além do mais, toda a arguição da autora concentra-se no âmbito provincial, quando as deliberações sobre portos e terras de marinha ficavam na reserva exclusiva do legislativo central. E os investimentos portuários não estavam ao alcance nem das províncias mais abastadas. Daí que os “peticionários” precisavam dirigir as suas propostas à Corte e às capitais financeiras da Europa e dos Estados Unidos.

A pesquisa de Sérgio Lamarão enfrentou questão semelhante ao tratar dos diferentes programas malogrados para o porto do Rio de Janeiro no Império, contudo, deu outro passo metodológico. Ao invés de concentrar sua investigação na esfera provincial, preferiu analisar as disputas entre impetrantes e destes com o Governo imperial pela obtenção de concessões públicas. Partindo do conteúdo das propostas, frisou os diversos obstáculos das primeiras empresas portuárias, particularmente as da Alfândega e de D. Pedro II. Além de enfrentar o clientelismo e a burocracia estatal, elas precisavam convencer o Estado imperial sobre o valor do liberalismo econômico e o caráter obsoleto do modelo portuário em voga. Outro desafio era lidar com os homens de negócio tradicionalmente alocados no comércio de mercadorias, no tráfico local do porto e da cidade e que dispunham de numerosas pontes e armazéns. Todas essas questões afetaram diretamente os negócios do engenheiro André Pinto Rebouças, que também enfrentou a indisposição dos seus sócios⁴.

Lamarão perguntar-se-á qual a particularidade do porto do Rio se a mesma política de concessões e privilégios quando aplicada a outras obras de infraestrutura e serviços urbanos deu resultados concretos. A cidade reunia todos os requisitos materiais e políticos para que a reforma saísse a contento, pela condição de capital do Império e de maior núcleo comercial do

³ ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador: modernização em projeto (1854-1891)*. Salvador: Universidade Federal da Bahia; Companhia das Docas do Estado da Bahia, 1983.

⁴ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

Brasil. Abstendo-se do compromisso de lançar uma explicação definitiva para o fenômeno, propôs, tangencialmente, que os conflitos por concessões “inviabilizar[am] as transformações que a evolução das atividades comerciais impunha”. Para ele, ao inexistir qualquer interesse tanto do Estado como do alto capital estrangeiro pela renovação material do porto carioca, as propostas de reforma reduziram-se às iniciativas dos requerentes, que enfrentaram sozinhos a indiferença pública e o desprezo dos negociantes tradicionais.⁵ Perguntamo-nos, porém, quais seriam as vantagens para os suplicantes enfrentarem tamanha circunstância adversa se eles não vislumbrassem a possibilidade de obter um privilégio, provocar grandes investidores (nacionais e/ou estrangeiros) e rentabilizar o capital?

César T. Honorato apresentou uma interpretação alternativa. Deslocou-se da ótica dos agentes para o suporte legal das obras. Analisando os artigos da Lei de Docas que serviram de sustentação para a instalação da Companhia Docas de Santos, objeto de sua investigação, ele concluiu que a lei não vingou no Império por causa da ausência de garantia juros. Noutra oportunidade contra-argumentamos que o entendimento dessa norma não deve prescindir da ideia coetânea de docas. Organizado para funcionar de maneira autossustentável, o programa de docas não precisava de outros incentivos governamentais como ocorria com as concessões de engenhos centrais e ferrovias. Ademais, os próprios interessados em empreendê-lo fizeram sua divulgação no país e participaram ativamente da elaboração do decreto imperial. Talvez o maior problema de Honorato consista em instrumentalizar excessivamente o direito quando o destitui de uma base social; isto fica notório em afirmativas como esta: “os portos brasileiros não preocupavam o Estado até 1869”. Ora, o Dec. nº 1.746/69 não surgiu de uma atenção súbita do legislativo, mas, da demanda de um segmento civil que se iniciou nos meados do Oitocentos até se converter numa lei geral para os portos. Em suma, o que ocorreu aqui foi uma preocupação demasiada com a teoria do direito no marxismo, destituída da necessária contrapartida empírica que pudesse fundamentar suas generalizações⁶.

Dirigindo-se aos agentes, Evaldo Cabral de Mello examinou os conflitos políticos em torno da Lei de Docas. Diferentemente de Lamarão e Honorato, ele não identificou nos anais parlamentares indiferença do capital, mas inquietação das províncias com a possibilidade de ver as suas praças monopolizadas pelos mecanismos autofinanciáveis da Lei de Docas. Daí a atuação de suas bancadas no sentido de impedir a aplicação do decreto e a preferência geral pela construção direta pelo Estado. Sem dúvida, Evaldo deu um passo notável ao analisar a

⁵ LAMARÃO, 1991. p. 162.

⁶ HONORATO, César Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 231.

posição de quem seria atingido diretamente pela medida; contudo, ele não esclarece por que a política de obras de infraestrutura do Segundo Reinado, que favoreceu apenas as “companhias estrangeiras, os empreiteiros e advocacia administrativa da Corte”, especialmente nociva aos interesses do norte agrário, não se repetiu nos melhoramentos portuários? Em outras palavras: por que essa “fauna intermediária” e o Estado acataram os motivos provinciais e dispensaram mais uma fonte de lucros políticos e/ou econômicos? ⁷.

Acreditamos que os autores deram um tratamento parcial ao problema. À medida que o regime de livre iniciativa dos portos, de modo autofinanciável e sob a inspiração do modelo portuário inglês surgiu por iniciativa das próprias empresas de docas de comércio e dos seus representantes na Corte, o insucesso do programa deve ser analisado a partir das relações das companhias com o Governo imperial, o capital estrangeiro e as províncias. Deste modo, teremos uma visão mais abrangente de como as sociedades industriais comportaram-se nos diferentes níveis, pelos quais dependia a viabilidade do empreendimento. Diferentemente do sistema de garantia de juros em que o grau de incerteza do negócio era compartilhado com o poder público, no novo tipo de financiamento econômico os riscos pecuniários da empresa (álea) recaíam inteiramente sob a responsabilidade das concessionárias, porquanto a cobertura do capital foi calculada para vir apenas do tráfego das docas. Tal cometimento exigia maior domínio empresarial sobre as vicissitudes do negócio, sobretudo, no momento em que o investidor estrangeiro fosse chamado a compor e financiar a companhia. Os empresários também precisavam ser bons articuladores em nível do Estado para tentar persuadi-lo de que os seus projetos eram técnica e economicamente melhores às demais companhias de docas, que tinham planos elaborados e representantes influentes no Rio. Por fim, eles tinham de enfrentar os poderes locais (inclusive os trapicheiros), que contavam com gente ligada ao alto-comércio e ao Parlamento. Daí que o melhoramento dos portos era um negócio de alto risco para o que até então era um campo em formação.

Apesar de estarmos preocupados com um problema geral, qual seja o malogro de se querer aplicar no país um programa portuário europeu, o presente trabalho examinará a questão a partir do porto do Recife por vários motivos. Em primeiro lugar, a problemática portuária aqui foi bem mais precoce do que no restante do país. Devido ao assoreamento dos ancoradouros internos, à obstrução das barras de acesso e à cadeia de arrecifes submersos da orla exterior, muitos dos quais não sinalizados, o porto estava bem aquém do papel secular de empório regional. Aos fundeadouros abrigados só ingressavam as embarcações de pequena e

⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1999. p. 235.

média lotação que, ainda assim, precisavam aguardar as ocasiões das marés e a habilidade dos homens práticos para entrar. Os paquetes transatlânticos devido à ausência de profundidade tinham de lançar suas âncoras em alto-mar e recorrer ao auxílio da pequena cabotagem para se ligarem aos cais da cidade. Os problemas técnicos do porto geravam inúmeras despesas para satisfazer a burocracia imperial e toda clivagem de serviços inerentes àqueles portos de mar ou de rio onde não há entrada franca. Quem tivesse relações comerciais com o Recife arcava com a pilotagem da barra e dos ancoradouros; com as operações de carga, descarga e troca de atracadouros; com o auxílio dos reboques, alvarengas e reparadores de navios; e até com os emolumentos de oficiais para apressar a duração das estadias. A maioria dessas atividades era controlada por diversos homens de negócios da cidade, que tiravam partido das condições ecológicas do porto. Muitos deles cobravam fretes dispendiosos, praticavam contrabando e burlavam o fisco. As primeiras comissões hidráulicas para melhorá-lo surgiram desde 1814, mas, todas elas só conseguiram resultados paliativos. Não é exagero, portanto, dizer que antecipamos o processo de “mundialização” do capital e os avanços da tecnologia náutica dos últimos decênios do Oitocentos, que pedirão novos sistemas de recepção, transbordo e acomodação de navios e mercadorias⁸.

Acrescente-se que vivíamos a recessão da economia provincial, de cujas disposições portuárias dependiam a posição de entreposto regional e as exportações do açúcar e algodão, ambos sob a ameaça do processo *provincialização* e do declínio destes produtos no cenário exportador.⁹ Com efeito, quando os excelentes portos naturais do Rio de Janeiro e da Bahia, para falarmos apenas das grandes praças regionais, desejavam melhorar os seus fundeadouros não estava em jogo, como no Recife, a permanência de um secular entreposto regional, mas a fluência de mercadorias. Daí que a oposição das deputações pernambucanas às investidas das companhias fosse mais dramática do que no restante do país. Ademais, nenhum outro lugar concentrou tantas propostas de docas do que Pernambuco. Muitos projetos particulares foram apresentados ao Governo Imperial, sendo a maioria de abalizados engenheiros da Inglaterra e da França¹⁰. Eles se caracterizavam por repudiar a execução direta das obras pelo Estado, e por competirem entre si para tirar proveito da navegação transatlântica nessa costa avançada da América do Sul e da hinterlândia do Recife, por meio do prolongamento da malha férrea até as docas. Finalmente, o projeto que deu origem a Lei de Docas foi ideado para servir apenas ao porto de Recife até se tornar numa lei generalizante.

⁸ HOBBSBAWN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 9ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003. p. 53-76 e 91-92.

⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *A ferida de Narciso: ensaio de história regional*. São Paulo: SENAC, 2001. p. 104.

¹⁰ Para uma lista parcial dos projetos, ver: GALVÃO, Sebastião de Vasconcelos. *Dicionário Corográfico, Histórico e Estatístico de Pernambuco*. 2ª ed. Recife: CEPE, 2006. v. III, Q e R, p. 403-414.

Os limites cronológicos deste trabalho vão da década de 1860 até o final do Segundo Reinado. O período compreende desde a “fase inglesa” do programa autossustentável até a reformulação técnica e financeira do sistema de docas. As primeiras instalações portuárias com estes nomes funcionavam como entrepostos comerciais e estavam atreladas à expansão econômica da Grã-Bretanha. As mercadorias chegavam de várias partes do mundo e ficavam guardadas nas “docas de armazenamento”. A industrialização de outros países e o aumento das transações comerciais no mundo estimularam o surgimento das “docas de trânsito”. Os engenheiros desenvolveram um sistema mais barato de construção. Ao invés das dispendiosas bacias artificiais chamadas de docas, o *Jetty Principle* de Nova York consistia em um cais geral de alinhamento contínuo, de onde partiam molhes ou pontes perpendiculares feitos de madeira ou de ferro que serviam de atracadouro. Não sendo bem aceito no Brasil porque o sistema trocava intervenções definitivas por obras de engenharia perecíveis, os engenheiros pensaram noutro modelo portuário. O nosso corte temporal, portanto, abarca um período de intenso debate em torno de um sistema portuário mais adequado às relações econômicas capitalistas, no qual a racionalização dos processos de manipulação de mercadorias tornou-se cada vez mais fundamental. É nesse contexto que o projeto do engenheiro Alfredo Lisboa será aprovado e posto em concorrência em 1889.

Com esta justificativa resumida do problema e do corte cronológico, a ser discutido no decurso deste trabalho, fica desde já evidente a ligação entre a lei 1.746/69 e um novo modelo portuário, que pretendia sobrepor-se ao de trapiche. Nele, o Governo Imperial não passava de um poder concedente, que sequer era chamado a fazer valer as concessões. Sobrestimando os preceitos do liberalismo econômico e subestimando o poder de pressão dos demais interessados e as próprias vicissitudes da empresa, as companhias ficaram vulneráveis para enfrentar a competição de grupos rivais e dos comerciantes tradicionais do Recife, e convencer o capital estrangeiro a financiar e aderir ao empreendimento. Durante certo período, o emprego do termo “docas” indicava bacias portuárias inglesas. Quando o mesmo se mostrou tecnicamente inviável por causa do custo das obras e por se tornar sinônimo de monopólio comercial de companhias, a palavra docas passou a significar *Jetty Principle*. Como o modelo portuário nova-iorquino também não agradou às províncias do Império, os engenheiros e empresários interpretaram a mesma palavra no sentido de cais contínuo. Enquanto mudava a conceituação técnica, a Lei de Docas manteve a integridade formal dos seus artigos e o Estado deixou de ser coadjuvante para se tornar um agente central na viabilidade do empreendimento. Tentar entender como malogrou o regime autossustentável no porto do Recife, apesar de todas essas mudanças, será a tarefa que iremos enfrentar ao longo deste trabalho.

O primeiro capítulo fará uma descrição topo-hidrográfica do porto e da cidade do Recife, falará dos seus problemas técnicos, e de como eles afetavam a navegação dentro e fora da barra. Iniciaremos descrevendo a posição geográfica privilegiada do porto do Recife frente à navegação transatlântica e à de cabotagem. Concomitantemente, apresentaremos as barras e os canais de acesso; os fundeadouros internos e externos; os recifes responsáveis pela formação do porto propriamente dito; e a cadeia de rochedos submersos da orla exterior. Cada acidente geográfico será reconhecido pelo seu respectivo nome e, até certo ponto, trataremos de sua evolução toponímica. A partir dessa descrição, frisaremos as dificuldades de entrada e saída e o assoreamento portuário, bem como as peculiaridades da navegação interior e exterior à barra em razão das limitações naturais do porto. Dito isto, discorreremos sobre os riscos de naufrágio, avarias, roubo e contrabando de cargas. Na segunda parte, falaremos das despesas provenientes de suas condições especiais, a saber: a pilotagem das barras e dos ancoradouros; as operações de reboque; os serviços de carga e descarga em alvarengas; e a distribuição de mercadorias na zona portuária do Recife. O objetivo do capítulo foi analisar em que medida os seus obstáculos naturais atrapalhavam o acesso e a circulação dos navios, e enfatizar quais grupos sociais tiravam proveito dos "defeitos do porto". Este último aspecto ajudar-nos-á a compreender as tensões locais em torno dos projetos de docas.

O capítulo seguinte continuará com a descrição do porto do Recife no tocante a sua dimensão estritamente comercial. O comércio marítimo será analisado pela navegação de longo curso e de cabotagem. Dividimos a abordagem em duas seções: a análise da navegação e do movimento de mercadorias. A primeira traçará um perfil dos navios que frequentavam a praça do Recife em termos numéricos e qualitativos. Cada modalidade da navegação será examinada separadamente e depois em conjunto. Nesta parte da tese, o leitor acompanhará a trajetória da tonelagem portuária; o tipo de marinha mercante que frequentava essas paragens; o trânsito das categorias a vela e a vapor; os principais locais de origem e de destino dos navios e a qualidade do carregamento trazido ou levado a bordo. Nossa intenção foi saber se os avanços da tecnologia náutica afetaram substancialmente o fluxo portuário, tornando-se cada vez mais premente a necessidade de melhoramento do porto. A segunda parte desse capítulo discutirá o montante de transações comerciais movimentadas pelas modalidades de longo curso e interprovincial de cabotagem. O estudo do movimento comercial é de suma importância para compreendermos nos capítulos subsequentes a viabilidade das obras do porto por companhias privadas. Em sendo a Lei de Docas "autossustentável", o volume de mercadorias negociadas no porto interessava diretamente tanto aos impetrantes, como aos investidores nacionais e estrangeiros.

O terceiro capítulo trata do “imbróglio técnico”. Ainda na Colônia, a Metrópole sentiu a urgência de conter o assoreamento progressivo do porto, principalmente o desenvolvimento de dois bancos na entrada que ameaçavam estrangulá-lo. Em 1814, uma comissão chefiada por um capitão-de-mar-e-de-guerra realizou as primeiras obras de dragagem, instalou um sistema de amarração, reparou os arrecifes e construiu o farol da barra. A partir daí, fez-se mister adotar um projeto executivo. Os engenheiros-militares da Marinha e os contratados pelo governo de Pernambuco não chegaram a um consenso quanto às causas da obstrução e quais obras deveriam ser empreendidas. Em 1849, o Governo imperial aprovou um plano elaborado por uma comissão de engenheiros e tocou as obras administrativamente. O histórico de insucessos desta obra gradualmente condenou o papel empreendedor do Estado. As eternas delongas do orçamento e a carência de técnicos habilitados incitaram o surgindo de projetos da iniciativa privada. Aos poucos, os engenheiros incluíram as docas inglesas no conjunto de obras mais estritamente portuárias. Como os autores dos projetos apresentaram propostas diferentes quanto aos problemas técnicos do porto e ao posicionamento das docas no estuário do Capibaribe formou-se um “nó górdio” no âmbito dos projetos. O capítulo mostrará que as disputas técnicas anteciparam a existência de um sistema de concessão portuária e ao mesmo tempo começaram a embaraçar uma decisão política.

O quarto capítulo discutirá o surgimento do regime autossustentável. Considerando que ele atrelou-se a uma concepção portuária europeia, primeiro analisaremos a origem e o funcionamento das docas na Inglaterra e na França. Por razões diversas, a experiência destes países influenciou o discurso pró-doca no Brasil. As docas de Londres foram apresentadas como exemplo a ser seguido, pois foram construídas por companhias e seguiram a política da livre concorrência. Para demonstrar que a propaganda favorável ao sistema de docas fez uma seleção da experiência inglesa, mostraremos as diferenças entre as docas de Londres e as de Liverpool. Em seguida, falaremos das docas de Paris, Marselha e do Havre, que, segundo os entusiastas do programa inglês, não atingiram o mesmo nível de perfeição da Grã-Bretanha devido à interferência do Estado francês. Por fim, concluiremos essa parte com a divulgação do sistema de docas no Brasil. A segunda parte do capítulo fará uma reconstrução factual da discussão legislativa que deu origem ao Dec. 1.746/69. Será possível acompanhar as disputas entre os grupos favoráveis e contrários às docas. A mencionada lei surgiu no contexto de crítica ao sistema de garantia de juros das inversões ferroviárias. O endividamento do Império resultante da obrigação de arcar com os lucros anuais de empresas particulares estimulou a criação de um modelo alternativo de financiamento de obras públicas. Pelo novo programa, as empresas assumiriam a obrigação do Estado na execução e custeio de obras hidráulicas e

receberiam em troca as taxas incidentes sobre a carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias durante 90 anos. Como as docas de comércio dispensavam qualquer auxílio na forma de garantia de juros, subvenções ou empréstimos públicos e a remuneração do capital viria exclusivamente da própria dinâmica de cais, o empreendimento funcionaria de modo autossustentável. Sustenta-se que as próprias companhias contribuíram diretamente para a elaboração do decreto imperial. E a sua interpretação está vinculada a uma nova concepção portuária, cuja função consistia na separação das atividades puramente comerciais de um porto daquelas relativas apenas ao abrigo de embarcações.

Por fim, o último capítulo analisará as tentativas fracassadas de aplicação do regime autossustentável em Pernambuco. Começaremos reconhecendo quais os principais opositores ao sistema de docas na província e qual instituição os representava. Tendo-se em vista que os conflitos em torno dos projetos de docas anteciparam a existência de uma lei, examinaremos a questão antes e depois da Lei de Docas. No período anterior ao Dec. 1.746/69, as decisões relativas a portos e terrenos de marinha competiam à esfera do poder legislativo. Daí que os suplicantes enviavam as suas propostas ao Governo imperial, que, por sua vez, as remetia ou não às sessões do parlamento. Uma vez que mostramos no capítulo anterior a posição da representação pernambucana na Corte, concentraremos nossa análise nas disputas entre os impetrantes e destes com a província. A fase anterior à Lei de Docas foi marcada por fortes conflitos técnicos e por tentativas de aquisição de um contrato. A chegada dessas propostas à Câmara dos Deputados e os seus desdobramentos resultaram na lei 1.746/69 de iniciativa do segundo Gabinete Itaboraí. Após a aprovação do novo decreto, os assuntos relativos às docas passaram a ser do âmbito do poder executivo. Mas, os legisladores deixaram bem claro que a lei só se aplicava à construção de docas e não a melhoramentos portuários. Por conseguinte, o Governo imperial precisava resolver o imbróglio técnico e levar a efeito um sistema de obras e, só depois disso, permitir a instalação de docas. Os obstáculos das companhias de docas no Brasil e no ocidente e a recessão econômica dos anos de 1870 levaram à reformulação do modelo portuário. A palavra doca deixou de significar entrepostos comerciais ou “docas de armazenamento” e tornou-se “docas de trânsito”. Além disso, o Governo imperial criou um aditivo à lei 1.746/69. A lei nº 3.314 de 16 de outubro de 1886 deu aos empresários, além das vantagens da lei anterior, a taxa de 2% ouro sobre o valor da importação e de 1% sobre o da exportação. É nesse clima que os empresários José da Silva Lóio Júnior e Antônio João de Amorim obtiveram uma concessão para o melhoramento do porto e depois transferiram o privilégio à *Empresa de Obras Públicas no Brasil*, que, por sua vez, irá repassá-lo à *Empresa de Obras Hidráulicas no Brasil*, mantendo-se na condição de empreiteira.

Para facilitar a compreensão da direção que iremos tomar nos capítulos subsequentes, elaboramos quatro grandes rumos metodológicos. Em primeiro lugar, veremos o processo de elaboração do regime autossustentável dos portos, que nada mais é do que a abertura de um mercado empresarial até então inexistente. Tal cometimento exigiu um estudo aprofundado das docas de comércio e da legislação portuária que deram organicidade e legitimidade a todo o programa. Considerando-se que as docas serviam ao duplo propósito de se sobrepor aos trapiches e de estruturar a capitalização das companhias, elas precisaram ser estudadas mais a fundo. O que incluiu um exame de como funcionavam na sua matriz europeia, como foram assimiladas culturalmente pelas companhias atuantes no Brasil, e como estavam ligadas à interpretação original da “Lei de Docas”.

Esses aspectos foram analisados a partir dos projetos de melhoramento que, no final das contas, trazem o discurso das empresas. Convém salientar que referidos documentos tratam não apenas da execução de obras hidráulicas, infraestrutura viária e tráfego marítimo nacional e internacional, como também de discussões orçamentárias, legislativas e executivas. A relevância da parte técnica do empreendimento corresponde à própria essência do sistema de docas por vários motivos. Para adquirir uma concessão pública, os empresários precisavam antes convencer o Governo imperial de que resolveriam os embaraços naturais do porto. Os aspectos funcionais e o rendimento da empresa dependiam de um plano executivo bem estruturado. Ademais, como as docas visavam impor-se aos trapiches e ao sistema de créditos anuais, elas deviam responder aos inúmeros desafios práticos das companhias e à própria legalização do setor portuário.

Os projetos foram encontrados de diferentes maneiras. Alguns foram publicados como folhetos avulsos, muitos dos quais localizamos na Biblioteca e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, na British Library, na Bibliothèque Nationale de France, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e no Serviço de Documentação da Marinha. Outros se encontram nos relatórios do Ministério da Marinha, responsável pela pasta portuária até 1874. O Ministério da Guerra também publicou um desses planos. Já o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ficou com os assuntos relativos aos portos a partir daquela data. Pelo endereço eletrônico: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial> consultamos essa série de periódicos. Houve discussões sobre as docas inglesas na *Revista Brasileira*, na *Revista do Instituto Politécnico Brasileiro* e nas edições do *Diário de Pernambuco* e do *Jornal do Recife*. No entanto, alguns debates técnicos só puderam ser lidos enquanto correspondência passiva dos ministros da Agricultura e da Marinha e de D. Pedro II, que configuram entre os acervos do Arquivo Nacional, do IHGB e do Arquivo e Museu Imperial de Petrópolis.

Nesse tipo de documentação pudemos identificar quais eram as fontes inspiradoras dos projetistas. Eram as obras técnicas de Eugène Flachat, Michel Chevalier, François Bartholony e Charles Dupin, responsáveis pela divulgação das docas inglesas na França dos anos trinta. Tanto esses títulos como os dicionários de comércio, indústria e manufaturas da Europa, que informavam aos industriais sobre o funcionamento desses estabelecimentos na Inglaterra e em suas colônias, foram consultados na Biblioteca de Obras Raras da UFRJ, que mantém o acervo da antiga Escola Politécnica do Largo de São Francisco, na Escola Politécnica da USP e na coleção *Gallica* de textos digitais pelo site: <http://gallica.bnf.fr>. Tais documentos, ainda palidamente pesquisados por nossos historiadores, ajudaram-nos a perceber como as empresas construíram e fundamentaram seus argumentos.

O contato dos empresários com as docas inglesas não ocorreu apenas pela via literária, já que a maioria deles era de procedência inglesa e, portanto, conheciam a realidade portuária da Grã-Bretanha. A identificação de seus nomes deixou-nos entrever bem como a participação deles na implantação de nossa rede ferroviária, enquanto engenheiros-chefe em exercício ou engenheiros-diretor. A proposta inovadora de romper com as garantias de juros e de estender as linhas férreas para a margem do cais indica que eles conheciam as críticas a esse modo de financiamento econômico e a possibilidade de compensá-lo com as receitas que vinham dos trilhos. Nesse sentido, pensamos como terceira orientação metodológica traçarmos o perfil profissional desses empresários. Com esse propósito, analisamos os relatórios do Instituto de Engenheiros Cíveis de Londres, dicionários biográficos e a coleção de periódicos dos tempos do Império, disponível no endereço: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>.

Cabe afirmar que, quando não precisamos quais seriam as companhias portuárias que pretenderam instalar docas no Recife deve-se à variedade de pedidos de concessão no período aqui compreendido e, sobretudo, ao grau de persistência com que elas desejavam levar adiante o empreendimento. Assim, enquanto algumas se contentaram em oferecer planos executivos, como as de William M. Peniston e Thomas Dixon Lawden, pois visavam adquirir a concessão para depois repassá-la ao capital estrangeiro; outras, como as dos engenheiros Henry Law, William Martineau e Barros Barreto, foram um pouco mais insistentes, embora recuassem nas primeiras dificuldades. Já o consórcio formado por Manoel da Cunha Galvão, Barão de Mauá e Muniz Barreto além de percorrer o Conselho de Estado, o parlamento e a imprensa, tentou incorporar os fundos necessários junto aos capitalistas ingleses. Há também as que, apesar de inicialmente comissionadas pelo Governo imperial, caso das propostas de docas de Emmanuel Liais, Raphael Archanjo Galvão Filho e John Hawkshaw, poderiam ser levadas a efeito pelo regime de execução privada.

O quarto caminho metodológico tratará das relações das companhias com a política imperial. Sabe-se que das negociações no legislativo dependia a própria concessão, uma vez que as empresas precisavam provar ao Estado e ao Governo provincial, que os seus projetos resolveriam os obstáculos hidráulicos e operacionais do porto. Os anais do Senado e da Câmara e os relatórios ministeriais permitem, pela sua abrangência e relevância, recuperar os mecanismos decisórios do Governo geral. Pretendeu-se com isso discutir a maneira com as companhias lidaram com as redes de clientelismo na Corte, o que exigia maior compreensão das relações de poder no parlamento; e com os argumentos econômicos, políticos e técnicos das deputações pernambucas, que afirmavam que as docas causariam a monopolização da província e que o porto do Recife já as possuía naturalmente. Consultamos os anais do Senado na página: http://www.senado.gov.br/publicacoes/anais/asp/IP_AnaisImperio.asp. Já as leis do Império, os diários e anais da Câmara dos Deputados encontram-se no endereço eletrônico: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>.

Por fim, veremos as articulações e conflitos das empresas com os agentes econômicos direta ou indiretamente ligados ao empreendimento. Trataremos das relações dos requerentes com o comércio tradicional do Recife mediante os principais jornais, anais parlamentares e relatórios da Associação Comercial de Pernambuco, que acompanharam a movimentação das companhias. Nesta instituição, encontramos os seus relatórios e atas de reunião, nos quais a Associação pede aos seus representantes no Rio notícias sobre as implicações das docas sobre a Praça do Recife. Quanto aos conflitos entre empresários, iremos recuperá-los por meio do confronto entre os seus respectivos planos executivos, que, de costume, desqualificavam a viabilidade técnica das propostas da concorrência. Por fim, examinaremos como os mesmos negociavam como os investidores estrangeiros e com o estratégico setor ferroviário, pelo qual visavam fundi-lo em um único negócio. Para facilitar a leitura, incluímos no final deste trabalho um glossário de termos técnicos.

O leitor não achará nestas páginas a palavra *modernização*. As fontes invariavelmente referem-se a *melhoramento*, *improvement* ou *amélioration*. O que não quer dizer que o termo não se aproxime do sentido atual da palavra modernização. Os chamados “melhoramentos materiais” tinham um significado bem mais amplo do que uma benfeitoria qualquer. Eles compreendiam os serviços urbanos e de comunicação (iluminação e transportes públicos, telégrafos, calçamento, saneamento, cabos submarinos, etc.), engenhos centrais, benfeitorias agrárias (novas técnicas de plantio e instalação de máquinas agrícolas), imigração estrangeira e as grandes obras de infraestrutura viária, como estradas de ferro e de rodagem, navegação marítima e empreendimentos portuários.

1. O ANTIGO PORTO

1.1. Os defeitos do porto

A costa norte do Brasil é constituída por uma cadeia de arrecifes que se estendem desde o Cabo de São Roque até o litoral sul da Bahia. Em Pernambuco, eles se interrompem parcialmente e constituem um ancoradouro natural. Servindo de estuário a dois pequenos rios, ambos sujeitos à ação das marés, o Capibaribe e o Beberibe, o porto do Recife possuía uma posição geográfica favorável quanto à navegação do Séc. XIX. Situado na parte mais oriental de todo continente sul-americano e próximo às ilhas das Rocas e de Fernando de Noronha, encontrava-se no meio do caminho dos roteiros da América do Norte, das Antilhas e do Rio Prata, bem como do comércio de cabotagem entre o norte e o sul do Império. Além desses itinerários e um pouco mais a leste, singravam numerosas embarcações que ligavam a Europa ao restante do globo. Até a abertura do Canal de Suez em 1869 e do Panamá na centúria seguinte, os navios que demandavam o Oceano Pacífico e o Índico singravam o litoral de Pernambuco, por vezes atraídos pelas monções favoráveis e correntes marítimas. A situação era realmente excepcional. As nações industriais europeias e norte-americanas utilizavam secularmente as rotas de Ascensão, Santa Helena e Rio da Prata no Atlântico; da Índia e da China na Ásia; da Austrália e Nova Zelândia na Oceania; e de Valparaíso e Califórnia nas Américas, através dos cabos Horn e da Boa Esperança. Não por acaso os engenheiros ingleses Henry Law e John Blount afirmaram, embora com certo exagero, que o porto ocupava a "mais bela posição comercial do mundo" ¹¹.

O Recife era escala obrigatória das grandes companhias transatlânticas. Desde 1851, a empresa inglesa *Royal Mail Steam Packet Company*, que aparecia nos documentos oficiais e na imprensa sob o título abreviado: *Real Companhia de Paquetes Ingleses a Vapor*, depois *Mala Real*, obteve autorização do Governo imperial para estabelecer uma linha regular entre Southampton e o Rio de Janeiro com escala no Recife e em Salvador.¹² Um dos seus vapores, o *Severn*, cruzou o Atlântico em 23 dias trazendo a bordo 60 passageiros¹³. Em 1864, a mesma companhia foi autorizada a transportar as mercadorias de Pernambuco e da Bahia para o Rio da Prata em condições análogas as da *Messageries Imperiales*, futura *Messageries*

¹¹ LAW, Henry; BLOUNT, John. *Memoria para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856. p. 4.

¹² GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 94-95. (Coleção estudos brasileiros)

¹³ *Diário de Pernambuco*. Recife, 01 de out. 1852, a. XXVIII, nº 221, p. 3, c. 2; Movimento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de out. 1852, a. XXVIII, nº 223, p. 3, c. 4.

Maritimes, que há pouco tempo obtivera uma concessão para estabelecer uma linha entre Bordéus e Buenos Aires, passando por Lisboa, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Montevideu¹⁴. Como as duas cobijavam a mesma rota, elas temporariamente acordaram que a companhia inglesa restringiria o seu trajeto até Montevideu e a francesa ficaria com Buenos Aires. Na mesma época, outra empresa francesa, a *Société Générale de Transports Maritimes*, passou a atuar na América do Sul por meio dos vapores Bourgogne, Picardie, Poitou e Savoie, os quais uniam a cidade de Marselha ao Rio de Prata. O roteiro da *Société Générale* incluía os portos de Gibraltar, Tenerife e São Vicente, as principais cidades portuárias do Império incluindo Santos, e as capitais do Uruguai e da Argentina¹⁵.

Também faziam escala na província os vapores transatlânticos da *The United States & Brazil Mail Steamship Company*; *Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation Co, Ltd.* e *Pacific Steam Navigation Company*. A primeira linha recebia subvenções dos governos norte-americano e brasileiro para ligar o porto de Nova York ao do Rio de Janeiro, passando pela Ilha de São Tomás e Belém antes de chegar ao Recife. A segunda foi organizada pela casa comercial *Lamport & Holt* de Liverpool para competir com os vapores da Royal Mail de Southampton. Finalmente, os navios da "Companhia do Pacífico" tinham o mesmo itinerário das demais até Buenos Aires, depois dobravam o Cabo Horn e seguiam em direção aos portos de Valparaíso, Arica, Islay e Callao. Além destas linhas, a *Companhia Progresso Marítimo* estabeleceu uma ligação aparentemente regular entre a cidade do Porto e a capital do Império. A *Compagnie des Chargeurs Réunis* com sede no Havre, após adquirir do Governo imperial os mesmos "privilégios e isenções" das demais companhias transatlânticas, mandava para o Brasil um vapor mensal dos quais se destacavam: o Ville de Santos, o Ville da Bahia e o Ville do Rio de Janeiro, cada qual com 1.500 toneladas¹⁶.

¹⁴ BRASIL, Nº 63. Fazenda em 4 de outubro de 1864. Concede à Real Companhia de Paquetes de Southampton carregar na Bahia e Pernambuco mercadorias para o Rio da Prata. *Additamento á Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brasil expedidas pelo ministro dos negocios da Fazenda no anno de 1864*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866. p. 52; VASCONCELOS, José de (org.) *Almanak administrativo, mercantil e industrial da provincia de Pernambuco para o anno de 1861*. Pernambuco: Typ. de Geraldo Henrique de Mira & C., 1861. p. 187-188.

¹⁵ AMARAL, Francisco Pacífico do (org.). *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno bissexto de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868, p. 150 e 158; *Idem*. *Almanack administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1870*. Recife: Typographia Universal, 1869, p. 152-156.

¹⁶ *Idem*. *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1871*. Recife: Typographia do Correio Pernambucana, 1870. p. 171-173; *Idem*. *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1875*. Recife: Typographia Universal, 1874, p. 153-160; *Idem*, *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1876*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1875. p. 152-160. BRASIL, Nº 258. Fazenda em 19 de julho de 1873. Concede aos vapores da Companhia *Chargeurs Réunis* os mesmos privilegios e isenções de que gosam os da *Messageries Maritimes* e outras. *Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brasil de 1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, t. XXXVI, p. 243-244.

Na década de 1880, o Recife ligava-se plenamente aos grandes polos econômicos do mundo. Além das linhas mais tradicionais, o marquês de Campos, José Joaquim Carneiro de Campos, proprietário de uma ambiciosa linha de vapores de correios e de carga que atuava nos cinco continentes, pôs cinco navios na rota do Atlântico Sul que, a partir de Bordéus, faziam escala em Santander, Corunha, Vigo, Lisboa, Cádiz, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e Callao. Assim como o marquês de Campos, outras companhias especializaram-se no transporte de carga. Tais foram os casos dos vapores da Liverpool, Brazil & River Plate e os da linha mercante da casa *T. & J. Harrison*, que ligava Liverpool aos portos de Lisboa, Recife e Maceió. A *Merchant Steam Ship Company Limited* colocou uma linha mensal entre Nova York e a Bahia com escalas em Belém e no Recife. E a *Société Postale Française de l'Atlantique* chegou a iniciar a navegação entre Halifax e o Rio de Janeiro, mas, por dificuldades financeiras, teve de rescindir o seu contrato com o Governo imperial. Entretanto, a maior novidade foi o restabelecimento de uma conexão regular entre as principais capitais do Império e o porto de Hamburgo pela "Companhia Hamburguesa", *Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft*, cujo consignatário na província era a casa Borstelmann & Cia na Rua Vigário Tenório. Todas essas opções não se encerravam por aqui, visto que alguns proprietários e firmas de consignação fretavam independentemente embarcações de carga e de passageiros¹⁷.

A província também era bem servida pela navegação de cabotagem, em parte efetuada por companhias brasileiras. A *Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor*, fundada em 1837, expedia em média três navios mensais do Rio de Janeiro, que tocavam o Recife tanto na ida até o Pará, quanto na volta para os portos do sul. A empresa transportava passageiros, carga e, eventualmente, dinheiro. Ela possuía entre seus funcionários práticos experientes como Felipe Pereira, autor de um roteiro da costa norte do Brasil. Em 1861, ela possuía 4 paquetes: o Cruzeiro do Sul, o Oiapoque, o Paraná e o Tocantins, que demoraram 24 horas na província antes de seguirem viagem. Vinte anos depois, a média de entradas e o trajeto da Companhia Brasileira continuavam sendo as mesmas, embora ela tivesse ampliado o número de vapores, cujas denominações eram idênticas a dos lugares por onde passavam. Na segunda metade do Séc. XIX, duas companhias subvencionadas pelos Governos imperial e provincial ampliaram

¹⁷ *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral de 6 de agosto de 1883*. Recife: Typographia do Homeopatha, 1883. p. 18-19; AMARAL, Francisco Pacífico do. (org.), *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1885*. Recife: Typographia Mercantil, 1884. p. 132-134. *Idem*. *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco para o anno de 1886*. Recife: Typographia Mercantil, 1885. p. 113-115. Funcionou no Império entre 1856-1858 a "Companhia de Navegação Hamburgo Brasileira", *Hamburg Brasilianische Packetschiffahrt Gesellschaft*, que através do vapor *Petrópolis* ligava a cidade de Hamburgo ao Rio de Janeiro. *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de outubro de 1857. p. 3, a. XXXII, nº 228, p. 3, c. 3.

as relações comerciais da praça do Recife com as províncias limítrofes e com a sua própria hinterlândia. A *Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor* iniciou suas atividades em Pernambuco em 1855. Embora sofrendo a concorrência de barcaças, ela conseguiu vencer os obstáculos naturais de uma rede hidrográfica limitada como a nossa e atingiu o Arquipélago de Fernando de Noronha e as cidades litorâneas de Rio Formoso, Goiana, Tamandaré, Barra Grande, Porto de Pedras e Camaragibe (AL). O itinerário nacional da empresa compreendia os portos de João Pessoa, Natal, Macau, Mossoró, Aracati, Granja, Fortaleza, Mandaú e Camocim, ao norte; e de Maceió, Penedo, Aracajú, São Cristóvão, Estância e Salvador, ao sul. Sua congênere, a *Companhia Bahiana de Navegação*, passou a disputar-lhe a primazia dos roteiros ao sul da província a partir de 1874. Ela oferecia transporte de passageiros, cargas e dinheiro a frete três vezes por mês entre o porto de Salvador e o do Recife, com passagem por Aracajú, Estância, Penedo e Maceió. É importante salientar que a navegação de cabotagem, assim como a de longo curso, ainda era efetuada por pessoas independentes das pequenas e grandes companhias de navegação¹⁸.

A despeito de todas as facilidades de comunicação marítima, nem todos os navios que aqui chegavam se valiam das acomodações portuárias. Em 1869, o conselheiro Cunha Galvão destacou que ficavam de fora da barra "dois vapores mensais da linha dos Estados Unidos, dois da de Southampton, dois da de Bordéus, oito da de Liverpool, dois da de Londres e dois da de Marselha". Em 1874, o engenheiro inglês John Hawkshaw, comissionado pelo Governo imperial para estudar os portos do Brasil entre os quais o do Recife, declarou que "os grandes vapores da 'Royal Mail Steam Packet Company', das companhias Americana, Francesa e do Pacífico" ancoravam em alto-mar e "quase todos os navios" dos que entravam no porto faziam "a descarga em alvarengas porque ao longo dos cais não ha[via] profundidade necessária para atracação". Seguindo os passos de Hawkshaw, o engenheiro boliviano Alfredo Lisboa, chefe da comissão encarregada da conservação dos portos e das obras públicas gerais da província de Pernambuco e autor do projeto definitivo, admitiu no relatório apresentado ao ministro da agricultura Antônio da Silva Prado, que mesmo na preamar todos os navios da "'Messageries Maritimes', da Companhia do Pacifico, e a maior parte dos da 'Royal Mail'" fundeavam externamente, enquanto que "toda a marinha mercante mercantil nacional, quase todos os

¹⁸ VASCONCELOS, 1861. p. 184; AMARAL, Francisco Pacífico do. *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola da provincia de Pernambuco para o anno de 1881*. Recife: Typographia Mercantil, 1881. p. 135; EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História econômica & história de empresas*. São Paulo, v. V, nº 2, p. 7-27, 2002; ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. 1989. 231 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989; SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. 2006. 341 f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

navios de vela e os vapores da subvencionada Companhia Americana, dos 'Chargeurs Réunis', da Companhia Hamburguesa, de Lamport & Holt entravam no porto, mas excepcionalmente podiam acostar a algum dos cais" ¹⁹.

As dificuldades começavam logo na entrada. As barras de acesso nada mais eram do que interrupções no cordão de arrecifes responsáveis pela formação do porto. Os navios de maior lote ingressavam pela *Barra Grande* que ficava ladeada por escolhos submersos dentre os quais o *Cabeça de Coco*. Ela não era totalmente desobstruída em toda sua extensão, visto que a *Pedra Redonda* regulava a entrada no canal. A dimensão mais setentrional dessa barra era conhecida desde o início da colonização como *Barra Velha*. Já a *Barra do Picão*, por onde adentravam as embarcações costeiras e a navegação de cabotagem, separava-se da anterior pelos mesmos obstáculos submarinos e pela *Laje da Tartaruga*. Pouco acima deste escolho, erguiam-se o farol da barra e o Castelo do Mar ou Forte do Picão, onde os arrecifes se elevam acima do nível do mar e constituem um molhe natural. Havia outra passagem no extremo sul do porto chamada *Barreta das Jangadas* ou *Estreito Francês*. A Planta Hidrográfica (1816) de Diogo Jorge de Brito ainda trás o nome *Barreta do Lapa*.

Atravessar esse conjunto de parciais, alguns dos quais visíveis apenas na maré baixa, como a *Pedra Seca*, só era possível graças ao trabalho de práticos experientes. O *Roteiro da Costa do Brasil* do capitão-tenente da armada Vital de Oliveira ensinava como demandá-los somente em situações adversas, uma vez que a direção da praticagem cabia exclusivamente à "Associação dos Práticos". Segundo o oficial da marinha, não era prudente realizar qualquer manobra quando a maré estivesse vazia, a não ser em navios de pequeno porte e, ainda assim, se a força do vento fosse "capaz de resistir a corrente". Muitos deles fundeavam externamente até que no amanhecer pudessem entrar no porto. A pilotagem da barra pode parecer para nós um espetáculo no mínimo pitoresco. Ela consistia numa série de operações muito arriscadas em que os pilotos contornavam os recifes submarinos da barra tendo como balizas: a torre da Igreja do Carmo de Olinda, a fortaleza do Picão, o frontispício da Capela de Santo Amaro, a lendária "Cruz do Patrão" e até um "coqueiro notável" das colinas de Olinda²⁰. Quem melhor sintetizou todos os inconvenientes da entrada foi o engenheiro Rafael Arcanjo Galvão Filho em comissão do Governo imperial:

¹⁹ GALVÃO, Manoel da Cunha. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. p. 14-15; HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil*: relatórios de Sir. John Hawkshaw. Publicação oficial. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875, p. 18; LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife apresentado ao Exm. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. p. 54.

²⁰ OLIVEIRA, Manoel Antonio Vital de. *Roteiro da costa do Brasil do Rio Mossoró ao Rio de S. Francisco do Norte*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. p. 164-165 e 166-167.

Além deste defeito [a falta de profundidade da entrada] sobressai o da indeterminação dos limites das duas barras que separadas por baixos de pedra e rodeadas por escolhos, cuja posição é conhecida por marcas em terra e por boias, que só podem ser vistas durante o dia; de sorte que para as entradas das barras, mesmo durante o dia, é mister a intervenção dos práticos; e durante a noite apenas as embarcações miúdas ou pequenos vapores de navegação costeira comandados por homens práticos podem entrar; as demais embarcações, que não estão nestas condições, mas que têm um calado inferior á profundidade do Mosqueiro, são obrigadas a bordejar ao longo da costa, e em distância de 3 a 4 milhas ou a ancorar no Lamarão, até que ao romper do dia venham os práticos conduzi-las ao Mosqueiro²¹.

Como não poderia ser diferente, ocorreram vários "sinistros" durante a travessia da orla exterior para os ancoradouros internos e vice-versa²². Um dos mais preocupantes para o tráfego do porto ocorreu com a barca inglesa *Felisbela* de 371 toneladas. A embarcação veio em viagem inaugural de Sunderland carregada de carvão e, como estava de passagem pela província, ficou ancorada em alto mar. Após receber instruções dos seus consignatários, ela seguiu viagem para a Bahia com a mesma carga que trouxe. No dia seguinte, a barca apareceu bordejando ao longo da costa e acabou sendo empurrada contra os recifes do Picão aonde veio a naufragar. Embora não tenha deixado nenhuma vítima, ela ficou de tal modo atravessada na entrada, que pouco tempo após o sinistro há quem temesse pela obstrução da "única e estreita passagem por onde entram e saem as embarcações de nosso porto". Não se tratava de exagero. Dois meses depois do acontecimento, uma barça, cujo mestre ignorava o acidente, perdeu-se totalmente após bater nos mastros da embarcação. E no ano seguinte, o desastre do vapor *Persinunga* da Companhia Pernambucana de Navegação na Laje da Tartaruga reacendeu a necessidade de se colocar uma boia na proa da embarcação. Mas apenas seis anos do ocorrido e quando já se formara um bando de areia no local, é que o Ministério da Marinha finalmente retirou o casco da *Felisbela* do local²³.

²¹ GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meios de removel-as*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870, p. 42.

²² *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de jun. 1865, nº 138, a. XLI, p. 2, c. 4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 11 de nov. 1863, nº 259, a. XXXIX, p. 1, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de nov. 1863, nº 260, a. XXXIX, p. 3, c. 1; Colisão. *Jornal do Recife*. Recife, 17 de jan. 1866, nº 13, a. VIII, p. 2, c. 1.

²³ A citação é do *Jornal do Recife*. Barca Felizbela. Recife, 29 de mai. 1865, nº 123, a. VII, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de mai. 1865, nº 120, a. XL, p. 1, c. 5; Navio Perdido. *Jornal do Recife*. Recife, 26 de mai. 1865, a. VII, nº 121, p. 1, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de mai. 1865, nº 121, a. XLI, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de mai. 1865, nº 123, a. VII, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de mai. 1865, nº 124, a. XLI, p. 3, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de jul. 1865, a. XLI, nº 155, p. 1, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 23 de mai. 1866, a. XLII, nº 118, p. 1, c. 6; *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de nov. 1866, nº 265, a. XLII, p. 2, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de jan. 1867, nº 26, a. XLIII, p. 1, c. 1; BRASIL, Governo do. (1871-1872: Azevedo). *Relatorio apresentado a assemblea geral legislativa na quarta sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Dr. Manoel Antonio Duarte de Azevedo*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1872, p. 27.

Alguns acidentes ocorriam devido à imprudência dos seus comandantes. Ignorando as regras da praticagem, o capitão da escuna inglesa *Orange* resolveu demandar a barra à noite e fundear internamente. A embarcação de 163 toneladas, construída com ferro, colidiu com a Pedra Seca e só não perdeu toda sua carga graças ao vapor nacional *Jaguaribe* da Companhia Pernambucana, que a rebocou até o Arsenal de Marinha. Entretanto, tampouco os membros da praticagem estavam imunes a fatalidades. Um praticante guiava o brigue *Marinho III* quando "ao entrar da barra bateu nas pedras da barreta sacudindo o leme fora, arrebatando a caixa do leme e parte do sobressano". O vapor *Persinunga* foi dirigido por Augusto Vitorino Borges, que embora tivesse por várias vezes se "mostrado conhecedor da barra" de nada "valeram tais conhecimentos e muito menos seus esforços para evitar o sinistro". O mesmo ocorreu com o lúgar português *Alfredo* de 230 toneladas que, a despeito de ter sido guiado pelo segundo práctico Domingos Mafra, colidiu com uma pedra entre o farol e a Tartaruga e acabou se perdendo completamente. De qualquer forma, não devemos subestimar a importância desses homens para manter a barra praticável e evitar novos acidentes. A perícia de Porfírio Jeremias da Silva evitou que a barca inglesa *Bleng* fosse a pique. Ela chegou a entrar com segurança no porto quando o vento findou e a embarcação ficou desgovernada. O piloto conseguiu mantê-la a salvo fazendo-a velejar novamente para em seguida cruzar a barra e "bordejar no Lamarão e depois entrar uma segunda vez" ²⁴.

A pequena cabotagem e a navegação costeira eram mais vulneráveis a acidentes dessa natureza, muitos dos quais fatais. Em 1859, um bote da barca americana *Ceres* soçobrou ao entrar na barra, levando um marinheiro à morte, cujo cadáver apareceu "boiando junto ao forte do Buraco". A catraia do vapor inglês *La Plata* também afundou ali, após receber "três vagalhões" que causaram a morte do espanhol Manoel Caraballo. O mesmo destino teve o mestre da barça *Alabama*, Joaquim Monteiro dos Santos, que igualmente "recebeu em cheio um vagalhão de mar, que o atirou ao mar". Três membros da tripulação e o capitão do patacho inglês *Zeal*, certo John Sownen, também pereceram na entrada do porto após baterem na Laje da Tartaruga com o bote aonde vinham. Em 02 de agosto de 1884, naufragou no mesmo lugar um escaler da barca norueguesa *Albion* com quatro marinheiros. O desastre só não foi pior graças ao pescador Amaro José da Silva, que através de sua jangada conseguiu salvar todos os "marinheiros do escaler, um dos quais ficou bastante maltratado". Por fim, a barça *Vitória*

²⁴ A ordem dos fatos e das citações é a seguinte: Escuna inglesa *Orange*. *Diário de Pernambuco*. Recife: 08 de ago. 1870. nº 177, a. XLVI, p. 1, c. 4; Brigue *Marinho III*. *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de jul. 1869, nº 160, a. XLV, p. 1, c. 6; *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de nov. 1866, nº 265, a. XLII, p. 2, c. 1; Navio perdido. *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de jan. 1884, nº 16, a. LX, p. 2, c. 6; Navio Perdido. *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de jan. 1884, nº 17, a. LX, p. 2, c. 4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 07 de jul. 1864, nº 157, a. XL, p. 1, c. 6; *Diário de Pernambuco*. Recife, 07 de jul. 1864, nº 157, a. XL, p. 1, c. 6.

de Itamaracá que vinha de Itapissuma carregada de abacaxis virou na altura do farol da barra, perdendo-se toda a sua carga, mastros e velas. Nesse acidente, a barça não se perdeu e nem houve mortes porque um rebocador conseguiu conduzi-los até a doca de reparação do Barão do Livramento no Arsenal de Marinha²⁵.

Alguns desses desastres poderiam ser evitados caso houvesse sinalização nos limites da Barra Grande e do Picão. No entanto, o Governo imperial mostrou-se incapaz de demarcá-los eficientemente, apesar das sugestões dos técnicos das obras do porto para a colocação de balizas em pontos estratégicos do porto. Basta dizer que, em 1845, o engenheiro Louis-Léger Vauthier propôs a construção de uma pequena torre na Tartaruga e a colocação de boias na margem oposta do Picão. Trinta anos depois, John Hawkshaw ainda lamentava a ausência de um sinal nesse lugar e chegou a declarar, um tanto intuitivamente, que a ausência dele "deve ter produzido acidentes muitos frequentes"²⁶.

A primeira estada após a transposição da barra era no ancoradouro do Poço. Sua área líquida tinha um formato semicircular e se estendia desde o extremo norte do Bairro do Recife até as pontas pedregosas dos *Baixos de Olinda*, passando pelas praias do istmo que ligava por terra a cidade de Olinda a do Recife. Embora tivesse um bom fundo de areia que facilitava a ancoragem, ele possuía o inconveniente de ser desprotegido dos embates das ondas, visto que ficava defronte dos arrecifes submarinos da entrada. Em determinadas estações do ano, o local ficava impróprio para ancoragem porque nele se encontravam a vazante dos rios Capibaribe e Beberibe com a ressaca do mar. A violência das águas no Poço chegou várias vezes a romper o istmo de Olinda e transformar o Bairro do Recife temporariamente numa ilha. Uma ruptura de menores proporções ocorreu em agosto de 1853, outra em 1864, na qual veio estudá-la o oficial da marinha Giacomo Raja Gabaglia e, finalmente, a de maior intensidade aconteceu em julho de 1876, quando o istmo interrompeu-se em quatro pontos diferentes e impediu o trânsito terrestre entre as duas cidades²⁷.

²⁵ A ordem dos fatos e das citações é a seguinte: *Jornal do Recife*. Recife, 10 de set. 1859, nº 37, v. 1, p. 296, c. 2; Sinistro. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de jun. 1865, nº 138, a. VII, p. 2, c. 4; Accidente no porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de mai. 1869, nº 120, a. XLV, p. 1, c. 6; Sinistro e mortes. *Jornal do Recife*. Recife, 28 de mai. 1869, nº 120, a. XI, p. 2, c. 1; Sinistro marítimo. *Diário de Pernambuco*. Recife, 03 de ago. 1884, nº 178, a. LX, p. 3, c. 4; Barça virada. *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de jul. 1887, nº 162, a. LXIII, p. 2, c. 4.

²⁶ VAUTHIER, Louis-Léger. *Memoria sobre os melhoramentos e aperfeiçoamentos do porto da cidade do Recife de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia da União, 1845, p. 8; HAWKSHAW, 1875, p. 20.

²⁷ Sobre algumas dessas rupturas, ver: *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de jun. 1861, nº 135, a. XXXVII, p. 3, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de jul. 1862, nº 157, a. XXXVIII, p. 11, c. 4-5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de jun. 1864, nº 127, a. XL, p. 1, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de jul. 1864, nº 150, a. XL, p. 1, c. 1-2; Istmo de Olinda. *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 e 21 de jul. 1876, a. LII, nº 163, p. 2, c. 3; nº 164, p. 1, c. 3; p. 2, c. 4. BRASIL, Governo do. (1875-1878: Almeida). *Relatorio apresentado a assemblea geral legislativa pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, Thomas José Coelho de Almeida. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 319.

Como se não bastasse a inquietação marítima, o Poço dispunha de pouco espaço para ancoragem e evolução dos navios. Por causa do assoreamento, eles ficam dispostos em fileiras paralelas aos arrecifes e precisavam respeitar os lugares reservados às operações de entrada e de saída. A importância de uma área livre no Poço era particularmente fundamental no caso da navegação à vela, pois qualquer manobra requeria que se velejasse primeiro para depois transpor a barra ou fazer a mudança de ancoradouro. Além do mais, as áreas mais profundas da enseada ainda ficavam ocupadas com aqueles navios que aguardavam pelas oportunidades das marés para galgarem os bancos de areia e os parciais da entrada. Dificultava a agilidade dessas operações, a necessidade de os navios serem amarrados a quatro cabos, dois na proa e dois na popa, por causa da ressaca e das correntes marítimas. Por tudo isso, Vital de Oliveira, mesmo reconhecendo que o fundeadouro possuía alguma vantagem, aconselhou que ele só fosse procurado em caso de "extrema necessidade ou quando não se possa passar o banco [de Breguedé] e procurar o ancoradouro do Mosqueiro"²⁸.

Atribuiu-se como um dos motivos para a obstrução do Poço, a prática das equipes de manutenção do porto lançarem todo o material da dragagem no ancoradouro quando deveriam transportá-los para o alto-mar. Essa seria a origem presumida do *Banco de Breguedé* que controlava a navegação dentro do porto e formava uma espécie de barra interior na altura do Forte do Picão. Segundo os cálculos do engenheiro francês Victor Fournié, o Breguedé tinha na época do seu "Estudo hidrográfico" aproximadamente 12 a 13 anos, e se formou por ter "sido o local designado durante algum tempo para o depósito de lamas e areias extraídas pelas dragas e outros objetos". Não resta dúvida de que o lugar foi escolhido como repositório de sedimentos para baratear os custos do transporte da vasa. Em 1860, o *Diário de Pernambuco* queixou-se das consequências dessa prática para regime do Poço, pois sendo um "excelente ancoradouro" faltava apenas torná-lo "calmo e seguro". No entanto, o engenheiro e senador do Império José Saturnino da Costa Pereira, em 1848, já falava da existência de "um banco que abrange pelo norte quase toda a largura da entrada deste porto" e de um canal nos limites desta mesma coroa por onde passava o "trânsito dos navios para o Mosqueiro, no período da grande preamar". Seja como for, o Breguedé avançou a partir do cais do Bairro do Recife na direção do farol e ameaçou estrangular o porto²⁹.

²⁸ OLIVEIRA, 1869. p. 166.

²⁹ FOURNIÉ, Victor. Études hydrographiques sur le port du Recife. In: BÉRINGER, Émile; FOURNIÉ, Victor. Memoire sur le port du Recife. Separata de: *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*. Amsterdam: C. L. Brinkman; Utrecht: J. L. Beijers, nº 8, 1881, p. 9; *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de set. 1860, nº 207, a. XXXVI, p. 3, c. 2; PEREIRA, José Saturnino da Costa. *Apontamentos para a formação de hum roteiro das costas do Brasil com algumas reflexões sobre o interior das provincias do litoral, e suas produccções*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848, p. 140.

Quem vencesse o Breguedé chegava ao ancoradouro *Mosqueiro* por vezes chamado *Boqueirão*. Ficava compreendido entre os recifes que formam o porto e o trecho da cidade do Recife que vinha desde o Arsenal de Marinha até a ponte Sete de Setembro. Nele desaguiava o braço esquerdo do Capibaribe que na altura da Bacia de Santo Amaro se reunia às águas do Beberibe até atingir o vasto lagamar do Pina, onde se juntava ao braço direito do Capibaribe e a outros afluentes. Todo esse volume d'água seguia para o mar através do canal do Mosqueiro e do Poço. Além da atuação do regime fluvial, o fundeadouro também estava sujeito à ação marítima mediante o fluxo e refluxo das marés.³⁰ Os arrecifes defendiam-no parcialmente das intempéries do mar, uma vez que a prática secular de retirada do grés para a construção civil e militar e a própria atuação das vagas comprometeram suas funções de molhe natural. Quase todos os engenheiros que estudaram o porto reclamam da existência de fendas, que permitiam ao mar galgá-los e atingir as embarcações fundeadas ao largo³¹.

O Mosqueiro concentrava o alto comércio do Recife. Ele se estendia por todo bairro de São Frei Pedro Gonçalves ou do Recife e parte do de Santo Antonio. No primeiro estava reunido o negócio açucareiro e as principais firmas importadoras. A partir da ponte Sete de Setembro tinha-se a guardamoria da Alfândega, os armazéns e trapiches alfandegados do cais do Forte do Matos, o prédio da Companhia Pernambucana de Navegação, alguns armazéns de exportação, o palacete da Associação Comercial Beneficente no cais da Lingueta e o Arsenal da Marinha, cujas instalações estendiam-se até o Cais do Norte. No Cais do Apolo, havia armazéns de açúcar e de gêneros importados, casas de fundição e oficinas de máquinas, estaleiros de construção naval e mais depósitos de açúcar. O Bairro de Santo Antônio, por sua vez, possuía armazéns de farinha de trigo, madeira e carvão de pedra, bem como negócios de algodão, de carne de charque e artigos de couro³².

Apesar de sua importância, o Mosqueiro não era considerado um bom ancoradouro. Devido à obstrução, apenas os navios de pequena e média lotação entravam e só raramente atracavam diretamente. No lado do cais, não havia profundidade suficiente até mesmo para a pequena cabotagem, que muitas vezes recorria a pranchas para fazer o transporte de cargas até os trapiches. A margem mais profunda do porto ficava próxima aos arrecifes, e era lá que os navios ficavam emparelhados em fileiras duplas ou triplas. Essa prática estreitava o canal e gerava várias despesas com amarração, desamarração e trocas de embarcadouro, realizadas em dobro e de modo moroso pela Associação dos Práticos. Qualquer manobra malsucedida ou

³⁰ OLIVEIRA, 1869, p. 162-164.

³¹ Sobre a atividade de extração dos arrecifes, ver: MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º Reinado*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1996, p. 17-24.

³² LISBOA, 1887, p. 52.

um cabo atravessado no fundeadouro era motivo suficiente para gerar transtornos e torná-lo impraticável. Devido à distância do cais, as embarcações faziam obrigatoriamente a baldeação de mercadorias em alvarengas, que além de cobrarem fretes dispendiosos poderiam danificar as mercadorias durante a travessia até a cidade e vice-versa. Nenhuma evolução no Mosqueiro ocorria sem que se notasse a variação das marés, e não faltou quem iniciasse a carga dentro do porto e a completasse externamente. A utilização de pranchas para comunicação com o cais e ancoragens muito demoradas, como aquelas ligadas ao comércio do charque, tornavam ainda mais restritas as poucas áreas de evolução. Sem falar na violação das regras portuárias, cometida principalmente pela pequena cabotagem³³.

Diante desse quadro, a navegação interior por vezes encontrava-se comprometida com o "atravancamento do porto". Em 1865, o *Jornal do Recife* lamentava as infrações cometidas pelos proprietários de barcas, lanchas, alvarengas e botes, que obstruíam o "nosso estreito ancoradouro" e ameaçavam causar novos "sinistros e colisões", como o ocorrido recentemente com o iate *Novais*, que ao se chocar com uma alvarenga ficou arrombado na popa. O mesmo *Jornal do Recife* lembrava, em 1868, que o regulamento do porto proibía que as "alvarengas, lanchas, canoas e outras embarcações fundeiem no espaço ocupado pelos navios, tendo para elas marcado ancoradouro próprio". A medida visava "conservar limpo e desembaraçado o nosso estreito porto para que possam livremente entrar e sair os navios de alto bordo". Porém, os pilotos de alvarengas e canoas infringiam os regulamentos da praticagem quando falhava a fiscalização da Capitania dos Portos. Eles faziam a carga e descarga sem se importarem se estavam causando prejuízos à marcha regular dos navios, sendo, portanto, um "verdadeiro milagre, a maneira porque os práticos em algumas vezes safam-se das rascadas que eles armam". A notícia não surtiu qualquer efeito imediato, já que três dias depois estava fundeado no meio do canal um navio escola dos aprendizes marinheiros, que poderia causar novas avarias "como fez sofrer não há muito tempo, a um patacho prussiano". Em 1880, também se encontravam no meio do Mosqueiro três barcas e um cúter. A barca de nome *Esmeralda* impediu a passagem de outros navios após ligar-se por um cabo ao cais do Recife enquanto que o cúter abalroou-se na entrada com o vapor inglês *Arthur*³⁴.

³³ Para uma visão geral dos problemas do Mosqueiro ver: GALVÃO FILHO, 1870. p. 42; LISBOA, 1887. p. 54-55. Veja também: *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de jul. 1866, nº 174, a. XLII, p. 1, c. 3-4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 03 de setembro de 1868, nº 202, a. XLIV, p. 1, c. 4; Caes do Forte do Mattos. *Jornal do Recife*. Recife, 23 de set. 1874, a. XVII, nº 215, p. 2, c. 4; Sinistro marítimo. *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de fev. 1875, a. LI, nº 44, p. 3, c. 1.

³⁴ A ordem das citações é a seguinte: Atravancamento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de jan. 1865, a. VII, nº 22, p. 1, c. 6. Atravancamento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de jan. 1868, a. X, nº 10, p. 2, c. 3. Atravancamento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 17 de jan. 1868, a. X, nº 13, p. 2, c. 1. Atravancamento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 23 de dez. 1880. a. XXIII, nº 296, p. 1, c. 5.

A distância da beira do cais obviamente facilitava a ocorrência de furtos. Em 1870, a Associação Comercial de Pernambuco queixou-se de ter se tornado "mais escandaloso o roubo que os estivadores e trabalhadores das alvarengas faziam diariamente a bordo destas embarcações independente da vigilância dos donos das mercadorias ou de seus encarregados para depois venderem as porções roubadas a certas tabernas do Forte do Matos, sem o menor receio da polícia" ³⁵. No mesmo ano, um caixeiro surpreendeu três homens furtando uma saca de algodão, dos quais um deles era "escravo de dono de alvarenga", cujo material apreendido fora escondido no assoalho dessa embarcação para ser negociado em "certas e determinadas casas". ³⁶ Em 1879, o *Jornal do Recife* acreditava que uma quadrilha denominada *Olho Vivo*, especializada no furto de "fateixas e correntes de alvarengas, lanchas e canoas", voltou a atuar no Recife após ter sido desmanchada três anos antes. ³⁷ Queixa semelhante noticiou o *Diário de Pernambuco* de 5 de outubro de 1881 sobre o furto de amarras e pranchões de alvarengas, as quais acabaram "vagando à mercê das marés". Também nesse ano, o vigia do vapor francês *Ville de Santos* conseguiu impedir que um liberto de nome Gregório, piloto de alvarenga, levasse barris de manteiga extraídos do dito navio ³⁸.

À primeira vista, a solução para facilitar a evolução dos navios, aumentar a segurança das mercadorias e acabar com as despesas das alvarengas e da pilotagem dentro do porto seria a dragagem dos cais. No entanto, as comissões técnicas nomeadas pelo Governo imperial para avaliar o problema concluíam que as fundações das plataformas não permitiam que as dragas se aproximassem da cidade devido ao risco de desabamento. Para o engenheiro Galvão Filho, eles não prestavam "senão ao serviço das alvarengas" e ainda assim "nas horas da preamar", sendo, destarte, muito mais apropriado chamá-los de "muros de revestimento" do que "cais de comércio". Deparou-se com a mesma questão a equipe encarregada, em 1876, de aprofundar o canal entre a Alfândega e o trapiche da Companhia Pernambucana, onde a descarga continuou

³⁵ Ata da sessão ordinária da direção da Associação Comercial Beneficente, 19 de mar., 1870. *Livro de Atas*, 1867-1873. v. III. ff. 49-50 - Recife, Associação Comercial de Pernambuco. Ainda em 1870, uma 'Publicação solicitada' reclamou da negociação de mercadorias furtadas no cais. Os roubos dos gêneros de exportação entre nós e especialmente no Forte do Matos. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de nov. 1870, nº 254, a XII, p. 2, c. 3-4. Sobre outro furto praticado por trabalhadores de estiva ver: Continua o roubo. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de jan. 1870, nº 10, a XII, p. 2, c. 4.

³⁶ Roubo de Algodão. *Jornal do Recife*. Recife, 11 de mar. 1870. a. XII, nº 57, p. 1, c. 2. Durante a alta dos preços do algodão, o produto foi alvo de diferentes pilhagens, cf.: *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de nov. 1865. nº 266, a. XLI, p. 2, c. 4. Roubo. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de mai. 1866. a. VIII, nº 123, p. 1, c. 3. *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de jul. 1866. nº 172, a. XLII, p. 1, c. 3. *Diário de Pernambuco*. Recife, 08 de nov. 1866. nº 258, a. XLII, p. 1, c. 5. Roubo. *Jornal do Recife*. Recife, 22 de mai. 1868, nº 118, a. X, p. 2, c. 6. Roubo. *Jornal do Recife*. Recife, 19 de out. 1869, nº 240, a. XI. p. 1, c. 4. Roubo de Algodão. *Jornal do Recife*. Recife, 20 de jan. 1870. nº 15, a. XII, p. 1, c. 2. Roubo de Algodão. *Jornal do Recife*. Recife, 11 de mar. 1870. nº 57, a. XII. p. 1, c. 2. Ladrões. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de nov. 1870. nº 255, a. XII, p. 2, c. 3.

³⁷ Furtos no mar. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de dez. 1874. nº 295, a. XXII, p. 1, c. 6.

³⁸ Polícia do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 05 de out. 1881. nº 226, a. LVII, p. 2, c. 5. Roubo no ancoradouro. *Jornal do Recife*. Recife, 25 de mai. 1881. nº 118, a. XXIV, p. 1, c. 2-3.

sendo efetuada por intermédio de pranchas, visto que não convinha "aproximar mais de 20 metros a escavação por causa das fundações do cais". Posteriormente, Alfredo Lisboa também reclamou do sistema de construção dos mesmos alicerces, cuja precariedade arruinava os cais e ameaçava a "estabilidade dos prédios contíguos" entre eles o da Associação Comercial e o prolongamento em madeira do cais da Alfândega, onde uma draga "não pode acostar para escavar pelo receio que há de prejudicar-se à construção de alvenaria" ³⁹.

Se o canal do Mosqueiro era estreito e impedia a atracação no cais, isso se devia ao controverso assoreamento. O porto era totalmente limitado por inúmeras coroas de areia desde o Banco de Breguedé logo na entrada do ancoradouro até a *Coroa dos Passarinhos* na bacia do Pina. A profundidade do canal entre os bairros do Recife e de Santo Antônio só permitia o acesso de barcas e da pequena cabotagem. Acima da ponte Sete de Setembro somente as alvarengas e canoas subiam o rio através do uso de varas, até porque a estrutura da ponte impedia a passagem de embarcações mastreadas. É por isso que o cais do Apolo chamava-se "porto interior", "porto flúvio-marítimo" ou "porto das alvarengas". E o canal próximo à ponte da Boa Vista tinha o nome de "porto das canoas". Alguns desses bancos eram fixos enquanto que outros tantos se moviam ao sabor das correntes. A equipe técnica das obras do porto ficou surpresa quando um piloto, ignorando a existência de lugares mais profundos no Mosqueiro, encalhou e perdeu completamente uma barca ao atravessar um baixio, o que demonstrou que "o práctico não conhecia o fundo que ali existia" ⁴⁰.

Na verdade, não era somente a praticagem que desconhecia a complexidade dessa rede hidrográfica. É o que se percebe após a leitura dos diversos projetos para o melhoramento do porto. Seus autores não chegaram a uma conclusão se a causa do assoreamento resultava da atuação das águas marítimas, fluviais ou de ambas. Alguns deles defendiam que o Capibaribe e o Beberibe conservavam a profundidade do ancoradouro e por isso eram terminantemente contrários a qualquer medida que viesse privá-los de seu curso natural. Outros tantos, pelo contrário, não só alegavam que a obstrução ocorria pela via fluvial, como pregavam o desvio parcial ou total das águas do Capibaribe. Os mais conciliatórios, por seu turno, acreditavam que tanto o rio quanto o mar interferiam no regime do estuário e, como tal, bastava apenas

³⁹ GALVÃO FILHO, 1870. p. 43. BRASIL, Governo do. (1875-1878: Almeida). *Relatorio apresentado à assembleia geral legislativa na segunda sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Thomaz José Coelho de Almeida*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877. p. 139. LISBOA, 1887. p. 28-29.

⁴⁰ FOURNIÉ, Victor. Relatorio da directoria das obras de conservação dos portos da provincia de Pernambuco. In: BRASIL, Governo do (1873-1875: Pereira Junior). *Anexos do relatorio apresentado à assembléa geral legislativa na quarta sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior*. Rio de Janeiro: Typ. da Gazeta Juridica, 1875, a. 15, p. 6 e 8. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de fev. 1864, nº 39, a. XL, p. 2, c. 1.

canalizá-los devidamente. Mais adiante, veremos que as divergências técnicas estão ligadas à implantação de um novo modelo portuário no Brasil, e como elas dificultaram a aprovação definitiva de um desses projetos pelo Governo imperial⁴¹.

Os engenheiros também discordavam se houve de fato um aumento do assoreamento com o passar dos anos ou se a profundidade do porto permaneceu invariável. Foi o que tentou descobrir nos arquivos holandeses o engenheiro Émile Béringer a pedido de Victor Fournié. Quando o último ocupava a função de engenheiro-chefe da repartição de Obras Públicas e do recém-criado setor de Conservação dos Portos de Pernambuco, ele expressou interesse em realizar um estudo comparativo do desenvolvimento do porto durante a ocupação holandesa de Pernambuco (1630-1654) e os anos de 1870. Sem adquirir apoio do governo brasileiro e quando já se encontrava na posição de engenheiro de pontes e calçadas de Paris, Fournié correspondeu-se com a Sociedade Neerlandesa de Geografia e financiou a viagem de Béringer à Holanda. O técnico francês compilou com o apoio daquela instituição a coleção de mapas e crônicas holandesas do Séc. XVII, que seriam posteriormente doadas ao acervo do Instituto Arqueológico de Pernambuco. A obra resultante dessa investigação compreende um estudo introdutório do próprio Fournié sobre a hidrografia contemporânea do porto, cujo material reuniu enquanto trabalhava na província (1874-1876), um artigo de Béringer sobre o mesmo porto e a cidade do Recife no Seiscentos, e um mapa anexo no qual vêm sobrepostos os dois momentos topográficos⁴². Mas a despeito de sua importância, quem se valeu dessas fontes chegou a conclusões diferentes. Enquanto Fournié estava seguro de que a profundidade do porto manteve-se exatamente a mesma, o engenheiro Béringer, que, aliás, exerceu no Recife o ofício de topógrafo (1875-1877), parece discordar ligeiramente de sua opinião ao afirmar "que a profundidade [era] igual, senão menor". O plano de Pereira de Magalhães é mais categórico ao assegurar, igualmente respaldado nas fontes holandesas, de que "em tempos bem remotos o leito do rio Capibaribe era mais profundo do que hoje, e que essa modificação tem sido tão gradual, que uma geração não lhe pôde apreciar a diferença" ⁴³.

⁴¹ GALVÃO FILHO, 1870, p. 8-10; LISBOA, 1887, p. 39.

⁴² O porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de jul. 1881, nº 161, a. LVII, p. 3, c. 3; Porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de jul. 1881, nº 170, a. XXIV, p. 1, c. 2-3; Porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 05 de ago. 1881, nº 176, a. LVII, p. 1, c. 6; p. 2, c. 1; O porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 03 de set. 1881, nº 200, a. LVII, p. 2, c. 2. Uma tradução coeva da obra foi realizada por José Higino e Bezerra de Mello, cf. FOURNIÉ, Victor; BÉRINGER, Émile. Memória sobre o porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 03, 05, 06 e 07 de set. 1881, nº 200, 201, 202 e 203, a. LVII, p. 8, c. 3-6, c. 1-6, c. 1-6, c. 1-2.

⁴³ FOURNIÉ, 1881, p. 10; BÉRINGER, Émile. Le port de Pernambuco et la ville du Recife au 17^e siècle. In: BÉRINGER, Émile; FOURNIÉ, Victor. Memoire sur le port du Recife. Separata de: *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*. Amsterdam: C. L. Brinkman; Utrecht: J. L. Beijers, nº 8, 1881, p. 20; MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Projecto de melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo bacharel José Tibúrcio Pereira de Magalhães*. Paris: Imprimerie V^e Ethiou-Pérou, 1876, p. 3.

Se houve um fator natural que mais intrigou os técnicos do porto, não resta dúvida de que esse agente foi o Capibaribe. O rio nasce na Serra de Jacarará e corta vários distritos do interior entre os quais Taquaritinga, Poço Fundo, Santa Cruz, Brejo, Bom Jardim, Limoeiro, Paudalho, São Lourenço da Mata e o Recife. Nesse trajeto recebe água de aproximadamente 74 afluentes e de outros tantos de menor importância. Na capital, divide-se em dois e segue direções opostas. O braço sul corre em direção de Afogados até desembocar na bacia do Pina, onde se encontra com o Rio Tegipió. O braço norte é o mais importante. Ele atravessa todo o perímetro urbano do Recife, encontra-se com o Beberibe na bacia de Santo Amaro, e se une novamente ao braço sul para em seguida desaguar no oceano. Toda essa área líquida constitui uma vasta bacia de maré. Seu terreno de aluvião divide-se em três bairros principais: a Boa Vista, Santo Antônio e o Recife. A ilha de Santo Antônio é o delta do Capibaribe e nela estão situados o bairro homônimo e o de São José⁴⁴. No Segundo Reinado, o bairro portuário sob a proteção de São Frei Pedro Gonçalves reunia o comércio de grosso trato, o de Santo Antônio a sede do governo provincial, as principais repartições públicas e templos religiosos, e o da Boa Vista era predominantemente residencial. Essa paisagem cortada por canais deu à capital da província a alcunha de "Veneza Americana", mas há quem também a comparasse, salvo as devidas proporções, aos *haffs* prussianos do Báltico⁴⁵.

Habitualmente, o volume do Capibaribe não é denso. Durante o verão, a navegação de pequenos barcos ficava restrita a apenas duas léguas de sua foz e muitos bancos de areia ficavam, como hoje, completamente descobertos. Mas no inverno, as chuvas eventualmente tornavam suas águas torrenciais e arrasavam tudo o que encontravam pela frente, sobretudo na Várzea, Caxangá, Apipucos, Monteiro, Caldeireiro, Poço, Santana, Torre, Ponte d'Uchoa, Capunga, Madalena e Remédios. Em 1842, apenas dois dias de chuva foram suficientes para que o rio inundasse todas as estradas, arruinasse muitas casas e destruísse algumas plantações, em proporção nunca antes vista pelos "velhos da província"⁴⁶. Eles certamente ficaram mais impressionados com o rigor do inverno de 1854. Após dez dias de chuvas ininterruptas, o rio invadiu todas as áreas mais baixas, deixando o Recife literalmente ilhado. Foram danificadas todas as estradas de acesso ao interior e à vizinha cidade de Olinda. Apenas o istmo permitiu a comunicação entre as duas cidades. Mesmo quando as chuvas cessaram, a quantidade d'água coincidiu com a preamar e invadiu o aterro de Afogados, a freguesia de São José, Santo Antônio e a da Boa Vista. Inúmeras construções caíram entre as quais os arcos da nova matriz

⁴⁴ MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Memoria sobre o projecto de um canal de desvio das aguas do rio Capibaribe*. Pernambuco: Tipographia de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870, p. 6-8.

⁴⁵ LISBOA, 1887, p. 28.

⁴⁶ *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de jun. 1842, a. XVIII, nº 128, p. 2, c. 2.

de São José, uma parte do cais da Rua da Aurora e vários prédios particulares. Temia-se que a destruição das plantações causasse fome na província. No porto, os navios ancorados foram de encontro uns contra os outros e ameaçaram ir a pique. O prejuízo dessa cheia foi estimado entre quinhentos a seiscentos contos de reis e ultrapassou em cerca de cinco palmos d'água a enchente de 1842⁴⁷. Bem menos rigorosa foi a inundação desse rio e do Pirapama, em 1866, que danificou apenas a estrada sul e a do Caxangá, e interceptou a ligação da estrada de ferro do São Francisco com a estação do Cabo.⁴⁸

No entanto, a grande cheia do Capibaribe não ocorreu no inverno, mas no verão de 1869. Uma chuva copiosa de poucos dias não deu qualquer sinal de anormalidade, exceto a coloração ligeiramente turva do rio, até que, repentinamente, "começaram as águas a crescer com uma rapidez prodigiosa". A inundação logo cobriu os povoados do Monteiro, Torre, Casa Forte, Retiro e Passagem e arrastou consigo uma infinidade de destroços. Nos próximos dias a situação agravou-se: a altura das águas variou entre 3 e 12 metros acima de seu nível normal. Além dos arrabaldes já inundados, elas invadiram os de Caxangá, Remédios, Afogados, Manguinho, Capunga, Ponte d'Uchoa, Poço, Caldeireiro e Apipucos. A força da correnteza derrubou as pontes da Torre, Madalena, Caldeireiro e a pênsil da Caxangá, e abalou a da Boa Vista, Afogados e Remédios. A maioria das estradas ficaram intransitáveis como a do Arraial, Apipucos, Remédios, Passagem, João de Barros e Beberibe. Alguns navios surtos no porto garraram e se chocaram com o cais. Um bote da barca inglesa *Witch of the Wave* soçobrou com doze pessoas, das quais cinco morreram. Várias casas, olarias e fábricas caíram e alguns engenhos ribeirinhos perderam seus animais e plantações. Todas as localidades atingidas pela cheia também sofreram os efeitos da fome. Na estrada de Paudalho, a ponte de Brumzinho, que resistira a outras enchentes tal como a de Caxangá, também veio abaixo e como ela várias casas ruíram. Ainda no interior, o açude, a ponte sobre o riacho Pirauíra e uma estrada da vila da Malhadinha, todos em Limoeiro, ficaram danificados. Os prejuízos totais foram calculados pela Repartição de Obras Públicas em torno de 1.000 a 1.200 contos⁴⁹.

⁴⁷ *Diário de Pernambuco*. Recife, 23 de jun. 1854, a. XXX, nº 143, p. 2, c. 6-7; *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de jun. 1854, a. XXX, nº 144, p. 1, c. 1; p. 2, c. 7; p. 3, c. 1-2.

⁴⁸ PERNAMBUCO, Governo de. (1866: Cunha). *Relatorio que o exm. sr. 1º vice-presidente Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha apresentou ao excellentissimo senhor conselheiro Dr. Francisco de Paula Silveira Lobo por ocasião de entregar-lhe em novembro de 1866 a administração da provincia de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1867, p. 31; *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de jun. 1866, a. XLII, nº 142, c. 2, p. 1.

⁴⁹ Ofício do engenheiro Pedro Barbalho Uchoa Cavalcanti para o presidente da província Conde de Baependi. Repartição de Obras Públicas, 18 de fevereiro de 1869. Recife, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (doravante Apeje), Códice OP-46, ff. 90 e seguintes. Ver também: Inundação. *Diário de Pernambuco*. Recife, 09 de fev. 1869, a. XLV, nº 30, p. 1, c. 5; Cheia do Capibaribe. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de fev. 1869, a. XLV, nº 31, p. 2, c. 5; Nova Cheia. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de fev. 1869, a. XLV, nº 33, p. 1, c. 5.

A instabilidade do Mosqueiro não sobrevinha apenas de circunstâncias excepcionais como as grandes cheias do Capibaribe. Na ocasião, a correnteza do rio fez garrar o patacho brasileiro *Bom Jesus* que, por sua vez, arrastou consigo o brigue *Norma* e a barca portuguesa *Social*. Todos eles foram de encontro ao Cais do Barão do Livramento no Forte do Matos, no extremo sul do bairro portuário. Tampouco estamos falando de acidentes eventuais durante a carga dos navios, tal como o acontecido com a polaca austríaca *Vieruca* que adornou sobre a barca inglesa *Carioca* e só não soçobrou dentro do porto por causa do socorro prestado pela tripulação do vapor *Polengi*. Falamos da agitação das águas ocasionadas pela transposição das fendas dos arrecifes e da ação das correntes. Em 06 de outubro de 1873, um forte vento austral "fez diabruras no ancoradouro". Os vapores *Paraense* e *Linda*, sendo o primeiro de guerra e o segundo mercantil, romperam suas amarras e encostaram numa draga em frente à Praça do Comércio. Na mesma localidade, duas alvarengas, uma coberta e outra descoberta, chocaram-se com a plataforma de cais e se encheram d'água. Após se romperem as espias do patacho português *Michaelense*, a embarcação colidiu várias vezes com um brigue espanhol, danificando-lhe a estrutura de bombordo. Também não escaparam da preamar uma barca do posto fiscal e os botes do Cais do Apolo que se encontravam numa "contradança infernal", embora estivessem no lado da maré baixa do porto⁵⁰.

Como veremos a seguir, o Governo imperial tentou estabilizar as correntezas dentro do Mosqueiro através do reforço da estrutura dos arrecifes, do fechamento da Barreta das Jangadas e da construção do Cais do Norte, mas se esbarrou, como na polêmica envolvendo o desvio das águas do Capibaribe, em inúmeros imbróglis técnicos. O mesmo ocorreu com o *Dique do Nogueira*, ideado pelo engenheiro Louis-Léger Vauthier em 1845, e que tinha como objetivo impedir que as areias da ilha homônima, situada ao sul do porto, fossem lançadas no ancoradouro pela ação dos ventos. As tentativas de canalização do Mosqueiro visavam tanto estimular a força natural de escavação do ancoradouro, como tornar suas águas mais seguras à atracação. Porém o revestimento das praias da cidade e a ocupação indiscriminada do solo de aluvião não seguiram um plano diretor e, por conseguinte, qualquer obra portuária envolvia um complexo sistema de reestruturação. Para ilustrar a complexidade do problema, o canal do Mosqueiro estreitava-se entre os arrecifes do porto e o edifício da Associação Comercial, o que gerava correntezas no local. Os idealizadores do Cais do Norte pensavam que a obra daria estabilidade ao ancoradouro, mas acabou estimulando a progressão do Breguedé⁵¹.

⁵⁰ A ordem das citações é a seguinte: Navios garrados. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de fev. 1869, a. XLV, nº 31, p. 2, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 03 de set. 1868, a. XLIV, nº 202, p. 1, c. 4; Maré Grande. *Jornal do Recife*. Recife, 07 de out. 1873, nº 242, a. XVI, p. 2, c. 3.

⁵¹ LISBOA, 1887. p. 33-34.

Quando os navios não podiam entrar imediatamente no porto ou quando possuíam as dimensões incompatíveis com a profundidade da barra e dos ancoradouros internos, eles eram obrigados a ancorar em alto-mar. O convite compulsório para atracar externamente não era de forma alguma agradável. Diferentemente do Rio de Janeiro e da Bahia, a orla do Recife não possui nenhum acidente natural para tranquilizá-la da agitação das vagas. A proeminência das terras de Olinda ao norte e do Cabo de Santo Agostinho ao sul não formam uma baía e muito menos um golfo. Daí a maior liberdade com que a força dos ventos e as correntes marítimas agiam no local, principalmente em determinadas estações do ano. Para completar, a orla é em grande parte escarpada. O tão falado arrecife do porto integra um conjunto maior de bancos de arenito e de coral por entre os quais alguns canais dão entrada aos navios e, no passado, funcionavam como ancoradouros desabrigados. Antes da construção do atual quebra-mar, o canal mais próximo da cidade era o meio-canal ou fundeadouro das *Laminhas*, localizado entre os recifes submersos da barra e os bancos *Inglês* e *Taci-boia*. Era o antigo ancoradouro dos grandes navios e tinha entre 9 e 11 metros de profundidade. Com os avanços da náutica, algumas categorias a vela e os grandes vapores transatlânticos passaram a ancorar com maior frequência no canal de franquia baixa ou ancoradouro do *Lamarão*. Ele se situava a leste do Taci-boia e a sudeste do Banco Inglês e a cerca de 2 km do porto. Possuía aproximadamente entre 14 e 15 metros de profundidade e o seu fundo é constituído essencialmente em areia e formações de rocha e corais. Finalmente, o canal do norte ou de Olinda, outrora chamado *Arapibí*, se localizava entre o Banco Inglês e os *Baixos de Olinda* e se estende desde a Barra Grande até o canal de franquia alta, a oeste do Lamarão⁵².

A tarefa de reconhecimento topográfico da penedia do porto de Pernambuco durou séculos. No período colonial, chamava-se *Recife de Santo Antonio* os Baixos de Olinda, cuja extremidade mais saliente era a *Ponta de Marim*. O roteiro do cartógrafo Luís Teixeira chama os arrecifes do Poço de *Baixos do Galeão*, em referência a um naufrágio ocorrido no local por volta de 1551.⁵³ No Séc. XVII, o cosmógrafo português Manoel de Figueiredo localizou na orla "muitos arrecifes aguados, que não aparecem senão na baixa-mar". Ele recomendou aos navegantes que evitassem a perigosa barra de Pernambuco a não ser com um bom "piloto da terra" e prestassem atenção para os bancos de areia no interior do porto.⁵⁴ A observação de Figueiredo demonstra que a praticagem entre nós é uma atividade muito antiga e antecede os

⁵² FOURNIÉ, 1881, p. 10

⁵³ SILVA, Leonardo Dantas. Pernambuco: histórico e aspecto de sua paisagem. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 411, a.162. p. 16, abr./jun. 2001. Trimestral.

⁵⁴ FIGUEIREDO, Manoel. *Hidrographia, exame de pilotos no qual se contem as regras que todo piloto deve guardar em suas navegações [...] com os roteiros de Portugal para o Brasil, Rio da Prata, Guiné, S. Thomé, Angola e Indias de Portugal e Castela*. Lisboa: Vicente Alvarez, 1625.

progressos mais drásticos da construção naval. Outro cosmógrafo português, Manoel Pimentel, autor de um roteiro de navegação ainda conhecido no Oitocentos, situou alguns "alfaques" no Poço e no Mosqueiro e a profundidade das barras do Picão e Grande. A respeito dos parais exteriores, ele notou que no *Baixo do Inglês* "tem tocado muitos navios e deitado os lemes fora". Pimentel também sondou a natureza dos canais de franquia e ensinou como se devia contornar o Banco Inglês através de monções favoráveis.⁵⁵ Cumpre ainda lembrar que algumas cartas do Setecentos trazem a palavra *Maripoço* quando se referem ao Poço, que, provavelmente, seja o mais antigo topônimo entre os acidentes geográficos de Pernambuco. Por fim, um mapa do cartógrafo português Jacinto José Paganino de 1784 menciona os dois fundeadouros interiores pelas suas designações mais correntes, como também se reporta ao Banco Inglês como *Banco da Panela*⁵⁶.

Entretanto, o mapeamento mais completo do relevo submarino do porto foi organizado no Séc. XIX por Victor Fournié. O técnico francês tinha elaborado um plano de obras em que as Laminhas seria transformado num porto atlântico. Mas faltava um estudo detalhado sobre a posição de cada arrecife costeiro, uma vez que até os roteiros de navegação mais elaborados possuíam informações controversas. A missão hidrográfica de Vital de Oliveira, por exemplo, não localizou a três milhas do farol do Picão o *Banco Aituba*, e "sobre o qual se produziram acidentes recentes". Valendo-se dos arquivos da província e da experiência dos pescadores, Fournié pôde confirmar *in loco* não só a existência dele, quanto indicar a profundidade e o posicionamento de todos demais. Num raio de apenas três milhas do antigo farol do Picão estão os principais parais da orla. O Banco Inglês encontra-se em frente da entrada do porto e possui menos de 4 metros de profundidade na maré baixa. O Taci-boia está no alinhamento do Bairro do Recife e 6 metros abaixo da linha d'água. Ambos situam-se a cerca de uma milha do Picão. Os Baixos de Olinda e o Aituba são os mais distantes e ficam a pouco menos de 2 e 7 metros da superfície respectivamente. De acordo com Fournié, a palavra Taci-boia provém da linguagem indígena e quer dizer "banco da serpente". Os parais *Tabayacús*, *Iuias* e *Tacis* têm a mesma origem e designam genericamente alguns bancos de pedra. O termo *Tabayacús* talvez devesse ser escrito *Taboiassú*, ou melhor, "grande serpente de pedra", e se refere aos arrecifes litorâneos. A restinga das Iuias é uma forma antiga de se chamar o prolongamento do Taci-boia, e também significa serpente⁵⁷.

⁵⁵ PIMENTEL, Manoel. *Arte de Navegar e Roteiro das viagens e costas marítimas de Guiné, Angola, Brasil, índias e Ilhas Ocidentais e Orientais*. Lisboa: Francisco da Silva, 1746.

⁵⁶ PAGANINO, Jacinto José. *Roteiro Occidental para Navegação da Costa, e Portos do Brasil*. Lisboa: Offic. Patr. de Francisco Luiz Ameno, 1784, p. 78.

⁵⁷ FOURNIÉ, 1881. p. 10.

Decerto, o mais importante arrecife da orla tem a forma retilínea de grés, encontra-se no nível da preamar, e constitui o porto propriamente dito. Foi o que mais impressionou os cientistas estrangeiros. Para Charles Darwin, ele poderia ser confundido, quando visto do alto mar, com alguma composição coralínea ou "um quebra-mar artificial, erigido por operários ciclóticos". Após interrogar os pilotos da terra, surpreendeu-se que o mesmo paredão tivesse se mantido em "perfeito estado durante séculos ou, mais provavelmente, milênios", apesar dos embates das ondas e da atuação incessante dos ventos⁵⁸. Ao contrário de Darwin, o geólogo canadense Charles Frederick Hartt, coordenador da Comissão Geológica do Império (1875-1877), estava certo de que algumas fendas no arenito indicavam a progressiva destruição dos arrecifes do porto, os quais valiam "mais para a província e para o Império do que qualquer mina de ouro". Negando a tese de "muitos autores", Hartt não tinha dúvida de que o paredão de arenito tinha composição única entre o conjunto de arrecifes do litoral brasileiro. Enquanto alguns desses parceiros compuseram-se a partir da decomposição de corais, o do Recife formou-se da aglutinação da areia de praias consolidadas⁵⁹.

O discípulo de Hartt, o cientista estadunidense John Casper Branner, lembra que a estrutura desse arrecife só foi conhecida a partir das sondagens realizadas pela equipe de John Hawkshaw em 1874. Elas constataram que "a rocha dura tem apenas três ou quatro metros de espessura e que abaixo dela há camadas de areia, argila, margas e conchas". Branner teve a mesma impressão de Darwin de que parecia de longe um "molhe artificial, longo, baixo e de superfície plana e com uma margem exterior reta, porém escabrosa"⁶⁰. Sua importância, entretanto, não se restringe ao aspecto geológico. O filólogo baiano Teodoro Sampaio ensina que o topônimo "Pernambuco" provém do tupi *paranã-buc* ou *paranã-puca* que quer dizer "o mar quebra" ou "o mar arrebenta" no recife. O próprio nome da cidade do Recife deriva do árabe *arrasîf* e significa: "calçada, caminho pavimentado, linha de escolhos, dique, paredão, muralha, cais, molhe", onde se formou o porto sob a proteção dos arrecifes. J. A. Gonsalves de Mello adverte que se originando de um "acidente geográfico - o recife ou o arrecife - a designação do Recife não prescinde do artigo definido masculino"⁶¹.

⁵⁸ DARWIN, Charles. On a remarkable Bar of Sandstone off Pernambuco, on the Coast of Brazil. *The London, Edinburgh and Dublin Philosophical Magazine and Journal of Science*. London: Richard and John E. Taylor, Red Lion Court, Fleet Street, v. XIX, jul./dez. 1841. Semestral. p. 257 e 259.

⁵⁹ HARTT, Charles Frederick. Algumas considerações sobre o recife de Pernambuco. *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, t. VI, jun. 1876, p. 26; *Relatorio preliminar de trabalhos da Commissão Geológica na provincia de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

⁶⁰ BRANNER, John Casper. The stone reefs of Brazil, their geological and geographical relations, with a chapter on the coral reefs. *Bulletin of the Museum of Comparative Zoölogy at Harvard College*. Cambridge, Mass, USA: Printed for the Museum, v. XLIV, may 1904. p. 64 e 62.

⁶¹ SAMPAIO, Teodoro. *O Tupi na Geographia Nacional*: memoria lida no Instituto Historico e Geographico de S. Paulo. São Paulo: Typ. da Casa Eclectica, 1901. p. 146; MELLO, 1996, p. 17-18.

Seja como for, apenas os práticos oficiais podiam atravessar os parais da costa até o interior do porto, bem como fazer a ancoragem no Lamarão ou nas Laminhas por causa do risco de naufrágio. Um conselheiro do Império de passagem pela província julgou ser "menos perigoso transpor o oceano desde Bordéus até o Lamarão, do que do Lamarão à cidade do Recife" ⁶². É certo que o passageiro em questão, Manoel da Cunha Galvão, tinha o interesse de realçar os defeitos do porto, pois entrara com um pedido de concessão para melhorá-lo em troca da sua movimentação comercial. No entanto, não podemos duvidar do comentário insuspeito de dois editores e jornalistas irlandeses:

Pernambuco é o pior porto do mundo. Os vapores de correio ancoram longe em alto-mar, onde há um desagradável arrecife perto da costa. Quando o tempo está tempestuoso, os passageiros são abaixados lateralmente em uma cadeira de braço. Os botes são fortes, dinâmicos e bem tripulados, mas, às vezes, há mudanças bruscas no clima, principalmente perto das 13h, que tornam difícil e perigoso para os passageiros voltarem a bordo. Os banhistas devem observar os tubarões que ali são muitos numerosos⁶³.

A primeira dificuldade de quem ancorava fora da barra era achar um lugar adequado à amarração. Os canais de franquia davam acesso ao interior do porto e deveriam manter-se desembaraçados. Eventualmente, os navios fundeados ao largo tinham de levantar suas âncoras para que outros pudessem passar. A natureza rochosa do Lamarão e de parte das Laminhas obrigava a tripulação a fazer a sondagem prévia dos canais, o que muitas vezes causava a perda de âncoras e amarrações desastrosas. No inverno, o mar revolto poderia romper as amarras e levá-los ao encontro dos arrecifes. Os passageiros e cargas embarcavam e desembarcavam nesse ambiente inóspito. Inicialmente, as pessoas desciam do convés no tipo de cadeira descrito pelos irmãos Mulhall; posteriormente, eram literalmente guindadas em cestas de vime para bordo de embarcações costeiras.⁶⁴ As mesmas alvarengas que faziam o desembarque dentro do porto também ligavam os navios ancorados em alto-mar com os cais do Recife e vice-versa. A diferença estava no valor do frete que era diretamente proporcional à distância percorrida e ao risco da travessia.

⁶² GALVÃO, Manoel da Cunha. *Apontamentos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco e proposta para leva-lo a effeito pelos Srs. Barão de Mauá, conselheiro Manoel da Cunha Galvão e Dr. Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1867. p. 4.

⁶³ MULHALL, Michael George; MULHALL, Edward Thomas. *Handbook of the River Plate comprising Buenos Ayres, the upper provinces, Banda Oriental, and Paraguay*. Buenos Ayres: Standard Printing-Office, 1869. v. I, p. 171-172.

⁶⁴ OLIVEIRA, 1869. p. 167-168; SETTE, Mario. *Pôrto do Recife: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros*. Recife: Imprensa Oficial, 1945. p. 12.

Dependendo de como estivesse o tempo, simplesmente não havia a possibilidade de se estabelecer qualquer comunicação com a terra e o desembarque de cargas ficava adiado até o retorno do navio. Uma ‘Publicação solicitada’ do *Jornal do Recife* trouxe a descontentamento de um *Negociante Brasileiro* sobre os "inconvenientes tantas vezes, senão quotidianamente, repetidos" pelos quais passavam os vapores transatlânticos, que como "todos de alto bordo distanciam-se no oceano longe de nossa barra". Estando o clima tempestuoso, o vapor francês *Senegal* deixou a província sem poder descarregar um único volume, e só quando voltasse do Rio da Prata e do sul do Império é que faria a entrega das mercadorias encomendadas, se não encontrasse aqui as mesmas condições climáticas. A correspondência descambou para um protesto anônimo contra os "governos do Brasil", que, segundo o seu autor, se "fossem mais administrativos do que fabricantes de frases", teriam posto em execução o melhoramento do porto. Não sendo totalmente franca a entrada para os ancoradouros internos, os importadores ficavam ocasionalmente desabastecidos e o comércio deixava de atrair aquela "multidão de passageiros", que do convés observava aborrecida o "nosso céu de safira, as nossas águas de esmeralda", mas que só traria na lembrança um "povo sem indústria, sem recursos, negligente, próximo ainda às suas florestas" ⁶⁵.

Muito pior do que receber encomendas atrasadas era avariar o navio nos arrecifes com todas as suas mercadorias a bordo. A barca americana *L. E. Ashbey*, procedente de Xangai e que viera apenas refrescar, perdeu-se completamente em frente aos canais de franquia quando se preparava para deixar a província. Destino semelhante teve a barca francesa *Les Amis de Saint Jean de Luz* que aguardava um práctico para entrar e acabou encalhando sobre as Tacis, bem no alinhamento do Forte do Matos. Ela só não perdeu por completo o seu carregamento, graça à habilidade dos funcionários da alfândega que conseguiram ligá-la aos arrecifes por meio de um cabo, e assim salvar sua tribulação e parte da bagagem. Quando a maré baixou, uma lancha e o vapor de reboque *Camaragibe* concluíram todo o salvamento. Por outro lado, não era necessário que a embarcação fosse de encontro aos rochedos para que ocorresse um sinistro. Um forte vagalhão soçobrou uma baleeira da praticagem levando sete homens ao mar, que se agarraram ao casco do navio até a chegada do socorro. O passageiro espanhol do vapor *La Plata*, morto na entrada do porto, ignorou a impetuosidade das ondas e desceu do navio, mesmo sabendo que elas ameaçavam "meter a pique os escaleres que se aproximavam de suas escadas ou caixas de rodas" ⁶⁶.

⁶⁵ Porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 12 de jul. 1872. nº 158, a. XIV, p. 2, c. 3-4.

⁶⁶ Naufrágio. *Jornal do Recife*. Recife, 13 de fev. 1866. nº 35, a. VIII, p. 2, c. 1-2; Naufrágio. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de jan. 1865. nº 19, a. VII, p. 1, c. 4-5; Sossobrou. *Jornal do Recife*. Recife, 20 de jul. 1875, nº 163, a. XVIII, p. 1, c. 3; Sinistro. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de jun. 1865, nº 138, a. VII, p. 2, c. 4.

A mudança repentina do tempo tanto poderia somente apreender os passageiros e a tripulação como provocar acidentes. Em 1865, um Lamarão incessante fez com que a brigue inglês *Sarah* adiasse a sua viagem de retorno para a Ilha de São Tomás. A barca inglesa *Belle Poule*, procedente de Liverpool e que bordejava no Lamarão, desgovernou-se com a ventania e o "forte aguaceiro" e acabou avariando a mastreação do brigue, que acabou sendo rebocado para o Mosqueiro pelo vapor de reboque *Camaragibe*. Apenas a ação dos ventos foi suficiente para mudar o destino da barca inglesa *Salween*. A embarcação vinha de Sidney para Londres com 600 fardos de lã de carneiro quando faltou aguada e precisou ser fundeada nas Laminhas em 7 de julho de 1868. Dois dias depois, o capitão do navio, certo William Stont, resolveu aproveitar o terral para seguir para a capital inglesa quando "as correntes d'água e o vento largo" fizeram a barca galgar os Baixos de Olinda. Na manhã seguinte, Stont seguiu para o local do sinistro com um vapor de reboque e diversas barcas para aliviar a carga e trazê-lo ao interior do porto. Em 1869, no mesmo local em que se perdeu a cerca de três anos o brigue francês *Deux Amis Unis*, naufragou o brigue francês *Rossini* oriundo do porto de Salvador. O navio bordejava no Lamarão até ser impelido pela força dos ventos para os arrecifes da costa. O capitão abandonou o navio quando ele se encheu d'água e só a "muito custo" salvou-se a tripulação. A barca francesa *Volta* da praça de Dunkerque por um triz não teve destino semelhante. Por causa da cerração e do mau tempo, o navio fundeou à noite em frente da Ilha do Nogueira. Ele só não se chocou com o Banco Aituba devido à rapidez do capitão em emitir um sinal de socorro pela manhã⁶⁷. Por outro lado, mesmo se as condições climáticas fossem favoráveis e houvesse risco de naufrágio, nem sempre as embarcações escapavam de uma ancoragem externa. Em viagem da ilha de Santa Helena para Nantes, a galera francesa *Pierre* chegou arribada ao porto do Recife e precisou aliviar uma parte de sua carga de açúcar no Lamarão para que o navio fosse reparado no interior do porto. Nem que quisesse fazer o mesmo, o vapor espanhol *Catalunha* entraria no Mosqueiro apesar de "fazer alguma água". A embarcação pertencente à sociedade *Aliança & Cia* de Havana vinha da capital cubana para o porto de Macau com 54 chineses a bordo. Como pesava 737 toneladas, tinha 224 pés de comprimento, 36 de largura e 13 de pontal, ela seguiu viagem para ser consertada no porto da Bahia ou do Rio de Janeiro⁶⁸.

⁶⁷ A ordem das citações é a seguinte: Perdeu a viagem. *Jornal do Recife*. Recife, 25 de abr. 1865, a. VII, nº 95, p. 1, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 11 de jul. 1868, a. XLIV, nº 157, p. 1, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de jul. 1868, a. XLIV, nº 161, p. 2, c. 1; Navio perdido. *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de dez. 1869, a. XLV, nº 278, p. 1, c. 5; Podia ser fatal. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de jul. 1872, a. XLVIII, nº 157, p. 1, c. 3-4.

⁶⁸ *Diário de Pernambuco*. Recife, 28 de dez. 1868, a. XLIV, nº 296, p. 1, c. 6; Arribada. *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de mar. 1869, a. XLV, nº 70, p. 2, c. 1.

Se ainda pudessem ser reparados, os navios avariados só contavam com um sistema de reparação naval primitivo, dispendioso e nocivo para o porto. Grosso modo, os serviços de carena davam-se através do tombamento do casco para em seguida ser feita a aplicação de uma nova pintura, a recuperação de peças avariadas ou a substituição de lemes e caixas de rodas. A especialidade das oficinas de carena era a impermeabilização e retirada do gusano do casco, bem como a troca da mastreação e do velame. O almirante francês barão Roussin, quando realizou uma expedição hidrográfica no Atlântico sul, encontrou na província todos os meios necessários à recuperação de navios. Ele apenas considerou os preços muito caros em comparação com os da França⁶⁹. Muitos anos depois, a necessidade de novas instalações portuárias motivou a autorização dada ao diplomata brasileiro Felipe Lopes Neto, para que ele incorporasse uma companhia com o objetivo de estabelecer um estaleiro patente para conserto e armazenamento temporário de embarcações. O concessionário apenas construiu um trapiche em Santo Antônio, uma vez que o projeto de uma doca de reparação no cais do Ramos acabou sendo sustado por não se harmonizar com as obras do porto⁷⁰.

Quem também apresentou um plano para o mesmo fim foi o empresário inglês Alfred Thomaz Cook. Ele chamou a atenção da Associação Comercial sobre a conveniência de se estabelecer no Recife um dique flutuante para substituir a forma "quase extinta" de reparação naval, aliás, "muito arriscada e sujeita a grandes inconvenientes", em que se virava o navio de tal maneira a "alquebrarem e ficarem inutilizados". O sistema que ele desejava implantar foi ideado pelo engenheiro Edwin Clark para as docas da rainha Vitória em Londres, em que um "vaso de ferro chato" podia suspender, quando cheio, um navio de 1.000 toneladas e colocá-lo a seco por meio de bombas de sucção. O autor do projeto ressaltava que o *Patent Pontoons* de Clark, além de ser barato e de fácil execução, tinha a vantagem de exigir pouca profundidade do porto e poder ser deslocado para "qualquer lugar onde haja apenas 4 pés d'água acima do nível da baixa-mar". Para levar adiante o empreendimento, visava formar uma companhia de ações para construir uma estação e o dique flutuante, cuja tarefa seria a produção de cascos novos, calafetação e forragem de embarcações⁷¹.

⁶⁹ ROUSSIN, Albin-Reine. *Le Pilote du Brésil* ou description des côtes de l'Amérique Méridionale comprises entre l'île Santa-Catharina et celle de Maranhão avec les instructions nécessaires pour atterrir et naviguer sur ces côtes. 2^a ed. Paris: Imprimerie Royale, 1845. p. 132.

⁷⁰ BRASIL, Decreto nº 1.477 de 22 de novembro de 1854. Concede ao Doutor Felipe Lopes Netto autorização para incorporar uma companhia com o fim de estabelecer no porto da cidade do Recife, capital da província de Pernambuco, um estaleiro patente, mediante o privilegio exclusivo por dez annos, e demais condições annexas. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854, v. XVII, pt. II, p. 369-370; LISBOA, 1887. p. 29.

⁷¹ COOK, Alfredo Thomaz. Aos sócios da Associação Comercial Beneficente. *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de fev. 1863, nº 44, a. XXXIX, p. 2, c. 4-5.

Como a proposta de Alfred Cook não foi sequer discutida pela Associação Comercial e nenhum estaleiro moderno veio a ser implantado, o conserto de qualquer avaria continuou importando em "quantia tão elevada, que em alguns casos é preferível abandoná-los". Um dos técnicos do Império notou que apenas as alvarengas e pequenas barcas entravam nas docas de reparação do Arsenal de Marinha e de proprietários particulares. Já a grande maioria das embarcações era levada aos "baixios ao sul do porto, onde fazem imperfeitamente e por preços elevadíssimos as obras de que precisam"⁷². É digno de nota que o local aonde ainda se fazia o desmanche, isto é, na Coroa dos Passarinhos, havia sido proibido pelas autoridades da Marinha sob a alegação de que impediam a livre circulação da água, criavam novos focos de obstrução e atrapalhavam as obras de dragagem⁷³. Por outro lado, o abandono de carcaças nos ancoradouros não era proveniente apenas das atividades de reparação. Os navios naufragados dentro e fora do porto eram depois rebocados para os lugares de desmanche e cuidadosamente destrinchados. As partes mais valiosas iam para os leilões públicos, e as menos importantes se não fossem aproveitadas noutros navios eram descartadas nos ancoradouros⁷⁴.

O Ministério da Marinha mediante a Capitania dos Portos possuía instrumentos legais para coibir a degradação do porto. Mesmo depois da transferência da pasta portuária para o Ministério da Agricultura, a polícia marítima permaneceu a cargo da secretaria de estado. O que certamente faltava era o correspondente interesse da parte dos agentes oficiais. Em 1880, *Um Prejudicado* dirigiu à redação do *Jornal do Recife* uma acusação contra o capitão do porto, que, segundo ele, aplicava discricionariamente o regulamento da Marinha no tocante ao destino de navios "velhos e sem destino". Pela norma, o desmanche somente poderia ocorrer em trechos específicos da praia do Brum mediante uma autorização expressa da Capitania. O interessado deveria assinar na instituição um termo de responsabilidade em que se obrigava a realizar o procedimento no local e no prazo estipulados, comprometendo-se, inclusive, a não deixar nenhum resíduo nos canais. Contudo, garante o autor da publicação, a referida lei só era imposta a alguns infelizes que não gozavam na Capitania dos mesmos privilégios de alguns poucos "potentados" que faziam de "tudo quanto lhes apraz no porto, sem ter a menor consideração, nem com a autoridade e a moral pública"⁷⁵.

⁷² GALVÃO FILHO, 1870. p. 43.

⁷³ BRASIL, Governo do. (1868-1870: Cotegipe). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, Barão de Cotegipe*. Rio de Janeiro: Typografia do Diario do Rio de Janeiro, 1870. p. 34.

⁷⁴ Sobre alguns leilões ver: *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de jan. 1865. nº 22, a. XLI, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de mar. 1865. nº 69, a. XLI, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de mai. 1865, nº 121, a. XLI, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de mai. 1865. nº 124, a. XLI, p. 3, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de nov. 1866, nº 267, a. XLII, p. 1, c. 4.

⁷⁵ É com o Sr. capitão do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 19 de out. 1880, a. XXIII, nº 242, p. 2, c. 6.

Na verdade, a polícia marítima era incapaz de acabar com uma série de práticas que impediam a conservação do porto. Quase todos os projetos portuários e relatórios da Marinha e da Agricultura reprovaram a ereção de currais de peixes, o arremesso do lastro dos navios e dos dejetos da cidade nos ancoradouros. Tais práticas, associadas ao assoreamento natural, ajudavam a tornar sem efeito os trabalhos de dragagem, que a duras penas e com um material em geral obsoleto, conseguiam aumentar a profundidade do porto e aproximar os navios da beira do cais. Hawkshaw repreendeu a "liberdade com que se lança entulho de toda sorte nos canais interiores", mesmo que isso causasse a inutilização dos cais⁷⁶. Os engenheiros que atuaram mais diretamente no porto também condenaram o "desastroso efeito" provocado pela ação do homem. Alfredo Lisboa falou da ineficácia da Capitania dos Portos para impedir que se aterrasse "as praias com o lixo e detritos da cidade". Ele igualmente destacou que "as tripulações dos navios surtos no porto e das barcas de cabotagem" faziam "todo o despejo nos ancoradouros onde se acham fundeadas". E os proprietários de alvarengas escolhiam a noite para cometer delito semelhante⁷⁷.

Embora bem intencionados, os técnicos das obras do porto não obtinham apoio das demais instituições e ainda esbarravam em conflitos jurisdicionais. Em 1869, o Ministério da Marinha pediu o auxílio da Câmara Municipal para impedir "uma das causas permanentes da obstrução do porto, que é o despejo no rio de todo o lixo da cidade, calculado em 60 toneladas diárias". Para o ministério, sem o concurso do município manter-se-iam infrutíferos "todos os esforços para conseguir a proibição dessa prática prejudicial não só ao porto, como a beleza e limpeza da cidade, e à salubridade pública" ⁷⁸. Se houve alguma colaboração, ela não durou por muito tempo. Em 1881, o engenheiro Antônio Vicente do Nascimento Feitosa reconheceu que as autoridades fiscais, a Capitania dos Portos e a Câmara Municipal, ao invés de ajudarem a repartição portuária da qual era membro, "são as primeiras a consentirem abusos que trazem grande dano para o porto". As duas últimas tanto não se empenharam para que a "população deixasse de lançar lixo nos ancoradouros", como autorizaram, sem consultá-la, a construção de currais de peixes em frente à barreta. E o que era pior: elas não tinham competência legal para determinar quaisquer alterações no porto⁷⁹.

⁷⁶ HAWKSHAW, 1875. p. 50.

⁷⁷ LISBOA, 1887. p. 37.

⁷⁸ BRASIL, Governo do. (1868-1870: Cotegipe). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, Barão de Cotegipe*. Rio de Janeiro: Typografia do Diario do Rio de Janeiro, 1870. p. 34.

⁷⁹ BRASIL, Governo do. (1882: Araújo). *Relatorio apresentado á assembléa geral na segunda sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Manoel Alves de Araújo*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, a. 10, p. 19.

1.2. As despesas portuárias

Por causa dos problemas técnicos, os navios e as mercadorias em trânsito pelo porto arcavam com inúmeros encargos financeiros. No rol de despesas portuárias havia as que eram inerentes ao custeio da navegação, e as advindas de suas condições especiais. As primeiras não serão tratadas aqui, já que ocorriam em qualquer lugar o Império. Elas abarcavam tanto direitos compulsórios quanto voluntários, quais sejam: o imposto do farol, o selo sobre frete, a licença, a tradução de manifestos, a carta de saúde e as agências. Algumas delas não tinham limites bem definidos e, às vezes, eram postas nas contas do navio sem a autorização prévia do capitão, como a taxa do hospital inglês, os gastos com virtualhas, as gratificações dadas aos capitães e autoridades aduaneiras, entre outras. Certa vez o inspetor da alfândega, Luiz de Carvalho, queixou-se da prática indiscriminada de serem lançados certos direitos portuários sem a anuência prévia do condutor do navio, o que os tornavam "praticamente obrigatórios".⁸⁰ Como essas despesas diziam respeito ao fisco, à burocracia imperial e aos serviços portuários, não tinham nenhuma ligação com as condições técnicas do porto.

A segunda ordem de despesas, pelo contrário, resultava diretamente dos defeitos do porto e, como tal, entrava na pauta dos planos de reforma. Houve muita discussão, sobretudo na imprensa, se elas sumiriam definitivamente com a execução das obras ou simplesmente seriam reduzidas. Elas compreendiam as despesas pelo uso de reboques, a pilotagem da barra e dos ancoradouros, os trabalhos de amarração e desamarração dos navios, os direitos de ancoragem, os serviços de carga e descarga de mercadorias e os fretes das alvarengas. Cada uma delas tinha um peso diferenciado nas contas dos navios e eram recolhidas por diferentes instituições. O quadro organizado pelo engenheiro Galvão Filho a partir de 25 contas indica que o aluguel de alvarengas representava 40,43% dos gastos totais, seguidos pelas despesas de carregamento (16,14%), pilotagem do porto (14,24%) e direitos de ancoragem (9,90%), sendo o peso dos demais itens de mais de 6% cada⁸¹. Em 1886, Alfredo Lisboa chegou a resultados análogos com base em 27 faturas. Um navio à vela, tendo a lotação média de 437 toneladas, pagava de reboque 7,51% do total de despesas portuárias, outros 14,23% de praticagem (amarração, mudança de amarração e desamarração para saída) e 78,26% aos proprietários e carregadores de alvarengas. Para o mesmo engenheiro, uma parte dessas despesas deixaria de existir com as obras do porto, enquanto que outras tantas permaneceriam⁸².

⁸⁰ MAUÁ, Barão de; GALVÃO, Manoel da Cunha; BARRETO, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz. *Melhoramento do porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Tipografia Progresso, 1868, p. 53.

⁸¹ GALVÃO FILHO, 1870. p. 26.

⁸² LISBOA, 1887. p. 62-63.

Três itens da despesa portuária eram pagos à Associação dos Práticos: a praticagem da barra e dos ancoradouros e os serviços de amarração, troca e desamarração. As atividades de pilotagem, no entanto, são mais antigas do que o surgimento dessa corporação profissional. No início do Séc. XIX, o viajante inglês Henry Koster narra que a entrada da embarcação *Lucy* que o trouxera de Liverpool deu-se através de um piloto situado na proa, próximo ao cabrestante, cujas instruções eram acompanhadas por um marinheiro português encarregado da direção do navio. O comerciante Louis Tollenare, por sua vez, admirou-se com o pitoresco espetáculo da chegada de um piloto numa chalupa tripulada por oito negros seminus - a mesma descrição de Koster -, que se baseando na Cruz do Patrão e nos edifícios de Olinda pôs a salvo no Poço o navio que o transportara de Lisboa. Já a fragata *Dóris* de Maria Graham não pôde ingressar nos fundeadouros internos e precisou disparar mais de um tiro de canhão em alto-mar para que os práticos viessem trazê-la até as Laminhas. Finalmente, o naturalista escocês George Gardner esperou no Lamarão uma hora e meia para que um piloto levasse o pacote *Opossum* ao interior do porto⁸³.

Em todo caso, o Ministério da Marinha só organizou as regras da praticagem da barra, do porto e da extensão litorânea situada entre Pau Amarelo e Candeias em 1854. A regra ministerial definia que a pilotagem seria feita exclusivamente por uma *Associação de Práticos* subordinada à Capitania dos Portos, sendo a mesma constituída por vinte cinco integrantes: o práctico-mor e o seu ajudante, os práticos de primeira e de segunda ordem e os praticantes. Ela centralizou na corporação o conjunto de operações de entrada, saída e permanência de navios, independente da experiência de seus respectivos tripulantes. Nenhum navio calando mais de 9 pés d'água poderia entrar sem um membro da instituição, sob pena de multa e o transgressor responder penal e financeiramente por danos eventuais. Pena idêntica seria aplicada em caso de amarração e desamarração de navios superiores a 6 pés d'água. É certo que os comandantes poderiam ocasionalmente pilotar através de sua equipagem, mas a permissão restringia-se a embarcações diminutas. No tocante à praticagem exterior, os comandantes tinham autorização para seguirem as instruções de pescadores e práticos independentes até a altura do Lamarão, deste ponto em diante só com a presença de um práctico oficial⁸⁴.

⁸³ KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. 11ª ed. Recife: Editora Massangana, 2002. p. 566; TOLLENARE, Louis François de. *Notas Dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978. p. 19; GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Italaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990. p. 125-126; GARDNER, George. *Travel in the interior of Brazil, principally through the northern provinces, and the gold and diamond districts during the years 1836-1841*. 2ª ed. London: Reeve, Benham and Reeve, 1849. p. 60.

⁸⁴ BRASIL, Aviso de 28 de fevereiro de 1854. Manda observar o Regulamento para a praticagem da costa e porto da província de Pernambuco. *Collecção das decisões do governo do Império do Brasil, 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. T. XVII, aditamento ao 2º caderno.

O mesmo regulamento fixou numa tabela de preços a serem cobrados pela Associação por cada serviço executado, cujos valores eram diretamente proporcionais ao calado do navio, a sua tonelagem e à distância percorrida. Quanto mais próximo da cidade ficasse o navio, mais caro seria o valor cobrado. Para a atracação no Lamarão pagava-se a metade da tabela; nas Laminhas, dois terços; e nos ancoradouros internos, o valor total. O comandante poderia optar pela troca de ancoradouro, mas pagaria a diferença entre a última atracação e o novo ponto escolhido. Se o navio fundeasse sem piloto no Lamarão pagaria o preço inteiro da tabela para entrar, e mais 1/6 se estivesse nas Laminhas por causa do "maior risco e trabalho". Se ele tivesse adquirido os direitos de ancoragem, pagaria 3/4 da tabela na primeira situação, o preço inteiro na segunda, e a metade da tarifa para ir do Poço ao Mosqueiro. O preço da praticagem na saída seguia a mesma lógica da entrada: quanto mais distante estivesse o navio do alto-mar, mais dispendiosa seria a praticagem. O comandante poderia recusar o trabalho de um piloto estando o mesmo a bordo, porém pagaria como se estivesse ancorado no Lamarão. Quantia idêntica seria cobrada de quem apenas bordejasse a costa e não mantivesse um piloto a bordo até o por do sol. As despesas da praticagem também incluíam os gastos eventuais com o aluguel de lanchas e equipamentos diversos⁸⁵.

Ainda que bem definidas na teoria, as tarifas da Associação não eram rigidamente aplicadas. Nada melhor do que a experiência do capitão Ernest Amédée Mouchez para ilustrar o problema. A canhoneira francesa *Lamothé-Piquet*, em missão de exploração hidrográfica do Atlântico Sul, pagou em dezembro de 1865 a quantia de 22.000 réis para entrar e 26.000 réis para sair. No mês seguinte, estando o navio em condições idênticas, despendeu pelos mesmos serviços 25.000 réis na entrada e 29.000 réis na saída. Mouchez considerou que parte dessa diferença resultava do desestímulo profissional da praticagem. Como os pilotos recebiam soldos mensais e não proporcionais ao número de embarcações fundeadas, eles não possuíam "nenhum interesse de subir a bordo de um navio". Quando eram designados pelo práctico-mor para fazer o trabalho, eles chegavam ao local da praticagem depois da hora fixada e saíam dele o mais rápido possível. No caso específico da transposição da barra, o procedimento era totalmente inverso. Eles pilotavam antes da hora da preamar de modo a fazer "tocar os navios na entrada, às vezes, tão fortemente para dar inquietação". Para evitar um sinistro, os capitães declaravam que os seus navios tinham o calado superior ao que de fato possuíam⁸⁶.

⁸⁵ BRASIL, Aviso de 28 de fevereiro de 1854. Manda observar o Regulamento para a praticagem da costa e porto da província de Pernambuco. *Collecção das decisões do governo do Império do Brasil*, 1854. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. T. XVII, aditamento ao 2º caderno, p. 27-29.

⁸⁶ MOUCHEZ, Ernest Amédée Barthélemy. *Les côtes du Brésil, descriptions et instructions nautiques*. 2^{ème} section: Du Cap San Roque a Bahia. Paris: Imprimerie Nationale, 1874. p. 90.

Enquanto a praticagem da barra e da orla exterior decorriam do risco de naufrágio nos arrecifes submersos, as despesas com amarração, mudança de amarração e desamarração para saída advinham, primeiramente, das condições ecológicas dentro do porto e, secundariamente, das necessidades de natureza fiscal. As despesas com a praticagem do porto refletem a maior elasticidade da fronteira portuária no Império em comparação com o sistema unitário de atracação como hoje conhecemos. Devido ao assoreamento e à atracação indireta, o canal do Mosqueiro foi subdivido numa série de desembarcadouros. Assim como as alvarengas, canoas e barcaças possuíam ancoradouros próprios, havia lugares específicos para carga, descarga e franquia. Tanto os trabalhos da pilotagem quanto os preços da amarração seguiam os critérios dessa subdivisão⁸⁷. Desse modo, os navios que quisessem descarregar no Mosqueiro pagavam uma taxa no ancoradouro de franquia apenas para aguardar a disponibilidade do ancoradouro de descarga. Quando este estivesse finalmente desocupado, eles pagavam uma nova taxa para ocupá-lo e uma terceira, caso precisassem fazer uma recarga, desta vez no fundeadouro de carga. Em um debate na imprensa sobre o projeto Hawkshaw, um articulista não conseguia imaginar como poderia ocorrer a carga e a descarga num único local⁸⁸.

É escusado aduzir que as múltiplas amarrações além de serem custosas, tornavam as atividades portuárias muito vagarosas, principalmente por causa da atracação emparelhada nos arrecifes. Provém daí a insatisfação dos representantes da lavoura e do comércio com a Associação dos Práticos em geral e com os preços da praticagem em particular. Em 1875, Henrique Milet, em representação da Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco, recomendou entre outras medidas para "aliviar os ônus com que carregam os nossos gêneros de exportação", que fossem revistas "as tabelas de praticagem que tanto concorrem para elevação dos fretes para os portos estrangeiros".⁸⁹ O ponto de vista da Associação Comercial era bem mais drástico. Respondendo às questões elaboradas pelo oficial da marinha Francisco Romano, comissionado pelo Governo imperial para "estudar os meios práticos de diminuir as grandes despesas com os desembarques de mercadorias em alguns portos do Império", ela concluiu que para remediar "as excessivas taxas de praticagem" seria muito melhor entregá-la a "entidades [mais] competentes", ou melhor, aos práticos independentes. Com esse propósito, a Associação reduziu a importância da praticagem oficial, alegando que a barra não era tão trabalhosa assim, a distância percorrida pelos navios era relativamente curta e a questão da

⁸⁷ Fundação Biblioteca Nacional (doravante FBN). Rio de Janeiro, Códice I-34,9,23; *O commercio e a lavoura da provincia de Pernambuco e suas relações com a renda publica*. Recife: Typographia Commercial, 1862. p. 27-28; Porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de fev. 1881. nº 27, a. LVII, p. 1, c. 5.

⁸⁸ Melhoramento do porto. Ao amigo *O Economista* do Jornal do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de dez. 1879, nº 286, a. LV, p. 3, c. 2-3.

⁸⁹ *Jornal do Recife*. Recife, 31 de jul. 1875. nº 173, p. 1, c. 2-3.

pilotagem era muito mais de "vigilância e cuidado na passagem do que de grandes estudos e conhecimentos profundos" ⁹⁰. Na verdade, a Associação Comercial por diversas vezes pediu ao Governo imperial a extinção da corporação dos práticos por considerá-la "vexatória e de pura perda aos interesses do comércio" ⁹¹.

Eventualmente, alguns comandantes simplesmente ignoravam a instituição e faziam por conta própria as manobras dos navios. Em 1862, a Companhia Brasileira de Paquetes a vapor se recusou a pagar o seu débito com a Associação dos Práticos e declarou que daquele momento em diante dispensaria os serviços da praticagem. A posição da empresa contrariava a decisão do Conselho de Estado que deliberou a favor do pagamento. Ela ocorreu logo após os práticos da barra se recusaram a manobrar dos vapores *Oiapoque* e *Paraná*, enquanto a companhia não sanasse suas dívidas. Como o regulamento da praticagem determinava que somente os diplomados pela Associação pudessem pilotá-los, eles achavam que poderiam dobrar a empresa. Paralelamente, houve uma incompatibilidade de interesses entre a direção da Associação e os pilotos de menor escalão. O prático-mor João Francisco Pardelha ignorou a reivindicação dos demais membros da corporação e conduziu sozinho o vapor *Oiapoque* para a orla exterior. Certamente para não se indispor ainda mais com os seus subordinados, o 2º Tenente Pardelha não manobrou o segundo navio. A Companhia Brasileira então contratou um prático autônomo que guiou o vapor *Paraná* até o Lamarão, onde recebeu "passageiros, bagagens e malas, com grande prejuízo da companhia e perigo dos passageiros, só para evitar o pagamento de 35\$000 à praticagem". O caso do *Paraná* não foi o primeiro nem o último. Em 1866, o capitão do vapor inglês de guerra *Sharphooter* avariou a barca *Flor de S. Simão* e o brigue *Conceição de Maria*, ambos portugueses, por não querer receber a bordo um "prático da barra para proceder a desamarração". E o sinistro com a escuna inglesa *Orange*, procedente de Trieste e do qual já mencionamos, somente aconteceu porque "entendeu o seu comandante poder fazer por si só demandar a barra e vir fundear no Poço" ⁹².

⁹⁰ *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da Assembléa Geral de 9 de agosto de 1889*. Pernambuco: Typographia do Norte, 1889. p. 16.

⁹¹ A citação é da Acta da sessão ordinaria da direcção da Associação Commercial Beneficente em 5 de fevereiro de 1873. *Livros de Actas* (1867-1873), Recife, Associação Commercial de Pernambuco (doravante ACP), v.III, fl. 113-113v. *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1 de agosto de 1864*. Pernambuco: Typ. do Jornal do Recife, 1864. p. 5-6; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1 de agosto de 1866*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1866. p. 45-46; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 2 de agosto de 1869*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1869. a. 4, p. 2; Acta da sessão ordinaria da direcção da Associação Commercial Beneficente em 5 de outubro de 1872. *Livros de Actas* (1867-1873), Recife, ACP, v. III, f. 106.

⁹² *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de jul. 1862. nº 166, a. XXXVIII, p. 2, c. 2. *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de jul. 1866. nº 174, a. XLII, p. 1, c. 3-4; Escuna inglesa *Orange*. *Diário de Pernambuco*. Recife, 08 de ago. 1870. nº 177, a. XLVI, p. 1, c. 4.

Mas certamente o caso mais emblemático de hostilidade para com a Associação dos Práticos e que revelou relações aparentemente escusas entre a corporação e um empresário de reboques ocorreu durante uma operação de salvamento. Em 5 de outubro de 1880, atracou no Lamarão o patacho inglês *Pride of the West* com bacalhau de Terra Nova. Na madrugada do dia seguinte, a embarcação garrou e foi parar nos arrecifes na altura da Barreta das Jangadas. Correndo perigo de naufrágio, o representante da casa Browns & C. procurou o escritório do visconde do Livramento, onde também se achava o piloto da barra, Herculano José Rodrigues Pinheiro. Na ocasião, o prático-mor afirmou que o patacho só poderia ser resgatado por meio de reboque. Não satisfeito com a quantia de 500 £ acertada pelo visconde, que passaria para 1.000 £ se o reboque não fosse feito antes da vazante, o funcionário da empresa consignatária arregimentou no cais da Lingueta alguns trabalhadores portuários, entre eles um capataz do Bairro do Recife. O capataz de nome Antonio Rodrigues de Oliveira, - que não participava do quadro oficial da praticagem, mas possuía uma carta de prático -, assumiu a direção do navio e durante três horas colocou-o a salvo no Lamarão⁹³.

Após realizar o salvamento, Antonio Rodrigues, que também atendia pelo cognome de Cabo Verde, foi recolhido à Casa de Detenção do Recife sob a acusação de ter desrespeitado o art. 58 da praticagem, conforme o qual só quem tivesse nomeação de prático poderia subir a bordo dos navios. A prisão durou 24 horas; tempo suficiente para mobilizar os marítimos, as empresas seguradoras, os armadores e os consignatários de navios. Suas críticas dirigiram-se, naturalmente, a Herculano Pinheiro e à Capitania dos Portos por terem se omitido na operação de socorro e determinado subitamente a prisão, visto que, no tocante ao visconde, se sabia muito bem "o seu modo de proceder em tais emergências"⁹⁴. Para o comércio marítimo como um todo, o resgate demonstrou, por um lado, que o prático-mor omitiu a real situação do patacho inglês para favorecer o proprietário do reboque e, por outro, que a pilotagem deveria ser livre "a fim de que qualquer capitão ou consignatário de navio, particularmente em casos semelhantes, tenha a livre escolha de um prático de sua confiança, e este possa livremente, sem tutela, prestar com zelo e dignidade os serviços de sua competência"⁹⁵.

⁹³ A prisão do prático Antonio Rodrigues de Oliveira. *O Democrata: órgão do club deste nome*. Recife, 23 de out. 1880, nº 36, a. I, p. 2, c. 3-4; p. 3, c. 1-4, p. 4, c. 1.

⁹⁴ OLIVEIRA, Antonio Rodrigues. Ao publico e especialmente ao commercio maritimo. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de out. 1880. nº 240, a. XXIII, p. 2, c. 6-7.

⁹⁵ O commercio maritimo de Pernambuco e a Associação dos Praticos. *Jornal do Recife*. Recife, 22 de out. 1880. nº 245, a. XXIII, p. 2, c. 4-6, pt. III. Para a defesa de Herculano Pinheiro ver: A Associação dos Práticos das Barras e portos desta cidade. *Jornal do Recife*. Recife, 13 de out. 1880. nº 237, a. XXIII, p. 2, c. 6; 15 de out. 1880. nº 239, a. XXIII, p. 2, c. 6. A argumentação do prático-mor é refutada em: O commercio maritimo de Pernambuco e a Associação dos Práticos. *Jornal do Recife*. Recife, 18, 20 e 22 de out. 1880. nº 241, 243 e 245, a. XXIII, p. 2, c. 6-7; p. 2, c. 4-5; p. 2, c. 4-6. Para a defesa de Antonio Oliveira ver: Ao publico e especialmente ao commercio maritimo. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de out. 1880, nº 240, a. XXIII, p. 2, c. 6-7.

As despesas com reboque provinham diretamente da obstrução do porto e dos limites das duas barras de acesso. Embora os reboques também fossem empregados pelos navios a vela durante ventos irregulares, eles eram destinados "mais especialmente para evitar que os navios de maior calado encalhem, tanto assim que os pequenos navios saem, na preamar, sem reboque" ⁹⁶. Esse tipo de embarcação a vapor também era imprescindível para a condução de alvarengas e nas operações de salvamento dentro e fora do porto. Eventualmente, os reboques ainda conduziam a areia proveniente das obras de dragagem. Por causa da possibilidade da ocorrência de "sinistros", as companhias seguradoras, às vezes, exigiam que as embarcações seguradas fossem por eles escoltadas tanto na transposição das barras quando na navegação dos ancoradouros. A afinidade entre as atividades dos rebocadores e da praticagem fazia com que os dois ramos portuários atuassem de maneira conjunta. Em 1861, Francisco Ferreira Borges chegou a cogitar a fusão entre uma companhia de reboques da qual era gerente e a Associação dos Práticos, sob o pretexto de que a tal coalizão ajudaria a reduzir "as graves despesas que pesam sobre os navios" ⁹⁷.

A rebocagem sempre esteve nas mãos de pouquíssimos indivíduos. Em 1854, Augusto Frederico de Oliveira e Frederico Coulon obtiveram do Império o privilégio exclusivo para em quinze anos prestarem os seguintes trabalhos no porto de Pernambuco: socorro de navios, carga e descarga de mercadorias e passageiros, e transporte em geral do Lamarão até o cais do Recife e vice-versa ⁹⁸. No ano seguinte, os concessionários cederam o privilégio e solicitaram a incorporação de uma companhia de vapores de reboques denominada *Vigilante*. O pedido foi aprovado pela Câmara dos Deputados em suas linhas gerais, sendo apenas indeferida a parte do privilégio concernente à manipulação de cargas. O legislativo centralizou na Corte as decisões sobre multas, prazos da concessão e valor das tarifas, em desacordo com a petição original da empresa que preferia mantê-las no âmbito provincial ⁹⁹. Pouco antes de iniciar suas atividades, a *Vigilante* conseguiu expandir o seu campo de ação para as províncias limítrofes e incluir entre os privilégios da empresa o carregamento de mercadorias. Seu estatuto era, aliás, muito similar ao da Companhia Brasileira de Paquetes. Em 22 de fevereiro de 1862, a

⁹⁶ O melhoramento do porto de Pernambuco e as despesas provenientes de defeitos do mesmo porto. *Jornal do Recife*. Recife, 05 de dez. 1879. nº 280, a. 22, p. 2, c. 4-5.

⁹⁷ BORGES, Francisco Ferreira. *Relatorio apresentado á assembléa geral dos accionistas da Companhia Vigilante de vapores de reboque pelo gerente F. F. Borges em 2 de janeiro de 1863*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filho, 1863. p. 4.

⁹⁸ BRASIL, Decreto nº 1511 de 30 de dezembro de 1854. Concede a Augusto Frederico de Oliveira e Frederico Coulon privilegio exclusivo por quinze anos para estabelecerem no porto da capital da provincia de Pernambuco hum ou dous vapores, a fim de serem empregados no serviço do mesmo porto. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. t. XVII, pt. II, p. 431-433.

⁹⁹ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados*. Terceiro anno da nona legislatura. *Sessão de 1855*. Rio de Janeiro: Typographia de Hypolito José Pinto & Cia, 1875. t. III, p. 149; t. IV, p. 90-91.

Companhia Vigilante de Reboques começou a funcionar definitivamente através do vapor de reboque *Camaraigibe* de 184 toneladas, e teve sua duração fixada em 8 anos a contar daquela dada.¹⁰⁰ A concessão garantia que somente a concessionária poderia realizar qualquer operação de reboque na província. No seu primeiro ano de funcionamento, foram rebocados 445 navios e socorridos a outros oito, um dos quais a barca inglesa *Colima*, cujo resgate nos Baixos de Olinda quase levou a pique o rebocador¹⁰¹.

Obtendo um direito exclusivo, a Companhia Vigilante defendeu com unhas e dentes os seus privilégios. Foi assim quando a Assembleia Provincial agraciou com a mesma concessão de reboques a casa comercial inglesa Scott, Wilson & Cia para durante vinte anos "rebocar dentro do porto do Recife, as canoas e alvarengas que se destinarem ao serviço de carga e descarga dos navios"¹⁰². A empresa imediatamente recorreu à presidência da província e ao Governo imperial para fazer a interpretação da concessão. Na Corte, o requerimento passou pelas mãos do Conselho de Estado, pelo Ministério da Agricultura e pelo próprio Imperador que findou o litígio dizendo que a concessão "não carece de interpretação e que a Assembleia Provincial não é competente para conceder o exclusivo para a carga e descarga de navios, que somente poderia ser concedido pelos poderes gerais"¹⁰³. O caso ilustra muito bem o quanto as decisões sobre os portos estavam enfiados no Rio de Janeiro, e como eram disputados os serviços de reboque e a manipulação de mercadorias. Provavelmente, o que mais despertou o interesse inicial dos concessionários não era tanto a rebocagem em si, mas a possibilidade de se manterem próximos ao movimento de carga. Só depois é que a Vigilante contentou-se com a exclusividade de poder conduzir sozinha alvarengas e navios. Mas até aí enfrentou o que julgava ser a violação de seus direitos. Em 1868, José Bernardo Galvão Alcoforado dirigiu à presidência uma reclamação contra o consignatário do patacho brasileiro *Paraense* por ter se aproveitado da falta de combustível de um rebocador da empresa, e acertado sorrateiramente com a Companhia Pernambucana de Navegação o reboque da embarcação, quando a mesma não tinha o "privilégio de que goza a companhia de reboques"¹⁰⁴.

¹⁰⁰ BRASIL, Decreto nº 2.895 de 22 de fevereiro de 1862. Approva os estatutos da Companhia Vigilante, encarregada do serviço de reboque por vapor de navios e alvarengas dentro e fóra do porto da capital da provincia de Pernambuco. *Collecção das leis do Imperio do Brasil. 1862*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862, t. XXV, pt. II, p. 35-39.

¹⁰¹ BORGES, 1862. p. 3-4.

¹⁰² *Boletim do expediente do governo. Ministério da Marinha*. Julho de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1861, t. 24, p. 18.

¹⁰³ *Boletim do expediente do governo. Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Setembro de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1862, t. 26, p. 3; Ofício do gerente Francisco Ferreira Borges para o presidente da província Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. Recife, 22 de junho de 1861. APEJE, Códice DII-12, ff. 71.

¹⁰⁴ Ofício do gerente José Bernardo Galvão Alcoforado para o presidente da província Conde de Baependi. Recife, 26 de Agosto de 1868. APEJE, Códice DII-12, ff. 98v.

O teor do privilégio dado à Companhia Vigilante, que se organizara sob a forma de sociedade anônima, foi duramente criticado pela imprensa do Recife:

Contra os sãos princípios da concorrência, existe para este serviço [o de reboque] um privilégio, que não pode deixar de provocar a indignação dos navegantes; mas, à parte esse erro deplorável de pôr óbices à navegação dos portos por meio de privilégios condenados, vemos que se destina ao movimento do porto um único e pequeno vapor, que na hora de maior exigência se desconcerta, e deixa entregue ao furor das ondas o navio que procura abrigo; que urge entrar; que poderia ser arrastado por um sem número de vapores que fundeiam no ancoradouro, mas que deve esperar porque é preciso respeitar o fatal privilégio¹⁰⁵.

No final da concessão, a empresa colocou mais um vapor de reboque em operação e reduziu em 20% o valor do frete, após ter recebido da Assembleia Provincial uma subsídio de 6 contos de réis anuais. A medida visava agradar o comércio marítimo e torná-lo favorável à renovação do contrato¹⁰⁶. Mas a Associação Comercial de Pernambuco estava convencida de que a concessão trouxe tão somente prejuízos e condenou a subvenção. Durante toda a sua vigência apenas um vapor de reboque tinha sido posto a serviço da navegação e, ainda assim, facilmente se quebrava. Inexistindo concorrência, os preços da rebocagem oscilaram ao sabor da companhia, que sempre conseguiu impedir, por vezes judicialmente, que os rebocadores das demais empresas marítimas viessem disputar-lhe a primazia. Em compensação, a receita da Vigilante variou entre 5.000 a 8.000 contos, ou seja, bem acima dos valores registrados no início da concessão. Seus lucros só não foram maiores devido aos constantes reparos do vapor Camaragibe o qual funcionava desde 1855. Tratava-se, na realidade, da combinação perfeita: monopólio comercial e baixo investimento no capital fixo da empresa. Todos esses fatores foram cuidadosamente elencados pela porta-voz do comércio mediante de representações dirigidas ao Governo imperial, aos quais não se diferenciam em substância dos argumentos postos em destaque. Em 1869, o Conselho de Estado deu parecer desfavorável a prorrogação do privilégio e o Império abriu caminho para que os demais interessados pudessem atuar no setor. No primeiro ano de livre concorrência, as despesas com reboque caíram cerca de 50% com a entrada da casa comercial Wilson & Hett¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de jan. 1869. nº 5, a XI, p. 1, c. 2-4, I

¹⁰⁶ PERNAMBUCO, Governo de. (1869-1870: Almeida). *Relatorio com o qual o S. Exc. o Sr. Senador Frederico de Almeida e Albuquerque abriu a primeira sessão da assemblea legislativa provincial no 1º de abril de 1870*. Recife: Typographia de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870. p. 27; *Annaes da assembléa provincial de Pernambuco. Sessão de 1870*. Pernambuco: Typographia de M. Figueirôa de F. & Filhos, 1870, t. IV, p. 46.

¹⁰⁷ *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado à assemblea geral da mesma em 2 de Agosto de 1869*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1869, p. 12; a. 4, p. 3 e a. 16, p. 1; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assemblea geral do 1º de Agosto de 1871*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1871, p. 11.

Se a livre iniciativa trouxe alguma vantagem, ela não durou por muito tempo. Dois anos depois, a Vigilante pediu a renovação do seu contrato por mais vinte anos. A Associação Comercial, que outrora havia sido tão arredia com a concessão, foi consultada sobre o assunto e se posicionou favorável à prorrogação do privilégio, desde que ele não excedesse o prazo de cinco anos e a "peticionária fosse obrigada a ter vapores suficientes para satisfazer a todo o serviço e acudir às eventualidades que se dessem, e observar restritamente a tabela dos preços que apresentava" ¹⁰⁸. É certo que a conjuntura não era mais a mesma de quando a companhia tinha o monopólio sobre a rebocagem, porém não houve de fato a abertura de que o comércio tanto esperava. Quem dominava os serviços de reboque não eram as empresas de navegação por si mesmas, mas os proprietários de rebocadores, ou melhor, José Antônio de Araújo, barão e depois visconde do Livramento. O maior trapicheiro do Recife além de ser o acionista majoritário da Companhia Vigilante (detinha 25% das ações) era o dono do único vapor de reboque da empresa, o Camaragibe. Quando a mesma precisou colocar mais um rebocador em operação, ela alugou o vapor *Moleque* também pertencente ao mesmo proprietário. Com o término da concessão, o obstinado barão montou uma *Companhia de Vapores de Reboque* com os demais rebocadores de sua frota naval, o que prejudicava qualquer tentativa, como a da casa Wilson & Hett, de exercer-lhe algum tipo de concorrência ¹⁰⁹.

Em algum momento de 1870, as duas companhias deixaram oficialmente de existir, mas José Antônio de Araújo continuou sendo quase a única opção para quem quisesse salvar ou rebocar os seus navios e alvarengas. Atuando em conjunto com a Associação dos Práticos, ele tinha o poder de impor os preços de reboque e forjar situações aparentemente ilegais para beneficiar os seus negócios. Denúncias como a do salvamento do *Pride of the West*, segundo as quais o prático-mor fazia corpo mole para favorecê-lo, não eram de modo algum isoladas. Em nenhuma questão duvidosa envolvendo rebocagem de embarcações entre as que chegaram à imprensa, a praticagem e a Capitania dos Portos tiveram um posicionamento diverso ao que dizia o empresário. No caso do *Pride of the West*, o representante da firma consignatária não encontrou segurança nos aconselhamentos da praticagem e procurou uma solução alternativa. É pouco provável que ele tivesse se dado ao trabalho de ir engajar um piloto particular, se o prático-mor tivesse relativizado a importância do reboque, oferecido os seus serviços ou dito que o patacho só precisava ser retirado de uma posição arriscada.

¹⁰⁸ Relatório da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral de 5 de agosto de 1873. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1873. p. 10

¹⁰⁹ BORGES, 1863, p. 7; Contrato de locação do rebocador Moleque pertencente ao barão do Livramento e a Companhia Vigilante de Reboques. Recife, 01 de julho de 1869. APEJE, Códice DII-12, ff. 102; Almanack da provincia de Pernambuco para o anno de 1879. Pernambuco: Typ. de E. Perez, 1878. p. 78.

Outro caso polêmico envolvendo a rebocagem de um navio ocorreu durante o resgate da barca portuguesa *Victoria*. Em 12 de abril de 1878, a embarcação de 429 toneladas deixou o Recife com destino à cidade do Porto com escala em Lisboa, sendo a sua carga estimada em 90 contos de réis e constituída de açúcar, algodão e couros. Na madrugada do dia seguinte, ela arribou e terminou encalhada nos Baixos de Olinda. Logo após a ocorrência, a Capitania dos Portos e a praticagem dirigiram-se ao local do sinistro para fazer o desencalhe. Utilizando os instrumentos da associação e com o auxílio da tripulação do navio, os portuários conseguiram colocá-la a nado no canal de franquia e fazê-la navegar através de uma esparrela, visto que o leme havia se quebrado nos arrecifes. A barca perdeu parcialmente as tábuas do costado e a água invadiu os porões, os quais foram parcialmente esgotados por bombeamento. Por meio do rebocador *Imperador* do então visconde do Livramento e de uma alvarenga, que aliviou uma parte do carregamento, a Vitória transpôs a barra e fundeou no Mosqueiro em frente ao cais de José da Silva Loio & Filho, consignatários do navio. Até aqui seria uma operação de resgate como qualquer outra, se não fosse o valor estipulado às companhias de seguro pelos árbitros do visconde do Livramento e de José da Silva Loio.

Os árbitros concluíram que o resgate da Vitória ocorreu exclusivamente por causa do rebocador e estipularam o prêmio do seguro em 20% sobre o valor líquido do carregamento, e o mesmo percentual sobre a parte física do navio. Acontece que a nomeação de árbitros e o cálculo do seguro, previstos nos artigos 735 e 736 do Código Comercial, só se aplicavam ao caso de naufrágios abandonados¹¹⁰. Para as seguradoras Fênix Pernambucana e Indenizadora tratava-se, na realidade, de uma fraude da qual participaram o visconde, a firma consignatária e os mediadores oficiais. Primeiramente, as partes afetadas não foram ouvidas e o comandante do navio não prestou depoimento. O laudo foi elaborado unicamente a partir dos testemunhos do capitão do porto e dos membros da praticagem, que sempre penderam para o empresário de reboques. Os árbitros também ignoraram que a barca já se encontrava flutuando antes da chegada do rebocador e que todas as providências foram tomadas pelos próprios marítimos imediatamente à ocorrência do sinistro. Em outras palavras: para aumentar o valor do seguro eles desconsideraram o papel dos demais agentes e tratarem um simples caso de encalhe como se fosse um naufrágio ou abandono de embarcação¹¹¹.

¹¹⁰ BRASIL, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Commercial do Imperio do Brasil. *Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1850*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1850. t. XI, pt. 1, p. 196.

¹¹¹ Sobre o ponto de vista das companhias seguradoras ver: Astúcias. *Jornal do Recife*. Recife, 27, 28 e 31 de ago. 1878, a. XXI, nº 195, 196 e 199, p. 2, c. 3; p. 2, c. 2-4; p. 2, c. 5. Para a versão do visconde do Livramento, de José da Silva Loyo & Filho e dos árbitros, Augusto Oliveira e Antonio Baltar, ver: (?) Astúcia (?). Naufragio da barca portuguesa Victoria: integra dos documentos sobre os quaes os arbitros deram o seu laudo. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de ago. 1878, a. XXI, nº 197, p. 2, c. 2-3.

Fazendo parte de uma miríade de intermediários entre a grande lavoura e o mercado consumidor, as despesas de carga e descarga resultavam mais especificamente da falta de um sistema integrado de transportes, da dispersão das atividades portuárias e da impossibilidade de atracação direta. Sabemos que um complexo portuário moderno liga-se a sua hinterlândia mediante estradas de ferro e de rodagem e reúne na beira do cais não somente os aparelhos de transbordo e de tráfego interno, como todos os edifícios necessários ao armazenamento, controle e administração portuária¹¹². Tais requisitos inexistiam, absolutamente, no porto do Recife. Primeiramente, não havia separação entre a cidade com um todo e os armazéns e trapiches alfandegados que, muitas vezes, não ficavam na beira do cais ou sequer permitiam a atracação dos navios. Em decorrência disso, não existia neles nenhum equipamento para a manipulação de cargas. As ruas sinuosas do Bairro do Recife quando não impossibilitavam o trânsito de carroças, dificultavam a implantação de um sistema mais eficiente de escoamento de mercadorias. Por fim, nenhuma das três linhas férreas da província chegava às plataformas de embarque. A estação central da mais importante ferrovia de Pernambuco, a Estrada de Ferro do Recife a São Francisco, ficava próxima à fortaleza de Cinco Pontas, a cerca de um quilômetro do porto. A gare da Recife a Limoeiro, malgrado sua posição favorável no bairro portuário, bem nas imediações da fortaleza do Brum, não se beneficiava da aproximação do Cais do Norte devido ao Banco de Breguedé. E a estrada de ferro do Recife a Caruaru, cujo trajeto passava por Jaboatão e Vitória, importantes centros produtores de açúcar e algodão, achava-se ainda mais distante do porto¹¹³.

Consequentemente, uma mercadoria em trânsito pela capital da província passava por vários processos intermodais de transporte. Por exemplo, um produto destinado à exportação e que chegara ao Recife pela Estrada de Ferro do São Francisco, primeiro era baldeado para uma carroça e levado até a estação de embarque, depois era manuseado por trabalhadores braçais até uma alvarenga e, finalmente, era novamente baldeado, agora para uma embarcação fundeada ao largo. Portanto, desde o local da produção agrícola até o porão do navio, uma mercadoria provavelmente passaria pela energia a vapor, pela tração animal, pelo trabalho de estivadores e pela pequena cabotagem. Tratava-se, na realidade, de um curioso intercâmbio entre sistemas antigos e modernos de transporte. Se a estação terminal ferroviária ficasse distante da área de produção, a mercadoria certamente já tinha sido baldeada do lombo de

¹¹² HOBBSBAWN, Eric. Sindicatos nacionais portuários. In: *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 242.

¹¹³ Sobre as estradas de ferro da província, ver: PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro do Nordeste: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil Railway Company Limited"* e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949, p. 62, 91 e 105.

animais para a locomotiva antes de chegar ao Recife. Quando era inviável trazê-la pela viação férrea devido ao valor do frete, ela entrava na cidade através das tropas de almocreves ou por intermédio de barcaças, passava para uma carroça a fim de ser depositada num armazém, e, na ocasião em que fosse exportada, retornava aos carros de bois até a beira do cais, onde seria baldeada por estivadores para uma alvarenga e desta para o interior do navio. É desnecessário dizer que todos esses transbordos além de causarem danos e perdas excessivas aos produtos, poderiam ser alvo de contrabando e roubos de carga.

Os técnicos das obras do porto geralmente não consideravam como despesas de carga e descarga todos esses processos de baldeação. Os engenheiros Galvão Filho e Alfredo Lisboa somente se referiam aos gastos imediatamente relacionados à impossibilidade de atracação direta, ou seja, a carga e descarga feita por meio de alvarengas. Como disse um articulista do *Jornal do Recife*, "as despesas desta verba dividem-se em descarga das alvarengas e as de estivamento dos navios". A primeira findaria assim que os navios pudessem atracar no cais, enquanto que a segunda manter-se-ia na dinâmica do porto por ser peculiar "ao serviço dos navios, em qualquer que seja o estado em que se ache" ¹¹⁴. Concentrando-se nos aspectos puramente técnicos do porto, eles não incluíam as despesas de carregamento resultantes do que hoje chamaríamos de "logística portuária". Por este termo compreendemos as conexões entre as estações de trem com o porto e o sistema de distribuição de mercadorias no perímetro urbano do Recife. Um crítico implacável das obras do porto bem lembrou que a trajetória de uma mercadoria não parava na beira do cais, visto que havia as "despesas de distribuição do carregamento", que, naquele momento, elevavam-se a 4 réis por tonelada desde a porta da alfândega até os armazéns¹¹⁵. Três anos antes, Henrique Milet elencou entre as desvantagens para os produtores mais distantes do caminho de ferro do São Francisco, o pagamento de "um frete adicional para ir de Cinco Pontas até aos armazéns do Recife" ¹¹⁶. Ambos tinham ciência de que as contas de carregação não findavam no cais e muito menos nas estações ferroviárias. Até o surgimento de uma companhia especializada no transporte de cargas sobre trilhos, todos os deslocamentos de mercadorias davam-se por meio de carroças. Assim sendo, analisaremos tanto as despesas portuárias advindas das limitações técnicas do porto, ou seja, as operações de carga e descarga em alvarengas, como aquelas decorrentes do processo de distribuição de mercadorias na zona portuária do Recife.

¹¹⁴ O melhoramento do porto de Pernambuco e as despesas provenientes de defeitos do mesmo porto. *Jornal do Recife*. Recife, 05 de dez. 1879, a. XXII, nº 280, p. 2, c. 4-5.

¹¹⁵ Melhoramento do porto. Ao amigo *O Economista* do Jornal do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de dez. 1879, a. LV, nº 286, p. 3, c. 2-3.

¹¹⁶ MILET, Henrique Augusto. *A lavoura de canna de assucar*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1881, p. 38.

Temos falado que os navios que entravam no porto geralmente atracavam nos arrecifes devido à obstrução dos ancoradouros internos e à falta de profundidade junto ao cais. Apenas quando as obras de dragagem possibilitavam que as embarcações ficassem mais próximas às estações de embarque, é que o manejo de cargas se dava de maneira direta, ou melhor, por intermédio de pranchas. E quando era impossível ingressar no Mosqueiro ou no Poço por causa dos limites das barras de acesso e do assoreamento, eles fundeavam compulsoriamente em alto-mar. Por conseguinte, as operações de carga e descarga dentro e fora do porto eram intermediadas por um tipo especial de embarcação portuária, quer dizer, por uma alvarenga. Não iremos descrevê-la detalhadamente por falta de dados. O dicionário de Brás Rubim só se refere a "um barco pequeno que serve para conduzir gêneros do comércio" ¹¹⁷. O de Olimpio Chavantes a descreve como uma "embarcação de comércio, pesada, que só anda a reboque, com uma cobertura de madeira, empregada no transporte de mercadorias" ¹¹⁸. Alfredo Lisboa, por seu turno, apenas ressaltou que as alvarengas poderiam ser movidas à vara ou rebocadas por lanchas a vapor e atingiam "qualquer ponto do extenso litoral, tendo, porém, elas mesmas de aproveitar, frequentemente, a oportunidade de maré" ¹¹⁹.

Como acontece com a história das coisas miúdas como a da pequena cabotagem, só podemos retratá-la de modo perfunctório. Uma relação do consulado provincial, divulgada no *Diário de Pernambuco* de 17 de dezembro de 1861, demonstra que a maior alvarenga tinha somente 134 toneladas e a menor 16 toneladas. Nessa época, os proprietários pagavam 500 réis de imposto por cada tonelada ¹²⁰. Posteriormente, o imposto aumentou para 1\$000, e mais tarde para 2\$500 réis. Aliás, as alvarengas eram tributadas tanto pela sua lotação como pelo número de serventes a bordo ¹²¹. É bem provável que a capacidade da embarcação tenha aumentado nos decênios posteriores em razão do incremento das atividades comerciais do porto. Mas de sua estrutura sabemos que elas tanto poderiam ser cobertas quanto descobertas, eram propulsadas a remo e a vara, e tinham a quilha suficientemente rasa para chegar a pontos de difícil acesso do rio e do porto. Outra curiosidade das alvarengas era o odor nauseabundo dos seus cavernames. Por vezes, a imprensa se queixava das águas pútridas do seu interior, cujo "fedido insuportável" tornava detestável o passeio na margem do cais ¹²².

¹¹⁷ RUBIM, Brás. *Vocabulário brasileiro para servir de complemento aos dicionários da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Typ. Dous de Dezembro, 1853. p. 3.

¹¹⁸ CHAVANTES, Olimpio José. *Compendio de aparelho dos navios*: para uso dos alumnos da Eschola de Marinha. Rio de Janeiro: Lombaerts & C., 1881. p. 44.

¹¹⁹ LISBOA, 1887. p. 55.

¹²⁰ Consulado provincial. *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de dez. 1861, nº 291, a. XXXVII, p. 3, c. 2.

¹²¹ Orçamento provincial. *Jornal do Recife*. Recife, 19 de ago. 1870, nº 187, a. XII, p. 1, c. 4-6; Assembléa provincial. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de jan. 1879, nº 23, a. XXII, p. 1, c. 6.

¹²² Alvarengas. *Jornal do Recife*. Recife, 10 de abr. 1880, nº 82, a. XXIII, p. 1, c. 6.

Para se medir o valor desse tipo de embarcação, basta dizer que todos os gêneros de importação que não descarregavam nos trapiches da Alfândega, acabavam recorrendo de uma forma ou de outra às alvarengas. Seu emprego só era dispensado no caso das mercadorias que eram manipuladas diretamente no Forte do Matos, vulgarmente chamado de ancoradouro das barcas, e no cais da Companhia Pernambucana de Navegação. Na mesma situação estavam as que exigiam acondicionamento especial, e por este motivo ficavam estocadas nos porões dos navios, como o bacalhau e o charque. Em se tratando dos gêneros de exportação, elas tinham um papel ainda mais relevante. Na falta de integração entre os meios de transporte, as alvarengas arrematavam localmente o transbordo multimodal de mercadorias feito no dorso de animais e nas estradas de ferro e de rodagem. E ainda abasteciam os armazéns e trapiches alfandegados situados naqueles ancoradouros inacessíveis às embarcações mastreadas.¹²³ Não por acaso, o diretor das obras do porto, Victor Fournié, chamou o fundeadouro situado acima da ponte Sete de Setembro de "porto das alvarengas". Além dos empregos exclusivamente portuários, elas também serviam no deslocamento de materiais de construção civil e para a condução de sedimentos extraídos pelas dragas.¹²⁴

Três itens da despesa portuária estavam intimamente relacionados ao emprego dessas embarcações: a carga, a descarga e o aluguel de alvarengas. As duas primeiras ocorriam tanto na baldeação de mercadorias da beira do cais para os navios (carga), quanto no movimento inverso (descarga). Os trabalhadores de estiva atuavam em todo o processo de transbordo, desde o transporte de carregamento para interior da alvarenga até a sua estivação no porão do navio. Eles possuíam uma licença especial para trabalhar na carga e descarga e, ao menos em tese, deveriam ser fiscalizados pelas autoridades portuárias. Embora fossem autônomos em relação aos donos de alvarengas, havia uma interdependência entre o labor de uns e o ganho de outros. Mas, a salário dos estivadores não tinha nenhuma ligação direta com as despesas das alvarengas. Estas eram diretamente proporcionais à distância percorrida pela embarcação, ao uso de empregados a bordo e ao gênero a ser conduzido. Seus proprietários organizaram tabelas minuciosas para cada tipo de produto transportado, fosse ele comercial ou não, e para o perfil da embarcação em termos de tamanho e estrutura. Apesar disso, o dia-a-dia portuário era de tal modo imprevisível, que nas contas dos navios vinham alguns gastos extraordinários, geralmente computados como "despesas miúdas".

¹²³ O melhoramento do porto considerado em relação ao quadro demonstrativo do Sr. engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho, e o artigo publicado no Jornal do Recife de 14 do corrente. *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de nov. 1879. nº 275, a. LV, p. 4, c. 1-2.

¹²⁴ LISBOA, 1887. p. 55; FOURNIÉ, 1875. p. 6. Discordamos de Evaldo Cabral de Mello quando sugere que o Cais do Apolo fosse frequentado por barcas, cf. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002. p. 205.

Em parte responsáveis pelo próprio funcionamento do porto, as alvarengas sempre foram muito cobiçadas e estiveram nas mãos de poucos proprietários. Foi com o objetivo de acabar com o privilégio de "dois a três indivíduos", cujos fretes eram análogos aos dos portos ingleses, que um agente dos contratadores da ferrovia do São Francisco trouxe algumas da Inglaterra, as quais foram "maliciosamente metidas a pique no porto". A tentativa de Samuel Bayliss de terminar com essa regalia não foi única; outras três contaram com a "hostilidade desenvolvida por pessoas de muita influência".¹²⁵ Em 1869, o *Jornal do Recife* lamentou não haver um meio mais apropriado à manipulação de cargas e ser o trapiche da alfândega apenas admissível a poucos navios, o que tornava o método de descarga "dispendioso e insuportável". Para o editorial, a principal consequência disso era ser "todo ou quase todo o serviço de carga e descarga feito em lanchões ou alvarengas, de propriedade de dois ou três indivíduos que podem, pela ausência total de concorrência, impor o preço do transporte"¹²⁶.

O capitão Mouchez nomeou o Recife como a base de apoio da missão hidrográfica da costa do Brasil. Tinha, portanto, experiência de causa para afirmar que um "porto assim favorecido pela natureza seria bem fácil de estabelecer numerosos cais de desembarque para facilitar as operações simultâneas de um grande número de navios". Porém, as necessidades práticas da navegação marítima não casavam com "os interesses privados dos proprietários de alvarengas [que] paralisaram até aqui as boas intenções da administração local e as demandas unânimes do comércio estrangeiro". A linha de argumentação do almirante francês demonstra que a execução das obras do porto contava com a oposição de setores tradicionais da dinâmica portuária. Como resultado, os fretes dessas embarcações eram "muito elevados", sobretudo, em parceria com as exigências da polícia marítima, que de tão meticulosa obrigava os navios a "permanecer por muito mais tempo do que o necessário"¹²⁷.

Os proprietários de alvarengas procuravam tirar do caminho possíveis competidores e faziam valer a exclusividade do privilégio. No final de 1875, um representante da categoria protestou contra a baldeação de mercadorias feita em barcas vindas dos portos do norte e do sul do Império e mais precisamente de Goiana. Considerando as alvarengas o único meio de se fazer o embarque e desembarque de mercadorias e recaiando sobre as mesmas o imposto de 2\$500 réis por tonelada, questionou o autor do antigo: como então as autoridades permitiam que as barcas fizessem tal serviço "livre e desembaraçadamente"? Ele argumentou que o contato direto das barcas com os navios fundeados ao largo, além de violar os direitos legítimos dos

¹²⁵ MAUÁ; GALVÃO; BARRETO, 1868. p. 53.

¹²⁶ Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de jan. 1869. nº 5, a XI, p. 1, c. 4.

¹²⁷ MOUCHEZ, 1874. p. 96. A missão hidrográfica de Mouchez chegou a Pernambuco em 28 de setembro de 1864 vinda de Cherbourg, e só finalizou em 29 de junho de 1866 quando partiu para Caiena.

proprietários de alvarengas era um "forte estímulo para defraudação dos interesses públicos, para introdução do contrabando, com grave perda e decrescimento da receita geral da província" ¹²⁸. A linha de argumentação deste e de outro representante dos comerciantes de carga e descarga para justificar o sistema tradicional de transbordo, tanto se concentrava numa suposta negligência aduaneira das mercadorias baldeadas em barcaças, como na perda da qualidade do produto devido à prática fraudulenta dos barcaceiros de misturarem matérias estranhas à composição do açúcar¹²⁹. Uma 'Publicação solicitada' do *Jornal do Recife* negou a presumida omissão da fiscalização alfandegária e a ilegalidade no transbordo em barcaças, argumentando que por detrás da preocupação com os rendimentos da fazenda pública, o que se queria era "advogar os interesses de alguns, que se julgam prejudicados com a cessação dos lucros que poderiam auferir dos volumes baldeados". O articulista lembrou que não era a primeira vez que a "prática protetora" se opunha a qualquer concessão de novos favores para o comércio, ainda que eles estivessem baseados "no regulamento das alfândegas e em diversas ordens do tesouro" ¹³⁰. Na realidade, a concessão das barcaças fazia parte de um programa maior da Alfândega para reduzir as despesas portuárias. O inspetor Pedro Lopes Rodrigues tentou aliviar a navegação de uma série de encargos teoricamente gratuitos, mas que entravam nas contas dos navios, a saber: apresentação e entrada nas repartições, tradução de manifestos, desembarço de navios e gratificações de embarque e a oficiais de descarga¹³¹.

Quando os proprietários de alvarengas não partiam para o confronto direto recorriam a seus representantes na Assembleia Provincial. Foi o que se deu com a emenda substitutiva à lei orçamentária proposta pelo deputado Maximiano Lopes Machado em 1880. A princípio, o projeto apresentado pela comissão orçamentária sugeria como uma das fontes de receita a cobrança de "500 réis por tonelada de navio ou vapor matriculado na província e 50 réis por tonelada dos que não forem matriculados" ¹³². A emenda de Lopes Machado propôs a redução do tributo a 300 réis no caso dos navios matriculados, e o aumento para 200 réis sobre os não matriculados. Além disso, os navios sem inscrição pagariam na atracação 50 réis por cada peça de couro, 100 réis por saco de açúcar, 160 réis por barrica do mesmo produto, 200 réis por saca de algodão e 800 réis por pipa de vinho ou vinagre¹³³. O teor da proposta desagradou o comércio como um todo que, através da Associação Comercial de Pernambuco, representou

¹²⁸ *Jornal do Recife*. Recife, 04 de dez. 1875. nº 278, a. XVIII, p. 2, c. 1-2.

¹²⁹ Baldeação. *Jornal do Recife*. Recife, 20 de dez. 1875. nº 290, a. XVIII, p. 2, c. 2.

¹³⁰ Baldeação. *Jornal do Recife*. Recife, 07 de dez. 1875. nº 280, a. XVIII, p. 2, c. 4.

¹³¹ Alfândega de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 13 de dez. 1875, nº 284, a. XVIII, p. 1, c. 1.

¹³² Assembléa Legislativa Provincial. Orçamento Provincial 1880 - Projecto nº 45. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de abr. 1880, nº 81, a. XXIII, p. 1, c. 7.

¹³³ Assembléa Provincial. *Diário de Pernambuco*. Recife, 25 de jun. 1880, nº 144, a. LVI, p. 2, c. 3.

contra a criação de novos impostos sobre a tonelagem, carga e descarga dos navios. Um autor anônimo foi mais adiante e acusou o deputado de servir a interesses pouco confessáveis. O que estava em jogo, defendia o arguidor, não era tanto a criação de mais uma fonte de receita, mas "um privilégio disfarçado, e uma sugestão do interesse de um só indivíduo, e a expressão do favoritismo condenável". Antes das obras de dragagem, continua o autor, a manipulação de carregamentos era realizada exclusivamente em alvarengas. Seus proprietários "tinham lucro certo, e tanto mais crescido, quanto limitado era o número de concorrentes na prestação de tais serviços". Eles estabeleciam um "preço fixo, muitas vezes exorbitante, para cada volume a carregar". Com a desobstrução do porto, os "alvarengueiros" perderam parcialmente "parte das antigas vantagens, porque hoje já as embarcações de certo calado podem diretamente descarregar e carregar nos trapiches por meio de pranchas". O novo tributo visava, portanto, reconquistar para os negociantes tradicionais de carga e descarga os espaços perdidos com a dragagem do porto, tanto mais que o "aditivo do honrado deputado copia exatamente, *ipsis verbis*, a antiga tabela dos proprietários de alvarengas" ¹³⁴.

Se Lopes Machado tinha de fato ligações escusas com os donos dessas embarcações não é possível dizer. O certo é que o melhoramento do porto não lhes era favorável e acabou contrapondo na imprensa os proprietários de alvarengas e os possuidores de pranchas, ou melhor, os trapicheiros. Os primeiros reclamavam da "grande desproporcionalidade que vai do capital empregado numa alvarenga para o que se despende numa prancha". Enquanto eles pagavam ao tesouro provincial o imposto de 2\$500 réis, e ainda custeavam a manutenção das alvarengas, os trapicheiros gastavam "um ceitil" para obter os passadiços. Em compensação, os donos desses armazéns gerais cobravam "200 réis por saco de açúcar e mais 100 réis por cada saco a que a prancha dá passagem para o navio". Segundo os cálculos de um opositor dos trapicheiros, alguns deles recebiam de 30 a 40 navios durante a safra, representando um lucro de 20 ou 30 contos de réis apenas "a custa de uma prancha" ¹³⁵. Outro representante do manuseamento indireto de cargas criticava o porquê de tanta celeuma em torno do aditivo, se, no seu modo de ver, não havia diferença entre o pagamento de um imposto ao governo ou aos "barrigudos pranchários desses armazéns felizes". Ele concordava com o seu companheiro de causa de que era injusto que "as alvarengas paguem o exorbitante imposto de 2\$500 por tonelada, tendo grande capital empregado e com grande custeio", enquanto os trapicheiros compravam por "uma bagatela" as aludidas tábuas de madeira ¹³⁶.

¹³⁴ O additivo do Sr. Lopes Machado ao §24 do art. 2 do projecto de lei de orçamento. *Jornal do Recife*. Recife, 28 de jun. 1880. nº 145, a. XXIII, p. 2, c. 6-7.

¹³⁵ Associação Commercial Beneficente. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de jul. 1880. nº 154, a. XXIII, p. 2, c. 7.

¹³⁶ O protetor das pranchas. *Jornal do Recife*. Recife, 30 de jun. 1880. nº 146, a. XXIII, p. 3, c. 4.

Para os defensores do sistema de pranchas, a aprovação do imposto praticamente obrigaria os navios a retornar a baldeação em alvarengas. Afinal, nenhum armador preferiria pagar 500\$ réis a mais do que o transbordo feito pelo método tradicional. Por conseguinte, ao invés de oferecer algum rendimento para os cofres provinciais, o aditivo de Lopes Machado, aliás, construído nas "mesmíssimas proporções da tabela de preços" das alvarengas, levaria a um retorno dos armadores a "seus antigos fregueses alvarengueiros, na certeza de que estes seriam menos inflexíveis". Além disto, também criticavam a intenção do deputado de lançar um imposto sobre um melhoramento empreendido pelos cofres gerais. Não sendo a província responsável por qualquer benefício dentro do porto, e estando o mesmo em desacordo com intenção inicial da comissão orçamentária, o tributo em pauta não passava de "um desperdício administrativo, uma dilapidação, um roubo feito aos contribuintes". Por fim, os "pranchários" afirmavam que a fonte de receita não tinha classificação na "ciência das finanças", pois não se encaixava na categoria dos impostos de exportação e atendia a um "particularismo quase pessoal". Donde seria melhor chamá-lo de "*imposto de atracar*, aplicado como temerosa pena aos que tiverem o *desaforo* de dispensar o serviço das alvarengas" ¹³⁷.

A resolução da assembleia provincial deu razão aos proprietários de pranchas. A lei do orçamento nº 1.499 estabeleceu no seu §23 o imposto de "quinhentos réis por tonelada de navio ou vapor matriculado na província, e cinquenta réis por tonelada dos não matriculados, cobrados nos termos da lei nº 1.470" ¹³⁸. Na verdade, as alvarengas perderam apenas um espaço relativo no porto. Como vimos, nem sempre era possível aproximar as dragas do cais por causa do perigo de desmoronamento. Elas se mantiveram, portanto, necessárias nas áreas não melhoradas do Mosqueiro e do Poço. Seja como for, a concorrência da carga e descarga através de passadiços acabou estabilizando os preços da baldeação de mercadorias dentro do porto. Em compensação, os navios, cujo calado não possibilitava transpor a barra e atracar internamente, só podiam se valer das alvarengas. Uma opção a esse tipo de transporte na orla exterior não passou de uma grande promessa. Em 1885, a Assembleia Provincial concedeu a José Peres Campelo de Almeida uma concessão para explorar o embarque e desembarque de passageiros e bagagens através de "bondes marítimos" ¹³⁹. O sistema de barcas movidas a vapor prometia uma ligação mais barata, rápida e segura entre a cidade e os navios fundeados

¹³⁷ O aditivo do Sr. Lopes Machado ao §24 do art. 2, do projecto de lei do orçamento. *Jornal do Recife*. Recife, 30 de jun. 1880. nº 146, a. XXIII, p. 3, c. 1-2 (os grifos não são nossos). Cf. também: Assembléa Provincial. *Jornal do Recife*. Recife, 01 de jul. 1880, nº 147, a. XXIII, p. 2, c. 5; O imposto de atracar. *Jornal do Recife*. Recife, 03 de jul. 1880, nº 149, a. XXIII, p. 2, c. 6; O protector das alvarengas. *Jornal do Recife*. Recife, 03 de jul. 1880. nº 149, a. XXIII, p. 2, c. 6.

¹³⁸ *Diário de Pernambuco*. Recife, 02 de ago. 1880. nº 173, a. LVI, p. 1, c. 3.

¹³⁹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de ago. 1885. nº 183, a. LXI, p. 2, c. 2.

no Lamarão, e, ao mesmo tempo, estimular a troca de viagens forçadas em navios inferiores só porque eles venciam a "perigosa barra do Recife". Como perguntou um entusiasta do novo sistema: "quem deixará de embarcar em um pacote que, por exemplo, para a Corte gasta 4 dias e meio de trajeto, por um preço menor" e preferirá viajar nos "vapores da Companhia de Paquetes Brasileira que exigem maior preço da passagem, são mais acanhados e gastam 7 e, às vezes, 8 dias?"¹⁴⁰. O certo é que os passageiros não tiveram direito de escolha, seja porque o concessionário não conseguiu levantar o capital necessário à incorporação da empresa, ou porque o mesmo só visava transferir a concessão. Daí que o transporte de mercadorias e viajantes continuou sendo feito somente por alvarengas, cujas tabelas de preços vinham a ser "excessivas, quase proibitivas quando se tratava dos ancoradouros externos". Eis aí a razão de "os grandes vapores transatlânticos que em número de 120 a 140 anualmente surgem no Lamarão, apenas transportam passageiros e as malas postais, e muito excepcionalmente conduzem alguma carga de ou para Pernambuco"¹⁴¹.

Como uma atividade portuária altamente lucrativa, o transporte de carregamentos em alvarengas manteve-se nas mãos de poucos privilegiados. Até o final do Segundo Reinado, os almanaques da província apenas arrolaram cinco "alugadores e construtores de alvarengas", a saber: Dantas & Bastos; Fonseca, Irmão & Cia; Francisco Botelho de Andrade; Nicholas John Lidstone e José Antônio de Araújo, barão e visconde do Livramento. Os mesmos almanaques mostram que eles não se dedicavam apenas a essa atividade. Dantas & Bastos e N. J. Lidstone tinham casas de comissão e de consignação, sendo o último ainda comerciante de grosso trato. Fonseca, Irmão & Cia possuía fábricas de vela e de sabão, serraria, armazéns de madeira, farinha de trigo e querosene, e também negociava gêneros de estiva. Aparentemente, apenas Francisco Botelho se dedicava exclusivamente ao trabalho de carga e descarga de navios. Mas, sem dúvida alguma, o mais importante deles era precisamente o último. O nobilitado empresário além de alvarengas era proprietário de vapores de reboques, e por isso controlava dois importantes itens da despesa portuária. Aliás, o maior trapicheiro do Recife não se inseria na oposição entre "pranchários" e "alvarengueiros", visto que tanto possuía alvarengas quanto armazéns e trapiches alfandegados. Ele possuía vários desses estabelecimentos espalhados no Bairro do Recife, dos quais os principais eram os armazéns com o seu nome na Rua Barão de Triunfo, no Cais do Apolo e no Largo da Assembleia¹⁴².

¹⁴⁰ Empresa de bonds marítimos. *Jornal do Recife*. Recife, 25 de set. 1885. nº 218, a. XXVIII, p. 2, c. 3; Empresa de bonds marítimos. *Jornal do Recife*. Recife, 01 de out. 1885. nº 223, a. XXVIII, p. 2, c. 6.

¹⁴¹ LISBOA, 1887. p. 55.

¹⁴² Ver: AMARAL, Francisco Pacífico do. (org.) *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola de Pernambuco*. Recife: Typographia Mercantil, 1884-1886.

Antes de findarmos a discussão sobre as despesas de carga e descarga por alvarengas é necessário falarmos sobre um segmento profissional crucial à sua realização. É indubitável que o trabalho de estivamento permaneceria necessário às atividades portuárias seja qual fosse o projeto de melhoramento adotado, porém, a importância dele no Império era simplesmente fundamental. Não sendo possível a atracação direta e inexistindo aparelhos *bord à quai*¹⁴³, os estivadores eram responsáveis pela arrumação das mercadorias nos trapiches alfandegados e armazéns, pelo seu deslocamento do cais para as alvarengas e destas para os navios, e pela distribuição igualitária da carga no porão dos navios. Trabalhando geralmente em grupo e sob a supervisão de um mestre estivador, responsável pela formação das equipes de trabalho e pela distribuição das tarefas, os estivadores tinham força física e equilíbrio corporal para aguentar os pesados fardos de açúcar e de algodão, que, como vimos, às vezes, chegavam ao convés por intermédio de pranchas. É lógico que as obras portuárias mudariam a rotina de trabalho desses trabalhadores. Ao invés da baldeação dupla, a estivação dos navios ficaria restrita ao cais, onde era mais fácil de ser vigiada pelos fiscais e homens de negócio. Mas enquanto isso não ocorria, os estivadores estavam adaptados às condições ecológicas do porto e desde muito cedo foram regulamentados pelas autoridades oficiais do Império.

Desde 1859, a Capitania dos Portos não considerava o trabalho de estiva "puramente braçal e momentâneo", mas um ofício que "requer mais ou menos conhecimentos náuticos ou hábito da vida marítima". Destarte, só quem tivesse matrícula na instituição poderia exercer a profissão de estivador. A medida desagradou os comerciantes que até então contratavam pela metade do preço as "pessoas da terra". Em 1866, o capitão do porto cedeu temporariamente à pressão das firmas consignatárias e deu aos mestres de estiva a faculdade de engajar "quem bem lhes parecesse". Entretanto, o exclusivismo profissional continuou até 1869 quando os estivadores "fizeram parede" ao decidirem "abandonar as alvarengas com a carga atracada a bordo dos navios" para exigir um aumento salarial de 50%. Aparentemente, o ato foi uma retaliação pela prisão de alguns colegas de profissão, acusados de praticarem roubos nessas mesmas embarcações. Sem poderem recorrer a outro meio, "vários comerciantes" acataram a imposição dos estivadores "para não comprometerem importantes interesses que lhes estavam confiados"¹⁴⁴. Momentaneamente, a categoria sentiu o gosto da vitória. Mas a contraofensiva do comércio veio através de petições dirigidas à Capitania e ao Governo provincial para por

¹⁴³ GALVÃO FILHO, 1870. p. 43.

¹⁴⁴ A ordem das citações é a seguinte: Acta da sessão extraordinária da direção da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco em 02 de julho de 1859. *Livro de Atas, 1851-1867*. Recife, ACP, v. II. ff. 104-105; Estivamento dos navios. *Jornal do Recife*. Recife, 03 de abr. 1866. nº 76, a. VIII, p. 1, c. 4; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral do 1 de agosto de 1870*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1870, a. 12, p. 37.

termo à exigência da matrícula. O vice-presidente, Manoel do Nascimento Machado Portela, acatando a uma representação da Associação Comercial, decidiu que a estiva poderia ser feita por qualquer indivíduo, desde que tivesse uma simples licença da Capitania dos Portos e da Alfândega para apuração de responsabilidades futuras¹⁴⁵. Em 1880, a mesma questão da matrícula retornou às páginas dos jornais. Mas, desta vez, não era o comércio que queria o fim da inscrição, mas os próprios empregados de estiva. O órgão da Marinha lançou mão de uma circular em que obrigava os estivadores a se recadastrarem na instituição e lhes impunha uma taxa de inscrição e a obediência a um capataz. Um porta-voz da categoria retrucou que "o trabalhador a bordo de carga e descarga não faz profissão da vida do mar" e, por conseguinte, não estava sujeito às obrigações impostas pelo regulamento da Marinha. Sendo apenas a Alfândega capaz de designar quais os trabalhadores estavam habilitados para "a descarga de lastro como para os gêneros de estiva", ele pediu ao capitão do porto que despidesse "a farda do intitulado capataz dos estivadores", acabasse com "as matrículas a que foram obrigados" e fizesse a restituição dos emolumentos indevidamente recolhidos¹⁴⁶.

Como no passado não conseguiram barganhar com os proprietários de alvarengas, os estivadores não viam utilidade na questão da matrícula. Ela tanto representava uma redução salarial quanto um aumento da fiscalização portuária sobre a categoria. Quando os estivadores se recusaram a embarcar as mercadorias nas alvarengas, recebiam o equivalente a 3\$250 réis por dia de trabalho. Além disso, alguns deles obtinham ganhos extras através de práticas de contrabando e roubo de carga, às vezes, com a cooperação de pilotos de alvarengas. Para citar alguns exemplos, a "Gazetilha" do *Jornal do Recife* de 1869 aproveitou a prisão em flagrante de um estivador que roubava uma porção de açúcar para denunciar que "muitos indivíduos que se empregam neste mister praticam desde muito roubos idênticos, tanto de açúcar como de algodão". No mês seguinte, mais dois estivadores foram remetidos à Casa de Detenção do Recife após serem pegos roubando "arrouba e meia de açúcar de bordo de um navio em que estavam estivando". Em 1870, o mesmo periódico noticiava que "continuam os homens que vão trabalhar na estiva dos navios, a roubar o açúcar e o algodão" que, sem demora, levavam a "determinadas casas" do Bairro do Recife¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Acta da sessão ordinaria da direcção da Associação Commercial Beneficente aos 10 e 23 de agosto de 1869. *Livro de Atas, 1867-1873*. Recife, ACP, v. III, ff. 38-39; Estivadores. *Jornal do Recife*. Recife, 10 de ago. 1869. nº 181, a. XI, p. 1, c. 2; Estivadores. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de ago. 1869. nº 185, a. XI, p. 1, c. 6.

¹⁴⁶ Ao Illm. Sr. capitão de mar e guerra e capitão do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de abr. 1880, nº 81, a. XXIII, p. 2, c. 5.

¹⁴⁷ A ordem dos fatos e das citações é a seguinte: É preciso por termo. *Jornal do Recife*. Recife, 26 de jul. 1869. nº 168, a. XI, p. 1, c. 3; Mais dous. *Jornal do Recife*. Recife, 02 de ago. 1869. nº 174, a. XI, p. 1, c. 4; Continua o roubo. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de jan. 1870, nº 10, a. XII, p. 2, c. 4. Para outros casos de roubo praticados por estivadores, reveja a nota nº 25 deste capítulo.

Dissemos que as mercadorias produzidas na hinterlândia do Recife chegavam ao porto de várias maneiras. Até o advento das estradas de ferro, elas vinham exclusivamente através de tropas de almocreves ou por meio de barcaças. A escolha entre uma ou outra modalidade vinha de sua própria eficácia e da localização da área produtora. Os engenhos mais próximos dos portos fluviais ou marítimos escoavam os seus produtos de exportação preferencialmente em barcaças. Para um estudioso da pequena cabotagem, a "vitória da barcaça" sobre outros tipos de embarcações a vela decorria de sua quilha em formato de prato, que tirava partido das restrições hidrográficas da região e conseguia integrar de uma só vez "os percursos marítimos e fluviais". As barcaças ainda tinham a vantagem de oferecer fretes mais baratos por exigirem pouca despesa de custeio e uma tripulação diminuta¹⁴⁸. Quando não compensava trazê-los sobre a água, os produtores as enviavam nas costas de animais. Henrique Milet elencou qual o segredo da persistência dos almocreves mesmo após a implantação da rede ferroviária. Em primeiro lugar, eles participavam de todo o processo de recebimento, embalagem, entrega e venda de mercadorias. Compravam as encomendas dos senhores de engenho e retornavam da viagem trazendo os sacos vazios e, às vezes, o dinheiro da venda. Ademais, o preço negociado chegava a ser de 40 a 60 réis mais rentável do que por um trem¹⁴⁹.

A partir dos anos de 1850, a introdução das estradas de ferro tanto alterou a paisagem monótona do interior da província, com seus trilhos, locomotivas e túneis, quanto competiu com o sistema tradicional de transporte. A segunda ferrovia do Brasil e a primeira de capital inglês, a *Recife and San Francisco Railway Company, Limited*, começou suas atividades em 8 de fevereiro de 1858 com a inauguração do trecho entre o Forte das Cinco Pontas e o Cabo. Posteriormente, os trilhos da companhia estenderam-se até a cidade de Una (1862), Catende (1882) e Garanhuns (1887), cobrindo as áreas mais férteis da "mata úmida". Outra via férrea inglesa, a *Great Western Railway Company, Limited*, dirigiu-se na direção noroeste para os distritos açucareiros da "mata seca". O tráfego da Recife a Limoeiro, título menos suntuoso da Great Western, iniciou-se em 1881 com a abertura da seção até Paudalho. No ano seguinte, suas linhas alcançaram Limoeiro e Nazaré, e, no final do Império, entraram em operação as seções: Nazaré-Aliança e Aliança-Timbaúba. Em 1885, a grande lavoura do oeste pôde enviar os seus produtos através da *Estrada de Ferro Central de Pernambuco*. Originalmente, a linha férrea fora idealizada para ir até Jaboatão, mas, as lideranças locais conseguiram modificar o projeto e interiorizar os seus trilhos na direção de Caruaru¹⁵⁰.

¹⁴⁸ MELLO, 2002. p. 206.

¹⁴⁹ MILET, 1881. p. 38.

¹⁵⁰ PINTO, 1949. p. 60-61, 85-93, 104.

Todas as mercadorias que chegavam ou saíam nessas modalidades de transporte eram arrematadas localmente pelas "despesas de distribuição". A única exceção ocorria com as que vinham pelos almocreves, cujo trabalho só terminava no interior dos armazéns. Mas mesmo no momento em que elas precisavam deixá-los para ir até os navios, precisavam ser baldeadas em terra para outro tipo de condução para chegar ao cais do porto. Conforme antecipamos, o que o sobredito articulista do *Jornal do Recife* chamava de despesa de distribuição, nada mais era do que o transporte terrestre de produtos em carroças. Os carroceiros ligavam as estações centrais dos caminhos de ferro ao cais e distribuíam o carregamento nos armazéns, trapiches alfandegados e estabelecimentos comerciais em geral. Muito antes dos congestionamentos modernos, as ruas da capital estavam repletas de carros de duas a quatro rodas puxadas por bois ou cavalos. O trânsito tornava-se particularmente insuportável quando ao movimento de carroças se juntava o de almocreves. Um engenheiro fiscal do Governo provincial reclamou dos "trajes incompletos dos peões" e das "filas imensas de cavalos presos uns aos outros, interrompendo constantemente o trânsito dos viandantes e demorando-se até passarem 30, 40 e mais animais que compõem os comboios" ¹⁵¹.

Na verdade, as queixas sobre o trânsito e os modos dos almocreves e carroceiros eram constantes e repetitivas. Sob o título "conveniência pública" uma folha da província sugeria que os "cavalos carregados com algodão, açúcar e outros gêneros" tomassem o caminho da ponte de Santa Isabel e deixassem a circulação de veículos para as pontes da Boa Vista e do Recife. De acordo com o autor do artigo, a medida evitaria "a aglomeração de trens e animais, tanto naquelas vias de comunicação, como nas ruas que lhe ficam em continuação" ¹⁵². O mesmo problema do tráfego levou os moradores de uma rua do Bairro do Recife a procurar à imprensa para pedir ao "poder competente" que fosse suspenso dali "o trânsito de cavalos carregados de açúcar". O jornal que noticiou a reclamação aproveitou a ocasião para afirmar que havia outras vias mais adequadas ao transporte de açúcar, e que a afluência de cargueiros no mesmo local talvez causasse um desastre, como o que quase ocorrera com um homem após o tombamento de uma carroça de açúcar ¹⁵³. Mas para facilitar a locomoção, algumas carroças transitavam em ruas estreitas e proibidas. Numa delas, um condutor por pouco não vitimou um garoto na Rua Direita. Não sabemos se é verdade, mas conta-se que ele lamentou não tê-lo matado "porque o livraria de ir para [a guerra d]o Paraguai" ¹⁵⁴.

¹⁵¹ Relatório do engenheiro fiscal da Locomotora Pernambucana, Crisólito Ferreira de Castro Chaves, para o ano de 1875. Recife, 22 de Janeiro de 1875. APEJE, Códice D-II, fl. 437.

¹⁵² Conveniência publica. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de out. 1865. nº 250, a. VII, p. 1, c. 6.

¹⁵³ Merecem ser attendidos. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de jan. 1869. nº 12, a. X, p. 2, c. 2.

¹⁵⁴ Rua Direita. *Jornal do Recife*. Recife, 01 de fev. 1868. nº 26, a. X, p. 3, c. 2.

A Câmara Municipal lançou mão das "posturas municipais" para controlar não só os carroceiros como também os tropeiros que circulavam na cidade. Como normas de conduta social, as posturas visavam monitorar desde as roupas desses trabalhadores até o trote dos animais. Provavelmente, a principal delas foi a lei nº 1.129 de 26 de junho de 1873, que tratava do "desempachamento dos lugares públicos da cidade e providência contra o abuso nas conduções de carros e animais". Ela se assemelha ao atual código de trânsito no tocante à exigência de habilitação para os condutores de carros, seges, ônibus ou qualquer outro tipo de veículo; às regras de estacionamento na cidade; e ao limite de velocidade no perímetro urbano do Recife. O art. 175 regulava o peso da carga para cada categoria de carroça. As carroças de 4 rodas poderiam conduzir mais de 40 arrobas se fossem puxadas por um boi, e a metade se o animal fosse um cavalo. Caso o veículo tivesse apenas duas rodas poderia deslocar 2/3 da carga permitida ao de 4 rodas. O condutor que ultrapassasse o limite de carga seria penalizado com uma multa de 10\$000 réis e o dobro em caso de reincidência. Ele também estaria sujeito às mesmas penalidades, se o veículo se movimentasse com o auxílio de escravos ou homens livres e o boi fosse "impelido à força de ferrão". O uso de tal instrumento só era permitido aos condutores de carros de engenho¹⁵⁵.

Essa lei foi modificada diversas vezes para se adequar aos novos padrões de pesos e medidas e aos interesses dos proprietários de carroças. O art. 8º da lei nº 1.178 de 5 de junho de 1875 substituiu a arroba pelo quilo e aumentou o peso correspondente para cada veículo. Se antes uma carroça de 4 rodas e movida por um boi poderia conduzir o equivalente a 600 kg (40 arrobas) agora levaria mais de 750 kg (10 sacos de açúcar). Se a mesma fosse puxada por um cavalo o limite passaria dos 300 kg (20 arrobas) para mais de 525 kg (7 sacos do mesmo produto)¹⁵⁶. Em 1879, uma proposta de postura adicional resolveu aumentar ainda mais a carga das carroças para 12 sacos de açúcar se fossem conduzidas por um único boi, e 16 sacos para as que tivessem dois bois. Esse número diminuiria para 10 e 15 sacos, respectivamente, se o animal fosse um cavalo. Chama a atenção de que o valor da multa permaneceria igual em caso de infração, isto é, 10\$000 réis¹⁵⁷. Mas a lei nº 1.410 de 12 de maio de 1879 não chegou a ser tão rigorosa com os animais. O art. 1º definia que "nenhum carro ou carroça de quatro rodas, destinado à condução de gêneros" poderia transportar mais de doze sacos tendo apenas dois bois. E o art. 2º estabeleceu o limite máximo de dez sacos de açúcar para os carros com

¹⁵⁵ Pernambuco, Governo de. Lei nº 1.129 de 26 de junho de 1873. *Leis Provinciais do anno de 1873*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filhos, 1873. p. 129.

¹⁵⁶ Pernambuco, Governo de. Lei nº 1.178 de 5 de junho de 1875. *Leis Provinciais do anno de 1875*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filhos, 1875. p. 33.

¹⁵⁷ Camara Municipal do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 19 de fev, 1879, nº 41, a. XXII, p. 1, c. 2.

duas rodas e apenas um cavalo; e de dezoito sacos para os que tivessem a mesma quantidade de rodas e fossem puxados por dois cavalos. Embora bem definidas na teoria, esta e outras tantas leis do Império foram construídas "para inglês ver". Uma 'Publicação solicitada' do *Jornal do Recife*, após transcrever a legislação em vigor, chamou a atenção das autoridades de serem vistos "constantemente pelas ruas desta cidade carros de 4 rodas puxados por um só boi transportando 14 e mais sacos de açúcar; outros de 2 rodas puxados por um só cavalo conduzindo número muito superior ao determinado" ¹⁵⁸.

As posturas foram ineficazes não só para combater o transporte excessivo de cargas, como os castigos físicos dos animais. Desde 1855, uma postura adicional proibia "todo e qualquer cocheiro e condutor de carroça, pipa d'água etc., maltratar os animais com castigos bárbaros e imoderados". Entretanto, o que se observava na prática era "cavalos e bois magros e chagados", carregando "peso superior a cem arrobas". Como os animais não tinham força para puxar tanta carga, "o selvagem carroceiro" vinha malhá-los a pau e ferrão e, às vezes, chegavam a matá-los. Em 1874, a secretaria de polícia instituiu um regulamento em que os boleiros e carroceiros só poderiam exercer a profissão se fossem matriculados na instituição e se submetessem a uma prova de habilidade. Os condutores depois de receberem a inscrição tinham de anexar na carroça uma placa com o número do veículo. O art. 21 determinava que "nenhum boleiro ou carroceiro poderá castigar imoderadamente os animais com que trabalharem". Entretanto, tão logo saiu o regulamento "um pobre descendente de Ápis, magro, faminto e cansado da vida que levava sob o ferrão de um desalmado filho da Galiza" parou extenuado no Cais do Apolo. O "desalmado condutor" fustigou em vão o animal e após lhe tirar a canga, o boi jogou-se voluntariamente no rio. No ano seguinte, outro boi parou na Rua da Aurora com chagas advindas dos varões da carroça. Seu condutor colocou um feixe de cordas sobre a placa de identificação do veículo para se preservar da postura que proibia de "andarem em serviço animais feridos". Trazendo o título "matéria velha", uma folha da cidade narrou o espancamento de um boi por um grupo de "desalmados carroceiros", que tentaram forçar o animal a prosseguir a viagem de 15 sacos de açúcar. Como o animal assim mesmo não se levantou, eles retiraram a carreta de nº 247 do caminho e deixaram "a pobre vítima de sua selvageria estendida no chão" ¹⁵⁹.

¹⁵⁸ A Illma Camara Municipal. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de dez. 1879. nº 282, a. XXII, p. 2, c. 6-7.

¹⁵⁹ A ordem dos fatos e das citações é a seguinte: Camara Municipal do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 30 e 31 de jan. 1870. nº 24, a. XII, p. 2, c. 5-6; Mão tracto aos animaes. *Jornal do Recife*. Recife, 21 de jan. 1870, nº 16, a. XII, p. 1, c. 2; Regulamento. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de jan. 1874. nº 21, a. XVII, p. 1, c. 2-4; Suicidio bovino. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de mar. 1874. nº 60, a. XVII, p. 4, c. 2 Animal chagado. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de jan. 1875. nº 5, a. XVIII, p. 1, c. 3; Materia velha. *Jornal do Recife*. Recife, 01 de fev. 1875. nº 25, a. XVIII, p. 1, c. 5.

Sem um concorrente direto e estando a circulação de mercadorias na cidade totalmente dependente das carroças, muitos carroceiros contavam com a proteção do comércio, às vezes, em seu próprio prejuízo. Em 1861, Souza Reis elevou o tom na Assembleia Provincial de que o "transporte dos gêneros das Cinco Pontas para o Recife era pessimamente feito, e que muitas eram as queixas da falta dos gêneros transportados". Para o deputado, a culpa dos saques era dos carroceiros que não tinham "nenhuma responsabilidade" com a segurança do carregamento.¹⁶⁰ Em 1869, o editorial do *Diário de Pernambuco* endereçou ao ministro da Agricultura uma série de artigos, em que um deles reivindicava providências urgentes para os transtornos experimentados pelos principais gêneros de exportação até o ponto de embarque. Primeiramente, eles sofriam duas operações de carga e descarga nos vagões da estrada de ferro até a estação de Cinco Pontas, em seguida passavam por mais duas baldeações desta vez em carroças até o porto do Recife. Nesse percurso, as mercadorias vinham danificadas pelos excessivos transbordos, e acabavam sendo expostas a "má fé dos condutores de carroças, que muitas vezes se não pejam de violar os volumes que lhes são entregues" ¹⁶¹.

Não sabemos se houve desinteresse da companhia ou se a eterna indecisão do Governo imperial atrapalhou os seus planos, mas a principal ferrovia de Pernambuco, a Recife a São Francisco, não conseguiu prolongar os seus ramais para o cais. É certo que na década de 1860 a companhia apresentou vários projetos nesse sentido mediante garantias de juros, subsídios governamentais ou uma permissão especial para substituir trechos contratados. Mas o Império foi inflexível quanto à concessão de novas vantagens, e não se decidiu entre o prolongamento das linhas férreas para o Bairro do Recife ou para o Cais do Ramos em São José. Na verdade, enquanto não fosse solucionada a questão técnica do porto não haveria uma solução para o problema. Para estender os ramais até o bairro portuário, tornava-se necessária a construção de uma ponte sobre o rio Capibaribe e a desapropriação de imóveis públicos e particulares. Se a gare permanecesse em São José deveriam ser feitas obras de dragagem na praia de Santa Rita para aproximar os navios da estação de Cinco Pontas. Esta proposta chegou a ser levada parcialmente a efeito, mas como não solucionou o problema o transporte de cargas na cidade permaneceu sob o controle de carroceiros¹⁶².

¹⁶⁰ *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de mai. 1861, nº 124, a. 37. p. 1, c. 6.

¹⁶¹ O Sr. Ministro da Agricultura e a entrada de ferro do Recife a S. Francisco. Prolongamento para o centro da cidade. *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de dez. 1869, nº 288, a. XLV, p. 2, c. 1-3.

¹⁶² *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de jul. 1865, nº 165, a. XLI, p. 2, c. 2-3; *Jornal do Recife*. Recife, 26 de mar. 1866, nº 70, a. VIII, p. 1, c. 2; GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869. p. 257-267; BRASIL, Governo do (1875-1878: Almeida). *Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877. p. 313.

Os carroceiros apenas se sentiram ameaçados diante da concessão originalmente dada a Belarmino do Rego Barros e José Joaquim da Silva Antunes para instalarem um sistema de transporte de carga sobre trilhos. Os empresários conseguiram adquirir a concessão pública apresentando uma proposta diferencial. Enquanto os demais interessados restringiram o raio de atuação de suas empresas ao bairro portuário, a proposta vencedora sugeriu ampliá-lo para a freguesia de Afogados e a Passagem da Madalena. Na realidade, os concessionários não intencionavam executar o empreendimento, pois logo após a assinatura do contrato, firmado em 12 de abril de 1872, transferiram a concessão de 25 anos ao *Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro* que, por seu turno, a repassou para a firma social *Teixeira, Chaves & Cia*, um consórcio formado pelo mesmo banco e os empresários Antônio Augusto Teixeira e Tito Chaves Barcelos¹⁶³. Os novos proprietários instalaram cerca de 8 km de linhas férreas entre a estação de Cinco Pontas e o cais da Companhia Pernambucana, sendo a maior parte dos ramais alocados nas artérias do Bairro do Recife¹⁶⁴. Em 10 de agosto de 1874, a *Locomotora Pernambucana* iniciou suas operações com o transporte de "trinta e tantos sacos de açúcar da marca Sibiró Grande, consignados à Correia & Cia"¹⁶⁵.

Prometendo o transporte rápido de mercadorias e a preços mais módicos, a companhia experimentou rapidamente a animosidade dos donos de carroças, inicialmente nas páginas do jornal *A Província* e em seguida pelas ruas do Recife. Em menos de um mês, diversas agulhas e trilhos da linha férrea foram misteriosamente arrancadas. Um homem chegou a ser acusado de cometer tal "brincadeira", mas terminou liberado pelo inspetor de polícia. A brincadeira permaneceu nos meses seguintes e a Locomotora ofereceu um prêmio de 200\$000 réis a quem delatasse "com todas as provas" o infrator¹⁶⁶. A hostilidade dos carreteiros agravou-se quando entrou em discussão uma postura municipal que estipulava o limite máximo de oito sacos de açúcar para cada carroça, a pretexto de que um número maior de volumes era superior à capacidade física dos animais. A Câmara Municipal também queria regulamentar o sistema de amortização das carroças para impedir que a trepidação dos carros danificasse o calçamento da cidade. Ainda que as posturas dirigidas aos carroceiros fossem anteriores à existência da

¹⁶³ Pernambuco, Governo de. (1874-1876: Lucena). *Falla com que o Exm. Sr. Commendador Henrique Pereira de Lucena abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874*. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1874, p. 59.

¹⁶⁴ Relatório do engenheiro fiscal da Locomotora Pernambucana, Crisólito Ferreira de Castro Chaves, dirigido ao presidente da província Henrique Pereira de Lucena. Locomotora Pernambucana, 20 de janeiro de 1875. Recife, APEJE, Códice D-II, fls. 424-425v e anteriores.

¹⁶⁵ Ofício do engenheiro Crisólito Ferreira de Castro Chaves para o presidente da província Henrique Pereira de Lucena. Locomotora Pernambucana, 11 de agosto de 1874. Recife, APEJE, Códice D-II, fl. 414.

¹⁶⁶ Locomotora. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de set. 1874, nº 207, a. XVII, p. 1, c. 3; Perseguição á Locomotora. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de dez. 1874, nº 284, a. XVII, p. 1, c. 4-5; Locomotora. *Jornal do Recife*. Recife, 30 de dez. 1874, nº 297, a. XVII, p. 3, c. 6; *Jornal do Recife*. Recife, 05 de jan. 1875, nº 3, a. XVIII, p. 3, c. 5.

Locomotora, como acabamos de ver, a interferência municipal no modelo tradicional de transporte de cargas arregimentou diversos carroceiros contra "a prepotência dos patoteiros" de quererem impor "o arbítrio e a violência da carga inferior à lotação de suas carroças". Diante da ameaça de perturbação da ordem pública, as autoridades instituídas imediatamente revogaram o ato e permitiram que as carroças fretassem até "16 sacos de açúcar e mais gêneros e volumes, na razão que comportarem as respectivas lotações" ¹⁶⁷.

A partir daí, os proprietários carroceiros organizarão uma verdadeira "associação", ou melhor, "outra espécie de empresa, representada por diversos possuidores, que se auxiliam reciprocamente" para "empecer a marcha da Locomotora", ora dirigindo as suas carroças sobre a linha de carris, ora "prostrando-se nas portas de carga e descarga dos armazéns, de modo a proibir o trânsito dos carros da empresa". Se a Locomotora prometia maior celeridade no transporte de carregamentos, eles podiam "opor todos os embaraços de modo a destruir tais vantagens, e chamar o descrédito para ela" ¹⁶⁸. A ação dos carroceiros ia desde o boicote dos trilhos da empresa até a marginalização dos seus funcionários. O alvo preferido deles eram os cocheiros e antigos carroceiros. Um deles de nome Viana foi comparado a Judas por deixar os antigos companheiros para se tornar empregado da Locomotora ¹⁶⁹. Muitas vezes, apenas com a intervenção direta da presidência da província, da Câmara Municipal e do corpo policial era possível manter os seus carros em operação. A municipalidade chegou a elaborar uma postura para impedir a obstrução dos trilhos, o que ocorria não só pela ação direta dos carroceiros, como das bancas de vendedores ambulantes e dos bêbados da cidade. Mas tão logo diminuía a participação do poder público, voltava o mesmo clima de provocação. Os próprios fiscais e integrantes da polícia quando topavam com "algum carroceiro impertinente e provocador" faziam pouco caso da situação e deixaram os condutores entregues a própria sorte ¹⁷⁰. O que estava por trás da sabotagem não eram tanto os carroceiros em si, os quais seriam facilmente excluídos do transporte de carga "aos pontapés", mas os "proprietários [de carroças] e homens tão respeitáveis" quanto os que estavam à frente da Locomotora, e que se achavam dispostos "a fazer valer os seus direitos por todos os meios" ¹⁷¹.

¹⁶⁷ A Locomotora Pernambucana. *A Província*. Recife, 26 de nov. 1874, nº 452, a III, p. 3, c. 3-4; Revolução e mais revolução. *A Província*. Recife, 12 de dez. 1874, nº 465, a. III, p. 1, c. 4. Cf ainda: Ofício dos empresários Teixeira, Chaves & Cia para o presidente da província de Pernambuco Henrique Pereira de Lucena. Escritório da Locomotora Pernambucana, 04 de dezembro de 1874. Recife, APEJE, Códice D-II, fls. 418-418v.

¹⁶⁸ Relatório do engenheiro fiscal da companhia Locomotora Pernambucana, Crisólito Ferreira de Castro Chaves. Locomotora Pernambucana, 20 de agosto de 1880. Recife, APEJE, Códice D-II, fl. 483-483v.

¹⁶⁹ Vi-Anna na Locomotora. *A Província*. Recife, 22 de ago. 1874, nº 374, a. II, p. 4, c. 1.

¹⁷⁰ Relatório do engenheiro fiscal da Locomotora Pernambucana Crisólito Ferreira de Castro Chaves para o exercício de 1877-1878. Recife, 16 de novembro de 1878. APEJE, Códice D-II, fl. 471.

¹⁷¹ A Locomotora e a polícia. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de jan 1880, nº 12, a. XXIII, p. 2, c. 4-5.

Não tendo um privilégio exclusivo, a Locomotora tentou concorrer com os carroceiros através da redução dos fretes e do transporte gratuito para seus comitentes. Mas, ao contrário dos carroceiros que não tinham nenhuma obrigação contratual com a província, a companhia tinha de despender um capital avultado com a reparação dos desníveis do calçamento e ainda enfrentar alguns conflitos de jurisdição com a Companhia Ferro Carril, e até mesmo com o batalhão das Cinco Pontas. A Ferro Carril tinha um contrato para transportar passageiros na extensão urbana do Recife e se opôs a proposta da Locomotora de reservar um dos seus carros para o deslocamento de funcionários da empresa. A transportadora resolveu a contenda utilizando o argumento da paridade. Assim como a Ferro Carril transportava eventualmente mercadorias para uso próprio da empresa, a Locomotora tinha o direito de conduzir os seus empregados¹⁷². Já a divergência com o quartel do exército ocorreu após a construção de um edifício bem ao lado do forte para servir de cocheira, oficina e depósito de carros. Alegando que os excrementos dos animais comprometiam a saúde dos soldados, o médico da instituição propôs a transferência do telheiro para outra localidade. A gerência da Locomotora estranhou o interesse súbito dos comandantes das armas pelo bem-estar dos seus oficiais e, contrariada, recorreu à presidência para lembrá-la de que a localidade servira de "depósito de lixo, animais mortos e matérias excrementícias de todo o 2º batalhão" ¹⁷³.

Para completar as adversidades da empresa, uma parte considerável do seu capital estava comprometida com os pagamentos dos salários do engenheiro fiscal e com a renovação das longrinas de pinho da linha de carris. Concorrendo em condição desigual, a Locomotora não dava lucro aos proprietários, não tinha sede própria e tampouco conseguiu honrar os seus compromissos contratuais, entre os quais, a ampliação da malha férrea para Afogados e a Passagem da Madalena. A Teixeira, Chaves & Cia não suportou os danos financeiros e deixou a concessão nas mãos do Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro que, por sua vez, estabeleceu um contrato de arrendamento, em 5 de julho de 1879, com a casa recifense *Leite, Osvaldo & Cia*, a razão de dois contos de réis anuais nos dois primeiros anos e outros três contos no quadriênio subsequente¹⁷⁴. Embora o montante da transação fosse relativamente irrisório para o tipo de negócio, os arrendatários suspenderam as operações da Locomotora no ano seguinte e entraram em litígio com os concessionários. É que o banco carioca omitiu no

¹⁷² Ofício do gerente da Locomotora Pernambucana, Adriano de Albuquerque, para o engenheiro fiscal Crisólito Ferreira de Castro Chaves. Recife, 05 de fevereiro de 1875. APEJE, Códice D-II, fls. 427-428v.

¹⁷³ Ofício do gerente da Locomotora Pernambucana, Jesuíno da Costa de Albuquerque Mello, para o engenheiro fiscal Crisólito Ferreira de Castro Chaves. Recife, 11 de junho de 1877. APEJE, Códice D-II, fl. 460v.

¹⁷⁴ Pernambuco, Governo de. (1879-1880: Albuquerque). *Falla com que o Exm. Sr. Dr. Lourenço Cavalcanti de Albuquerque abriu a sessão da Assembléa Provincial de Pernambuco no dia 1 de março de 1880*. Pernambuco: Typ. de Manoel de Figueiroa de Faria & Filhos, 1880. p. 23-24.

contrato de arrendamento que o terreno da cocheira e oficinas fora cedido à empresa a título precário. Acontece que os empresários investiram na reforma do edifício, e não sabiam que a Estrada de Ferro do São Francisco tinha preferência contratual para ali ampliar a estação das Cinco Pontas. O engenheiro fiscal da companhia, Alfredo Carlos Alcoforado, também acusou a Locomotora de não pagar os seus honorários e os reivindicou judicialmente¹⁷⁵.

Após tantos atropelos e a suspensão do tráfego, o governo da província acompanhou a opinião do procurador dos feitos da fazenda e determinou o fim imediato do contrato, dando o prazo de três meses para a retirada dos trilhos e a recomposição do calçamento. No entanto, a instituição bancária apelou para utilidade pública do empreendimento, e obteve do Governo provincial o prazo de seis meses para a recuperação empresarial. Em 20 de julho de 1882, o presidente renovou o contrato com o banco do Rio de Janeiro¹⁷⁶. Uma sociedade anônima assumiu a direção da empresa em 1884, sendo os seus representantes José da Silva Loio Jr., Leal & Irmãos, Souza Pinheiro & C., Tavares de Mello & Genros, Jovino Bandeira e Antonio José Leopoldino Arantes¹⁷⁷. Ainda que os seus integrantes fossem experientes empresários da província e membros da Associação Comercial de Pernambuco, o balanço geral da companhia foi invariavelmente deficitário. Apenas nos dois primeiros anos sob nova direção, a empresa acumulou um déficit progressivo de 25.975.822 réis, em parte formado pelo pagamento de um empréstimo e pelo compromisso com a anualidade bancária e com os impostos do Consulado e do tesouro provincial. Em 1886, a comissão fiscal da Locomotora concluiu que se o ritmo permanecesse o mesmo, os seus acionistas veriam "em breve totalmente absorvido o capital da companhia"¹⁷⁸. Foi o que exatamente aconteceu. O relatório do engenheiro fiscal para o exercício de 1887-1888 demonstrou que o "estado financeiro da empresa é desanimador" em razão da progressão dos déficits anuais e da concorrência desleal dos donos de carroças, que "vendo na empresa somente um rival tratam de embaraçar o expediente desta, já demorando ou descarregando sobre seus trilhos, já propositalmente ocasionando acidentes nas carroças sobre a própria linha onde transitam os carros da empresa"¹⁷⁹.

¹⁷⁵ Pernambuco, Governo de. (1881-1882: Correia). *Falla com que o Exm. Sr. Dr. Antonio Epaminondas de Barros Correia 1º vice-presidente da provincia abriu a sessão da Assembleia Legislativa de Pernambuco em 1º de março de 1882*. Pernambuco: Typographia de M. Figueiroa de Faria & Filhos, 1882. p. 43-44.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 43-44.

¹⁷⁷ Pernambuco, Governo de. (1885-1886: Pereira Jr.). *Falla que o presidente da provincia conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Junior dirigio á Assembleia Legislativa de Pernambuco no dia de sua instalação, a 6 de março de 1886*. Recife: Typ. Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1886. p. 49.

¹⁷⁸ Balanço geral da companhia Locomotora Pernambucana, em 31 de agosto de 1886. *Jornal do Recife*. Recife, 08 de dez. 1886. nº 282, a. XXIX, p. 2, c. 6.

¹⁷⁹ Relatório do engenheiro fiscal da companhia Locomotora Pernambucana José Joaquim de Mello Cahú, apresentado ao presidente da província Joaquim José de Oliveira Andrade. Recife, 28 de agosto de 1888. APEJE, Códice, D-II, fls. 506-507.

O que animou os diferentes arrendatários da Locomotora era a possibilidade de fechar um acordo de exclusividade com as ferrovias da província, e com isso conquistar o mercado dos carroceiros. Mas a Estrada de Ferro do São Francisco, certamente para baratear o valor dos fretes, manteve o clima de competição. O seu desinteresse em celebrar alguma parceria com a Locomotora é particularmente notório no acordo celebrado em 1885. Nenhuma de suas cláusulas beneficiava a transportadora em particular. Muito pelo contrário, a empresa assumiu a obrigação de executar obras na entrada da estação, conservar o calçamento de toda a linha férrea, e remover os seus trilhos das Cinco Pontas. A Locomotora ainda abriu mão do direito a possíveis indenizações e de recorrer a instâncias judiciais em caso de conflito entre as duas empresas. O mais curioso é que o transporte de cargas manter-se-ia "em concorrência com as carroças de outros indivíduos particulares" ¹⁸⁰. Em se tratando das demais ferrovias, a enorme distância entre o anúncio das obras e a inauguração do tráfego não chegou a tempo de salvar o saldo de déficits anteriores. Tanto a via férrea do Limoeiro como a de Caruaru só entraram em operação nos anos de 1880 e, ainda assim, através de seções parciais. A primeira só chegou a sua estação terminal no final do Império e a segunda no regime republicano ¹⁸¹.

A ligação direta das estações ferroviárias com o porto através da Locomotora acabou oficialmente em 1890. A decadência da companhia pode ser expressa pela extensão de sua malha férrea e pelo número de volumes transportados. No seu ápice, a Locomotora operava com 8.565 km de extensão. Ela transportou das Cinco Pontas até o porto e vice-versa 256.465 sacos de açúcar, 4.545 de algodão, 281 peças de couro, 1.820 cascos de aguardente e 59.378 volumes diversos, perfazendo um superávit de 1.030.930 réis. Em 1885, a extensão da via reduziu-se a 6.208 km, e ligava as estações centrais das três ferrovias da província com o cais do porto. No exercício 1884-1885, os carros da Locomotora transportaram um total de 224.928 unidades, das quais 114.287 vieram da estação central do Limoeiro e dos trapiches do Bairro do Recife, e o restante da ferrovia do São Francisco, ou seja, 97.561 volumes a menos do que em 1876. O tamanho da malha férrea diminuiu ainda mais no exercício de 1887-1888. A empresa operava com apenas 4.773 km, ou seja, quase a metade do que tivera no início da concessão. Ainda que a quantidade de produtos transportados fosse semelhante ao auge da companhia (306.382 volumes), a diminuição do valor do frete para atrair novos fregueses e os déficits anteriores levaram a empresa à bancarrota ¹⁸².

¹⁸⁰ Pernambuco, Governo de. (1885: Leão). *Falla com que o Exm. Sr. terceiro vice-presidente Dr. Augusto de Souza Leão abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco a 1º de março de 1885*. Recife: Typ. de Manoel Figueiroa & Filhos, 1885. p. 12.

¹⁸¹ PINTO, 1949. p. 85 e 104

¹⁸² APEJE, Códice D-II, fls. 456-457 e 506-507.

As despesas de distribuição eram diretamente proporcionais ao trajeto percorrido pelas mercadorias e às estratégias da Locomotora e dos carroceiros. Quando apenas os proprietários de carroças concorriam entre si pelo transporte de cargas, os preços do frete de açúcar entre a estação de Cinco Pontas e o porto do Recife era de 200 réis. Em 1874, a Teixeira, Chaves & Cia estabeleceu o valor do carroto para o mesmo percurso em 120 réis por saco de açúcar, 160 réis por fardo de algodão e 2\$000 réis por pipa de âncoras ou barris. Já as tarifas na zona exclusivamente portuária custavam 80 réis por saco de açúcar, 100 réis por fardo de algodão e 1\$300 por pipa de âncoras ou barris. No valor do carroto estavam incluídas todas as operações de carga, descarga e arrumação nos armazéns. A Locomotora ainda dava transporte gratuito aos seus fregueses até a estação da Recife a São Francisco, bem como para os que enviassem mercadorias para os bairros do Recife e de Santo Antônio. Essa tabela de preços, ao mesmo tempo em que ficava abaixo do frete dos carroceiros, dava aos agricultores que utilizavam a estrada de ferro uma economia anual de 60 contos de réis¹⁸³. Porém em razão dos motivos já apontados, a Teixeira, Chaves & Cia e os arrendatários posteriores não sustentaram os valores pré-fixados e entraram em descrédito público.

Para conquistar novos fregueses, a Leite, Osvaldo & Cia usou o mesmo expediente do seu predecessor. A casa comercial reduziu o valor do carroto na seção que ia da estação das Cinco Pontas até o Recife e na que vinha desde os trapiches do Forte do Matos até as ruas do Brum e do Apolo. Mas a redução foi vista como uma estratégia para retomar a atividade da empresa, que fora suspensa desde a saída dos antigos empresários. Os próprios carroceiros vieram à imprensa para demonstrar que a atual diminuição dos fretes não passava de uma tática antiga para monopolizar o transporte de mercadorias. Não sabemos se eles estavam certos. O que não resta dúvida é que a Locomotora não se tornou a "preferida para a condução dos ditos gêneros" e precisou retomar a tabela anterior, ou seja, 200 réis para o transporte de cada saca de açúcar, algodão e pipa de aguardente entre o Recife e a estação central da Recife a São Francisco; e 100 réis por saco de açúcar entre os trapiches e os armazéns do bairro portuário¹⁸⁴. A partir daí, não conseguirá mais diminuir a sua tabela de preços até a derrocada da empresa no final do Segundo Reinado. Há quem temesse daí a elevação do preço e a volta do transporte do açúcar ao modo "absolutamente imundo e prejudicial"¹⁸⁵.

¹⁸³ Locomotora Pernambucana. *A Provincia*. Recife, 09 de ago. 1874. nº 364, a. II, p. 4, c. 3; Locomotora Pernambucana. *Jornal do Recife*. Recife, 22 de out. 1874. nº 240, a. XVII, p. 2, c. 4.

¹⁸⁴ Locomotora Pernambucana. *Jornal do Recife*. Recife, 21 de jan. 1880. nº 16, a. XXIII, p. 3, c. 1; A Locomotora e a policia. *Jornal do Recife*. Recife, 22 de jan. 1880. nº 17, a. XXIII, p. 2, c. 4; Empresa Locomotora. *Jornal do Recife*. Recife, 04 de fev. 1881. nº 27, a. XXIV, p. 3, c. 3.

¹⁸⁵ Algumas considerações sobre as sociedades anonymas existentes neste provincia. *Jornal do Recife*. Recife. 23 de jun. 1887. nº 141, a. XXX, p. 2, c. 7.

Como se não bastasse as despesas decorrentes dos "defeitos do porto" e as inerentes ao custeamento dos navios, eventualmente surgiam outros tipos de despesa. Trata-se das taxas lançadas sobre a navegação para aumentar a receita provincial. Em 1880, um "proprietário de embarcações" veio à imprensa falar da "verdadeira extorsão de que são vítimas os navios que infelizmente entram neste porto". O presidente da província, Adelino Antônio de Luna Freire, determinou que todos os navios pagassem na saída emolumentos e o imposto do selo de 6\$200. A portaria presidencial conflitava em matéria tributária com o decreto nº 7.540 de 1879, que dava às alfândegas do Império a competência exclusiva para dar passaporte livre aos paquetes e navios mercantes. Daí que aqui se cobrava "duplamente um imposto sobre o mesmo objeto e para o mesmo fim". Ademais, sustentava o arguidor, Luna Freire sequer considerou em sua decisão, que o decreto nº 5.585 de 1874 dispensou os navios nacionais de cabotagem das formalidades de entrada e saída.¹⁸⁶ Antes dessa lei, vigoravam dois artigos do decreto nº 447 de 1846, que obrigavam os capitães a declarar na Capitania cada detalhe do navio e repetir o procedimento um dia antes de sua partida¹⁸⁷.

Nessa questão, não estava somente em jogo a cobrança em duplicidade do imposto do selo ou a violação das regras da cabotagem, mas o aumento indiscriminado de tributos sobre a navegação. A taxa de passaporte ou passe sobre os paquetes e navios mercantes fazia parte de um rol extenso de tributos gerais e provinciais. As embarcações matriculadas no consulado provincial pagavam anualmente a taxa de tonelagem. Se não estivessem nessa condição ainda compravam a carta de viagem. Mantendo-se a portaria da presidência, elas bancariam o selo de requerimento, os tributos da alfândega sobre o frete e a taxa de passe sobre a estrutura do navio em termos de calado e mastreação. Independente se houvesse descarga, os proprietários arcavam com a ocupação linear dos cais. No caso das embarcações estrangeiras a situação era ainda pior, de vez que os valores e o número de impostos eram bem maiores. Além de todos os tributos precedentes, elas pagavam o do farol e a taxa por carta de viagem. É por isso que o acréscimo de uma nova tarifa parecia ao arguidor uma "verdadeira extorsão, contra a qual legalmente se deve resistir". Seus artigos repercutiram de tal modo que o ministro da Fazenda interviu na portaria presidencial e fixou em apenas 200 réis o imposto de selo¹⁸⁸.

¹⁸⁶ Os navios mercantes no porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de mai. 1880. nº 106, a. LVI, p. 3, c. 3-4. O articulador refere-se ao art. 10 § 8 do imposto do selo, ver: BRASIL, Decreto nº 7.540 de 15 de novembro de 1879. Dá novo Regulamento para a cobrança do imposto do selo. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. p. 620.

¹⁸⁷ BRASIL, Decreto nº 447 de 19 de maio de 1846. Manda por em execução o Regulamento para as Capitâneas dos Portos. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1846*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847, p. 9-10. t. IX, pt. II.

¹⁸⁸ *Diário de Pernambuco*, 10 e 14 de mai. 1880. nº 106 e 110, a. LVI, p. 3, c. 3-4; p. 2, c. 2-3. Ao commercio marítimo d'esta provincia. *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de mar. 1881, a. LVII, nº 65, p. 3, c. 6.

Mas certamente o novo imposto de tonelagem foi o que mais despertou a indignação da classe comercial entre as taxas sobre a navegação. Motivada pelo aperto orçamentário em parte resultante da derrogação do imposto de importação, a Assembleia Provincial sancionou a lei nº 1.713, que no seu artigo 19 §12 determinava a taxa de:

200 réis por tonelada de vapores, navios mercantes e embarcações de cobertura, tanto nacionais como estrangeiros, que demandarem o porto desta cidade e dele saírem, cobrados de uma só vez dentro do exercício, pagos por ocasião do despacho de saída, excetuados os paquetes das linhas regulares, os subvencionados pelo estado, as barcas, canoas e outras embarcações semelhantes¹⁸⁹.

A lei foi aprovada sem sofrer qualquer resistência por causa da vitória da praça do Recife que, alegando inconstitucionalidade tributária, conseguiu eliminar na Corte o imposto provincial de consumo.¹⁹⁰ Somente em 1885, a Associação Comercial de Pernambuco criticou a proposta da comissão orçamentária da província, que revisando a lei nº 1.713, definiu que todos os vapores, navios mercantes e embarcações de cobertura enxuta, que descarregassem no porto do Recife, pagariam 200 réis por cada viagem e, a metade, se regressassem à cidade no prazo máximo de 30 dias¹⁹¹. A grande diferença entre as duas é que na lei anterior cobrava-se o imposto uma única vez e a navegação de cabotagem permanecia isenta. Na nova proposta, a cobrança seria feita por jornada e de todos os navios indistintamente. Segundo os cálculos da corporação, o projeto de lei causaria um acréscimo de despesas na ordem de 53% em cima da média de 1.919 toneladas. Por conseguinte, as companhias de navegação procurariam compensar suas perdas com o aumento dos fretes marítimos, ou então "recusar-se-iam a fazer tocar os seus vapores no porto do Recife para furtarem-se às exigências fiscais". Em ambos os casos, previa a Associação, as implicações seriam desastrosas, já que a província importava "quase todos os gêneros indispensáveis à sua subsistência". Ademais, a medida daria um golpe de misericórdia na decadente marinha mercante nacional, que para manter-se contava com leis protecionistas no parlamento nacional¹⁹².

¹⁸⁹ PERNAMBUCO, Lei nº 1.713 de 28 de julho de 1882. *Collecção das leis provinciais sancionadas e publicadas no anno de 1882*. Recife: Typographia de M. Figueiroa & Filhos, 1882. p. 114.

¹⁹⁰ Sobre o fim do imposto de consumo ver: *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na assemblea geral de 30 de agosto de 1882*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1882. p. 19-22 e anexos 13 e 14; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assemblea geral de 6 de agosto de 1883*. Recife: Typographia do Homeopatha, 1883. p. 17-23.

¹⁹¹ *Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco do anno de 1885*. Recife: Typ. de Manoel de Figueiroa de Faria & Filhos, 1885. v. I, apêndice pg. 4; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assemblea geral*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1885. p. 39-41.

¹⁹² *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assemblea geral*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1885. p. 40-42.

Na realidade, a questão do imposto de tonelagem e o do selo expressam o problema mais amplo do sistema fiscal do Império. Enquanto o Tesouro nacional concentrava as rendas internas e as taxas diretas e indiretas, a capacidade tributária das províncias ficava limitada ao que não lhe fosse concorrente. Sem muita dificuldade, as províncias poderiam ser acusadas de invadirem a esfera de um imposto geral e praticarem, conseqüentemente, um ato ilegal.¹⁹³ Na década de 1870, as denúncias de abuso fiscal foram particularmente acentuadas em razão da recessão econômica decorrente da "Grande Depressão". Desde então, a Associação Comercial de Pernambuco ampliou sua atuação na Assembleia Provincial para impedir o aumento da carga tributária. Em 1875, a instituição ajudou a eliminar os impostos de consumo sobre os gêneros de primeira necessidade e a abolir os direitos de exportação, com a exceção do couro e da aguardente. Em 1877, convenceu a comissão do orçamento provincial a manter o valor dos impostos sobre os principais gêneros da província, e diminuir a alíquota incidente sobre certos produtos importados. Mas, a maior conquista da instituição foi a eliminação do imposto de consumo durante o ministério Paranaguá (1882), não obstante o mesmo tributo retornasse pouco tempo depois sob o título: imposto de giro comercial¹⁹⁴.

No caso do imposto de tonelagem, a Associação Comercial Beneficente só pôde usar a premissa da invasão fiscal no que se refere à navegação de cabotagem, porquanto a de longo curso não gozava de favores governamentais. Seu principal argumento era que as companhias de navegação desviariam suas rotas para outros portos do Império para evitar o novo imposto, o que na prática implicaria na decadência do entreposto regional. Já então, sentia-se os efeitos da competição interprovincial, de cuja consequência era o desvencilhamento das províncias limítrofes da tutela da praça do Recife. A justificativa sensibilizou os deputados provinciais a reduzir a taxa a 50 réis. O presidente de província, por sua vez, achando insuficiente o favor para o comércio, decidiu vetá-la e manter em vigor a lei nº 1.713. Em 1886, a entidade enviou nova representação para a Assembleia provincial temendo que a lei orçamentária para o ano seguinte contemplasse o referido imposto. Aos poucos, o comércio conseguiu isentar os navios em lastro e os que frequentavam regularmente o porto do Recife¹⁹⁵.

¹⁹³ Sobre o conflito fiscal entre o Governo imperial e as províncias, cf: MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 1999. cap. 6

¹⁹⁴ *Relatorio da Associação Commercial de Pernambuco lido em sessão ordinaria da Assembléa Geral em 5 de agosto de 1875*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1875. p. 13-14, 89-173; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral de 4 de agosto de 1877*. Recife: Typ. Classica de Ignacio F. dos Santos, 1877. p. 11; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão de assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typ. da Provincia. p. 6-10.

¹⁹⁵ *Annaes da Assembleia Provincial de Pernambuco do anno de 1886*. Recife: Typ. Manoel de Figueiroa de Faria e Filhos, 1886, p. 10; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typ. da Provincia, 1886. p. 10 e 51-52. LISBOA, 1887. p. 64.

2. A MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL

Para sabermos até que ponto a combinação dos defeitos técnicos e despesas portuárias interferiram na dinâmica do porto é preciso analisar a sua movimentação comercial por vários motivos. Em primeiro lugar, o Recife escoava tradicionalmente os gêneros produzidos em sua própria hinterlândia, como também os da área geográfica que se estende desde o Ceará até a foz do São Francisco¹⁹⁶. Tornando-se difícil o acesso ao porto e dispendiosa a permanência dos navios, supõe-se que as províncias então sob a tutela do entreposto regional procuraram estabelecer relações diretas com o exterior, ou deslocaram as suas mercadorias para outros centros comerciais do Brasil. Através do movimento do porto é possível saber se a província realmente prejudicou-se com o processo de "provincialização", ou se a mesma reagiu a uma possível evasão de mercados tradicionais por meio de novos estímulos comerciais, ou até pela renovação de suas antigas parcerias. Em segundo lugar, os problemas portuários talvez fossem um óbice à navegação transatlântica, que desde meados do Oitocentos aumentara a capacidade e o tamanho dos navios. Finalmente, o melhoramento do porto por companhias privadas só teria sentido se o empreendimento fosse economicamente rentável. Assim sendo, será necessário analisar a navegação e o fluxo de mercadorias.

O estudo da navegação trata do perfil dos navios que frequentavam o porto do Recife em termos de número, tonelagem e equipagem. Já a questão do movimento comercial aborda o montante de mercadorias negociadas pela praça do Recife; quais os principais produtos importados, exportados e reexportados pelos comércios de longo curso e de cabotagem; quais as principais nações e províncias comercializavam com a capital da província; e, finalmente, o movimento de mercadorias em termos de quantidade, volumes e preços. Portanto, o comércio marítimo compreende uma análise conjunta do tipo de navegação e do fluxo de mercadorias como um todo. Se levarmos ainda em consideração que a economia do Séc. XIX nada mais era do que a ligação de áreas produtoras de bens primários a um porto marítimo ou fluvial, e que ela também envolvia a entrada e saída de matérias-primas e produtos industrializados da Europa, dos Estados Unidos e de outras partes do mundo, não resta dúvida de que o fluxo portuário abarcava as dimensões macroeconômicas do Nordeste Oriental e não apenas a economia do açúcar e do algodão. Como será demonstrado nas páginas seguintes, ao lado da grande lavoura de exportação, o porto do Recife também se destacava como um grande centro distribuidor de mercadorias tanto no Império quanto no mercado exterior.

¹⁹⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002. p. 179-181.

2.1. A Navegação

Entre as questões relativas à navegação comercial não trataremos aqui da equipagem, visto que não tem nenhuma relevância para a questão das obras do porto. Em compensação, o número de entradas e saídas e a lotação portuária estão diretamente ligados à importância do porto nos seus aspectos puramente econômicos, como também nas suas qualidades enquanto abrigo de embarcações. De antemão, é bom que se diga que nem sempre um navio que vinha ou deixava o porto transportava alguma carga de ou para Pernambuco. Alguns deles estavam na condição de "arribados", muitos vieram apenas para "refrescar", e outros tantos passaram pela província em lastro ou com mercadorias em trânsito. Ademais, as baterias de guerra do Império e as missões de reconhecimento hidrográfico não tinham, obviamente, qualquer valor comercial, a não ser pequenas despesas de reparação, custeio e de abastecimento dos navios. É por isso que o estudo da navegação não pode prescindir do movimento de mercadorias. No entanto, não examinaremos todas as situações concernentes à dinâmica portuária, posto que extrapolaria os limites deste trabalho, e as poucas séries estatísticas que chegaram até nós impossibilitam esse tipo de análise.

Antes do exame dos dados, precisamos tecer dois comentários. Havia duas medidas para se avaliar a capacidade de uma embarcação: a tonelagem de arqueação ou de registro e a tonelagem de carga. A primeira calculava o espaço interno do navio levando em consideração o máximo de calado d'água permitido e, a segunda, o limite máximo de peso. Por exemplo: a barca inglesa *Victor* que saiu do porto do Recife em 7 de março de 1879 tinha 402 toneladas de registro e 650 toneladas de carga. Embora houvesse o sistema Moorsom que visava criar um padrão universal de medida, o Império adotou o valor nacional de registro. A mesma barca *Victor*, por ser inglesa, recebia 28% em sua tonelagem de registro para convertê-la na "tonelagem brasileira", ou seja, 514 toneladas. Portanto, a lotação portuária que discutiremos a seguir é a tonelagem de arqueação brasileira¹⁹⁷. Outra questão importante diz respeito às entradas e saídas portuárias. Os registros oficiais contabilizaram indistintamente o movimento de embarcações dentro e fora do porto. Ainda que a rigor o Lamarão e as Laminhas fossem canais de franquia, os dois eram considerados como partes do porto. Apenas no final do Segundo Reinado é que os registros portuários separaram as ancoragens no Mosqueiro e no Poço daquelas relativas aos ancoradouros exteriores.

¹⁹⁷ O Sr. engenheiro Feitosa e o porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de out. 1879. nº 236, a. XXII, p. 2, c. 1-2. Os regulamentos da alfândega ensinavam como deveria ser feita a conversão de pesos e medidas para o recolhimento dos impostos. cf. ATAÍDE, Cleuterio Augusto de. *Regulamento das alfândegas e mesas de rendas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, tabela nº 14.

2.1.1. Navegação de longo curso

A marinha mercante de alto-mar ou de longo curso é aquela realizada entre os portos internacionais. Quantitativamente, as entradas dessa categoria variaram conforme o contexto. Durante a Guerra Civil Americana e a do Paraguai cresceu o ingresso de navios no porto. Na crise dos anos de 1870, houve redução seguida de crescimento no quinquênio de 1880-1885. O número de toneladas não acompanhou esses números. Embora o percentual de crescimento variasse conforme a situação do mercado, a curva da tonelagem foi sempre ascendente. No exercício 1865-70, a tonelagem média aumentou 51% em relação ao período anterior. Nos dois lustros seguintes a taxa de crescimento foi de 15% e no último de 27%. Esses dados indicam que a redução das entradas não implicava necessariamente em queda do volume importado, pois aumentou o ingresso de navios de maior capacidade. Eles ainda mostram que as condições técnicas do porto não impediam que muitos deles o tocassem¹⁹⁸.

O número de saídas trazem dados importantes. Toda vez que o contexto econômico era favorável às exportações de Pernambuco aumentavam numericamente as saídas, mas nem sempre havia crescimento da tonelagem. No auge da produção algodoeira no início dos anos de 1860 e durante a valorização do açúcar decorrente do conflito platino, mais embarcações de menor capacidade deixaram a província. Em compensação, na recessão da década de 1870, a quantidade de partidas diminuiu e aumentou a tonelagem média. Essa diferença talvez possa ser explicada pelo valor dos fretes. Para evitar que os custos com transporte reduzissem o valor do carregamento e, conseqüentemente, a taxa de lucro, os consignatários fretavam mais mercadorias em embarcações de maior porte (Quadro nº 1).

Inexistindo entre nós uma indústria naval expressiva, a marinha mercante estrangeira controlava o comércio de longo curso de Pernambuco. No exercício de 1864-1867, a frota naval brasileira chegava apenas a 3,6% do total de entradas e a 5,2% do total de saídas, sendo a tonelagem média de 2,4% e 3,7% respectivamente. Além de ser insignificante, a maior parte dessa esquadra compunha-se de embarcações nacionalizadas, inclusive as baterias de guerra do Império. Nas décadas seguintes a situação agravou-se ainda mais. Entre 1869-1874, apenas 2,7% das entradas e 4,6% das saídas eram compostas por navios nacionais, correspondendo a tonelagem média a 1,8% e 2,2% respectivamente. Daí em diante, as embarcações mercantes brasileiras praticamente desapareceram das águas internacionais. No triênio 1884-1887, quase

¹⁹⁸ Deve-se ponderar que as obras de dragagem realizadas mais efetivamente a partir de 1874 com o surgimento dos serviços de Conservação dos Portos de Pernambuco interferem nesses números, cf. Conservação do porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de fev. 1877, nº 36, a. XX, p. 2, c. 6.

a totalidade do comércio exterior da província estava entregue aos armadores estrangeiros (Quadro nº 2).

Quadro 1

Movimento geral da navegação de longo curso, 1860-1886 ¹⁹⁹.

Períodos	LONGO CURSO					
	Entradas		Saídas		Total	
	Número	Tonelagem	Número	Tonelagem	Número	Tonelagem
1860-1861	387	168.703	366	164.014	753	332.717
1861-1862	413	151.463	403	183.465	816	334.928
1862-1863	402	147.221	406	179.121	808	326.342
1863-1864	404	162.153	414	194.383	818	356.536
1864-1865	501	185.947	491	210.800	992	396.747
1865-1866	609	250.318	559	199.688	1.168	450.006
1866-1867	569	251.738	531	172.323	1.100	424.061
1867-1868	565	268.635	483	164.244	1.048	432.879
1868-1869	581	256.897	524	178.751	1.105	435.648
1869-1870	548	204.848	420	153.227	968	358.075
1870-1871	486	303.007	467	316.850	953	619.857
1871-1872	417	191.023	395	208.359	812	399.382
1872-1873	494	292.475	482	306.968	976	599.443
1873-1874	467	312.296	496	305.927	963	618.223
1874-1875	482	321.821	431	231.397	913	553.218
1875-1876	441	309.589	374	219.219	815	528.808
1876-1877	417	292.749	415	261.264	832	554.013
1877-1878	456	298.897	419	266.965	875	565.862
1878-1879	519	387.474	423	278.319	942	665.793
1879-1880	487	338.792	448	256.047	935	594.839
1880-1881	546	392.698	590	296.557	1.136	689.255
1881-1882	657	429.103	595	345.277	1.252	774.380
1882-1883	587	406.186	392	235.659	979	641.845
1883-1884	641	395.286	436	341.431	1.077	736.717
1884-1885	562	443.841	411	352.799	973	796.640
1885-1886	577	463.309	405	376.312	982	839.621

Fonte: Ministério da Fazenda. *Proposta e relatório apresentados à assembleia geral legislativa pelos ministros e secretários de estado dos negócios da fazenda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vários anos; SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. v. II, p. 26-27; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878. v. I, p. 102-103; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 134-135; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. APEJE, Recife, 07 de janeiro de 1875, Códice PR-29, fl. 178. Na ausência de dados confiáveis para o exercício de 1876-1877, utilizamos os seguintes boletins mensais da alfândega: *Jornal do Recife*. Recife, 30 de set. 1876, a. XIX, nº 222; 03 de out. 1876, nº 224; 25 de out. 1876, nº 243; 17 de nov. 1876, nº 262; 20 de dez. 1876, nº 289; 19 de jan. 1877, a. XX, nº 15; 20 de fev. 1877, nº 41; 16 de mar. 1877, nº 62. Para os meses de março até junho de 1877, fizemos uso das seções *Movimento do porto* do Diário de Pernambuco e *Parte Marítima* do Jornal do Recife.

¹⁹⁹ Os quadros 1, 2 e 3 seguem o ano financeiro do Império compreendido entre os meses julho a junho.

Quadro 2

Movimento de longo curso por navios nacionais e estrangeiros, 1864-1887.

Períodos	ENTRADAS				SAÍDAS			
	Nacionais		Estrangeiras		Nacionais		Estrangeiras	
	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.
1864-1865	15	3.973	486	181.974	20	5.061	471	205.739
1865-1866	20	4.925	589	245.393	35	9.156	524	190.532
1866-1867	26	7.282	543	244.456	28	7.421	503	164.902
1867-1868	-	-	-	-	-	-	-	-
1868-1869	-	-	-	-	-	-	-	-
1869-1870	13	3.771	535	201.077	17	4.586	403	148.641
1870-1871	12	3.190	474	299.817	19	5.030	448	311.820
1871-1872	19	5.527	398	185.496	25	6.404	370	201.955
1872-1873	9	2.788	485	289.687	22	6.310	460	300.658
1873-1874	12	3.971	455	308.325	21	6.206	475	299.721
1874-1875	-	-	-	-	-	-	-	-
1875-1876	-	-	-	-	-	-	-	-
1876-1877	-	-	-	-	-	-	-	-
1877-1878	5	1.840	451	297.057	5	1.444	414	263.521
1878-1879	6	1.932	513	385.542	6	1.171	417	277.148
1879-1880	5	1.707	482	337.085	4	1.326	444	254.721
1880-1881	-	-	-	-	-	-	-	-
1881-1882	-	-	-	-	-	-	-	-
1882-1883	5	947	582	405.239	9	2.033	383	233.617
1883-1884 ²⁰⁰	*	*	*	*	6	1.696	430	339.735
1884-1885	6	1.282	556	442.559	4	1.641	407	351.158
1885-1886	4	774	573	462.535	3	1.233	402	375.079
1886-1887	3	758	743	656.306	7	1.899	633	620.842

FONTE: SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v. IV, p. 20-21; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v. I, p. 350-351; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 382-383; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercicio de 1873-1874. APEJE, Recife, 07 de janeiro de 1875, Códice PR-29, fl. 178; BRASIL, Governo do (1880-1882: Saraiva). *Proposta e relatorio apresentados a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Fazenda, José Antonio Saraiva*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, a. nº 45; BRASIL, Governo do (1885-1888: Souza). *Proposta e relatorio apresentados á assembléa geral legislativa na primeira sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Francisco Belizario Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, a. nº 39; BRASIL, Governo do (1885-1888: Souza). *Proposta e relatorio apresentados á assembléa geral legislativa na segunda da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Francisco Belizario Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, a. nº 40; BRASIL, Governo do (1888-1889: Oliveira). *Proposta e relatorio apresentados á assembléa geral legislativa na terceira sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, João Alfredo Corrêa de Oliveira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, a. nº 35; BRASIL, Governo do (1888-1889: Oliveira). *Proposta e relatorio apresentados á assembléa geral legislativa na quarta sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, João Alfredo Corrêa de Oliveira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, a. nº 34.

²⁰⁰ Suprimimos do quadro geral os dados de entrada do exercicio 1883-1884, por considerarmos que os valores estão claramente superestimados no original.

Entre 1864-1866, os estaleiros ingleses produziram a maioria absoluta dos navios a vela que fundeavam nos ancoradouros do Recife. Os espanhóis e portugueses revezaram-se na segunda colocação, seguidos pelos franceses, norte-americanos, brasileiros, e uma infinidade de cidades portuárias e regiões da Europa Ocidental entre as quais uma parte considerável da atual Alemanha: Prússia, Hanôver, Hamburgo, Bremen, Mecklemburgo, Eslésvico-Holsácia, Lübeck e Oldemburgo. A Inglaterra também dominava a tonelagem total, isto é, cerca de 52% da lotação de entrada procedia desse país, em seguida vinha a França, Portugal e os Estados Unidos entre as nações mais expressivas. Na navegação a vapor havia apenas três pavilhões: inglês, francês e norte-americano. Embora os vapores da França fossem quantitativamente mais numerosos do que os dos Estados Unidos, estavam pouco abaixo deles no que se refere à tonelagem. A nação mais poderosa do Séc. XIX construiu 83 dos 149 vapores (55,7%) que entraram no porto e a sua lotação chegava a 85.927 toneladas (48,8%). No tocante às partidas, a ordem de importância dos navios a vela e vapores é praticamente a mesma das entradas. Apenas os norte-americanos ficaram abaixo dos brasileiros, hanoverianos e dinamarqueses quanto à primeira categoria de navios²⁰¹.

No quadriênio 1870-1874, houve algumas mudanças sensíveis no perfil dos navios que frequentavam o porto do Recife. A diferença mais notória veio com o processo de unificação alemã, que colocou os seus navios a vela abaixo dos espanhóis e pouco acima dos portugueses em termos quantitativos e na quarta colocação da tonelagem. A Inglaterra manteve a liderança na construção naval, mas diminuiu tanto em lotação (44,6%) quanto numericamente (42,6%). A França continuou na segunda colocação da lotação de entrada, mas aumentou a capacidade dos seus navios para 12,77%. Os Estados Unidos e a Alemanha ultrapassaram os portugueses e espanhóis na lotação de entrada. Em seguida vinham os brasileiros, holandeses, austríacos, noruegueses, suecos, dinamarqueses e outros de menor importância. Se a participação inglesa diminuiu na tecnologia a vela, aumentou na navegação a vapor. Cerca de 63% do número de entradas e 67% da lotação era composta por vapores ingleses. Os franceses mantiveram a segunda colocação e superaram definitivamente os norte-americanos. Nas saídas, os dois principais países da navegação à vela eram a Inglaterra e Portugal tanto em número quanto em lotação. A mesma Inglaterra e a França ainda dominavam na categoria a vapor²⁰².

²⁰¹ Os dados do parágrafo vieram do *Diário de Pernambuco*, entre 1 de janeiro de 1864 e 31 de dezembro de 1866. Neste período, entraram 1.266 navios a vela de 318.144 toneladas e 152 vapores de 176.217 toneladas; e saíram 1.105 navios da primeira categoria e 135 da segunda.

²⁰² SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de [1870-1873]*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. v. II, pt. 2, p. 26-27; 1878. v. I, pt. 1, p. 102-103; 1881. v. I, pt 1, p. 382-383; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. APEJE, Recife, 07 de janeiro de 1875, Códice PR-29, fl. 178.

No término do Segundo Reinado, o fornecimento de navios de longo curso esteve nas mãos de pouquíssimos estaleiros da Europa. A Inglaterra e a Noruega sozinhas entravam com mais de 72% do total de navios a vela e de 70% da lotação de entrada. O restante dos navios vinha dos Estados Unidos, Alemanha, Suécia, Portugal, Brasil, Dinamarca, e de locais menos significativos como: Espanha, Holanda, Argentina, Itália, França, Áustria e Rússia. A mesma tendência para a concentração encontra-se na navegação a vapor. Apenas a Inglaterra e a França detinham mais de 79% das entradas e 80% da tonelagem total. Os vapores norte-americanos, alemães e austríacos tinham alguma relevância, o que não se pode dizer dos vapores brasileiros, colombianos, espanhóis, italianos, argentinos e suecos. O movimento de saídas acompanhou o das entradas tanto em lotação como em termos quantitativos ²⁰³.

Em suma: os navios construídos na Europa Ocidental dominaram as águas brasileiras. A indústria naval inglesa manteve a liderança sobre os demais competidores. Os estaleiros da Península Ibérica perderam espaço para a Alemanha e, posteriormente, para a Noruega na navegação à vela, e não acompanharam a tecnologia a vapor. A Península Escandinava e da Jutlândia tradicionalmente construíam navios a vela para a América do Sul, mas, apenas a produção sueca e, sobretudo, a norueguesa cresceu na região. Os armadores internacionais ainda compravam da Áustria e dos Países Baixos esse tipo de embarcação no início de 1870, porém, no fim de 1880, eles praticamente desapareceram do porto do Recife.

A maioria dos navios de longo curso dependia da força dos ventos. Entre 1870-1875, os navios a vela correspondiam a 78% da média de entradas do porto. Apesar do crescimento da navegação a vapor nos quinquênios seguintes, eles ainda representavam 68% dos ingressos portuários no período de 1880-1885. Embora numericamente superior, a tecnologia a vela perdeu para a vapor no que se refere à tonelagem total. A partir de 1873-1874, mais de 70% de toda a lotação portuária era composta por esse tipo de navio. Daí em diante, a navegação a vapor progrediu mais lentamente. No último lustro analisado, a tonelagem estabilizou-se em 72%. A despeito da carência de dados sobre as partidas é possível notar algumas diferenças com as chegadas. Apenas 20% das embarcações que deixaram o porto entre 1870-1874 eram vapores, ou seja, o percentual idêntico das entradas no mesmo período. Porém, a lotação média ficou comparativamente abaixo (56%) a das entradas (60%). No lustro 1876-1880, os vapores aumentaram sua participação para 24% da totalidade de saídas, representando cerca de 69% da tonelagem de arqueação (Quadro nº 3).

²⁰³ Os dados do parágrafo vieram do *Diário de Pernambuco*, entre 1 de janeiro de 1887 e 31 de dezembro de 1889. Neste período, entraram 885 navios a vela de 324.491 toneladas e 762 vapores de 1.196.122 toneladas; e saíram 795 navios da primeira categoria e 668 da segunda.

Quadro 3

Entrada e saída de vapores e navios a vela de longo curso, 1870-1885.

Períodos	LONGO CURSO							
	Entradas				Saídas			
	Vapor	Ton.	Vela	Ton.	Vapor	Ton.	Vela	Ton.
1870-1871	68	144.069	418	158.938	74	152.536	393	164.314
1871-1872	66	102.606	351	88.417	58	99.456	337	108.903
1872-1873	93	174.259	401	118.216	99	181.026	383	125.942
1873-1874	150	233.237	317	79.059	132	202.393	364	103.534
1874-1875	139	231.410	343	90.411	-	-	-	-
1875-1876	140	228.637	301	80.952	-	-	-	-
1876-1877	127	218.071	290	74.678	105	180.524	310	80.740
1877-1878	119	211.297	337	87.600	111	181.083	308	85.882
1878-1879	145	286.769	374	100.705	97	191.623	326	86.696
1879-1880	138	251.433	349	87.359	91	179.952	357	76.095
1880-1881	169	298.477	377	94.221	-	-	-	-
1881-1882	186	300.152	471	128.951	-	-	-	-
1882-1883	180	292.113	407	114.073	-	-	-	-
1883-1884	223	272.118	418	123.168	-	-	-	-
1884-1885	198	320.735	364	123.106	-	-	-	-

Fonte: SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. v. II, p. 26-27; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878. v. I, p. 102-103; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 134-135; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercicio de 1873-1874. APEJE, Recife, 07 de janeiro de 1875, Códice PR-29, fl. 178; Mappa da navegação de longo curso e de cabotagem durante os exercicios de 1877 a 1880. APEJE, Recife, 05 de janeiro de 1881, Códice PR-29, /s. p./ Para os meses de julho a fevereiro do exercicio de 1876-1877 recorremos aos seguintes boletins da alfândega: *Jornal do Recife*. Recife, 30 de set. 1876, a. XIX, nº 222; 03 de out. 1876, nº 224; 25 de out. 1876, nº 243; 17 de nov. 1876, nº 262; 20 de dez. 1876, nº 289; 19 de jan. 1877, a. XX, nº 15; 20 de fev. 1877, nº 41; 16 de mar. 1877, nº 62. Os meses de março a junho de 1877 vieram das seções portuárias do Diário de Pernambuco e do Jornal do Recife; LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. p. 124-126.

Em sendo o triunfo da tecnologia a vapor um fenômeno da década de 1870, podemos dizer, seguramente, que ela apenas agravou as limitações técnicas do porto. Com efeito, o grande responsável pelo início do problema não foi uso do carvão na geração de energia, e tampouco a passagem da madeira ao ferro e deste para o aço no processo de construção naval; mas sim o aperfeiçoamento lento do transporte à vela em conjunto com os obstáculos naturais do porto. Quando o engenheiro John Hawkshaw analisou 16 projetos portuários apresentados para o porto do Recife entre 1849-1862 poucas linhas transatlânticas operavam regularmente através da navegação a vapor²⁰⁴. Entre 1864-1866, ela equivalia apenas a 11% do movimento de entradas e saídas, perfazendo aproximadamente 36% da tonelagem de registro. Exceto os

²⁰⁴ GALVÃO, 1869, p. 31-35.

vapores de Liverpool, os de Nova York e as linhas mensais de Southampton e de Bordéus, todos os demais faziam escalas esporádicas em Pernambuco e, mesmo assim, encontravam-se majoritariamente em lastro (Quadro nº 4). Não se trata de uma questão localizada. Como destaca Eric Hobsbawm, a embarcação à vela manteve-se "frente ao navio a vapor de forma surpreendente, graças aos progressos tecnológicos menos drásticos, mas substanciais na sua própria eficiência". No tocante à navegação internacional, o mesmo historiador destaca que "somente na década de 1870, e sobretudo na de 1880, é que ela saiu do páreo"²⁰⁵.

O progresso lento mais decisivo da navegação a vapor é particularmente notório nos três últimos anos de 1870. Além das linhas mais tradicionais, os roteiros transatlânticos já se voltavam para o Pacífico em direção a Valparaíso e Callao. O porto de Liverpool tornou-se a mais importante ligação entre o velho e o novo mundo. O número de vapores de Southampton duplicou, enquanto os de Bordéus mantiveram uma linha mensal e se igualaram aos de Nova York. Os do Havre eram mais numerosos dos que os dois últimos, porém, estavam abaixo deles em lotação. A importância de Buenos Aires começava a despontar até se tornar, no decênio seguinte, a principal origem das entradas portuárias. As demais linhas estavam em trânsito pelo Recife ou em condições especiais. A escala de retorno desses vapores indica que uma parcela considerável deles voltava a seus países de origem com uma parte ou a totalidade da mesma carga, ou então se encontrava em lastro. A maioria dos produtos de exportação ainda deixava a província em navios a vela (Quadro nº 5).

Entre nós a tecnologia a vapor ainda estava se igualando em número a navegação à vela no triênio 1887-1889. Ela correspondia a mais de 46% do movimento portuário e a cerca de 79% da tonelagem total. A competição entre as cidades portuárias e as suas respectivas companhias de navegação ampliou a geografia do comércio exterior. A maioria dos paquetes transatlânticos vinha em ordem de importância de Buenos Aires, Liverpool, o Havre, Nova York, Southampton, Hamburgo, Bordéus, Trieste, Valparaíso, e outras localidades de menor destaque como: Rosário de Santa Fé (Argentina), Cardiff, Montevideu, São Vicente, Londres e Fiume (atual Rijeka). As duas primeiras ainda se sobressaíam em tonelagem. Seja vindo da Europa ou do mar das Antilhas, os paquetes tocavam outras cidades portuárias antes de chegar ao Recife, sobretudo, nas Canárias, em Cabo Verde e nas Ilhas de Barlavento. Os lugares de destino eram os mesmos aos de chegada só que em outra ordem. Após Liverpool, os vapores seguiam principalmente para Buenos Aires, Nova York, Southampton, Hamburgo, o Havre, Valparaíso, Bordéus, e o restante (cerca de 11% do total) para algum porto do Atlântico ou do Oceano Pacífico. Nota-se, portanto, que a navegação a vapor seguia itinerários rígidos tanto

²⁰⁵ HOBBSAWM, Eric John. *A era do capital, 1848-1875*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. p. 91-92.

na procedência como no destino (Quadro nº 6).

Quadro 4
Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1864-1866

NAVEGAÇÃO A VELA						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Liverpool	183	48.629	Diversas	Liverpool	260	Açúcar, algodão e etc.
Terra Nova	155	31.366	Bacalhau	Canal	125	Açúcar
Nova York	105	26.927	Trigo e etc.	Rio da Prata	118	Idem e aguardente
Havre	72	21.918	Tecidos e etc.	Barcelona	91	Algodão e couro
Barcelona	71	9.848	Vinho e etc.	Lisboa	87	Açúcar, mel e etc.
Lisboa	66	14.950	Vinho e etc.	Havre	71	Idem, alg., couro e etc.
Trieste	63	13.336	Farinha de trigo	Nova York	51	Ibdem.
Hamburgo	51	6.630	Diversas	Porto	37	Açúcar, algodão e etc.
Cardiff	41	11.652	Carvão	Marselha	29	Idem e algodão
Montevideú	39	8.858	Carne	Filadélfia	18	Açúcar, algodão e etc.
Buenos Aires	37	7.786	Carne	Valparaíso	17	Açúcar
Porto	31	7.506	Vinho e etc.	Havana	14	Carne seca
Filadélfia	31	6.662	Farinha de trigo	Cabo Verde	14	Em lastro
Londres	27	6.337	Diversas	West Indies	11	Em lastro
Marselha	17	4.948	Vinho e etc.	Montevideú	10	Açúcar, aguard. e etc.
Cádiz	14	2.957	Sal, vinho e etc.	Terra Nova	9	Em lastro
Swansea	13	3.586	Carvão	São Miguel	9	Açúcar, mel e etc.
Harbour Grace	12	2.565	Bacalhau	Londres	8	A mesma carga
Iquique	11	4.922	Salitre	Barbados	8	Em lastro
Baltimore	11	3.213	Farinha de trigo	Falmouth	7	Açúcar, algodão e etc.
Newport	10	3.433	Carvão	Baltimore	6	Açúcar e a mesma
Outros	206	70.115	Diversas	Outros	105	Diversas
NAVEGAÇÃO A VAPOR						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Southampton	35	61.755	Fazendas e diversas	Liverpool	43	Açúc., algod ^{ão} e etc.
Bordéus	35	40.497	Idem	Southampton	36	Sem informação
Liverpool	34	18.709	Idem	Bordéus	33	Idem
Nova York	23	44.373	Idem e lastro	Nova York	14	Idem
Boston	5	2.442	Em lastro	Montevideú	2	Em lastro
Glasgow	4	973	Em lastro	Outros	7	Em lastro
Barbados	2	1308	Em lastro	-	-	
Londres	2	873	Em lastro	-	-	
Outros	12	5.287	Diversas e lastro	-	-	

Fonte: Movimento do porto do *Diário de Pernambuco* e Parte Marítima do *Jornal do Recife* entre 1 de janeiro de 1864 e 31 de dezembro de 1866.

Quadro 5

Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1877-1879

NAVEGAÇÃO A VELA						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Terra Nova	230	51.870	Bacalhau.	Canal	202	Açúcar.
Cardiff	87	27.972	Carvão.	Nova York	178	Idem, couros e etc.
Nova York	86	22.448	Trigo e etc.	Rio da Prata	115	Idem, aguard. e etc.
Liverpool	70	21.933	Diversas.	West Indies	94	Em lastro.
Trieste	69	13.864	Farinha de trigo.	Terra Nova	73	Em lastro.
Baltimore	66	15.111	Idem e diversas.	Lisboa	68	Açúcar, couro e etc.
Montevidéu	56	12.392	Charque e etc.	Barcelona	67	Algodão.
Hamburgo	43	7.498	Diversas.	São Tomás	52	Em lastro.
Boa Esperança	41	10.896	Em lastro.	Liverpool	51	Açúcar, algodão e etc.
Buenos Aires	39	10.302	Charque e etc.	Antilhas	50	Em lastro.
Lisboa	38	11.697	Diversas.	Montevidéu	43	Açúcar, aguard. e etc.
Antuérpia	30	11.609	Trilhos e etc.	Barbados	37	Em lastro.
Newport	29	10.156	Carvão.	Porto	22	Açúcar, algodão e etc.
Londres	26	7.877	Diversas.	Havre	19	Algodão, couros e etc.
Santa Helena	26	6.188	Em lastro.	Sidnei, AUS	11	Em lastro.
Swansea	23	6.405	Carvão.	Cabo Verde	9	Em lastro.
Port Natal	20	4.953	Em lastro.	Falmouth	8	A mesma e açúcar.
Newcastle	15	4.382	Carvão.	Buenos Aires	7	A mesma e açúcar.
Porto	14	3.292	Diversas.	Ilha do Sal	6	Em lastro.
Port Elizabeth	13	3.117	Em lastro.	Bull River	6	Em lastro.
Havre	10	2.367	Diversas.	Baltimore	6	Em lastro.
Outros	220	62.830	Diversas.	Outros	108	Diversas.

NAVEGAÇÃO A VAPOR						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Liverpool	95	152.817	Vários gêneros	Southampton	70	A mesma e etc.
Southampton	71	128.197	Idem.	Buenos Aires	64	Uma parte e açúcar.
Havre	47	54.352	Idem.	Liverpool	53	A mesma, algodão, açúcar e etc.
Bordéus	37	80.536	Idem.	Bordéus	32	A mesma e etc.
Nova York	36	73.170	Idem e trigo.	Callao	24	A mesma que trouxe.
Buenos Aires	22	41.481	Vários gêneros	Nova York	20	Idem e açúcar.
Callao	15	35.205	Idem.	Nova Orleans	16	Em lastro.
Valparaíso	2	5.682	Idem.	Havre	8	A mesma, algodão, couros e diversas.
Glasgow	2	1.732	Idem.	Canal	3	Açúcar.
Londres	2	832	Idem.	Antuérpia	1	A mesma que trouxe.
São Vicente	1	836	Fio elétrico.	Savannah	1	Em lastro.
Lebu, Chile	1	666	Trigo e cobre.	Valparaíso	1	A mesma que trouxe.
Europa	1	2.400	Vários gêneros			

Fonte: Movimento do porto do *Diário de Pernambuco* e Parte Marítima do *Jornal do Recife* entre 1 de janeiro de 1877 e 31 de dezembro de 1879.

Quadro 6

Principais procedências e destinos da navegação a vela e a vapor, 1887-1889

NAVEGAÇÃO A VELA						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Terra Nova	194	41.281	Bacalhau	Barbados	238	Em lastro.
Cardiff	108	47.003	Carvão	Nova York	114	Açúcar.
Buenos Aires	84	44.489	Em lastro	EUA	59	Açúcar.
Montevidéu	59	22.889	Charque, farelo e etc.	Montevidéu	44	Idem e aguarden ^{te}
Hamburgo	38	12.745	Diversas	Liverpool	36	Idem e diversas.
Rosário	36	16.399	Charque, farelo e etc.	West Indies	32	Em lastro.
Port Elizabeth	30	11.659	Em lastro.	Porto	26	Diversas.
Port Natal	30	9.828	Em lastro.	Terra Nova	25	Em lastro.
Baltimore	23	10.270	Farinha de trigo.	Lisboa	21	Açúcar e diversas
Liverpool	19	10.242	Carvão e etc.	Buenos Aires	11	Em lastro.
Newport	19	7.403	Carvão.	Báltico	9	Algodão.
Londres	16	5.279	Diversas.	Kronstadt	9	Algodão.
Gaspé	15	2.237	Bacalhau.	Guam	9	Em lastro.
Cidade do Cabo	13	6.085	Em lastro.	Antilhas	8	Em lastro.
Paspébiac	13	2.477	Bacalhau.	Savannah	8	Em lastro.
Boa Esperança	12	6.065	Em lastro.	Jamaica	8	Em lastro.
Nova York	12	5.658	Diversas.	São Tomás	7	Em lastro.
Swansea	11	4.332	Carvão.	Falmouth	7	Diversas.
Porto	10	2.522	Diversas.	Hull	6	Algodão.
Outros	143	55.628	Diversas.	Outros	118	Diversas.
NAVEGAÇÃO A VAPOR						
ENTRADAS				SAÍDAS		
Procedências	Núm.	Ton.	Carga	Destinos	Núm.	Carga
Buenos Aires	132	249.611	Vários gêneros	Liverpool	157	Vários gêneros.
Liverpool	113	165.173	Idem.	Buenos Aires	117	Idem.
Havre	102	144.752	Idem.	Nova York	76	Idem.
Nova York	86	133.378	Idem.	Southampton	69	Idem.
Southampton	78	146.934	Idem.	Hamburgo	56	Idem.
Hamburgo	47	70.667	Idem.	Havre	48	Idem.
Bordéus	36	83.001	Idem.	Valparaíso	36	Idem.
Trieste	32	39.827	Idem.	Bordéus	35	Idem.
Valparaíso	29	65.988	Idem.	Alto mar	9	Fios telegráficos.
Rosário	17	25.225	Idem.	Nova Orleans	8	Em lastro.
Cardiff	16	11.296	Carvão.	Montevidéu	7	Em lastro.
Montevidéu	13	16.912	Vários gêneros	Trieste	7	Café e vários gêneros.
São Vicente	10	10.099	Idem.	Báltico	5	Algodão e diversas.
Londres	7	4.032	Idem.	Panamá	4	Em lastro.
Outros	44	29.227	Idem.	Outros	34	Diversas.

Fonte: Movimento do porto do *Diário de Pernambuco* e Parte Marítima do *Jornal do Recife* entre 1 de janeiro de 1887 e 31 de dezembro de 1889.

É possível que a resistência da navegação à vela estivesse relacionada à especialização de seus navios e a sua maior flexibilidade de navegação. Ainda que não seja difícil encontrar navios como os de Liverpool trazendo produtos tão diversos como fazendas, carvão, pólvora e outros tipos de mercadoria que os registros portuários denominavam "diferentes gêneros", a carga da maioria deles era mais especializada. Os navios de Terra Nova e da Nova Escócia, especificamente os de Harbour Grace, Gaspé, Burin e Paspébiac, conduziam exclusivamente bacalhau; os de Nova York, Baltimore, Filadélfia e Trieste traziam preferencialmente farinha de trigo; os de Barcelona e do Porto, vinho e "outros efeitos"; os de Montevideu e Buenos Aires, carne de charque; e os de Swansea, Newcastle, Cardiff e Newport, carvão. O porto de Lisboa exportava, sobretudo, vinho, como também: azeite, vinagre, batata, farelo e "vários gêneros". Os do Havre vinham, sobretudo, com tecidos e outros produtos. No fim de 1870, as embarcações da África do Sul vindas da Cidade do Cabo, do Cabo da Boa Esperança, de Port Natal (Durban), de East London e de Port Elizabeth entraram em lastro. Ao que parece, a cidade de Londres só teve alguma relevância comercial no final do Segundo Reinado, mas, tradicionalmente, forneceu os trilhos, agulhas e dormentes para as obras de construção e de prolongamento das linhas de carris urbanos e estradas de ferro. Nem sempre uma embarcação a vela ou a vapor possuía relações regulares com o Recife, e, às vezes, trazia tão somente uma encomenda especial, como cabos submarinos e fios telegráficos.

A diversificação geográfica da navegação à vela sempre foi bem maior do que a vapor. Embora houvesse linhas mais regulares, nos meados de 1860 a primeira categoria procedeu de 121 lugares diferentes e se dirigiu a outros 73. No período de 1877-1879, esses números são praticamente os mesmos, ou seja, 116 nas entradas e 84 nas saídas. Mesmo com o progresso da tecnologia a vapor no decênio seguinte, os navios a vela vieram de 92 cidades portuárias diferentes e seguiram para cerca de 86 lugares no triênio 1887-1889. Eles geralmente tocavam a América do Sul como o seu carregamento inicial e, a partir daí, começavam a distribuí-los entre os seus consignatários. Como dissemos uma parte desses navios chegava aqui para "refrescar", outros tantos se encontravam em lastro e havia ainda os que se achavam na condição de "arribados". No entanto, muitos deles entravam nas águas brasileiras "à ordem", ou seja, não foram fretados por firmas de importação, entretanto, continham no seu interior produtos a ser negociados. A bem da verdade, as mercadorias dessa natureza decorriam de estratégias comerciais de seus respectivos países de origem que, em vez de esperarem pelas encomendas internacionais, tratavam de negociá-las diretamente. É desnecessário dizer que uma marinha mercante, como a britânica, comercializava internacionalmente as mercadorias de seu próprio território e de suas possessões ultramarinas.

Antes da difusão da energia a vapor em nossas águas, os navios a vela que tocavam o Recife chegavam principalmente de Liverpool. Posteriormente, a cidade portuária inglesa modernizou sua marinha mercante e cedeu sua posição a Terra Nova, que se manteve desde então como o maior fornecedor da província. O porto de Cardiff e o de Nova York disputaram a segunda colocação, porém, apenas a primeira localidade insistiu na mesma tecnologia nos anos posteriores. Destacaram-se nas entradas a vela, os portos de Montevideu, Hamburgo e de Baltimore entre os que traziam algum tipo de carga, ao passo que os navios de Buenos Aires deixaram de fornecer carne e produtos diversos para entrar em lastro. Aliás, em fins de 1880 uma parte considerável dessas embarcações não continha, pelo menos oficialmente, qualquer tipo de carregamento. O Canal de Bristol aumentou o fornecimento de carvão de pedra que alimentava tanto as caldeiras dos paquetes transatlânticos, como as das estradas de ferro e dos diversos equipamentos a vapor. Os ingressos procedentes da Península Ibérica, outrora tão numerosos em nossas águas, perderam paulatinamente relevância. É que o sistema de escalas dos vapores da Europa praticamente eliminaram as ligações diretas entre o Recife e os portos portugueses e espanhóis. Em longo prazo, apenas o Porto continuou enviando em tais navios os seus produtos de exportação, se bem que em número cada vez menor. Algumas cidades portuárias fizeram mais rapidamente a transição para a energia a vapor, enquanto que outras tantas demoraram a fazê-la a exemplo de Trieste e Cardiff.

No tocante as saídas, os principais destinos do açúcar, do algodão, da aguardente e do couro eram os portos de Liverpool, Canal, Rio da Prata, Barcelona, Lisboa, o Havre e Nova York. Grosso modo, os locais de exportação mantiveram-se os mesmos com o tempo, mas a importância de cada um deles mudou substancialmente. As exportações da província seguiam predominantemente para a Europa, os Estados Unidos e o Rio da Prata. O Canal tornou-se o maior importador da província, sendo acompanhado pelos portos de Nova York, Rio da Prata, Lisboa, Barcelona, Liverpool e Montevideu. À exceção da sobredita cidade norte-americana, que se tornará o principal paradeiro da produção açucareira, os demais navios com destino a Corrente das Guianas e do Golfo navegavam invariavelmente em lastro. Ao contrário do que ocorria nas entradas, a ligação do Recife com a Península Ibérica não fora ainda sufocada pela navegação a vapor devido a algumas vantagens. Enquanto os paquetes transatlânticos faziam escalas cada vez maiores e seguiam itinerários mais rígidos, as embarcações a vela realizavam mais rapidamente a travessia do Oceano Atlântico, não precisavam de despesas extras com combustível, e ainda colocavam o Recife em comunicação com novos parceiros comerciais. Por exemplo, a safra de algodão de 1887-1889 chegou a ser negociada no porto de Hull, na Inglaterra; em Elsinore, na Dinamarca; e até em Kronstadt, na Rússia.

2.1.2. Navegação de cabotagem

O comércio de cabotagem também chamado de interprovincial é uma modalidade da navegação realizada exclusivamente entre os portos de um mesmo país. Ela se subdivide em duas categorias: a navegação costeira e a grande cabotagem. A primeira ocorre somente entre os portos marítimos ou fluviais de uma mesma província e em embarcações de pequeno porte, tais como: canoas, jangadas, lanchas e alvarengas. Por não ter muita relevância econômica, a navegação costeira raramente entrava nas estatísticas do Império. A grande cabotagem, pelo contrário, efetuando as trocas comerciais entre províncias distintas, possuía classificação própria e representava a contrapartida do comércio de longo curso, visto que uma parte das mercadorias importadas destinava-se ao mercado interno. O mesmo intercâmbio revelava-se quando diminuía a demanda externa dos produtos nacionais, mas eles acabavam sendo negociados no comércio interprovincial²⁰⁶. É dispensável aduzir que a diferença entre as duas modalidades diz respeito ao trajeto, não ao tamanho da embarcação. Embora a própria natureza da grande cabotagem exigisse o emprego de navios de médio e grande porte, uma parte dela era feita por um tipo de embarcação usada na navegação costeira. A inclusão das barcas nos quadros da grande cabotagem pelo Ministério da Fazenda, como será visto adiante, é um bom exemplo do que acabamos de dizer.

Exceto nos exercícios 1864-1865 e 1870-1871, a quantidade de entradas de cabotagem sempre foi maior do que as saídas, o que significava dizer que as embarcações originárias dos portos do Império ingressaram mais em Pernambuco do que seguiram para as demais províncias. Na lotação portuária ocorreu o mesmo fenômeno, a não ser em 1870-1871, 1878-1879 e 1880-1881. O impacto da "Grande Depressão" interferiu diretamente na navegação interprovincial. Enquanto no período 1866-1871 o número de entradas cresceu 23% e o de saídas 16% em relação ao quinquênio anterior, em 1871-1876 houve um decréscimo de 4% e 17% respectivamente. Em compensação, o ápice do crescimento da lotação portuária deu-se exatamente no mesmo período, com um aumento correspondente de 67% e 44%. Os efeitos da recessão capitalista sobre a navegação não durou muito tempo. Até mesmo durante a "Grande Seca" (1877-1879) a chegada de novos navios subiu 12% e outros 18% retornaram a suas províncias entre 1876-1881, sendo a evolução correspondente da tonelage de 21% e 41%. No lustro subsequente, as entradas de cabotagem caíram 1% e as saídas aumentaram apenas 4%, porém, a tonelage manteve-se em crescimento proporcional de 17% e 10%

²⁰⁶ SOARES, Sebastião Ferreira. *Elementos de estatística compreendendo a theoria da sciencia e a sua applicação á estatistica commercial do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865. t. I, p. 93.

respectivamente. Donde podemos concluir que as condições técnicas do porto não impediram um trânsito maior de navios de maior capacidade (Quadro nº 7).

Quadro 7
Movimento geral da navegação de cabotagem, 1861-1886.

Períodos	CABOTAGEM					
	Entradas		Saídas		Total	
	Número	Tonelagem	Número	Tonelagem	Número	Tonelagem
1861-1862	973	115.808	945	108.625	1.918	224.433
1862-1863	967	118.549	860	108.866	1.827	227.415
1863-1864	1.056	153.345	998	116.024	2.054	269.369
1864-1865	1.110	122.773	1.194	117.580	2.304	240.353
1865-1866	1.128	112.087	1.083	104.310	2.211	216.397
1866-1867	1.229	130.855	1.066	115.122	2.295	245.977
1867-1868	1.268	129.751	1.004	124.032	2.272	253.783
1868-1869	1.208	124.231	1.051	114.488	2.259	238.719
1869-1870	1.477	180.635	1.372	167.885	2.879	348.520
1870-1871	1.240	173.468	1.395	211.536	2.635	385.004
1871-1872	1.373	227.669	1.005	165.952	2.378	393.621
1872-1873	1.333	239.936	1.152	195.573	2.485	435.509
1873-1874	1.155	221.336	984	191.182	2.139	412.518
1874-1875	1.091	266.392	912	239.837	2.003	506.229
1875-1876	995	275.638	806	259.753	1.801	535.391
1876-1877	1.307	306.773	903	244.694	2.210	551.467
1877-1878	1.007	270.943	845	250.921	1.852	521.864
1878-1879	1.251	230.084	1.068	323.609	2.319	553.693
1879-1880	1.933	356.164	1.620	327.917	3.553	684.081
1880-1881	1.416	331.124	1.282	336.586	2.698	667.710
1881-1882	1.393	321.246	1.197	295.182	2.590	616.428
1882-1883	1.403	350.492	1.182	310.075	2.585	660.567
1883-1884	1.415	392.840	1.244	356.142	2.659	748.982
1884-1885	1.265	338.366	1.155	329.619	2.420	667.985
1885-1886	1.367	352.758	1.177	339.283	2.544	692.041

Fonte: BRASIL, Governo do. *Proposta e relatório apresentados à assembleia geral legislativa pelos ministros e secretários de estado dos negócios da Fazenda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vários anos; SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1869-1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. v.3, p. 18-19; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v. IV, p. 20-21; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v.I, p. 350-351; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 382-383; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. APEJE, Recife, Setor de Documentos Manuscritos, Série Porto do Recife, Códice PR-29, fl. 178. Em se tratando do exercício 1876-1877, utilizamos os seguintes boletins mensais da alfândega: *Jornal do Recife*. Recife, 30 de set. 1876, a. XIX, nº 222; 03 de out. 1876, nº 224; 25 de out. 1876, nº 243; 17 de nov. 1876, nº 262; 20 de dez. 1876, nº 289; 19 de jan. 1877, a. XX, nº 15; 20 de fev. 1877, nº 41; 16 de mar. 1877, nº 62. Não foram divulgados os boletins dos meses de março a junho de 1877, os quais foram recuperados através das seções *Movimento do porto* do Diário de Pernambuco e *Parte Marítima* do Jornal do Recife.

A navegação interprovincial de cabotagem era realizada exclusivamente pela marinha nacional até a aprovação do decreto nº 3.631 de 27 de março de 1866, que permitiu por um ano a atuação dos navios estrangeiros no setor. O passo inicial para o processo de abertura do comércio de cabotagem deu-se pelo art. 23 da lei orçamentária nº 1.177 de 9 de setembro de 1862²⁰⁷. Na ocasião, Tavares Bastos, um dos maiores defensores da livre concorrência, sob o calor da interferência inglesa nos assuntos internos do país, defendeu, entre outros aspectos, a igualdade irrestrita entre os navios nacionais e estrangeiros, e o fim da exigência de residir no Brasil o proprietário da embarcação, sendo, inclusive, permitida a copropriedade da mesma por um estrangeiro. Também se posicionou pela eliminação da exigência de serem nacionais os mestres e capitães dos navios, bem como das restrições ao número de estrangeiros na tripulação, cuja composição ficaria a critério dos proprietários ou armadores. A legislação não chegou a tanto, visto que não abarcou todas essas pautas e restringiu o transporte costeiro de mercadorias aos portos alfandegados, o que, na prática, mantinha as praças tradicionais em condições mais vantajosas do que as que possuíam apenas mesas de renda²⁰⁸.

A abertura da cabotagem à navegação estrangeira acabou com os privilégios de poucos armadores nacionais, sobretudo, os do Rio de Janeiro, e teve consequência direta na redução dos fretes. Quando alguns negociantes cariocas tentaram restabelecer a nacionalização da cabotagem, a Associação Comercial de Pernambuco lembrou que antes "uma arroba de açúcar transportada da Bahia para o Rio de Janeiro pagava de frete mais do duplo do que pagaria do Rio de Janeiro a Liverpool". Nessa ocasião, a mesma corporação refutou a ideia de que a nova legislação marítima impediria o desenvolvimento da marinha mercante nacional. Para ela, já se verificava que, quantitativamente, o número de navios da grande cabotagem encontrava-se em queda e o "total das toneladas crescia vagarosamente, e esse mesmo diminuto acréscimo era devido aos pacotes das companhias largamente subvencionadas"²⁰⁹. Outro fator facilitou a entrada dos estrangeiros na cabotagem. A partir da década de 1870 e, sobretudo, no decênio seguinte, as inovações da tecnologia a vela e a vulgarização da energia a vapor permitirá o transporte cada vez maior de mercadorias e tornará mais ágil as transações mercantis em todo mundo. Sem poder competir com os grandes estaleiros, o Império não teve outra opção senão renovar a autorização em inúmeros decretos posteriores.

²⁰⁷ BRASIL, Decreto nº 3631 de 27 de março de 1866. Permite às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o ultimo de dezembro de 1867. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1866*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866. t. XXVI, pt. 1, p. 156-157.

²⁰⁸ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Liberdade de cabotagem. *Diário de Pernambuco*. Recife, 23 e 25 de fev. 1863, a. XXXIX, nº 43, p. 8, c. 3-5; nº 45, p. 8, c. 1-4. Para um ponto de vista diferente ver: A questão da cabotagem. *Diário de Pernambuco*. Recife, 25 de set. 1862. a. XXXVIII, nº 221, p. 8, c. 3-5.

²⁰⁹ *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na assemblea geral do 1º de agosto de 1871*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1871, a. n. 11, p. 29-32.

Na realidade, a internacionalização da cabotagem tanto satisfazia aos partidários da livre concorrência quanto respondia à falta de competitividade da indústria naval brasileira e com ela um sem número de proprietários, consignatários e seguradoras. O Governo imperial tentou incentivá-la de todas as maneiras. Em 1831, estabeleceu os direitos de 15%, depois reduzidos a 5%, sobre qualquer operação envolvendo: compra, venda ou transferência de propriedade de embarcações estrangeiras. Entretanto, a legislação foi vista como um óbice ao desenvolvimento do comércio marítimo em geral e ao tráfico africano em particular. Os estaleiros nacionais não davam conta da demanda interna e a lei dificultava a aquisição de embarcações no exterior. Ademais, o fim do comércio de escravos desestimulou a renovação da frota naval brasileira. Tentou-se ainda incentivar os estaleiros brasileiros através de uma premiação de 10\$000, dada a quem construísse, armasse e equipasse em solo nacional navios a partir de 200 toneladas. A medida não surtiu o efeito desejado devido ao valor da recompensa em si e aos próprios termos da premiação. O limite mínimo da arqueação estava em desacordo com a produção nacional e a composição da tripulação estava sujeita a serem brasileiros: o capitão, o piloto, o contramestre e 2/3 da tripulação. O Império tentou ainda implantar nas décadas de 1840 e 1850 os chamados "direitos diferenciais", mas não conseguiu praticá-los por causa das reações internacionais²¹⁰.

O ministério Rio Branco estava certo de que o fechamento das fábricas de construção naval não tinha nenhuma relação com a nova lei da cabotagem. O problema iniciou-se com a abertura dos portos e se agravou com a pressão inglesa sobre o comércio de seres humanos na costa da África. Não tendo mais estímulo para a navegação transatlântica, a frota mercante brasileira voltou-se para o mercado do Rio da Prata, onde encontrou concorrência estrangeira, e para o transporte de mercadorias no próprio território nacional. Os críticos da liberação da cabotagem defendiam um ponto de vista diferente. Os armadores brasileiros não tinham como competir com os navios estrangeiros enquanto se mantivessem as formalidades de matrícula, registro e despacho das alfândegas, tribunais de comércio e capitânias dos portos. O regime de composição da tripulação, ainda que para fins mercantis, seguia regulamentos militares de formação e recrutamento. Daí que os marinheiros da marinha mercante poderiam ser alocados a qualquer momento para a esquadra de guerra. Por outro lado, ao contrário dos estrangeiros, os navios nacionais não se situavam na navegação de longo curso e, conseqüentemente, não tinham como adquirir equipamentos a preços mais módicos²¹¹.

²¹⁰ BRASIL, Governo do. (1871-1875: Paranhos). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na quarta sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Visconde do Rio Branco*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872. p. 85-87.

²¹¹ *Ibidem.*, p. 78-79.

A rigidez da legislação marítima do Império anterior a de 1866, ao mesmo tempo em que limitava o progresso da indústria naval brasileira, criou vários obstáculos aos próprios armadores internacionais. Na esfera legal, a legislação aduaneira apenas admitia o transporte estrangeiro de mercadorias por cabotagem nas seguintes condições: se o navio estivesse em estado de franquia; se o mesmo entrasse por inteiro e depois seguisse para outro porto do Império com a totalidade de sua carga ou uma parte dela despachada para consumo ou para o comércio de reexportação; ou se o navio estivesse conduzindo passageiros ou colonos e suas respectivas bagagens. Em caso de fome, epidemia, socorro de povoações interioranas, guerra e danos causados pacificamente por cruzeiros ou forças estrangeiras, ele poderia transportar quaisquer produtos ou mercadorias. Também se enquadravam entre os casos excepcionais quando um navio desembarcado legalmente em um porto dirigia-se a outro para se abastecer de mercadorias destinadas ao mercado externo; ou quando o mesmo transportava alguns produtos específicos da produção nacional. Todas essas exceções deveriam passar, conforme o caso, pelo crivo do presidente de província ou do ministro da Fazenda²¹².

A exclusividade do comércio de cabotagem refletia-se desde o registro do navio até a questão da propriedade. Quando Tavares Bastos defendeu a abertura da cabotagem, ele atacou as restrições do Código Comercial ao próprio desenvolvimento da marinha mercante nacional. Uma embarcação brasileira só gozava dos favores e privilégios de navegação, se pertencesse aos súditos do Império e dela não participasse nenhum estrangeiro. Embora qualquer cidadão nascido no Brasil pudesse adquiri-la, apenas quem fosse comerciante seria capaz de armá-la e expedir documentos. Seu proprietário tinha necessariamente de residir no país se não estivesse em sociedade com uma casa comercial brasileira. O aparelhamento era um problema à parte. Os estaleiros poderiam construir embarcações como bem entendessem, entretanto, tinham de submetê-las a vistorias na Capitania dos Portos e registrá-las no Tribunal do Comércio mais próximo. A burocracia dominava as etapas de registro. Após a inspeção no órgão da Marinha, o proprietário armador precisava emitir uma certidão de arqueação no Consulado Provincial; fazer uma declaração minuciosa da embarcação desde o local de construção até o dia em que a mesma foi inaugurada; dispor da certidão de propriedade e, munido destes documentos, prestar juramento no Tribunal do Comércio de que todas as informações eram verídicas. Se o navio fosse originalmente do exterior, no registro deveria constar a nação a qual pertencia, a antiga e a nova denominação e o título de propriedade²¹³.

²¹² *Regulamento das alfândegas e mesas de rendas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860. p. 143-144.

²¹³ *Código commercial do Imperio do Brasil e os regulamentos para a sua execução, com referencia aos artigos dos mesmos regulamentos*. Rio de Janeiro: Typographia Episcopal de Antonio Gonçalves Guimarães & Companhia, 1862. p. 100-102.

Mantendo-se a burocracia imperial após a liberação da cabotagem, a indústria naval brasileira não fez outra coisa do que assistir as bandeiras estrangeiras destacarem-se cada vez mais no comércio interprovincial. Muitas embarcações e vapores transatlânticos da navegação de longo curso passaram também a operar na cabotagem. No lustro 1869-1874, apenas 12% da média de ingressos no porto vinham do exterior, porém, eles já equivaliam a 32% de toda a tonelagem de entrada. As saídas ficaram percentualmente abaixo das entradas, pois o número de navios ficou em torno de 10% e a lotação em 30%. A marinha mercante nacional resistiu à competição externa aumentando a lotação portuária. No triênio 1877-1880, a tonelagem de entrada ampliou-se para 30% e a de saída para 52% em relação quinquênio acima, porém, ela não pôde evitar que os navios estrangeiros aumentassem sua participação no movimento total do porto para 36% e 34% respectivamente. É que os armadores europeus e norte-americanos também expandiram a capacidade de suas frotas. No mesmo período, a tonelagem estrangeira aumentou 52% na entrada e 83% na saída em comparação com 1869-1874. A diferença entre a quantidade de ingressos e de partidas não deve confundir o leitor, visto que muitos navios serviam de depósito a diversos produtos perecíveis, e por isso ficavam por meses ancorados no porto até a negociação final da carga (Quadro nº 8).

Por outro lado, há outro motivo que relativiza ainda mais o notório predomínio dos navios nacionais no comércio interprovincial. Considerando separadamente as categorias da grande cabotagem, percebe-se que as barcas e as companhias de navegação subvencionadas pelo Estado trilhavam preferencialmente o Nordeste oriental. O restante do país quando não era coberto pela única linha regular de longa distância (a Companhia Brasileira de Paquetes) estava entregue à navegação estrangeira. Ademais, as barcas e a marinha mercante nacional por terem a lotação inferior a dos navios da Europa e dos Estados Unidos percorriam várias vezes o mesmo trajeto marítimo²¹⁴. No quinquênio 1882-1887, a navegação estrangeira chegou a tal ponto que ela sozinha equivalia a 41% de toda tonelagem de entrada e 38% da de saída, importando um aumento correspondente a 63% e 42% da lotação de 1877-1880. Em 1886, um crítico implacável da lei de 1862 frisou que os armadores estrangeiros arcavam tão somente com os direitos portuários e os de farol, enquanto que a frota nacional estava tão embaraçada numa série de regras de arqueação, comando e efetivo da marinha que a bem da verdade a "liberdade de navegação só concedeu à nossa marinha mercante a liberdade de morrer". Para o autor do artigo, publicado originalmente no *Diário de Notícias*, a bandeira

²¹⁴ BRASIL, Governo do. (1871-1875: Paranhos), *op. cit.*, p. 82; BRASIL, Governo do. (1868-1870: Torres). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Visconde de Itaborahy*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872. p. 39.

auriverde "seria quase desconhecida hoje nas águas brasileiras se não as sulcassem os vasos da nossa armada e os vapores de algumas poucas companhias nacionais" ²¹⁵.

Quadro 8

Movimento de cabotagem por navios nacionais e estrangeiros, 1869-1887.

Períodos	ENTRADAS				SAÍDAS			
	Nacionais		Estrangeiras		Nacionais		Estrangeiras	
	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.	Núm.	Ton.
1869-1870	1.293	135.518	184	45.117	1.251	132.011	121	35.874
1870-1871	1.136	121.109	104	52.359	1.210	127.211	185	84.325
1871-1872	1.187	146.297	186	81.372	931	113.896	74	52.056
1872-1873	1.130	147.527	203	92.409	1.066	138.083	86	57.490
1873-1874	1.016	157.037	139	64.299	871	140.822	113	50.360
1874-1875	-	-	-	-	-	-	-	-
1875-1876	-	-	-	-	-	-	-	-
1876-1877	-	-	-	-	-	-	-	-
1877-1878	804	205.855	203	65.088	661	186.896	184	64.025
1878-1879	1.052	121.476	199	108.608	865	203.427	203	120.182
1879-1880	1.708	224.619	225	131.548	1.431	203.997	189	123.920
1880-1881	-	-	-	-	-	-	-	-
1881-1882	-	-	-	-	-	-	-	-
1882-1883	1.145	216.175	258	134.254	1.000	207.960	182	102.115
1883-1884	1.100	224.478	315	167.995	1.035	215.296	219	140.846
1884-1885	998	221.193	267	117.173	974	216.555	181	113.064
1885-1886	1.100	226.668	258	126.090	997	217.659	180	121.624
1886-1887	1.407	324.292	420	284.266	1.344	314.075	430	254.554

FONTE: SOARES, Sebastião Ferreira (org.). *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1869-1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. v.3, p. 18-19; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v. IV, p. 20-21; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v.I, p. 350-351; Idem. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 382-383; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. APEJE, Recife, Setor de Documentos Manuscritos, Série Porto do Recife, Códice PR-29, fl. 178; BRASIL, Governo do (1880-1882: Saraiva). *Proposta e relatório apresentados a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Fazenda, José Antonio Saraiva*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, a. nº 45; BRASIL, Governo do (1885-1888: Souza). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral legislativa na primeira sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Francisco Belizario Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, a. nº 39; BRASIL, Governo do (1885-1888: Souza). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral legislativa na segunda da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, Francisco Belizario Soares de Souza*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, a. nº 40; BRASIL, Governo do (1888-1889: Oliveira). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral legislativa na terceira sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, João Alfredo Corrêa de Oliveira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, a. nº 35; BRASIL, Governo do (1888-1889: Oliveira). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral legislativa na quarta sessão da vigessima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda, João Alfredo Corrêa de Oliveira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, a. nº 34.

²¹⁵ Navegação de cabotagem. *Jornal do Recife*. Recife, 11 de set. 1886, nº 208, a. XXIX, p. 2, c. 3.

No início de 1870, os navios portugueses e ingleses destacaram-se entre as categorias a vela em quantidade e lotação. Não havia regularidade no número de linhas mensais desses dois países no movimento de cabotagem. Ingressava aproximadamente por mês no porto do Recife de três a cinco embarcações de cada pavilhão. Os armadores da Espanha, da Alemanha e da França enviavam menos de três embarcações mensais. O comércio interprovincial ocorria eventualmente em navios suecos, holandeses, dinamarqueses, austríacos, italianos, russos, noruegueses, argentinos e neerlandeses. Quanto maior fosse a importância da procedência e do destino do navio, uma variedade maior de embarcações estrangeiras realizavam o comércio de cabotagem. O Rio de Janeiro relacionava-se com a província de Pernambuco através de embarcações construídas em mais de dez nações diferentes; enquanto que o Ceará, Sergipe, a Paraíba, o Maranhão, o Pará e Santa Catarina correspondiam-se, quando muito, com apenas dois pavilhões. Apenas os vapores norte-americanos atuaram regularmente na navegação de cabotagem e todos eles vinham diretamente da Corte. Os vapores ingleses e argentinos muito raramente ligaram o Recife às demais províncias do Império. Consequentemente, os primeiros anos da cabotagem livre ao invés de abrir a navegação aos diversos construtores estrangeiros concentraram-se em poucos países da Europa e dos Estados Unidos²¹⁶.

Entre 1877-79, os navios Ingleses e portugueses ainda predominavam nas entradas e saídas de cabotagem. Porém, os franceses e norte-americanos eram superiores em lotação aos lusitanos. Entravam mensalmente aproximadamente 9 navios ingleses e 6 portugueses e saíam na mesma quantidade do primeiro pavilhão e cerca de 4 do segundo. A Espanha atingiu a terceira posição nos ingressos estrangeiros e o sétimo lugar no tocante às saídas portuárias. Os navios alemães encontravam-se abaixo dos espanhóis nas importações de cabotagem, mas, em compensação, pelo menos um navio mensal que deixava o porto tinha procedência germânica. Após a Grã-Bretanha, Portugal, a Espanha e a Alemanha predominavam nas entradas de cabotagem as bandeiras: francesas, norte-americanas, suecas e norueguesas. Numericamente, os dois primeiros pavilhões ainda se destacavam nas saídas portuárias, sendo seguidos pelos alemães, franceses, norte-americanos, espanhóis, suecos e noruegueses. Por conseguinte, a procedência das embarcações de cabotagem era idêntica a empregada na navegação de longo curso. Somente a Inglaterra, a França e os Estados Unidos realizavam o comércio interprovincial através da energia a vapor²¹⁷.

²¹⁶ SOARES, 1874, v. III, p. 18-19; 1877, v. IV, p. 22-25; 1878, v. VI, p. 314-319; 1881, v. VI, p. 382-387; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. APEJE, Recife, Códice PR-29, fl. 178.

²¹⁷ Segundo o *Diário* e o *Jornal de Recife*, entre janeiro de 1877 e dezembro de 1879 entraram 808 navios estrangeiros de 196.415 toneladas e 174 vapores de 329.837 toneladas; saíram 706 navios e 169 vapores.

Dez anos depois, os estaleiros da Inglaterra e da Noruega produziram a maioria dos navios a vela que entraram no porto do Recife. Cerca de quatro navios mensais pertenciam às marinhas mercantes inglesa e norueguesa. Pouco mais de um navio mensal foi construído em Portugal, na Alemanha, nos Estados Unidos e na Suécia. Nas saídas predominavam em ordem de importância os navios ingleses, noruegueses, alemães, dinamarqueses e suecos. Não houve, portanto, uma mudança substancial no perfil dos navios que frequentavam o porto do Recife. Apenas as nações mais desenvolvidas na arte naval sobrepuseram-se umas sobre as outras e investiram no tamanho e na capacidade de seus navios. De maneira semelhante à navegação de longo curso, os estaleiros do Velho Mundo mantiveram-se como os principais fornecedores de embarcações para o Atlântico Sul. A grande diferença, entretanto, se verifica na maior competição europeia na tecnologia a vapor. A marinha inglesa predominava entre os estrangeiros, mas disputava nas entradas com a Alemanha, os Estados Unidos, a França e em menor escala com os austríacos. Nas saídas, ela concorria principalmente com os vapores franceses, alemães, austríacos e norte-americanos²¹⁸.

Não há estatísticas oficiais para a navegação a vapor empregada na cabotagem até o final da década de 1860. Para tentar remediar essa lacuna, recorreremos às sessões portuárias dos dois principais jornais da província pouco antes do impacto da liberação da cabotagem à navegação estrangeira. Embora não tragam o fluxo de barcas - o que elevaria o número e a lotação das categorias a vela - podemos ter uma ideia da relevância da nova tecnologia entre as embarcações de médio e grande porte. Entre 1864-1866, os navios que faziam o circuito interprovincial eram predominantemente movidos à vela, isto é, 71% das entradas dependiam da força dos ventos contra os 29% da energia a vapor. Em compensação, os vapores possuíam 57% da tonelage total. A quantidade e a lotação de saída são equivalentes aos percentuais de entrada²¹⁹. Nove linhas operavam no comércio interprovincial, porém, apenas duas tocavam o Recife. Havia entre elas um perímetro de atuação que, por sua vez, reproduzia o domínio dos grandes entrepostos regionais. A Companhia Pernambucana, a segunda em importância, atuava entre o Ceará e Sergipe. Seus limites geográficos findavam aonde começavam os da Companhia Baiana e Maranhense. Se a Companhia Brasileira de Paquetes chegava a vários portos brasileiros é por causa dos interesses políticos do Governo imperial²²⁰.

²¹⁸ Segundo o *Diário* e o *Jornal de Recife*, entre janeiro de 1887 e dezembro de 1889 entraram 480 navios estrangeiros de 159.782 toneladas e 289 vapores de 395.517 toneladas; saíram 549 navios e 375 vapores.

²¹⁹ Entre janeiro de 1864 e dezembro de 1866, entraram 1.051 navios a vela de 230.549 toneladas e 433 vapores de 302.141 toneladas; saíram 1.046 embarcações da primeira categoria e 431 da segunda.

²²⁰ SOARES, 1865. v. 1. p. 117. Sobre a centralização da cabotagem, ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*. 2002, v. 2, pp. 7-28.

Considerando todas as categorias da cabotagem, inclusive as barcaças, podemos dizer que não há necessariamente uma correspondência entre o aumento da tonelagem e o triunfo absoluto da navegação a vapor. É certo que os vapores no quinquênio 1875-1880, tendo apenas 14% do número médio de navios, chegavam a 70% da tonelagem total. Mas nos cinco anos seguintes, equiparam-se em tonelagem às embarcações a vela, cuja lotação cresceu mais de 95% em relação ao lustro anterior. A própria eficiência desse tipo de embarcação numa rede hidrográfica limitada como a do Nordeste e o controle mais eficiente das barcaças sobre o comércio das províncias vizinhas, sobretudo de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, explica a resistência desse tipo de tecnologia naval no movimento do porto. Ademais, uma parte expressiva da marinha mercante a vela pertencia a negociantes da praça do Recife. Em se tratando das saídas portuárias, dispomos apenas de dois quadriênios. Eles se equivalem percentualmente ao número e à lotação de entrada de tal modo, que se pressupõe que no início de 1880 a tonelagem a vela equiparou-se a da navegação a vapor (Quadro nº 9).

Quadro 9

Movimento de navios a vela e a vapor da navegação de cabotagem, 1870-1885.

Períodos	CABOTAGEM							
	Entradas				Saídas			
	Vapor	Ton.	Vela	Ton.	Vapor	Ton.	Vela	Ton.
1870-1871	133	89.099	1.107	84.369	144	98.259	1.251	113.277
1871-1872	144	111.947	1.229	115.722	131	96.303	874	69.649
1872-1873	157	118.454	1.176	121.482	144	111.341	1.008	84.232
1873-1874	160	131.231	995	90.105	140	120.224	844	70.958
1874-1875	184	180.898	907	85.494	-	-	-	-
1875-1876	203	200.137	792	75.501	-	-	-	-
1876-1877	186	204.024	1.121	102.749	172	173.228	731	71.466
1877-1878	173	178.663	834	92.280	167	174.270	678	76.651
1878-1879	177	227.594	1.074	77.602	174	221.409	894	102.200
1879-1880	183	256.454	1.750	99.328	177	246.292	1.443	81.625
1880-1881	155	147.817	1.261	183.307	-	-	-	-
1881-1882	137	138.711	1.256	182.535	-	-	-	-
1882-1883	132	164.804	1.271	185.625	-	-	-	-
1883-1884	151	174.806	1.264	218.034	-	-	-	-
1884-1885	186	233.395	1.079	104.971	-	-	-	-

Fonte: SOARES, 1877. v. IV, p. 20-21; 1877. v.I, p. 350-351; 1881. v. I, p. 382-383; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da província de Pernambuco relativo ao exercício de 1873-1874. Recife, APEJE, Códice PR-29, fl. 178. Mappa da navegação de longo curso e de cabotagem durante os exercícios de 1877 a 1880. Recife, APEJE, Códice PR-29, /s. p./; LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. p. 124-126.

Temos reiteradamente falado da importância das barcas para o tráfego portuário. A história social desse tipo de embarcação já foi suficiente estudada pelo historiador Evaldo Cabral de Mello²²¹. Entretanto, quase nada sabemos sobre a relevância das mesmas para a navegação interprovincial quantitativamente. A carência de dados desencoraja uma pesquisa nessa direção. Ainda que as barcas tivessem matrícula própria e arcassem com impostos específicos para navegar nos portos do Império, os registros oficiais não discriminavam o seu movimento do restante da grande cabotagem. Quando muito se preocuparam em distinguir os vapores dos demais tipos de embarcações, e o número de barcas vinha entre as categorias a vela. E para complicar ainda mais: o Ministério da Fazenda só passou a incluí-las no quadro geral do comércio de cabotagem no final de 1860

Apesar da dificuldade é possível arriscar alguns números. Para o princípio de 1860 chegamos à quantidade e à tonelagem das barcas através da dedução dos valores trazidos pelos relatórios da Fazenda de 1866 e 1867. No primeiro vê-se apenas a grande cabotagem feita em vapores e nos diversos tipos de navios a vela, entre os quais: patachos, palhabotes, barcas, iates, veleiros, escunas, brigues, paquetes, galeras, polacas, lanchas, etc. No segundo, além destas categorias, temos o movimento de barcas. Empregamos o mesmo esquema metodológico para recuperar o exercício de 1866-1867, desta vez, através de um relatório da presidência da província. Entre 1861-1867, ingressou uma média de 771 barcas totalizando 33.989 toneladas, contra 306 navios de 91.579 toneladas correspondentes a todas as demais categorias reunidas, ou seja, elas sozinhas perfaziam 72% do total de navios entrados no porto e 27% da tonelagem média. No tocante as saídas, o percentual é equivalente em número e ligeiramente menor em lotação, isto é, 24%. Nesse caso, saíram uma média de 734 barcas de 27.337 toneladas e 291 navios de 84.418 toneladas em conjunto. Não resta dúvida de que entre as categorias a vela as barcas reinavam em absoluto²²².

O mais impressionante é que a lotação média de uma barca chegava apenas a 44 toneladas de registro. Não poucas vezes, os registros portuários erroneamente confundiam o seu movimento com o da pequena cabotagem devido ao porte da embarcação. É certo que inúmeras barcas atuavam exclusivamente no tráfego litorâneo de Pernambuco, mas as que

²²¹ MELLO, Evaldo Cabral de. A vitória da barca. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. Rio de Janeiro: Editora 34, 2002, p. 202-220.

²²² BRASIL, Governo do. (1866-1868: Vasconcelos). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda Zacarias de Góis e Vasconcelos*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867. a. n. 108; BRASIL, Governo do. (1866-1868: Vasconcelos). *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na segunda sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda Zacarias de Góis e Vasconcelos*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1868 a. n. 108; PERNAMBUCO, Governo de (1867-1868: Leão). *Relatório apresentado á assemblea legislativa provincial de Pernambuco pelo Exm. Sr. Barão de Villa-Bella na sessão do 1º de março de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868, p. 39.

tratamos aqui extrapolavam os limites da província e, conseqüentemente, compunham os quadros da grande cabotagem. Apesar de terem dimensões ínfimas em relação à tecnologia naval de sua época, eram bastante ágeis para fazer diversas viagens em períodos relativamente curtos e intrépidas o suficiente para adentrar naqueles portos, cuja profundidade não dava acesso senão a embarcações de pequeno porte. Afora os principais portos de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, elas chegavam a portos de mar ou de fundo de estuário de difícil acesso e venciam os arrecifes litorâneos do Nordeste. Sem as barcas, provavelmente muitos lugares sequer entrariam nos livros portuários. Os maiores destinos eram as capitais de província sob a influência direta do Recife e as cidades costeiras de: Mossoró, Macau, Ceará Mirim, Passo de Camaragibe, Pilar, Maracajaú, Guarapês, Macaíba, Mamanguape, São Miguel, Muriú, Vila de Touros, entre outras.

Infelizmente, não pudemos empregar a mesma metodologia para a segunda metade de 1860. Os dados apresentados pela presidência da província estão visivelmente exagerados de tal maneira que a grande cabotagem, sem as barcas, ultrapassa sozinha o tráfego portuário interprovincial²²³. As estatísticas relativas à década de 1870 são bem escassas e ainda assim deficientes. No biênio 1870-1872, a média de entradas chegou a 65% e a tonelage a 16% em relação às demais categorias da navegação. As saídas foram insignificamente mais numerosas do que as entradas, ou seja, 66% e 17% respectivamente. No exercício de 1876-1877, o vertiginoso declínio das barcas ficou ainda mais patente. Elas correspondiam apenas a 9% de toda a lotação portuária de entrada e a 7% da de saída.²²⁴ A crise da grande lavoura açucareira em particular e da economia capitalista em geral talvez tenham circunstancialmente diminuído o volume dessas embarcações. As províncias limítrofes também passaram a defender no mesmo período a provincialização. Ademais, a concorrência das ferrovias tornou-se particularmente acirrada na década de 1870. Como não temos dados mais seguros, não há como comprovar se a tendência era momentânea ou temporária.

Apenas duas fontes, por sinal incompletas, podem dar alguma luz sobre o problema. Ambas trazem tão somente o movimento de entradas e, mesmo assim, não dão os números da tonelage. Deduzindo-se do quadro geral da cabotagem o movimento de barcas, chegamos ao das demais embarcações. Entre 1865-1870, a média de barcas que entraram no porto

²²³ PERNAMBUCO, Governo de. (1870-1871: Albuquerque). *Falla recitada na abertura da assembléa legislativa provincial de Pernambuco pelo excellentissimo presidente da provincia, Conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no 1º de março de 1871*. Recife: Typographia de M. F. de F. & Filhos, 1871, p. 42.

²²⁴ FERREIRA, Sebastião Soares (org.) *Estatísticas do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877, v. VI, p. 22-25; FERREIRA, Sebastião Soares (org.) *Estatísticas do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878, v. I, p. 316-319. Para o exercício de 1876-1877, utilizamos os mesmos boletins da alfândega já citados em nota.

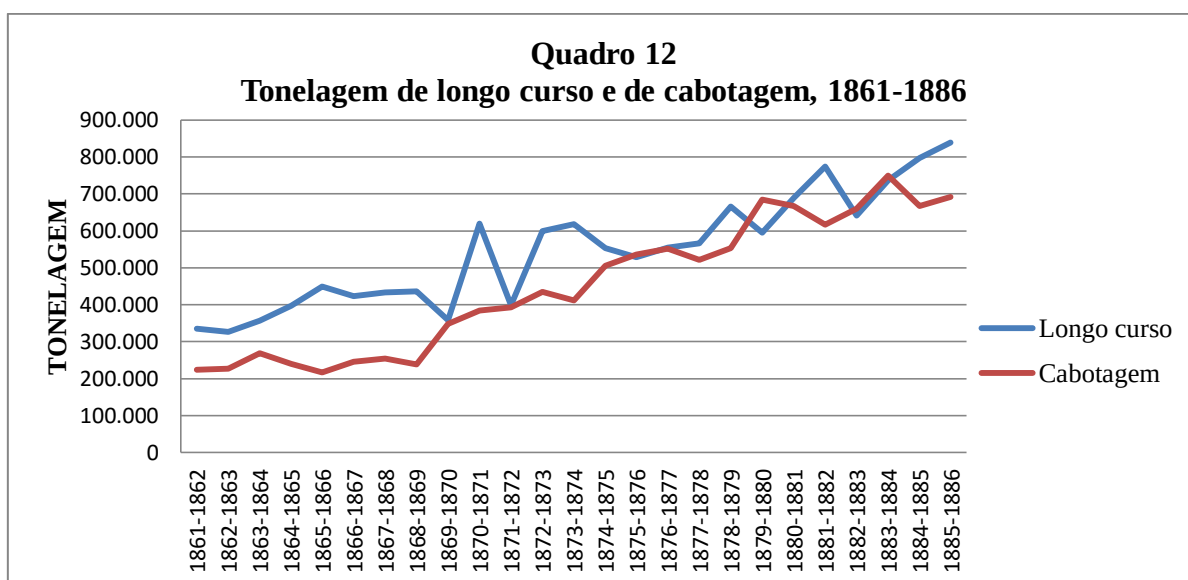
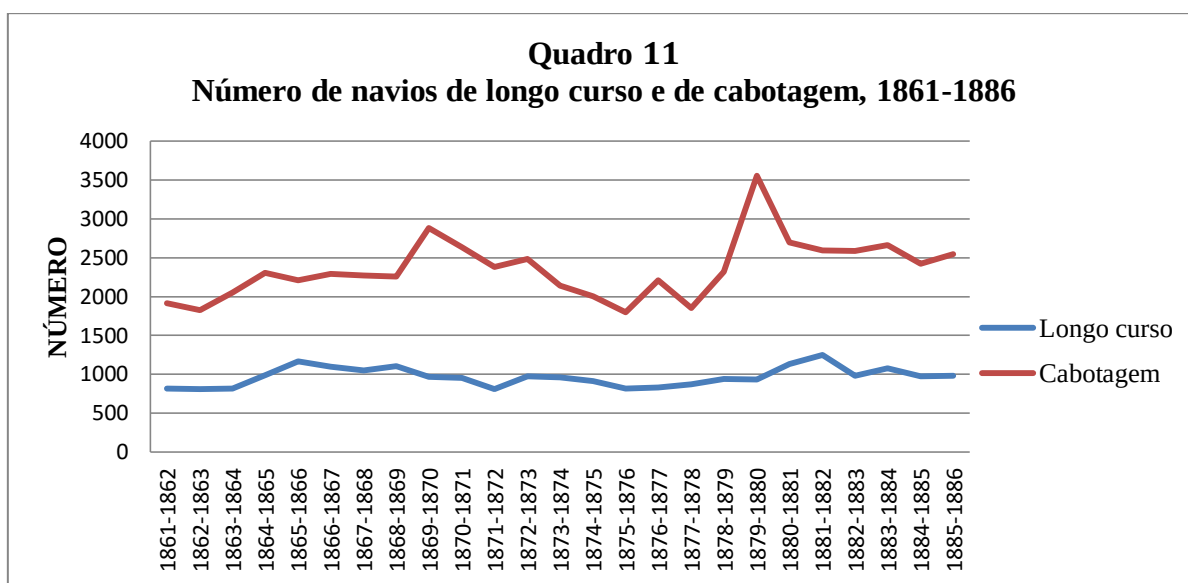
chegava a 931 navios, ou melhor, 75% do fluxo total da navegação interprovincial. Nos seis primeiros exercícios de 1870, os ingressos caíram para 766 embarcações, o que representa uma retração de 18%. Em contrapartida, o restante do comércio marítimo interprovincial aumentou sua participação para 36% em relação ao quinquênio anterior. A tendência para queda do número de barcaças também se confirmou no quinquênio de 1880-1885, quando, quantitativamente, se limitaram a 57% do total de entradas no porto. Por mais contraditório que possa parecer é um erro concluir daí que elas foram ultrapassadas pelos navios modernos. Em 1886, mais de 99% do açúcar e 58% do algodão ingressos pela via marítima chegaram por meio de barcaças. Seu principal adversário, no entanto, foram as ferrovias as quais sozinhas conduziram 54% e 26% dos dois principais gêneros de exportação.

Quadro 10
Movimento de entrada de cabotagem por categorias náuticas, 1861-1885

Períodos	GRANDE CABOTAGEM			TOTAL
	VELA		Vapores	
	Navios	Barcaças		
1861-1862	-	676	-	973
1862-1863	-	679	-	967
1863-1864	-	754	-	1.056
1864-1865	-	757	-	1.110
1865-1866	-	824	-	1.128
1866-1867	-	994	-	1.229
1867-1868	-	965	-	1.268
1868-1869	-	913	-	1.208
1869-1870	-	958	-	1.412
1870-1871	286	821	133	1.240
1871-1872	360	869	144	1.373
1872-1873	302	874	157	1.333
1873-1874	254	741	160	1.155
1874-1875	268	639	184	1.091
1875-1876	270	522	203	995
1876-1877	260	812	186	1.307
1877-1878	-	-	173	1.007
1878-1879	-	-	177	1.251
1879-1880	976	774	183	1.933
1880-1881	397	864	155	1.416
1881-1882	451	805	137	1.393
1882-1883	430	841	132	1.403
1883-1884	501	763	151	1.415
1884-1885	415	664	186	1.265

Fonte: Até as barcaças. *Jornal do Recife*. Recife, 10 de jul. 1876, nº 154, a. XIX, p. 2, c. 1; LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. p. 124-126.

Para concluir a questão da navegação, resta analisar o fluxo total de longo curso e o de cabotagem através dos quadros nº 1 e 7. A primeira modalidade operou com menos navios do que a segunda e apresentou maior estabilidade. Em compensação, ela comumente superou a navegação de cabotagem em tonelagem. Apenas nos períodos 1875-76, 1879-80, 1882-83 e 1883-84 esteve abaixo desta no mesmo quesito. Aparentemente, a tonelagem interprovincial só avançou quando havia um recuo do comércio exterior. Durante a guerra de Secessão e do Paraguai, a capacidade dos navios de longo curso aumentou e a de cabotagem diminuiu. O mesmo ocorreu no período imediatamente anterior à Grande Depressão. Como o início da recessão europeia nos meados de 1870 aconteceu o contrário. A tonelagem de cabotagem progrediu e se igualou a do comércio exterior (Quadro nº 11 e 12).



2. 2. O movimento de mercadorias

Antes da análise dos dados, é importante conhecermos o sistema de entrada e saída de mercadorias através da navegação de longo curso e de cabotagem. Tanto uma quanto a outra modalidade possuíam subdivisões conforme a sua procedência e destino final. As estatísticas imperiais geralmente utilizavam a seguinte classificação:

1. Navegação de longo curso:

- 1.1. Exportação de gêneros nacionais para países estrangeiros;
- 1.2. Importação direta de países estrangeiros;
- 1.3. Reexportação de mercadorias estrangeiras para fora do Império.

2. Navegação de cabotagem:

- 2.1. Exportação de gêneros nacionais para outras províncias do Império;
- 2.2. Exportação de mercadorias estrangeiras para outras províncias do Império;
- 2.3. Importação de gêneros nacionais de outras províncias do Império;
- 2.4. Importação de mercadorias estrangeiras de outras províncias;
- 2.5. Reexportação de mercadorias estrangeiras para dentro do Império.

No caso dos grandes entrepostos regionais como Belém, São Luís, o Recife, Salvador e o Rio de Janeiro, as subdivisões do comércio marítimo não acabavam por aí. As exportações de longo curso do porto do Recife tanto compreendiam a produção do interior de Pernambuco quando das demais províncias do Império. Secularmente, o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba e Alagoas exportavam os seus produtos através do Recife e, ao mesmo tempo, eram abastecidos de mercadorias importadas. Além dessas operações, uma parte das importações estrangeiras era negociada pelas modalidades de "trânsito". O Código Comercial do Império e as regras alfandegárias definiam que um produto estrangeiro, tornando-se nacional através da taxa de consumo e sendo depois reexportado pertencia ao "comércio de trânsito". Havia outra categoria desse tipo a qual se chamava "reexportação e baldeação". Ela ocorria quando uma mercadoria também produzida no exterior entrava no Brasil inicialmente para o consumo interno, porém, acabava sendo transportada para outros portos ou mercados ainda como produto estrangeiro²²⁵. Portanto, a movimentação comercial portuária abarcava a circulação direta e indireta de mercadorias nacionais e estrangeiras.

²²⁵ SOARES, Sebastião Ferreira. (org.) *Estatística do commercio maritimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. 1ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878. v. 1, p. 3-5.

A complexidade do movimento comercial dos portos do Império tem atraído a atenção de alguns estudiosos. No entanto, as dificuldades do tema e a própria abordagem escolhida levaram-nos a tratar do problema parcialmente e através de fontes pouco confiáveis. O projeto ambicioso de construir "uma série nacional do comércio marítimo brasileiro ao longo do Oitocentos", liderado por Ricardo Zimbrão, por exemplo, tem como principal problema o tipo de fonte escolhida, ou melhor, os relatórios dos presidentes de província, e não conter todas as ponderações inevitáveis a qualquer estudo de longa duração²²⁶. Primeiramente, os relatórios provinciais geralmente trazem dados incompletos. A Fazenda constantemente se queixava da falta de coerência e uniformidade dos mapas das Alfândegas e Mesas de Renda, os quais dificultavam a realização de um estudo comparativo. Basta dizer que somente em 1873, o ministério Rio Branco tentou uniformizá-los e assim formar um todo coerente²²⁷. Além da falta de treinamento e de um número suficiente de profissionais, as unidades fiscais tinham de remeter a todo custo os relatórios de suas atividades à presidência e à Corte, a tempo de serem submetidos às respectivas sessões legislativas.

O estudo de Renato Marcondes sobre a economia interprovincial brasileira, embora bem fundamentado documentalente, prescinde de uma análise paralela do mercado de longo curso²²⁸. O economista não ignora que a cabotagem compunha-se de mercadorias nacionais e estrangeiras, porém, o tratamento parcial da questão tem o inconveniente de não evidenciar a interdependência entre as duas modalidades da navegação. As importações e exportações de cabotagem aumentavam ou diminuía de acordo com a dinâmica da economia internacional e vice-versa. Até mesmo a balança comercial somente é compreensível quando confrontamos a circulação conjunta de mercadorias. Um saldo negativo no comércio de longo curso poderia ser compensado com um superávit no de cabotagem e assim mutuamente. Ademais, o autor ignorou a inclusão das barcas no quadro da cabotagem durante o ministério Zacarias, o que naturalmente interferiu na quantificação do número de navios e no montante de mercadorias negociadas. Por tudo isso, optamos por analisar separadamente cada categoria do comércio marítimo para depois fazer o exame conjunto do movimento portuário. As demais opções metodológicas serão tratadas ao longo do texto.

²²⁶ PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de; SILVA, Mario Roberto Melo. O comércio marítimo do Maranhão no século XIX. *Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada (HEERA)*. Juiz de Fora, v. 4, nº 6, p. 131-145, jan./jun. 2009. Semestral; PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de; MACIEIRA NETO, Ivaldo Guimarães. O Comércio marítimo do Pará no século XIX. *Cadernos de Pesquisa*. São Luís, v. 19, nº especial, p. 43-54, jul.2012. Quadrimestral.

²²⁷ BRASIL, Nº 60. Fazenda, em 18 de fevereiro de 1873. Dá instruções para a organização, nas Alfandegas e Mesas de Rendas, dos mappas estatísticos do commercio marítimo. *Collecção das decisões do governo do Imperio do Brasil de 1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. T. XXXVI, p. 54-58.

²²⁸ MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*. São Paulo, v. 32, nº 1(126), p. 142-166, jan./mar. 2012. Trimestral.

Levando-se em consideração a abrangência e relevância do tema, ainda consideramos os relatórios do Ministério da Fazenda mais confiáveis do que outros tipos de fonte por várias razões. A fazenda pública tinha o hábito de corrigir nos relatórios posteriores as omissões dos anos anteriores. Costumeiramente, ela pressionava as alfândegas para que completassem cada exercício financeiro do Império, cujo início se dava em julho de um ano e acabava em junho do ano seguinte. Quando julgava que as unidades aduaneiras descumpriram o seu papel por questões técnicas, o pessoal do ministério tratava de corrigi-los diretamente após obterem informações adicionais. A partir do treinamento de Sebastião Ferreira Soares, sem dúvida o maior estatístico do Império, o ministério passou a contar no final de 1860 com um setor de estatística marítima até então inexistente no Brasil. Sebastião Ferreira não apenas organizou o movimento portuário de todo país, como lhe deu um tratamento mais homogêneo para fins comparativos. Por outro lado, como ainda veremos, os mapas do tesouro eram particularmente insensíveis ao comércio interprovincial e geralmente tinham natureza exclusivamente fiscal. Eis aí a razão de ser praticamente impossível discutirmos todas as peculiaridades do comércio marítimo de Pernambuco²²⁹.

Apesar de termos optado pelos relatórios da Fazenda, acreditamos que não podemos prescindir de outros tipos de documentação. O próprio Sebastião Ferreira dedicou-se a vários estudos paralelos da economia brasileira e organizou as "Estatísticas do Comércio Marítimo do Brasil" que, embora não tivessem a constância que gostaríamos, oferecem uma visão mais ampla da circulação de navios e mercadorias e possuem a uniformidade necessária a estudos de longa duração. Utilizamos os relatórios da presidência e os códigos da alfândega provincial quando os mesmos estavam de acordo com a fazenda nacional e traziam outras informações sobre o movimento portuário. Finalmente, a Associação Comercial de Pernambuco manteve, na medida do possível, um setor de estatística. É certo que nem sempre poderemos comparar os seus quadros econômicos com a documentação oficial, visto que a instituição organizou-os para os fins da própria corporação e dos seus associados, e não se preocupou em manter uma coerência metodológica. Em todo caso, a porta-voz do comércio sempre esteve sensível aos dramas econômicos da província e, muitas vezes, transcreveu *ipsis litteris* os relatórios e boletins da alfândega. Em suma, não descartamos o uso de todos os recursos disponíveis para dar maior clareza a uma questão tão complexa como um tráfego portuário. Começemos, pois, pelo movimento de mercadorias pelo porto do Recife.

²²⁹ A repartição de estatística da Fazenda enfrentou inúmeros problemas, inclusive para publicar os seus trabalhos cf: BRASIL, Governo do. (1880-1882: Saraiva). *Proposta e relatório apresentados a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda*, José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p. 37.

Em geral, o saldo do comércio exterior foi deficitário. Apenas nos exercícios 1865-66, 1867-68, 1869-70 e 1871-72, a economia provincial mostrou-se superavitária em decorrência do boom algodoeiro provocado pela Guerra de Secessão, e da elevação do preço do açúcar durante a Guerra do Paraguai. Mas tão logo o capitalismo entrou em recessão, a balança comercial tornou-se novamente deficitária. Aliás, o pior saldo devedor ocorreu num interlúdio de prosperidade. Em 1870-71, a diferença entre a exportação e a importação de longo curso chegou a 10.892:978 réis negativos. A média do passivo anual durante o período de 1872-73 a 1886-87 foi de 5.600:917 réis. Se houve um déficit de somente 265:659 réis em 1876-77, isso resultou da exiguidade excepcional da safra da beterraba, matéria-prima essencial à produção do açúcar europeu. Após a "trégua" de que se ocupara Henrique Milet em um dos seus artigos econômicos, a depressão iniciada por volta de 1874 fez com que as exportações diretas não dessem para honrar a balança de pagamentos²³⁰. A propósito, uma das questões centrais das décadas de 1870 e 1880 foi a liquidação do passivo. Por outro lado, o economista francês analisou unicamente o movimento do comércio exterior e deixou de lado as exportações de cabotagem, que canalizavam uma parcela importante das dívidas geradas pelas importações estrangeiras. Um dos inspetores da Alfândega, examinando o desequilíbrio entre a entrada e saída de mercadorias entre 1873-74, bem ilustrou a interdependência da navegação de longo curso e a de cabotagem e a desigualdade das relações interprovinciais:

Com efeito, se confrontar-se o valor da importação com o da exportação, notar-se-á que houve um excesso daquela sobre esta de 6.838:163\$038 réis, o que, sem dúvida, seria bem pouco lisonjeiro para o futuro financeiro da província se toda essa importação fosse consumida somente por ela; mas assim não acontece. Esse déficit tenderá a desaparecer até mostrar tal ou qual equilíbrio entre a produção e o consumo, logo que se atender que a importação realizada pela província é distribuída também pelas vizinhas da Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Alagoas e Sergipe, e que o contingente de exportação fornecido por essas províncias a esta, não está em relação com o que recebem. Por isso que a maior parte de seus produtos é exportada diretamente pelos seus respectivos portos²³¹.

Dividindo o nosso corte temporal em quadriênios e comparando o mais recente com o imediatamente anterior, notamos que a importação e a exportação comportaram-se de modo semelhante. Ambas cresceram na década de 1860, decaíram na de 1870, voltaram a crescer no início do decênio seguinte e tornaram a cair no final do Segundo Reinado. As duas grandezas,

²³⁰ MILET, Henrique Augusto. *Miscellanea Economica*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1879. p. 103-104 e 27-28.

²³¹ Ofício do inspetor Pedro Lopes Rodrigues para o presidente da província Henrique Pereira de Lucena. Alfândega de Pernambuco. Recife, APEJE, Códice PR-29, fl. 1v.

no entanto, sofreram flutuações diferentes. No quadriênio 1864-68, as exportações cresceram 74% e as importações 26%, gerando um superávit médio de 59:216 réis em parte resultante da baixa cambial. O aumento de 25% na taxa de câmbio nos quatro anos seguintes não impediu que o movimento de longo curso aumentasse 18% nas entradas e 11% nas saídas portuárias dentro de um quadro econômico já deficitário. Com a deflagração da crise econômica houve uma redução da exportação em 28% e da importação em 9% entre 1872-76. A Grande Seca (1877-1879) contribuiu para agravar o cenário de estagnação econômica, que só não piorou graças aos déficits do açúcar de beterraba, e à redução da taxa de câmbio em 1878 (de 23 ½ para 21 ½), provocada pela emissão de papel moeda para salvar as províncias assoladas pela estiagem. O comércio exterior deu sinal de recuperação com a excelente safra de 1879-1880 e com a fase de recuperação da economia mundial. Entre 1880-1884, a importação subiu 24% e a exportação 36% em relação ao quadriênio anterior, mas no triênio seguinte as duas voltaram a cair 20% e 40% respectivamente (Quadro nº 13).

A política monetária portava-se de maneira contraditória em cada lado da balança comercial. Toda a vez que havia desvalorização do câmbio aumentava o valor da exportação e diminuía o da importação. Naturalmente, o fenômeno contrário ocorria quando a cotação da moeda se valorizava. Enfim, se a retração da taxa cambial beneficiava os produtores porque "permitia-lhes vender a moeda estrangeira produzida pelas exportações por um montante crescente de mil-réis", por outro lado, ela lesava particularmente os importadores "para os quais as moedas estrangeiras ficavam mais caras" ²³². Foi esse o motivo dado pela Associação Comercial de Pernambuco para justificar o declínio das importações em 1885. A redução da taxa do câmbio tinha "elevado o preço de tudo o que [se importava]" e posto ao mínimo as transações comerciais, pois, do contrário, os preços locais reduzir-se-iam ainda mais e haveria "impontualidade nos pagamentos" ²³³. Os efeitos perversos da instabilidade do câmbio durante todo o Segundo Reinado dividiu opiniões na província. Para Henrique Milet, a baixa só tinha efeito benéfico na economia ocasionalmente devido à demora dos preços locais para assimilar o valor da moeda estrangeira. É por isso que se opôs a proposta de Inácio de Barros Barreto de fixar a taxa a partir do termo médio computado no período de 1846 a 1875, ou seja, 20 ou 20 ½ d por 1\$000²³⁴. O certo é que a ausência de um padrão monetário ou de qualquer outra política econômica fez com que o câmbio variasse em 36 anos entre 14 e 31 d,

²³² EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro, Paz e Terra; Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 1977. p. 45.

²³³ *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assemblea geral*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1885. p. 14.

²³⁴ MILET, Henrique Augusto. *Auxílio à Lavoura e Crédito Real*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1876. p. 73-74.

e sujeitasse as transações comerciais à "tirania da incerteza" ²³⁵.

Quadro 13
Movimento de importação e exportação de longo curso entre 1860-1888

Períodos	COMÉRCIO EXTERIOR				
	Importação	Exportação	Déficit	Superávit	Valor do comércio exterior
1860-1861	17.426.058	12.219.587	5.206.471	-	29.645.645
1861-1862	17.340.843	12.339.859	5.000.984	-	29.680.702
1862-1863	15.096.078	12.471.785	2.624.293	-	27.567.863
1863-1864	19.688.850	18.453.455	1.235.395	-	38.142.305
1864-1865	24.927.837	18.987.994	5.939.843	-	43.915.831
1865-1866	21.083.654	26.084.468	-	5.000.814	47.168.122
1866-1867	24.105.404	22.463.677	1.641.727	-	46.569.081
1867-1868	17.936.505	20.744.125	-	2.807.620	38.680.630
1868-1869	25.677.984	23.507.844	2.170.140	-	49.185.828
1869-1870	27.488.909	30.950.728	-	3.461.819	58.439.637
1870-1871	19.380.219	15.089.681	4.290.538	-	34.469.900
1871-1872	24.495.260	28.349.186	-	3.853.926	52.844.446
1872-1873	29.532.092	25.461.756	4.070.336	-	54.993.848
1873-1874	23.474.375	16.636.212	6.838.163	-	40.110.587
1874-1875	21.816.333	16.363.445	5.452.888	-	38.179.778
1875-1876	19.620.312	11.766.443	7.853.869	-	31.386.755
1876-1877	19.509.637	19.243.978	265.659	-	38.753.615
1877-1878	21.050.405	13.651.023	7.399.382	-	34.701.428
1878-1879	21.107.977	12.966.000	8.141.977	-	34.073.977
1879-1880	22.317.000	19.364.400	2.952.600	-	41.681.400
1880-1881	25.619.632	24.345.401	1.274.231	-	49.965.033
1881-1882	26.976.684	25.787.765	1.188.919	-	52.764.449
1882-1883	24.668.386	15.343.914	9.324.472	-	40.012.300
1883-1884	28.118.142	23.338.332	4.779.810	-	51.456.474
1884-1885	21.275.825	14.864.594	6.411.231	-	36.140.419
1885-1886	20.694.261	12.769.729	7.924.532	-	33.463.990
1886-1887	21.612.745	17.135.780	4.476.965	-	38.748.525
1887-1888	28.481.043	14.952.254	13.528.789	-	43.433.297

Fonte: MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Proposta e relatório apresentados à assembleia geral legislativa pelos ministros e secretários de estado dos negócios da fazenda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vários anos. Mapas estatísticos da importação e exportação do Império. In: Brasil, Governo do (1866-1868: Dantas). *Relatório apresentado à assembleia geral legislativa na primeira sessão da décima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas Manoel Pinto de Souza Dantas*. Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1867. Anexo S; SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de [1870-1873]*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1885. 16 v.; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assemblea geral de 8 de julho de 1878*. Recife: Typographia Mercantil, 1879, anexo nº 63.

²³⁵ Relatório da Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 01 de out. 1886. a. LXII, nº 225, p. 2, c. 3-5.

Exportando basicamente açúcar e algodão e importando praticamente todos os gêneros de subsistência, o principal motor da economia não poderia deixar de ser a grande lavoura de exportação. Como bem ilustrou um dos relatórios da porta-voz do comércio: "a soma anual das transações comerciais entre nós é sempre determinada pela maior ou menor abundância dos dois principais produtos agrícolas"²³⁶. Uma diminuição da safra ou uma queda acentuada dos preços implicava imediatamente em menos capital circulando e, conseqüentemente, em menor poder de compra. O declínio das receitas de exportação no Segundo Reinado decorreu de fatores bem conhecidos. O algodão, que tivera o seu preço duplicado durante a Guerra de Secessão, voltou ao mesmo patamar da década de 1850 com a retomada da produção norte-americana. A produção açucareira sofreu mais intensamente a competição do açúcar de cana e do de beterraba da Europa. A superprodução mundial do açúcar além de diminuir o valor do produto no exterior criou obstáculos à manutenção dos parceiros tradicionais do entreposto recifense²³⁷. Tudo isso coincidiu com a depressão dos anos de 1870, em parte ocasionada pela maior oferta de alimentos e matérias primas e de um sistema mais eficaz de transporte, cuja consequência foi uma diminuição acentuada dos preços e das taxas de lucro²³⁸.

Fatores mais localizados contribuíram ainda mais para agravar o saldo negativo do comércio de longo curso. As praças vizinhas passaram a questionar a intermediação do Recife e procuraram desde logo estabelecer relações diretas com o exterior. É que a desvalorização dos principais produtos de exportação e os custos com transporte não comungavam mais com a intromissão de terceiros. A província resistiu enquanto pôde a "provincialização" através da navegação de cabotagem, sobretudo a realizada em barcas, e combatendo os tributos gerais e interprovinciais incidentes sobre o movimento de mercadorias. A partir de 1874, a própria Assembleia Provincial insistirá na criação de novas taxas sobre a importação diante da impossibilidade de auferi-las da exportação. Durante oito anos a Associação Comercial tentou revogá-las na Corte, alegando que o Recife deixaria de ser o empório do Norte do Império. A medida também tornava cara a aquisição dos equipamentos necessários ao desenvolvimento da produção agrícola. Partilhava desses temores um agente aduaneiro para quem o orçamento comprovava "as condições de desigualdade em que está esta província perante as outras, visto como em nenhuma outra se tem adotado esse sistema de impostos".²³⁹

²³⁶ *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typographia da Provincia, 1886. p. 17.

²³⁷ EISENBERG, 1977.

²³⁸ HOBBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária. p. 117-122.

²³⁹ Ofício do inspetor Pedro Lopes Rodrigues para o presidente da província de Pernambuco Manoel Clementino Carneiro da Cunha. Alfândega de Pernambuco, Recife, 13 de setembro de 1876. APEJE, Códice PR-29, /s. p./.

Só será possível compreender em que medida esse conjunto de circunstâncias adversas interferiu no movimento portuário mediante um estudo paralelo do comércio interprovincial. Dissemos que a navegação de cabotagem complementava a de longo curso, visto que uma parte considerável das mercadorias importadas não se destinava ao consumo local, mas à demanda das províncias clientes da praça do Recife. O mesmo pode ser dito em relação aos produtos nacionais que chegavam por cabotagem para serem exportados através do porto do Recife. A análise desse tipo de navegação permitirá saber como o secular entreposto regional respondeu a uma possível evasão de mercados tradicionais e como se dava a circulação total de produtos nacionais e estrangeiros no porto. Mas, antes é preciso tecer alguns comentários sobre as séries estatísticas do Império.

Como grande parte das riquezas do país dependia da exportação de produtos primários e da importação de mercadorias estrangeiras, o Império não se preocupou seriamente com o comércio interprovincial senão a partir de 1869. Havia um consenso de que a navegação de longo curso catalisava a economia brasileira, visto que a maioria dos produtos nacionais transportados por cabotagem para os entrepostos regionais terminava em sua maioria no mercado externo. Achava-se também que as mercadorias estrangeiras negociadas entre as províncias não precisavam ser novamente computadas, pois já foram registradas quando deram entrada no Brasil. Ademais, como a exportação interprovincial era significativamente inferior à exportação direta e as grandes províncias evitavam ao máximo importar do próprio território nacional, não houve muito interesse em se registrar o comércio interior. Apenas com a crise da economia mundial e a difusão da navegação de cabotagem, - que permitirá um fluxo cada maior de produtos e o contato com novos mercados vendedores e consumidores -, é que o mesmo chamará a atenção dos governos central e provincial.²⁴⁰

Por conseguinte, não dispomos de dados completos para os períodos anteriores àquela data e muito menos sobre a origem das mercadorias e o comércio de reexportação. Exceto os estudos de Sebastião Soares e alguns relatórios da presidência da província, as estatísticas oficiais tratam unicamente do montante da cabotagem. As informações mais detalhadas que chegaram até nós resumem-se a apenas três exercícios da década de 1860 e a outros seis da de 1870. Considerando que elas podem indicar tão somente uma tendência passageira, optamos por não separar as mercadorias nacionais das estrangeiras. Se, por um lado, perdemos certas peculiaridades das trocas interprovinciais, por outro, evitamos generalizar o que poderia ser um traço econômico circunstancial.

²⁴⁰ SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do exercício de 1871-1872*. 2ª parte. Importação direta do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879, v. II, p. X.

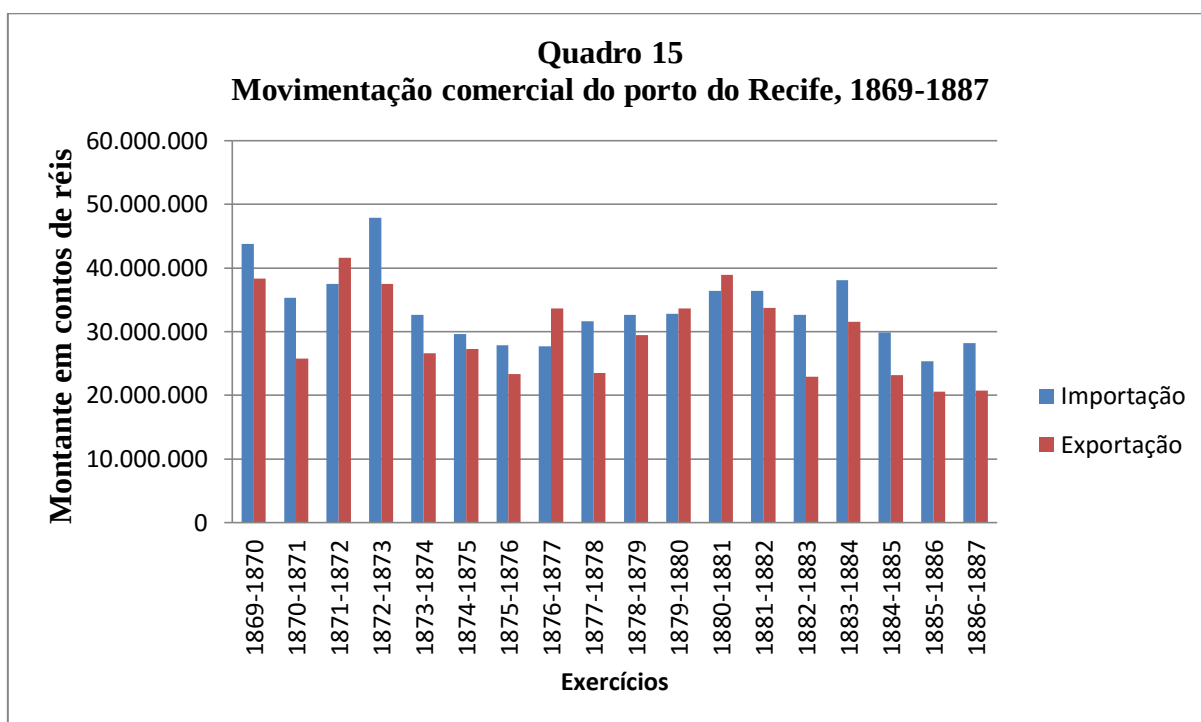
Quadro 14
Movimento de importação e exportação de cabotagem entre 1869-1887

Períodos	COMÉRCIO INTERIOR				
	Importação	Exportação	Déficit	Superávit	Valor do comércio interior
1869-1870	16.211.112	7.365.545	8.845.567	-	23.576.657
1870-1871	9.269.952	10.559.649	-	1.289.697	19.829.601
1871-1872	12.972.550	13.258.537	-	285.987	26.231.087
1872-1873	18.322.050	12.047.004	6.275.046	-	30.369.054
1873-1874	9.178.645	9.924.874	-	746.229	19.103.519
1874-1875	7.788.717	10.943.993	-	3.155.276	18.732.710
1875-1876	8.261.895	11.548.134	-	3.286.239	19.810.029
1876-1877	8.215.347	14.428.961	-	6.213.614	22.644.308
1877-1878	10.595.794	9.884.756	711.038	-	20.480.550
1878-1879	11.511.200	16.494.200	-	4.983.000	28.005.400
1879-1880	9.459.500	14.281.800	-	4.822.300	23.741.300
1880-1881	10.780.347	14.566.603	-	3.786.256	25.346.950
1881-1882	9.405.096	7.899.438	1.505.658	-	17.304.534
1882-1883	7.968.459	7.585.906	382.553	-	15.554.365
1883-1884	9.939.800	8.192.900	1.746.900	-	18.132.700
1884-1885	8.631.000	8.278.900	352.100	-	16.909.900
1885-1886	4.626.700	7.796.600	-	3.169.900	12.423.300
1886-1887	6.542.400	8.262.993	-	1.720.593	14.805.393

FONTE: MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Proposta e relatório apresentados à assembleia geral legislativa pelos ministros e secretários de estado dos negócios da fazenda*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1875-1889; SOARES, Sebastião Ferreira. (org.). *Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do exercicio de 1869-1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. v. 3, p. 2-3; Idem. *Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v. IV, p. 4-5; Idem. *Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. v.I, p. 36-37; Idem. *Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. v. I, p. 16-17. Há algumas diferenças para mais entre os quadros da Fazenda e os de Sebastião Soares. Como o mesmo chefiava a Comissão de Estatística das Rendas Públicas e sempre procurava atualizá-los, optamos pelos dados do Ministério da Fazenda.

Ao contrário da navegação de longo curso, o comércio de cabotagem apresentou-se mais superavitário do que deficitário. Seu período de maior crescimento econômico coincidiu com a Grande Depressão, o que demonstra que a província tentou compensar as perdas das transações externas no mercado interprovincial. Na década de 1870, só em dois exercícios o saldo foi negativo. O primeiro déficit ocorreu devido ao excesso de importações estrangeiras enquanto que o segundo adveio da seca no Nordeste, que prejudicou o rendimento da grande lavoura e o poder de compra das províncias. Mesmo assim, o passivo não ficou nem próximo ao registrado em outros períodos. As transações de cabotagem só recuaram no início de 1880 por causa da recuperação momentânea das exportações diretas (Quadro nº 14).

Comparando o valor total da navegação de cabotagem com a de longo curso, nota-se que a primeira somente diminuiu os déficits da segunda. A balança comercial apresentou-se costumeiramente negativa. Em apenas quatro exercícios, a saber: 1871-72, 1876-77, 1879-80 e 1880-1881, é que a economia teve um saldo positivo. O maior superávit ocorreu durante a queda da produção do açúcar de beterraba quando atingiu 5.947:955\$000 réis, o que mostra a dependência econômica da província das exportações estrangeiras. Em contrapartida, o pior saldo ocorreu em 1872-73 quando o passivo chegou a 10.345:382\$000 réis. Aparentemente, a recessão econômica era antiga. Um quadro composto por Sebastião Ferreira para os períodos 1863-64, 1864-65 e 1865-66 demonstra déficits na balança comercial de: 2.019:000\$000, 11.343:000\$000 e 122:000\$000 réis respectivamente²⁴¹. No período em análise, houve dois momentos de maior intensidade econômica, um no início de 1870 e outro no de 1880. Aliás, os maiores picos da importação e da exportação deram-se antes da Grande Depressão. A crise da economia mundial atingiu em cheio o movimento comercial do porto, que, mesmo dando sinais de recuperação a partir de 1878-1879, não conseguiu mantê-lo e tampouco reconquistar a dinâmica de outrora. A situação chegou ao ponto de as exportações de 1885-86 e 1886-87 não atingirem a metade da de 1871-72. (Quadro nº 15)



²⁴¹ Mappas estatísticos da importação e exportação do Império. BRASIL, Governo do. (Dantas: 1866-1868). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867. Anexo S, nº 6, 22 e 24.

Quadro 16
Importações do porto do Recife por países estrangeiros (%)

Anos	GBR*	FRA*	USA	Rio da Prata	DEU ²⁴²	PRT*	Outros
1860-61	56,88	18,22	9,13	2,18	3,57	5,67	4,35
1861-62	58,72	19,37	5,79	3,89	3,09	5,52	3,62
1862-63	55,15	19,17	7,53	4,04	3,89	5,81	4,41
1863-64	57,53	22,20	4,70	3,16	3,16	5,97	3,28
1864-65	54,03	25,68	4,91	3,66	2,14	5,10	4,48
1865-66	52,56	22,00	6,65	5,97	2,41	5,54	4,87
1866-67	52,39	24,03	4,27	5,47	2,26	5,95	5,63
1870-71	63,77	11,60	7,70	4,51	2,59	7,04	2,79
1871-72	60,53	13,62	5,53	5,33	2,73	6,12	6,14
1872-73	64,49	14,88	6,04	2,56	3,55	5,22	3,26
1873-74	61,28	15,06	6,66	4,57	2,95	7,47	2,01
1875-76	60,74	18,65	6,03	2,36	2,58	7,67	1,97
1876-77	64,03	16,60	6,71	1,59	1,80	7,58	1,69
1877-78	57,33	15,83	8,49	5,63	2,21	8,70	1,81
1878-79	53,82	14,70	10,74	9,34	2,02	7,34	2,04
1879-80	61,19	15,03	8,24	4,78	1,98	6,36	2,42
1882-83	55,57	21,70	7,08	6,34	2,31	5,40	1,60
1883-84	58,00	17,36	8,02	5,50	4,59	5,13	1,40
1884-85	54,42	15,83	9,47	7,14	5,94	4,62	2,58
1888	44,28	16,42	6,95	11,15	12,69	5,57	2,94

(*) inclui possessões.

Fonte: MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda*. Rio de Janeiro: várias editoras, 1861-1869; ASSOCIAÇÃO COMERCIAL. *Relatório da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado a assemblea geral da mesma em 25 de agosto de 1862*. Recife: Typ. Commercial de G. H. /s.p./; SOARES, Sebastião Ferreira. *Mappas estatísticos da importação e exportação do Império*. In: BRASIL, Governo do. (1866-1868: Dantas). *Relatório apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867. anexo S, nº 6; PERNAMBUCO, Governo de. (1867-1868: Leão). *Relatório apresentado á assemblea legislativa provincial de Pernambuco pelo exm. sr. Barão de Villa-Bella na sessão do 1º de março de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868, p. 38; SOARES, Sebastião Ferreira. (org.). *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. v. II, p. 282-283; Idem. *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. v.III, 122-183; Idem. *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. v. III, p. 154-205; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da provincia de Pernambuco relativo ao exercicio de 1873-1874. Recife, APEJE, Códice PR-29, fl. 178; ASSOCIAÇÃO COMERCIAL. *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1884*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1884, nº 21, 22, 23, 25, 26, 27; Idem. *Relatório do Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão de assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typographia da Provincia, 1886. nº 23; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 9 de agosto de 1889*. Pernambuco: Typographia do Norte, 1889. /s.p./.

²⁴² Pelo motivo de a geografia e a nomenclatura mundial ter mudado ao longo do Séc. XIX em razão de invasões, guerras, anexações e processos de unificação, nós empregamos a sigla (DEU) para as cidades alemãs que faziam parte da Liga ou Confederação Hanseática. Aliás, uma parte da atual Itália chamava-se "Estados Sardos". O Rio da Prata compunha-se pelo "Estado Oriental" (o Uruguai) e a "Confederação Argentina".

Quadro 17
Exportações do porto do Recife por países estrangeiros (%)

Anos	GBR*	PRT*	Rio da Prata	FRA*	CHL	USA	ESP*	Outros
1860-61	40,06	17,28	15,74	12,69	6,10	4,66	0,41	3,06
1861-62	44,17	16,05	8,36	16,07	3,77	7,24	1,25	3,09
1862-63	42,24	14,94	12,10	7,91	3,62	10,24	8,32	0,63
1863-64	46,98	11,82	4,68	13,19	3,22	6,26	13,64	0,21
1864-65	60,04	8,91	5,86	12,69	1,91	3,31	6,41	0,87
1865-66	59,82	8,63	6,64	11,76	-	5,35	7,40	0,40
1866-67	60,36	10,53	9,89	9,40	1,94	1,44	6,39	0,05
1867-68	52,51	10,33	12,85	9,51	3,13	2,75	8,72	0,20
1870-71	43,50	12,32	15,86	5,87	2,44	7,43	6,90	5,68
1871-72	50,96	8,72	17,02	8,99	0,72	6,06	4,07	3,46
1872-73	48,62	10,30	13,62	5,62	1,35	11,65	4,18	4,66
1873-74	51,08	15,14	11,31	5,34	0,77	8,56	4,52	3,28
1875-76	40,71	9,61	25,80	2,74	-	9,51	5,76	5,87
1876-77	47,49	9,61	15,87	2,01	-	19,51	4,39	1,12
1877-78	36,86	10,26	24,24	3,15	-	20,75	4,14	0,60
1878-79	46,90	10,93	19,61	2,53	0,01	15,26	3,87	0,89
1879-80	39,77	7,70	14,51	1,22	-	32,36	3,03	1,41
1882-83	42,45	7,54	9,72	3,03	-	28,58	4,71	3,97
1883-84	36,32	6,08	13,03	1,82	-	39,67	0,51	2,57
1884-85	36,43	7,43	9,57	3,70	-	32,26	0,86	9,75
1888 ²⁴³	49,26	5,85	1,72	0,88	-	28,22	-	14,07

* inclui possessões.

Fonte: MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Proposta e relatório apresentados á assembléa geral na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Fazenda*. Rio de Janeiro: várias editoras, 1861-1869; ASSOCIAÇÃO COMERCIAL. *Relatório da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assemblea geral da mesma em 25 de agosto de 1862*. Recife: Typ. Commercial de G. H. /s.p./; SOARES, Sebastião Ferreira. *Mappas estatísticos da importação e exportação do Império*. In: BRASIL, Governo do. (1866-1868: Dantas). *Relatório apresentado á assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867. anexo S, nº 6; PERNAMBUCO, Governo de. (1867-1868: Leão). *Relatório apresentado á assemblea legislativa provincial de Pernambuco pelo exm. sr. Barão de Villa-Bella na sessão do 1º de março de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868, p. 38; SOARES, Sebastião Ferreira. (org.). *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1870-1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. v. II, p. 380-381; Idem. *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1871-1872*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. v.III, 186-187; Idem. *Estatística do Commercio Maritimo do Brazil do exercicio de 1872-1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. v. III, p. 210-215; Quadro demonstrativo do valor da importação, exportação e navegação da provincia de Pernambuco relativo ao exercicio de 1873-1874. Recife, APEJE, Códice PR-29, fl. 178; ASSOCIAÇÃO COMERCIAL. *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1884*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1884, nº 21, 22, 23, 25, 26, 27; Idem. *Relatório do Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão de assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typographia da Provincia, 1886. nº 23; Idem. *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 9 de agosto de 1889*. Pernambuco: Typographia do Norte, 1889. /s.p./.

²⁴³ O período em questão não segue o ano financeiro do Império, mas o calendário tradicional que se estende de 1 de janeiro a 31 de dezembro.

Mais da metade do que a província importava para o seu próprio consumo e dos seus clientes vinha da Grã-Bretanha e de suas colônias ultramarinas. Os navios e vapores ingleses transportavam os mais diversos tipos de matérias-primas, alimentos, equipamentos industriais e materiais de construção. Seu principal concorrente, a França, embora enviasse praticamente as mesmas categorias de produtos, não alcançava nem a metade do volume de mercadorias vindas da Inglaterra. As importações portuguesas foram relativamente constantes nos anos de 1860. Elas cresceram no decênio posterior e retornaram ao mesmo patamar do início da série analisada. A entrada de produtos norte-americanos oscilou bastante e variou entre pouco mais de 4% em 1866-1867 e 10% no exercício 1878-1879. Os produtos alemães mantiveram certa inconstância nas importações de longo curso, e aparentemente apenas adquiriram alguma relevância no final do Segundo Reinado. O Rio da Prata aumentou sua importância comercial na década de 1880, provavelmente em decorrência das linhas do Pacífico. A carga dos navios procedentes do Uruguai e da Confederação Argentina era basicamente composta de: animais vivos e abatidos, carnes, peixes, cereais, legumes, resinas, bebidas alcoólicas, peles e couros. Na categoria “outros” encontram-se diversas mercadorias da Bélgica, Suécia, Itália, Áustria e de países indeterminados. (Quadro nº 16)

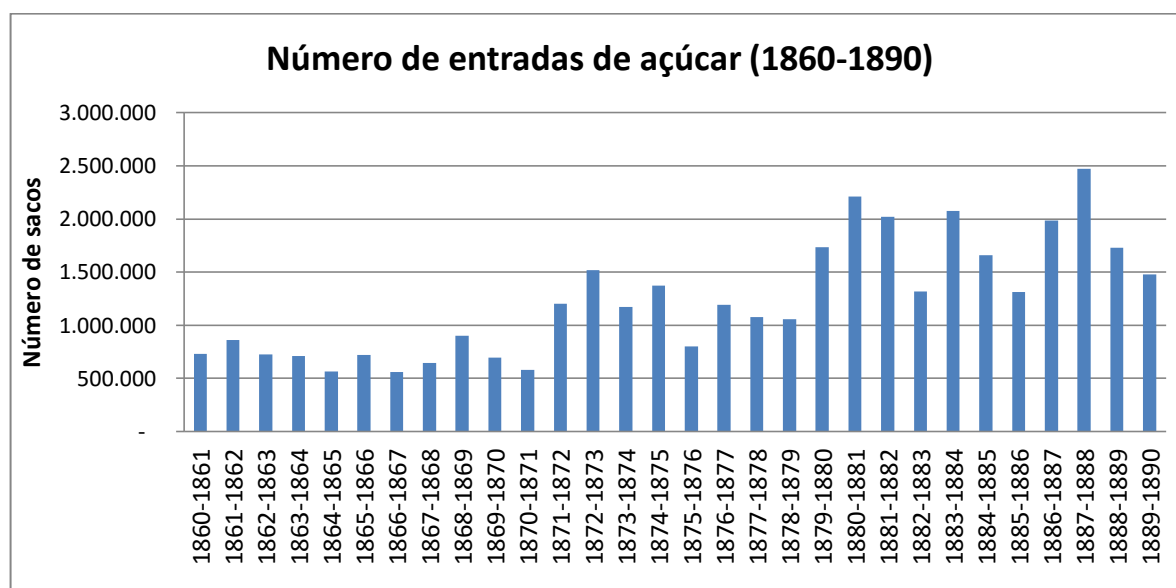
A média de exportações para a Grã-Bretanha era de aproximadamente 47% e variou entre 60% durante a Guerra Civil Americana até pouco mais de 36% em 1883-1884. Portanto, importávamos mais da Inglaterra do que exportávamos. Sendo os ingleses o maior mercado comprador do açúcar, algodão, couros e derivados da cana, não é de estranhar que a província tivesse problemas de exportação, considerando que a "oficina do mundo" vinha substituindo o açúcar brasileiro pelo o de suas colônias e o de beterraba da Europa. Os Estados Unidos que tinham um peso modesto nas exportações da província aproximou-se da Inglaterra na década de 1880. Somente os ingleses e os norte-americanos insistiram na compra dos produtos da província. Na primeira metade de 1860, o mercado francês absorvia uma média de 12% das mercadorias de exportação, mas, a partir daí a sua demanda pelos gêneros escoados pelo porto do Recife caiu progressivamente. As vendas para o Chile praticamente desapareceram nos anos de 1870. Durante a Grande Depressão, a província aumentou suas exportações para o Rio da Prata que chegou a se igualar aos Estados Unidos. Porém, o Uruguai e a Argentina já não tinham a mesma relevância comercial no final do Segundo Reinado. A Espanha teve um peso modesto, porém, relativamente constante até 1882-1883. Daí por diante, ficou abaixo de 1% das exportações portuárias. Aliás, na Península Ibérica, a importação lusitana sempre foi superior à espanhola, e durante muito tempo esteve acima da dos Estados Unidos. Contudo, ela diminuiu gradativamente a partir dos meados de 1870. (Quadro nº 17)

Quadro 18

Número de entradas de açúcar no porto de Pernambuco (1860-1890)

Exercícios	Nº de sacos	Exercícios	Nº de sacos	Exercícios	Nº de sacos
1860-1861	730.476	1870-1871	578.022	1880-1881	2.212.266
1861-1862	861.728	1871-1872	1.204.051	1881-1882	2.021.953
1862-1863	724.784	1872-1873	1.518.956	1882-1883	1.319.902
1863-1864	712.035	1873-1874	1.173.785	1883-1884	2.077.847
1864-1865	564.223	1874-1875	1.371.339	1884-1885	1.657.933
1865-1866	721.955	1875-1876	803.476	1885-1886	1.313.659
1866-1867	557.780	1876-1877	1.191.370	1886-1887	1.987.503
1867-1868	645.282	1877-1878	1.075.824	1887-1888	2.469.930
1868-1869	899.424	1878-1879	1.058.168	1888-1889	1.731.834
1869-1870	693.296	1879-1880	1.733.794	1889-1890	1.480.442

Fonte: Safras de açúcar e algodão. *Jornal do Recife*. Recife, 05 de out. 1876, nº 226, a. XIX, p. 1, c. 1; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 2 de agosto de 1869*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1869. nº 6 e 7; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral do 1º de agosto de 1870*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1870. nº 7 e 8; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral de 6 de agosto de 1874*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1874. [s. p.]; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral de 5 de agosto de 1875*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1875. [s. p.]; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral de 8 de agosto de 1879*. Recife: Typographia Mercantil, 1879. nº 50; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral em 7 de agosto de 1880*. Recife: Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1881. [s. p.]; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na assembléa geral de 30 de agosto de 1882*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1882. nº 12; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 6 de agosto de 1883*. Recife: Typographia do Homeopatha, 1883. nº 20; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1884*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1884. nº 8; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão de assembléa geral de 8 de agosto de 1885*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1885. nº 17; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typographia da Provincia, 1886. nº 27; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 9 de agosto de 1889*. Pernambuco: Typographia do Norte, 1889. [s. n]



Resta-nos tecer alguns comentários sobre o volume dos dois principais gêneros de exportação do porto do Recife. Devido aos fins deste trabalho, não trataremos separadamente dos tipos de açúcar e dos derivados da cana. A respeito dos demais produtos, eles carecem de dados regulares e não possuem a mesma relevância do açúcar e do algodão. As duas culturas baseavam-se desde a Colônia no trabalho escravo até ser substituído gradativamente pela mão de obra livre no Séc. XIX. O açúcar catalisou a economia pernambucana e o algodão teve a sua fase de apogeu. Os dados mais homogêneos disponíveis são os relatórios da Associação Comercial. Mesmo assim, ela organizou as suas estatísticas ora seguindo o ano financeiro do Império, ora o calendário de safra. Visando maior uniformidade e coerência, montamos os nossos quadros conforme o tempo da colheita. Como este também variou, fixamos o período situado entre os meses de outubro e setembro²⁴⁴. Os volumes dos dois produtos abarcam a produção destinada à exportação de Pernambuco e das províncias vizinhas. Contudo, não compreendem necessariamente à totalidade da produção pernambucana, pois os engenhos situados nas regiões mais extremas comercializavam suas colheitas pelos portos da Paraíba e de Maceió. O açúcar e o algodão chegavam ao Recife em barricas de madeira ou em sacos de tecido. Nos anos de 1880, ambos passaram a ser quantificados preferencialmente em sacos de 5 arrobas, o equivalente a 75 kilogramas.

Os níveis mais baixos da produtividade do açúcar na série analisada antecedem a Grande Depressão. Daí por diante, a grande lavoura açucareira produziu cada vez mais. Entre o terceiro e o segundo quinquênio da série, o número de sacas entradas no porto do Recife aumentou cerca de 66%. No quinquênio seguinte, a produção estabilizou-se em comparação com o lustro anterior. No período de 1888-1885, o número de entradas do mesmo produto aumentou mais de 58%. O ápice da produção açucareira ocorreu no exercício de 1887-1888, quando ela atingiu a marca de 2.469.930 sacas. Nos últimos 15 anos, a quantidade de açúcar cresceu mais de 86% em relação ao mesmo intervalo anterior. (Quadro nº 18) Quer isto dizer que o porto recebeu uma quantidade cada vez maior do produto. Infelizmente, a eficiência produtiva não veio acompanhada da elevação proporcional dos preços. O que em parte explica o quadro econômico deficitário. Os produtores reagiram à concorrência do açúcar da cana e do de beterraba, expandindo a produtividade e mantendo um patamar de preço. Esta estratégia atraiu novos mercados e, até certo ponto, assegurou os lucros dos agricultores. A conjuntura externa interferiu diretamente no rendimento local. A interrupção momentânea da crise rendeu ao açúcar 20.105.009\$ e 19.501.460\$ entre 1880-1882 (Quadro nº 20). Estes valores nunca foram antes alcançados.

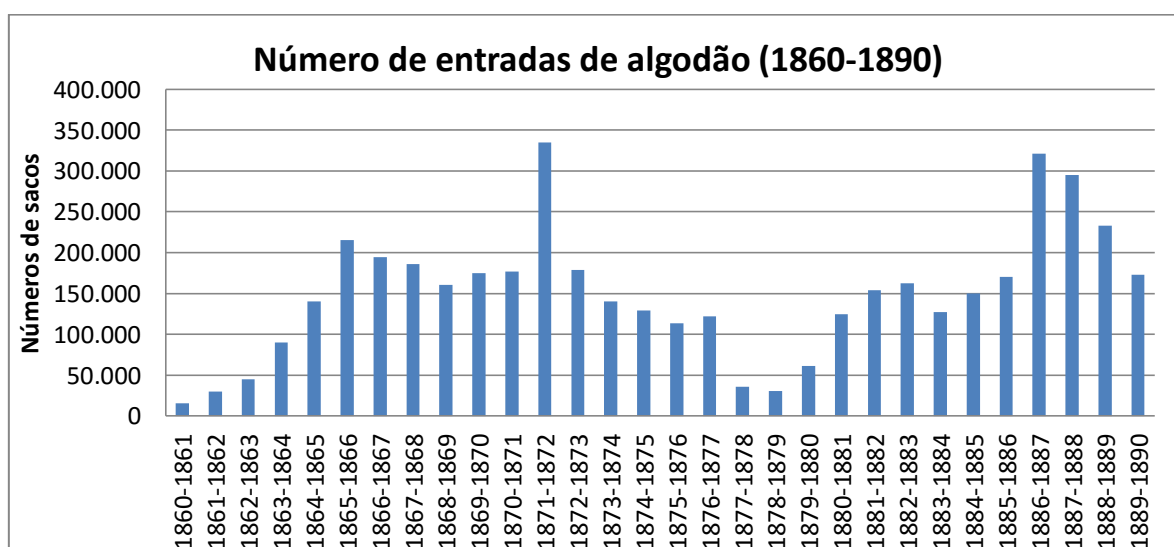
²⁴⁴ Nos anos de 1870, o calendário da safra passou a contar a partir de setembro.

Quadro 19

Número de entradas de algodão no porto de Pernambuco (1860-1890)

Exercícios	Nº de sacos	Exercícios	Nº de sacos	Exercícios	Nº de sacos
1860-1861	15.408	1870-1871	177.137	1880-1881	124.865
1861-1862	29.938	1871-1872	335.180	1881-1882	153.634
1862-1863	44.630	1872-1873	178.482	1882-1883	162.289
1863-1864	90.184	1873-1874	140.080	1883-1884	127.229
1864-1865	140.059	1874-1875	128.869	1884-1885	150.198
1865-1866	215.614	1875-1876	113.678	1885-1886	170.406
1866-1867	194.652	1876-1877	122.107	1886-1887	321.139
1867-1868	186.027	1877-1878	35.922	1887-1888	294.753
1868-1869	160.794	1878-1879	30.761	1888-1889	233.259
1869-1870	175.170	1879-1880	61.497	1889-1890	173.132

Fonte: Safras de açúcar e algodão. *Jornal do Recife*. Recife, 05 de out. 1876, nº 226, a. XIX, p. 1, c. 1; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1 de agosto de 1866*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1866. p. 67; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 26 de novembro de 1867*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868. [s. p.]; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 2 de agosto de 1869*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1869. nº 8; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral do 1º de agosto de 1870*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1870. nº 9; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral de 6 de agosto de 1874*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1874. [s. p.]; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente lido na assembléa geral de 5 de agosto de 1875*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1875. [s. p.]; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral de 8 de agosto de 1879*. Recife: Typographia Mercantil, 1879. nº 50; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido na assembléa geral de 30 de agosto de 1882*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1882. nº 12; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 6 de agosto de 1883*. Recife: Typographia do Homeopatia, 1883. nº 20; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 8 de agosto de 1886*. Recife: Typographia da Provincia, 1886. nº 27; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 9 de agosto de 1889*. Pernambuco: Typographia do Norte, 1889. [s. n]



A estagnação da produção açucareira na década de 1860 relaciona-se à transformação da economia durante o boom do algodão. A Guerra de Secessão privou a indústria têxtil da Europa dos seus fornecedores norte-americanos. A crise conhecida como “cotton hunger” elevou os preços do algodão acentuadamente. Embora a produção açucareira sempre fosse maior do que a algodoeira, o seu valor em contos igualou-se em 1863-1864 e, a partir daí, o algodão superou o açúcar em geração de riqueza. Entre o primeiro e o segundo quinquênio, o número de sacas de algodão aumentou mais de 191%. Em termos de lucratividade, o auge do algodão ocorreu em 1865-1866 ao atingir 16.784:101\$ contos de réis, ou seja, mais do dobro da receita de exportação gerada pelo açúcar. Após a guerra, os lucros caíram rapidamente até voltar a ficar inferior aos do açúcar em 1867-1868. Daí por diante, o algodão manteve-se abaixo do rendimento desse produto e só chegou a igualar-se ao mesmo em 1870-72. (Quadro nº 20) É possível que o algodão tenha se tornado novamente rentável no fim do Império devido ao aumento vertiginoso da produção, que quase se nivelou à excelente safra de 1871-1872. Em todo caso, nem sempre o aumento da produtividade crescia na mesma proporção da tabela de preços. No tocante ao número de volumes, a quantidade algodão que deu entrada no porto do Recife caiu vertiginosamente na década de 1870, principalmente durante a Grande Seca. No período 1880-1885, ela cresceu cerca de 97% em relação ao quinquênio anterior e mais 66% no lustro subsequente (Quadro nº 19).

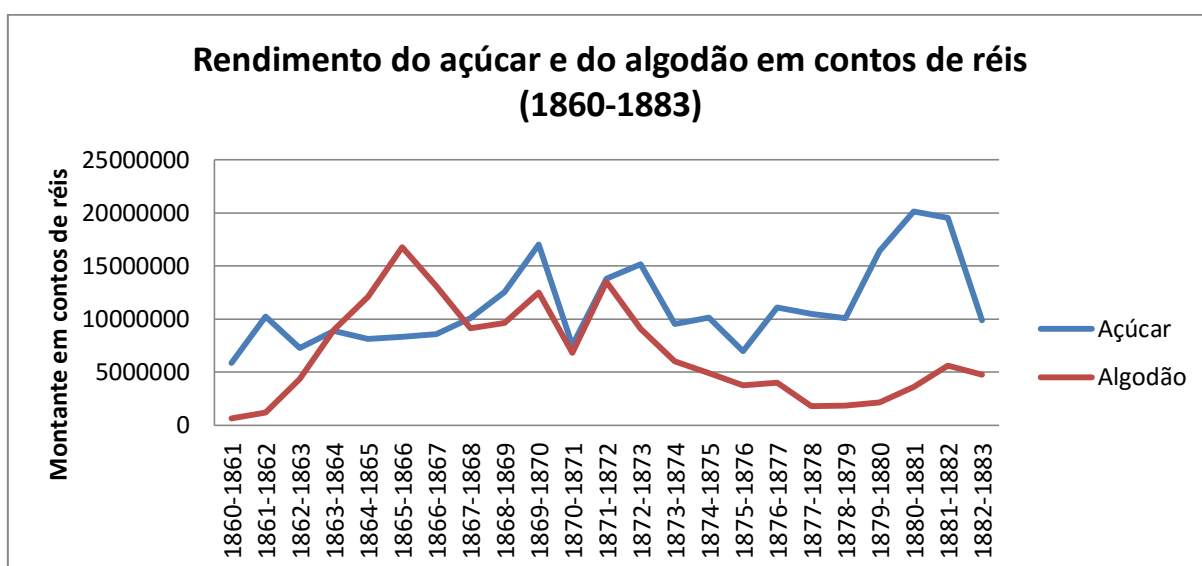
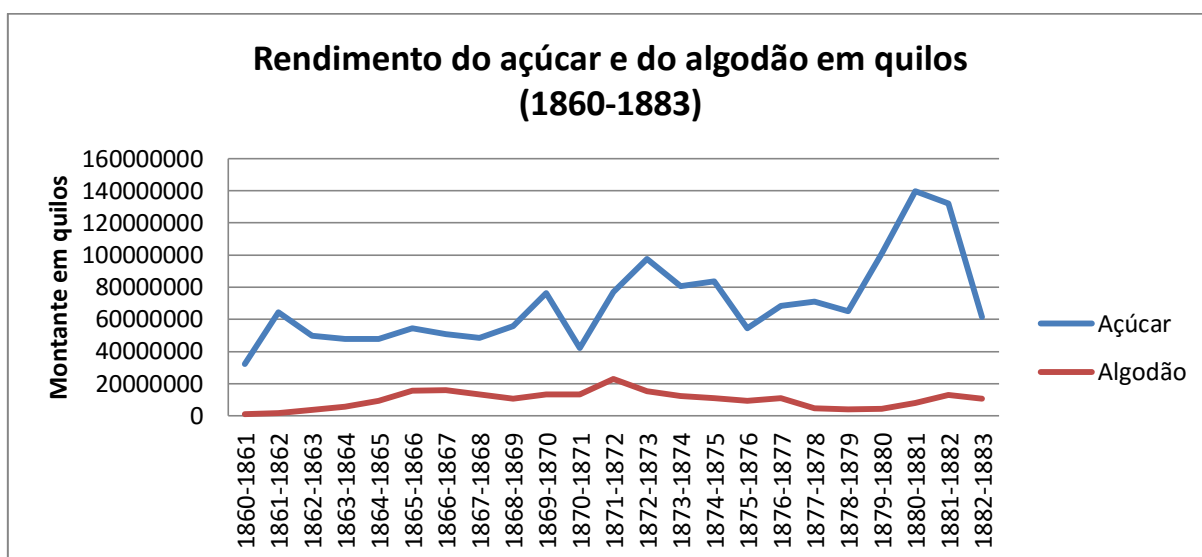
Uma das consequências do surto algodoeiro dos anos de 1860 foi retardar o processo de industrialização da manufatura açucareira iniciada na década anterior. Não só porque uma parte das áreas destinadas ao plantio da cana passou a cultivar algodão. Ele também tornou pouco atraente os investimentos necessários à implantação de engenhos a vapor. O atraso tecnológico trouxe implicações negativas quando o produto reassumiu sua posição dominante nas exportações estrangeiras. O processo industrial da fabricação do açúcar de beterraba teve grande impulso desde meados do Séc. XIX. Ele reduziu os custos de produção, permitindo-lhe competir com o oriundo da cana-de-açúcar. Os produtores do açúcar da cana, por sua vez, reagiram com mais inovações tecnológicas. Os estudunidenses investiram nas indústrias das Filipinas, Porto Rico e Cuba e os holandeses fizeram o mesmo em Java. Apesar da elevação do consumo mundial do produto, a superprodução do açúcar baixou os seus preços e gerou restrição de mercado. Não por acaso, o rendimento do açúcar exportado pelo porto do Recife caiu vertiginosamente durante a crise dos preços da Grande Depressão, e só apresentará uma recuperação curta a partir de 1880. (Quadro nº 20) O produtor só teve um caminho a seguir para continuar a exportar: enquadrar a produção nos moldes capitalistas. É o que ocorrerá com a importação de máquinas e com a experiência malfadada dos engenhos centrais.

Quadro 20
Exportações de açúcar e algodão pelo porto do Recife (1860-1886)

Exercícios	Açúcar		Algodão	
	Quilos	Contos	Quilos	Contos
1860-1861	32.239.789	5.854:502\$	1.168.848	624:827\$
1861-1862	64.367.843	10.248:468\$	1.711.239	1.207.864\$
1862-1863	49.753.868	7.252:655\$	3.776.615	4.383:431\$
1863-1864	47.784.527	8.862:086\$	5.829.640	8.994:802\$
1864-1865	47.929.940	8.145:086\$	9.300.833	12.098:486\$
1865-1866	54.419.792	8.342:685\$	15.532.912	16.784:101\$
1866-1867	50.934.418	8.600:400\$	16.105.928	13.092:894\$
1867-1868	48.360.575	10.097:407\$	13.432.376	9.144:590\$
1868-1869	55.725.031	12.534:224\$	10.639.150	9.615:464\$
1869-1870	76.228.299	17.016:300\$	13.312.191	12.499:178\$
1870-1871	42.346.885	7.524:844\$	13.191.310	6.847:627\$
1871-1872	77.147.131	13.781:928\$	22.875.758	13.500:064\$
1872-1873	97.442.932	15.131:426\$	15.248.931	9.086:257\$
1873-1874	80.683.280	9.530:516\$	12.293.183	6.025:977\$
1874-1875	83.798.853	10.152:310\$	11.147.566	4.929:924\$
1875-1876	54.422.919	6.994:613\$	9.204.021	3.777:843\$
1876-1877	68.320.699	11.070:524\$	10.952.449	3.994:935\$
1877-1878	71.216.292	10.499:602\$	4.831.163	1.807:437\$
1878-1879	64.974.833	10.103:295\$	4.079.528	1.849:872\$
1879-1880	100.943.059	16.422:797\$	4.381.045	2.173:926\$
1880-1881	139.810.435	20.105:009\$	7.886.327	3.633:439\$
1881-1882	132.040.211	19.501:460\$	12.962.011	5.623:021\$
1882-1883	61.394.674	9.878:823\$	10.647.642	4.776:088\$

Fonte: *Relatorio da Direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 25 de agosto de 1862*. Recife: Typ. Commercial de G. H. de Mira, 1862; PERNAMBUCO, Governo de (1865-1866). *Relatorio apresentado á assembléa legislativa provincial em o 1º de março de 1866 pelo exm. sr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1866. 56; PERNAMBUCO, Governo de (1866-1867: Lobo). *Relatorio apresentado á assemblea legislativa provincial em 15 de abril de 1867 pelo exm. sr. conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1867. p. 44; PERNAMBUCO, Governo de. (1867-68: Leão). *Relatorio apresentado á assemblea geral legislativa provincial de Pernambuco pelo exm. sr. Barão de Villa-Bella na sessão do 1º de março de 1868*. Recife: Typographia do jornal do Recife, 1868. p. 37; Pernambuco, Governo de. (1870-1871: Albuquerque). *Falla recitada na abertura da assembléa legislativa provincial de Pernambuco pelo excellentissimo presidente da provincia conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1º de março de 1871*. Recife: Typographia de M. F. de F. & Filhos, 1871. p. 38; BRASIL, Governo do. (1871-1875: Paranhos). *Proposta e relatorio apresentados á assembléa geral na terceira sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado interino dos negócios da Fazenda, Visconde do Rio Branco*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871. a. nº 55; PERNAMBUCO, Governo de. (1876-77: Cunha). *Falla com que o exm. sr. doutor Manoel Clementino Carneiro da Cunha abrio a sessão da assembléa legislativa provincial de Pernambuco em 2 de março de 1877*. Pernambuco: Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1877. p. 50-51; PERNAMBUCO, Governo de. (1880-1881: Doria). *Falla com que o exm. sr. dr. Franklin Americo de Menezes Doria abrio a sessão da assembléa legislativa provincial de Pernambuco em 1 de março de 1881*. Recife: Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1881. p. 90; MOURA, Francisco Amintas de Carvalho (org.). *Projecto de receita provincial organizado por ordem do Exm. Sr. desembargador José Manoel de Freitas*. Pernambuco: Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1885, anexo. nº 5.

Os quadros abaixo representam graficamente o quadro precedente. Cabe fazer um esclarecimento. Até o exercício de 1867-1868, os relatórios da Fazenda ainda trazem o peso do açúcar e do algodão em arrobas. Daí por diante, eles passaram a quantificá-los em quilos. A conversão fez parte da reforma do padrão de pesos e medidas da lei nº 1.157 de 26 de junho de 1862, que, inspirou o movimento do Quebra Quilos. Ela trocou o antigo padrão pelo sistema métrico decimal ou sistema métrico francês, como se dizia à época. As novas medidas lineares, de superfície, capacidade e peso deveriam estar em pleno vigor em 10 anos²⁴⁵. Para igualar os nossos quadros, convertemos a arroba (equivalente a 14,6866 kg) em quilos.



²⁴⁵ BRASIL, Governo do. Lei nº 1.157 de 26 de junho de 1862. Substitue em todo o Império o actual systema de pesos e medidas pelo systema metrico francez. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1862*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862. t. XXIII, pt. 1, p. 4.

Para finalizar, precisamos analisar o rendimento da Alfândega. Seus dados servem não somente como indicador das atividades de uma economia agro-exportadora e importadora de produtos elaborados, como lança luz sobre as pretensões das companhias de docas de assumir os serviços de capatazia e de armazenagem aduaneira. A Alfândega recolhia os direitos gerais do Império, incluindo aqueles tributos comuns a qualquer porto. Apesar de os seus subitens terem variado no tempo, as receitas fiscais advinham dos direitos de importação, exportação, despachos marítimos, interior, extraordinários e depósitos. Os dois primeiros lideravam em importância. Grosso modo, a renda da exportação constituía-se pelos direitos de consumo, ditos adicionais, ditos de baldeação e reexportação, ditos de armazenagem e capatazia e os de expediente, sendo estes incidentes sobre gêneros nacionais e estrangeiros. Para não prejudicar demasiadamente certos tipos de produtos, o Governo imperial criou percentuais tarifários para certas mercadorias exportáveis e deixou outras isentas de direitos. Os despachos marítimos abarcavam os impostos de farol e de ancoragem. Já a categoria “interior” compunha-se pelo selo do papel (fixo, proporcional ou adesivo), pelo imposto de transmissão de propriedade e pelos emolumentos. As multas ou receitas eventuais integravam os tributos “extraordinários”. Durante certo período, os dízimos das províncias de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte e as contribuições de caridade enquadravam-se na mencionada categoria. A rubrica “depósitos” possuía as mais diversas origens ²⁴⁶.

É escusado aduzir que quem detivesse o controle dos impostos provinciais teria um poder a mais sobre as transações comerciais da praça. Daí a pretensão das companhias de docas de administrarem as atividades alfândegarias, a pretexto de que seriam mais eficazes no combate ao contrabando e roubo de carga. O rendimento aduaneiro cresceu acentuadamente a partir de 1860 até atingir o seu ápice no exercício de 1872-1873, acompanhando a valorização do algodão no mercado internacional. A recessão dos anos de 1870 reduziu a capacidade de arrecadação a níveis semelhantes aos da década anterior. Na primeira metade de 1880, houve aumento da arrecadação, seguido de ligeira queda e de novo crescimento no final do Segundo Reinado. Nota-se, portanto, que as receitas fiscais acompanharam a evolução da produtividade dos dois principais produtos de exportação e a conjuntura econômica nacional e internacional. Apesar disso, a comparação do período situado entre 1860-1874 com os 14 anos subsequentes revela um crescimento de cerca de 12%. As consequências perversas da carga tributária em uma economia estagnada foram desastrosas. Todo o esforço da província para aumentar a produtividade e manter-se competitiva parava nas mãos do governo geral. No caso específico

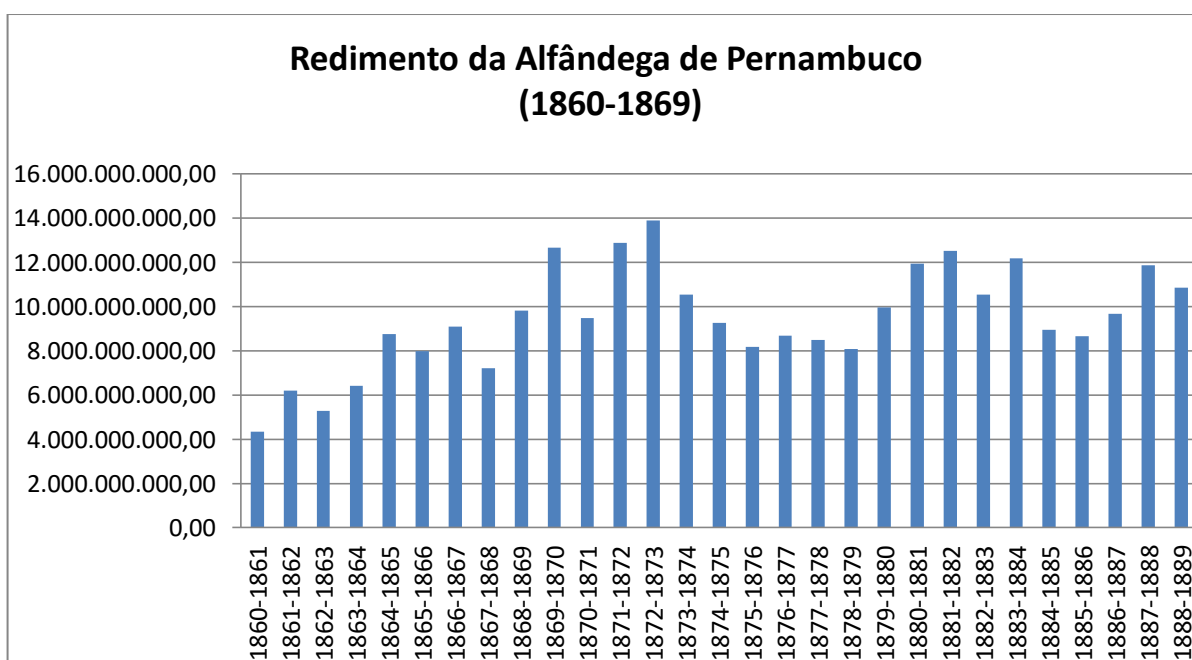
²⁴⁶ Para uma visão abrangente do orçamento do Império, cf: CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império*. Brasília: Senado Federal; Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980. 2v.

do açúcar, a competição externa exigiu maior aperfeiçoamento das técnicas de plantio e de refinamento. Distintamente da cultura do café, por exemplo, a cana-de-açúcar precisava ser renovada a cada colheita e os equipamentos de refinação não estavam ao alcance de todos. Reside aí uma das razões das constantes reclamações dos setores agrícolas a respeito da perda de competitividade externa e da impossibilidade de muitos deles controlarem a etapa agrícola e a fase de produção industrial (Quadro nº 21).

Quadro 21
Rendimento da Alfândega de Pernambuco (1860-1889)

Exercícios	Valores	Exercícios	Valores	Exercícios	Valores
1860-1861	4.342.315.346	1870-1871	9.474.964.374	1880-1881	11.948.957.217
1861-1862	6.209.805.257	1871-1872	12.890.479.297	1881-1882	12.520.512.906
1862-1863	5.271.911.207	1872-1873	13.890.279.305	1882-1883	10.538.461.238
1863-1864	6.410.610.323	1873-1874	10.555.145.397	1883-1884	12.180.509.273
1864-1865	8.756.749.495	1874-1875	9.263.822.500	1884-1885	8.953.798.135
1865-1866	7.982.249.707	1875-1876	8.170.704.119	1885-1886	8.654.059.982
1866-1867	9.105.245.410	1876-1877	8.693.648.357	1886-1887	9.677.388.411
1867-1868	7.218.526.648	1877-1878	8.482.605.452	1887-1888	11.868.016.737
1868-1869	9.822.975.277	1878-1879	8.088.453.901	1888-1889	10.866.905.767
1869-1870	12.673.078.676	1879-1880	9.956.358.482		

Fonte: *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assemblea geral de 8 de agosto de 1879*. Recife: Typ. Mercantil, 1879. Anexos nº 58-62; Quadro do rendimento da Alfândega de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de jan. 1889, a. XXXII, nº 6, p. 3, c. 1-7; *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de fev. 1889, a. LXV, nº 29, p. 3; 07 de mar. 1889, nº 53, p. 3; 06 de abr. 1889, nº 78, p. 3; 09 de mai. 1889, nº 104, p. 2; 09 de jun. 1889, nº 129, p. 2; 05 de jul. 1889, nº 148, p. 3.



3. O IMBRÓLIO TÉCNICO

3. 1. Os primeiros projetos

No séc. XIX, a mais antiga referência às obras do porto é a da comissão chefiada pelo capitão-de-mar-e-de-guerra João Félix Pereira de Campos. Em agosto de 1814, o Ministério da Marinha, reconhecendo o obstáculo de um "baixo existente nesse porto à entrada de navios de grande porte, assim como os riscos de fundear e descarregar fora da barra", convocou os comerciantes do Recife a participar do empreendimento. Segundo a proposta, os negociantes dariam uma contribuição voluntária em espécie ou em escravos para as obras de desobstrução, e sua majestade mandaria dois oficiais à Capitania, cujos vencimentos seriam pagos pela fazenda real. O mesmo aviso, encaminhado ao governador e capitão general Caetano Pinto de Miranda Montenegro (1804-1817), previa a adaptação de uma barca-canhoneira do Arsenal da Marinha e o envio de outra barca de escavação da Bahia. Além dessas medidas, a equipe técnica determinaria o melhor local para o lançamento do material a ser retirado pela draga, enquanto seriam tomadas as providências necessárias para "evitar o abuso com que os navios tomam lastro, ou o deitam em qualquer lugar desse porto, sem atender aos inconvenientes que resulta desta indiscreta arbitrariedade" ²⁴⁷.

Pouco tempo depois, sua alteza real nomeou o capitão-tenente Diogo Jorge de Brito (1785-1830) para ajudar no início dos trabalhos, examinar a reforma da barca de escavação e dizer se "há necessidade de outros melhoramentos" nos arrecifes e nos ancoradouros internos. O sobredito oficial ainda foi incumbido de levantar uma carta hidrográfica com as respectivas sondagens, e prestar informações sobre a direção dos ventos e o movimento das correntezas dentro do porto. Finalmente, Jorge de Brito e Pereira de Campos também foram designados para fazer o reconhecimento do porto de Tamandaré e, após tirarem uma planta da localidade, dar uma "exata informação do que é aquele porto, e do partido que dele se pode tirar pelas proporções e situação local" ²⁴⁸. A partir daí, Tamandaré passou a ser cogitado como um possível substituto do porto do Recife, o que naturalmente contrariava os interesses do alto-comércio do entreposto recifense. Aliás, questão semelhante ocorrerá no Rio Grande do Sul quando engenheiros ingleses propuseram a construção de um porto em Torres, nas margens do rio Mampituba, em detrimento da praça do Rio Grande.

²⁴⁷ Nº 21. Marinha. Em 17 de agosto de 1814. Sobre o melhoramento do porto de Pernambuco. *Collecção das decisões do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. p. 20-21.

²⁴⁸ Nº 24. Marinha. Em 23 de agosto de 1814. Dá instrucções ao official encarregado de tirar o banco que existe no porto de Pernambuco. *op. cit.*, p. 23-24.

As obras de dragagem começaram em novembro de 1814 com apenas uma máquina de escavação. Paralelamente, uma carta régia do mesmo período aprovou o regimento provisório para a manipulação do lastro dos navios. A medida visava conservar os ancoradouros internos limpos após os trabalhos de desobstrução²⁴⁹. Os dois oficiais da armada real propuseram não apenas a remoção do parcel que dividia o Poço do Mosqueiro, bem próximo à Barra do Picão, como também a dragagem de todas as coroas de areia existentes entre o Arsenal de Marinha e a ponte do Recife. A proposta foi aprovada pelo príncipe regente, que entendeu ser necessária a imposição da taxa de 80 réis por tonelada de cada navio de coberta nacional ou estrangeiro. O imposto seria empregado exclusivamente nas obras de dragagem, na reparação dos arrecifes do porto, e na colocação sobre o paredão de grés de "amarrações cômodas para a segurança dos navios que ali estiverem fundeados, facilitando assim melhor a sua saída depois de carregados". O fundo das obras seria composto pelos 80 réis por tonelada e da venda dos objetos retirados do fundo do Mosqueiro, do Poço e do Lamarão, o que em linguagem náutica chama-se rocega. Sua arrecadação ficaria a cargo de um negociante e um tesoureiro, ambos nomeados pelo corpo comercial da cidade²⁵⁰.

A Comissão concluiu que havia apenas duas alternativas para a remoção do banco: a construção de um dique para auxiliar a força natural de escavação, ou a demolição daquele "obstáculo empregando máquina, que tirasse a matéria do fundo". Pereira de Campos optou pela segunda proposta. A primeira trazia o inconveniente de estreitar ainda mais o canal do Mosqueiro, cujo ponto de maior largura em relação aos arrecifes tinha apenas 110 braças. A área líquida do ancoradouro interno além de muito limitada não dava vazão às "numerosas embarcações que atrain o grande comércio". Em pouco mais de um ano, a equipe dragou 112.256 palmos cúbicos de sedimentos com que aterrou a área ocupada pelo Arsenal da Marinha. A dragagem permitiu que embarcações de até 20 palmos d'água pudessem entrar ou sair livremente na "ocasião de águas vivas ordinárias". Além disso, foram retiradas 90 pedras do leito que originalmente reforçavam os arrecifes do porto; e recolhidos os destroços de duas sumacas, uma das quais se encontrava naufragada na praia do Forte do Brum, e a outra entre o alinhamento da praia do Colégio e o cais do Forte do Matos.²⁵¹

²⁴⁹ Carta Régia de 27 de novembro de 1814. Approva o Regimento Provisório para o lastro e deslastro dos navios do Porto do Recife de Pernambuco. *Collecção das Leis do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. p. 38-41.

²⁵⁰ Carta Régia de 28 de abril de 1815. Dá regulamento para administração das obras que se mandam fazer no Porto do Recife de Pernambuco. *Collecção das Leis do Brazil de 1815*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1890. p. 12.

²⁵¹ CAMPOS, João Felix Pereira de. Descrição dos trabalhos practicados no Porto de Pernambuco, tendentes a demolir o Banco, que alli existe na entrada logo para o Sul da Barreta. *Correio Braziliense ou Armazem Literario*. Londres: Correio Braziliense, 1816. v. XVII, p. 629-631.

As obras de desobstrução prosseguiram até setembro de 1815. A equipe técnica notou que o "aumento de profundidade d'água não só deixava de corresponder ao trabalho", como era "momentâneo" e rapidamente se perdia assim que "cessava o mesmo trabalho de escavação". Até aquele momento, as barcas de dragagem retiraram 148.295 palmos cúbicos de sedimentos. Pereira de Campos solicitou a autorização de Miranda Montenegro para cessar imediatamente o serviço "de cujo progresso não resultava um proveito real, até que por novas instruções de sua majestade se proceda ao encanamento das águas pela construção dos precisos diques e esporões". Por conseguinte, o oficial da armada retomou o primeiro projeto, que julgava desde então o "único e poderoso meio, que aumentando a ação das mesmas águas, ocasionará a corrosão do fundo, e resolverá talvez o problema". Enquanto aguardava um posicionamento do Reino, a Comissão prosseguiu com outras melhorias. Ela fixou ao longo dos arrecifes 18 peças de artilharia, das quais 10 serviriam à amarração de navios ancorados no Mosqueiro e mais 8 peças destinadas à fixação de espias²⁵². O conjunto de canhões postos pela Comissão, bem como os que instalados em 1833 por ordem do Governo da província, será o único meio de amarração até o início do Séc. XX.

Concomitantemente, os trabalhos de rocega trouxeram à superfície diversos objetos náuticos. Na barra foi resgatado um ancorete; no Poço, uma unha (extremidade de uma âncora) e parte de uma grade de ferro; e no banco situado entre os dois ancoradouros internos: duas amarras, uma fateixa, 24 madeiras de construção e 4 peças de artilharia de diferentes calibres. O número de pedras retiradas do porto totalizaram 281, das quais 191 foram retiradas em 1816. As rochas ajudaram na recomposição do paredão construído ao sul do Forte do Picão. A muralha possuía duas grandes rupturas devido aos embates das ondas e corria risco de desabamento. Os trabalhadores também se ocuparam da carenagem de 17 embarcações. Em 3 de janeiro de 1817, o balanço geral do estado de conservação do porto revelou que a profundidade do porto permaneceu exatamente a mesma no canal do Mosqueiro até o cais do Forte do Matos. O ancoradouro situado entre o cais do Colégio, em Santo Antônio, e o trapiche do algodão diminuiu cerca de 2 palmos d'água. Apenas nas imediações da ponte do Recife a profundidade aumentou cerca de 4 palmos. Exceto nas proximidades do banco interior, o ancoradouro do Poço manteve o álveo registrado em 1815. Graças às obras de dragagem, ele ficou dois palmos mais profundo²⁵³.

²⁵² CAMPOS, João Felix Pereira de; JORGE, José Joaquim; SILVA, Jerônimo Lourenço de. Demonstração do Estado da Comissão do Melhoramento do Porto até o fim de 1816, e dos trabalhos practicados no dito anno. *O Investigador portuguez em Inglaterra, ou jornal literario, politico & C.* Londres: Officina Portuguesa, julho de 1817. p. 84.

²⁵³ *Idem.* p. 85. Por corruptela, o Forte do Matos era chamado Forte do Mato.

O fracasso do trabalho de desobstrução levou Diogo Jorge de Brito a apresentar um projeto em que indicou "estreitar o canal que é formado pela terra firme e o recife na altura onde as águas juntaram um depósito de areias que formam um banco, que embaraça a livre entrada e saída das embarcações". Para tanto, propôs a construção de um "esporão, cuja base seja firmada da parte da terra, e vá perpendicular ao recife, estabelecendo-se para este fim duas ordens de estacadas, partindo de terra em ordem oblíqua ao mesmo recife, e que vão convergindo até certo ponto onde se unirão por outra paralela ao dito". Quer dizer, o capitão-tenente indicou a construção de um dique entre o Mosqueiro e o Poço de modo a comprimir o canal neste local e estimular a ação das correntezas sobre o Banco do Picão. Se o resultado da obra fosse positivo, o esporão poderia ser refeito com material mais definitivo. Além disso, Jorge de Brito cogitou elevar "fora da superfície d'água a parte da continuação do recife que está mergulhada, deixando-se ou não a entrada (chamada barreta)". Em suma, ele ponderou a possibilidade da elevação dos arrecifes submersos entre as duas barras e o fechamento da Barra do Picão. Como tais obras mudariam "o ponto de equilíbrio das águas onde se faz o depósito e qualquer delas em caso nenhum poderão prejudicar mais o estado actual do porto; lança-se por ora mão do primeiro destes trabalhos por ser de insignificante despesa, e pode ser de grandíssima vantagem". Ainda em 1816, o mesmo publicou uma *Planta hidrográfica do porto de Pernambuco* e o *Roteiro do porto de Pernambuco, ou instruções náuticas para uso e inteligência do plano do mesmo porto*, que dedicou ao Conde da Barca, Antônio de Araújo de Azevedo (1754-1817). O projeto passou pela apreciação do inspetor do Real Corpo dos Engenheiros, o marechal de campo João Manoel da Silva, e do tenente-coronel João de Souza Pacheco. Na residência do Conde da Barca, o autor da *Memória* refutou todas as "dúvidas e observações que aqueles oficiais fizeram ao seu plano". Sua majestade autorizou a realização da obra projetada na parte concernente ao referido esporão, deixando que as demais medidas ficassem à mercê da aprovação de "um dos primeiros hidráulicos da Europa". Por meio da secretaria de estado dos negócios Estrangeiros e Guerra, sob a direção do marquês de Aguiar, Fernando José de Portugal e Castro (1752-1817), os documentos foram remetidos a Miguel Pereira Forjaz (1768-1827) e ao engenheiro turinês Giuseppe Teresio Michelotti (1762-1819). Professor de matemática da Universidade Turim e autor de um *Ensaio Hidrográfico do Piemonte*, Michelotti ficou de analisar a Carta e a Memória em território português para não atrapalhar suas atividades no Reino ²⁵⁴.

²⁵⁴ Arquivo Histórico Ultramarino. Administração Central, Conselho Ultramarino. (doravante AHU_ACL_CU), Série 015, Cx. 278, Doc. 18722; BRITO, Diogo Jorge de. *Roteiro do porto de Pernambuco, ou instruções náuticas para uso e inteligência do plano do mesmo porto*. FBN, Rio de Janeiro, Códice I-05,1,004, Coleção Carvalho, 27 fls.

Enquanto aguardava o parecer de Michelotti, a Comissão prosseguiu com os trabalhos até fevereiro do ano seguinte. Por causa do movimento emancipacionista de 1817, eles foram suspensos e Jorge de Brito fugiu para os Estados Unidos²⁵⁵. Durante o governo de Luís do Rego Barreto (1817-1821), o tenente-coronel do Real Corpo de Engenheiros Francisco José de Souza Soares de Andrea (1781-1858) analisou a situação da Capitania, pouco tempo após a capitulação do Recife. O futuro barão de Caçapava elencou uma série de medidas necessária à segurança da cidade e a sua “comodidade futura”. Em ofício datado de 8 de julho de 1817, ele defendeu a instalação imediata de um “sistema unido e recíproco de fortificações” para fazer frente ao que se “pode esperar ou temer das nações da Europa”. A abertura de novas estradas de rodagem completaria o novo esquema de defesa militar. Elas tanto ajudariam na evacuação da população em caso de invasão estrangeira, como criariam comunicações mais fáceis com as praças vizinhas, sobretudo com a Bahia e o Maranhão. Ironicamente, o oficial português, natural de Lisboa, tinha como parâmetro o bloqueio naval do Recife pelas tropas vindas da Bahia e do Rio de Janeiro. Ele também destacou a importância de uma nova ponte ligando o bairro portuário ao de Santo Antônio a fim de facilitar o escoamento fluvial. Possuindo arcos pequenos e pilares muito grossos, a estrutura da ponte diminuiu o álveo do rio, represou uma parte de suas águas e alterou o seu fluxo natural. Outra obra importante era a canalização do Beberibe até os três bairros centrais de modo a aumentar a oferta de água potável nos lugares mais distantes. Pouco importando se Olinda ficasse desabastecida, pois não via “nesta cidade, nem alfândega, nem arsenais de mar, ou terra, nem edifício público que possa encher os fins a que é destinado” o açude do Varadouro. Pelo contrário, o esgotamento desta fonte muito contribuiria à salubridade pública. Aparentemente, o engenheiro Andréa foi quem primeiro cogitou o desvio do curso do Capibaribe para o aterro de Afogados. Ele não chegou a elaborar um projeto neste sentido. A tarefa de reconhecimento da capitania incluiu ainda o estado de conservação do porto do Recife:

O porto tem diminuído de fundo visivelmente, e estou persuadido que elevando o Recife quanto baste para não ser cavalgado pelas vagas, se consigam dois fins importantes: o primeiro é ficar a cidade e os navios que estiverem no Mosqueiro, cobertos com uma forte bateria, que o inimigo não fará calar, sem perder algumas centenas de homens; o segundo é deixar livre corrente às águas da maré e rios, que no estado atual do Recife é perturbada pelo arrojo do mar em sentido oposto, ou ao menos perpendicular, donde resulta, ou o equilíbrio, ou um menor movimento, e, em consequência, os depósitos do fundo²⁵⁶.

²⁵⁵ AHU_ACL_CU, Série 015, Cx. 278, Doc. 18722.

²⁵⁶ *Revista trimestral do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1861. t. XXIV, p. 484. Trimestral

Sob a direção de Pereira Campos continuou a limpeza do porto em 1818. A rocega trouxe à superfície 12 âncoras, 13 unhas, 1 fateixa, 1 peça de artilharia e 1 talão de quilha. A equipe assentou mais duas peças de artilharia nos arrecifes e 160 pedras de cantaria na fenda existente na base do Forte do Picão; retirou dos canais o casco do navio *São Caetano*, outro de uma embarcação pequena e de um bergantim inglês, que se achava metido a pique desde um incêndio; extraiu entulhos da ponte do Recife e rochas dos ancoradouros; e, finalmente, mandou trazer de Lisboa pedras de cantaria destinadas à elevação dos arrecifes. Apesar disso, a profundidade do Banco do Picão e dos ancoradouros manteve-se exatamente a mesma. É nesse contexto que Luís do Rego pediu um parecer ao tenente-coronel Andréa. Num plano escrito em 10 de fevereiro de 1819, ele apontou dois “grandes inconvenientes”. O espaço do porto era muito limitado e a sua navegabilidade vivia embaraçada devido ao “baixo que existe junto ao Forte do Mar”. Ademais, a segurança militar das embarcações era “quase nula, pois qualquer fragata os pode bater ou incendiar sem risco algum”. Curiosamente, o autor do projeto inverteu a ordem de prioridades. As obras deveriam começar pela proteção militar do porto e só depois intervir nas suas condições naturais. Uma bateria marítima coberta deveria ser estabelecida nos arrecifes desde o Forte do Picão até um ponto fondeiro ao cais do Forte do Matos. Para comportá-la, os arrecifes precisavam ser alteados e munidos de um parapeito à barba. A “chave do porto” ficaria na ponta do Picão de modo a superar a capacidade de fogo dos fortes do Brum e do Mar. No tocante ao melhoramento portuário e mais precisamente à obstrução na entrada do Mosqueiro, o oficial português partiu da formação hidrográfica dos bairros da cidade e do istmo de Olinda para explicar sua origem. Os terrenos de aluvião e do istmo foram “obras das vagas e das correntes marítimas mais ou menos adiantadas pela arte”. As correntes fluviais corriam livremente e escavavam o canal principal do Mosqueiro devido à presença dos arrecifes emergentes. Protegido da fúria das ondas, o Bairro do Recife não seguiu o mesmo alinhamento do istmo, aproximou-se da muralha de grés e estreitou o canal portuário, mantendo uniforme a direção da corrente e a escavação do leito. Este fenômeno não se dava no Poço por causa da perturbação provocada pela ação marítima na parte submersa dos arrecifes e nas suas aberturas ou barras de acesso. Portanto, o Banco do Picão originou-se a partir do encontro de correntes contrárias no Poço. A obstrução só não progrediu ainda mais, porque o mar arrojava a maioria dos sedimentos na restinga ou istmo de Olinda. Destarte, a única forma de conter o assoreamento portuário era direcionar mais convenientemente o fluxo fluvial até a sua chegada à foz ²⁵⁷.

²⁵⁷ Projeto do tenente-coronel José de Souza Soares de Andrea apresentado ao governador e capitão general Luís do Rego Barreto. Recife, 10 de fevereiro de 1819. AHU_ACL_CU, Série 015, Cx. 280, Doc. 19013.

Segundo Andrea, os responsáveis pelas obras tinham ciência de que a única maneira de aumentar a profundidade era mudar a corrente. Mas, divergia das medidas indicadas por Jorge de Brito. A primeira vista, o capitão-tenente estava certo. A construção de um espigão entre o Poço e o Mosqueiro, estreitando o canal entre o Forte do Mar e o mesmo espigão, manteria a direção das correntes até o Poço e lá as vagas marítimas lançariam os sedimentos no istmo. Apesar disso, o autor do novo projeto duvidava da eficácia do espigão e até achava provável que novas coroas ou baixos viessem a se formar nos canais interiores. Ele também temia pela integridade do istmo. O seu plano era “aumentar a força do corrente sem mudar de forma alguma a sua direção”. Transformando o Mosqueiro numa única bacia sujeita apenas ao jogo dos rios e das marés, o aumento da velocidade das águas transportariam os depósitos além da Barra do Picão e as vagas atirá-los-iam no istmo. Para atingir este objetivo, propôs o fechamento do espaço compreendido pelos recifes, a Ilha do Nogueira, os pântanos adjacentes e a “terra firme e toda a parte da costa interior até os Afogados, os canais internos [do] bairro da Boa Vista, leito dos rios Beberibe e Capibaribe em volta até o Mosqueiro”. As obras de alteamento dos arrecifes continuariam até na altura da referida ilha, a fim de que o mar não conseguisse galgá-los e atingir o Mosqueiro. Caso o aumento da força natural de escavação não produzisse o efeito desejado, ele indicou a elevação parcial ou total da Pedra Seca a partir da “barreta até sair com dois ou três palmos acima da preamar”²⁵⁸.

Enquanto a questão técnica estava em aberto, os trabalhos de recuperação dos arrecifes continuaram nos anos posteriores. Foram importadas pedras de Lisboa para preencher suas fendas e elevar o paredão acima da preamar. O governador dirigiu à Câmara Municipal do Recife um ofício em que mandava "arrancar todos os currais de peixes existentes desde a Ilha do Nogueira até os Afogados". Na condição de intendente da Marinha e capitão do porto, Pereira de Campos comandou as obras de reforço dos arrecifes no Forte do Picão; conseguiu alteá-los numa extensão de 292 pés ingleses; construiu a base do farol da barra; colocou mais quatro peças de amarração; e extraiu dos ancoradouros peças de ferro e cascos de navios. Nota-se que o oficial manteve o mesmo direcionamento da Comissão de 1814. A retirada de objetos deixados nos canais e a reparação dos arrecifes sempre foram prioridades, sobretudo após o interesse do governador de construir um farol no local. Em 1821, ele prestou contas do estado de adiantamento desta obra e do "serviço de extração de ferros e peças de embarcações do Lamarão, do Poço e do ancoradouro do Colégio"²⁵⁹.

²⁵⁸ Ver nota anterior.

²⁵⁹ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 28 de out., 1896. nº 244, a. XXXIV, p. 2, c. 5-6; Ofício de João Felix Pereira de Campos ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Joaquim José Monteiro Torres. Pernambuco, 11 de outubro de 1821. AHU_ACL_Série 012, Cx. 283, D. 19241.

Oficialmente, a comissão de Pereira de Campos findou suas atividades em 1821 e não houve uma decisão entre o plano de Andréa ou de Jorge de Brito. Em 1823, a Junta Provisória de Pernambuco convocou o tenente-coronel Firmino Herculano de Moraes Âncora (1790-1862) e "pessoas entendidas na matéria, para bem dar a sua opinião sobre objetos relativos ao banco que existe neste porto". Inicialmente, Moraes Âncora considerou o ato uma "injúria ou desdouro", pois a convocação adveio do oficial Conrado Jacob de Niemeyer (1787-1862), que, pelo critério de antiguidade, tinha uma patente inferior a sua²⁶⁰. Passado o melindre, ambos disseram o que achavam da compra de uma máquina de escavação, oferecida à junta e ao deputado Gervásio Pires Ferreira (1765-1836) pelo comerciante Felisberto Caldeira Brant Pontes. Este prometia "fazer desaparecer dentro de poucos dias o banco que tanto danifica este porto para torná-lo um dos melhores e mais seguros do mundo". Niemeyer lembrou-lhes da experiência de Miranda Montenegro para demonstrar "não ter produzido o arrastão que então trabalhava vigorosamente diminuição do dito banco". Para contê-lo, julgava mais aconselhável o plano de Andréa que, conforme pensava, conhecia a "causa verdadeira" da obstrução. Ademais, a oferta da máquina vinha desacompanhada de uma "descrição exata de sua construção, dos diferentes modos de ser empregada e de [suas] vantagens"²⁶¹.

A linha de argumentação de Moraes Âncora assemelha-se em todos os aspectos a de Niemeyer. Após consultar a praticagem, ele também estava convencido de que "nenhum resultado vantajoso ao porto produzirá tal máquina qualquer que seja a sua composição", sobretudo, após os resultados da comissão chefiada por Pereira de Campos. O emprego desse equipamento, aliás, de uso corrente na limpeza de molhes na Inglaterra, só seria útil "depois de se construírem as obras, e se executarem os trabalhos necessários para remover aquelas causas". A experiência demonstrara que a simples extração da areia do banco não solucionou o assoreamento progressivo do porto. Por isso, a compra do instrumento de escavação deveria ser adiada até que se tivesse "certeza do seu bom resultado". Acompanhando o seu colega de corporação, o tenente Âncora estranhou que a proposta de Brant Pontes viera sem "nenhuma descrição, nem desenho e nem mesmo o nome de [seu] inventor". A maior diferença entre os dois pareceres é que o do segundo não sugeriu uma solução alternativa²⁶². De qualquer forma, o membro do Corpo Nacional de Engenheiros terá outra oportunidade para se pronunciar a esse respeito a pedido do Governo imperial.

²⁶⁰ Ofício do tenente-coronel Firmino Herculano de Moraes Ancora encaminhado à Junta Provisória do Governo. Recife, 9 de junho de 1823. APEJE, Códice OP-I, fl. 107.

²⁶¹ Ofício do tenente-coronel Conrado Jacob de Niemeyer encaminhado à Junta Provisória do Governo. Recife, 9 de junho de 1823. APEJE, Códice OP-I, fl. 108.

²⁶² Ofício do tenente-coronel Firmino Herculano de Moraes Ancora encaminhado à Junta Provisória do Governo. Recife, 16 de junho de 1823. APEJE OP-I, fl. 111-111v.

A próxima notícia sobre a questão do melhoramento do porto é de 1830. Neste ano, o deão da Sé de Olinda, Bernardo Luís Ferreira Portugal (1755-1835), apresentou ao Conselho Geral da Província um plano em que propôs erguer um dique de 300 palmos de comprimento, começando pelo edifício da intendência no Bairro do Recife até o extremo norte do de Santo Antônio. Neste local funcionava o Erário Velho, onde atualmente existe o Palácio do Campo das Princesas. Seu objetivo principal era impedir que as águas reunidas do Capibaribe e do Beberibe chegassem ao porto. Em 1831, a proposta parou nas mãos do major alemão Johann Bloem, integrante do Imperial Corpo de Engenheiros. Ele fez a sua apreciação e ofereceu um plano geral de "melhoramentos para o porto, comunicação dos três bairros e aproveitamento dos terrenos alagado para o aumento da cidade"²⁶³. Ao que consta, tal programa não chegou a ser analisado. No mesmo ano, uma nova reunião do Conselho rediscutiu a reforma portuária. Após destacar quais as suas vantagens, ela resolveu dirigir outra representação ao governo central na qual pediria a sua realização imediata, e a "nomeação de um engenheiro hidráulico de provadas habilitações para proceder aos necessários estudos"²⁶⁴.

Em 7 de janeiro de 1832, Gervásio Pires Ferreira estava certo de que o porto estava em processo contínuo de assoreamento, tanto prova que a localidade onde antigamente "se construíam navios do lote de 1.000 toneladas, hoje não admite a construção do mais pequeno vaso de coberta; e que o ancoradouro do Poço, onde aqueles carregavam, não admite hoje embarcações de mais de 400 toneladas"²⁶⁵. Para o membro do corpo legislativo, as águas dos rios obstruíam progressivamente o canal do Mosqueiro e do Poço, seja no seu fluxo ordinário, seja na ocasião das grandes enchentes. A situação agravou-se desde que o último perdeu um dos seus braços principais denominado *Rio Cedro*. Ele atestava que a solução do problema passava necessariamente pelo desvio do Beberibe e do braço esquerdo do Capibaribe por meio da construção de um dique de 200 palmos de largura desde a Igreja do Pilar, situada no bairro portuário, até o Erário Velho. Nesse "istmo" haveria um conjunto de casas, armazéns e uma rua central de 40 palmos. O espaço ocupado pela ponte do Recife seria todo aterrado, deixando apenas um grande arco para servir aos armazéns e embarcações e destarte constituir "uma espécie de doca de tanta utilidade ao comércio marítimo".²⁶⁶

²⁶³ Ofício do major do Imperial Corpo de Engenheiros Johann Bloem ao presidente da província de Pernambuco Joaquim José Pinheiro. Recife, 17 de janeiro de 1831. APEJE -OP-II, fl. 66.

²⁶⁴ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de out. 1896. nº 245, a. XXXIX, p. 2, c. 6-8; *Atas do Conselho do Governo de Pernambuco (1821-1834)*. Recife: Assembleia Legislativa de Pernambuco; CEPE, 1997, v. 2, p. 116.

²⁶⁵ Projeto de Gervásio Pires Ferreira para o melhoramento do porto de Pernambuco apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 7 de janeiro de 1832. Recife, Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco (doravante IAHGP), Cx. 10, Códice 0536, fl. 1.

²⁶⁶ *Idem.*, fl. 1v.

O projeto também contemplava o desvio do braço direito do Capibaribe, no amplo lagamar situado ao sul do porto. Para evitar que os sedimentos trazidos por ele viessem a se acumular nos ancoradouros interiores, seria construída uma ponte em frente à Barreta das Jangadas e ao norte desta de um dique de 40 palmos de largura, ligando os arrecifes ao aterro de Afogados. As pedras necessárias às obras seriam extraídas da própria barreta, que teria sua abertura alargada para dar franca passagem às águas fluviais. Já a área conquistada pela ponte e pelo istmo viria a ser em seguida aterrada. Esse conjunto de diques tornaria o porto uma vasta bacia sujeita unicamente à influência das marés. O programa de obras ainda abarcava o revestimento dos alagados da Boa Vista para servir de passeio público, o prolongamento da Rua da Aurora e o encanamento do Rio Beberibe para o consumo da cidade. Este trabalho e a construção de uma comporta no dique do Erário Velho ao Pilar estavam de acordo com um plano ideado pelo tenente-coronel Conrado Jacob de Niemeyer. Os aterros na Boa Vista e no dique projetado poderiam ser feitos com o concurso de particulares, que estariam "livre de foro e décima pelo espaço de dez anos". No primeiro caso, os interessados iriam aterrar e edificar sobre um terreno de até 36 palmos de frente e 120 de fundo. No segundo, o limite da construção chegava a 200 palmos e deveria estar a três metros acima da preamar sob "pena de perderem o trabalho que tiverem feito" ²⁶⁷.

Os conselheiros tanto não se decidiram pelo plano como solicitaram um novo projeto ao engenheiro Bloem. Na sessão da Assembleia Legislativa Provincial de 4 de abril de 1835, Gervásio Pires apresentou um programa de obras cujo conteúdo assemelhava-se ao plano anunciado em 1832. Embora a obrigação legal da reforma fosse do Ministério da Marinha, os deputados chamaram uma parte da responsabilidade ao Governo provincial na qualidade de interessado direto. Contudo na ora de tomarem uma posição sobre a "criação de um istmo desde o Pilar até o Erário Velho", eles não tinham outra opção a não ser a de trilhar o caminho de Francisco de Paula Cavalcanti para quem era melhor postergar a discussão "a fim de se consultar pessoas peritas na matéria" ²⁶⁸. A lei provincial de 30 de maio de 1835 autorizou o presidente da província a mandar "tirar as plantas, planos e orçamentos das obras necessárias ao melhoramento do porto do Recife"; engajar "um bom engenheiro hidráulico, nacional ou estrangeiro"; e calcular as despesas para a sua execução ²⁶⁹. Para torná-la realmente eficaz faltava o imprescindível, a anuência da secretaria de estado.

²⁶⁷ Projeto de Gervásio Pires Ferreira para o melhoramento do porto de Pernambuco apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 7 de janeiro de 1832. Recife, IAHGP, Cx. 10, Códice 0536, fl. 2-2v.

²⁶⁸ Acta da 19ª sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial aos 2 de maio de 1835. *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de mai. 1835. nº 79, p. 1, c. 3.

²⁶⁹ PERNAMBUCO, Governo de. Nº 2. *Collecção de leis, decretos e resoluções da provincia de Pernambuco dos annos de 1835-1836*. Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1836. t. 1, p. 4.

Felizmente, a Marinha vinha ressaltando a importância política e comercial do Recife e a conveniência de se fazer "exames precisos para conhecer-se se é possível" impedir que as areias trazidas pelos dois rios "obstruam de contínuo o fundo do Mosqueirão e substituam as matérias que se tirarem do baixo da barra". Restava unicamente encontrar um "engenheiro desempregado" a fim de ser incumbido dessa "importante comissão" ²⁷⁰. A lei do orçamento para o exercício de 1836-1837 acompanhou a decisão da Assembleia Provincial e consignou 25:000\$000 contos para ser utilizado exclusivamente no "levantamento da planta, orçamento e melhoramento do porto da capital de Pernambuco". A "lei de meios", outra maneira de se chamar o orçamento, também contemplou os portos das províncias de Alagoas, do Ceará e do Maranhão e a abertura das barras do Rio Real e de Cotinguiba em Sergipe ²⁷¹.

É escusado aduzir que a iniciativa do legislativo estava fadada a se tornar letra morta, caso não obtivesse apoio ministerial. Os cofres provinciais não tinham condições de levar a cabo um empreendimento dessa envergadura e as decisões sobre portos e terras de marinha estavam centralizadas na Corte. Na realidade, os deputados queriam tão somente acompanhar o rumo dos acontecimentos e expressar a insatisfação da província com a inércia do Império desde o fracasso da Comissão de 1814. Enquanto vários projetos de desobstrução e de obras do porto acumulavam-se nos arquivos da Marinha, as ambições econômicas de Pernambuco permaneceriam estagnadas. É o que se percebe muito claramente no discurso de Manoel de Carvalho Paes de Andrade em 1º de abril de 1835:

A província de Pernambuco não seria a terceira do Brasil, se como o Rio de Janeiro e a Bahia o seu porto fosse de fácil acesso e admitisse embarcações de todo porte, e em qualquer número que fosse; porém, o acanhamento do nosso ancoradouro torna-se ainda pior por se achar obstruído por um banco de areia, que obriga que todas as embarcações de maior porte fiquem fundeadas no Lameirão desabrigadas, e sofrendo grandes incômodos, e despesas, e mesmo perigos para carga e descarga dos gêneros de comércio. Diferentes planos se têm apresentado, não só para remover aquele obstáculo, mas até para aumentar a capacidade do ancoradouro. E ainda que este objeto pareça ser da competência da Assembleia Geral da nação, ele está tão intimamente ligado com os interesses da província, que nem por um momento nos é lícito duvidar, que essa competência deve ser cumulativa com a da Legislatura Provincial, a qual deve dar impulso à pronta remoção daquele banco ²⁷².

²⁷⁰ BRASIL, Governo do. (1832-1834: Torres). *Relatório da repartição dos negocios da Marinha apresentado á Assembléa Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834 pelo respectivo ministro e secretario de estado*, Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834. p. 26-27.

²⁷¹ BRASIL, Governo do. Lei nº 9 de 31 de outubro de 1835. Orçando a receita e fixando a despesa para o anno de 1836 a 1837. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1835*. 1ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864. p. 107.

²⁷² *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de abr. 1835. nº 51, p. 4, c. 1.

O Governo da província encontrou muita dificuldade em achar um engenheiro civil disponível. Em 1838, o relatório de Francisco do Rego Barros demonstrou que até aquele momento nenhuma execução tivera a lei provincial de 30 de maio de 1835. Um antecessor do presidente solicitou a um correspondente na Holanda para que este convidasse um engenheiro hidráulico naquele país. Mas o técnico, provavelmente holandês, não "querendo expatriar-se sem grandes vantagens, propusera condições, que ou parecem sumamente exageradas, ou só podem ser apropriadas ao governo geral". Rego Barros aproveitou a ocasião para dizer que as despesas com a remuneração desse tipo de profissional só deveriam ser realizadas através da "renda geral do Império". A magnitude das obras exigia a contratação de um "engenheiro de primeira plana", pois uma "pessoa inábil" poderia obstruir ao invés de "melhorar o porto de nossa cidade". Aliás, o obstáculo do presidente da província de organizar uma equipe técnica em Pernambuco estendeu-se à Repartição de Obras Públicas. O governo tinha dificuldade até de recrutar "operários inteligentes", mesmo oferecendo salários a presidiários e isentando trabalhadores livres do recrutamento militar obrigatório. Tentou-se ainda, sem sucesso, trazer imigrantes suíços através da legação brasileira em Paris²⁷³.

Ignoramos se Jules Boyer estava desempregado quando aceitou o convite da Marinha para examinar o porto de Pernambuco. Em 28 de setembro de 1838, o engenheiro francês deu a conhecer um programa de obras em que indicava: desobstruir o banco existente entre o Mosqueiro e o Poço através de uma barca de escavação; estreitar o canal entre os bairros do Recife e o de Santo Antônio com aterros laterais distantes um do outro 22 metros, e com isso impulsionar a força natural de escavação; revestir de cais toda a extensão portuária situada entre os dois bairros; e edificar uma calçada nas proximidades do Palácio da Presidência. Esta última obra visava impedir a obstrução do porto com as areias da Ilha do Nogueira, obstar a dispersão das águas fluviais no estuário, e dirigir a atuação das correntes para escavar naturalmente os canais interiores. Pouco tempo depois, Rego Barros dirigiu à Marinha um ofício em que expunha o seu interesse de construir um cais entre o Arco de Santo Antônio e a Ribeira do Peixe.²⁷⁴ A obra do Cais do Colégio ficou temporariamente adiada enquanto não fosse resolvida a questão do "desentulhamento". Ao engenheiro Boyer coube a apresentação de uma máquina de escavação a ser encomendada na Europa; e, ao Arsenal de Marinha, a construção de uma barca para comportar o equipamento.

²⁷³ PERNAMBUCO, Governo de. (1837-1838: Barros). *Falla que na ocasião da abertura da Assembléa Legislativa provincial de Pernambuco no 1º de março de 1838 recitou o Exm. Snr. Francisco do Rego Barros, presidente da mesma província*. Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1838. p. 47-49.

²⁷⁴ BRASIL, Governo do. (1855-1856: Wanderley). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da nona legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, João Mauricio Wanderley*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. p. 17 dos anexos.

A memória Boyer foi submetida ao parecer do coronel Conrado de Niemeyer e do marechal de campo Francisco Cordeiro da Silva Torres e Alvim, posteriormente nobilitado com o título de visconde de Jerumirim. Ambos discordaram de que a diminuição das margens dos rios pudesse solucionar o assoreamento. Para Niemeyer, havia a possibilidade de que novos baixos viessem a se formar noutros pontos do estuário, tornando-os ainda "mais nocivos à navegação interior". Embora enxergasse alguma vantagem na construção da calçada na altura do cais do Ramos e pouco além do Palácio do Colégio, achava mais apropriada a combinação dos projetos do general Andrea e do chefe de divisão Jorge de Brito, exceto no tocante à colocação de uma artilharia marítima nos arrecifes. O marechal Torres de Alvim, por sua vez, preferiu o plano do general Andrea a uma possível "estrangulação dos rios". Ele foi favorável ao emprego da barca de escavação nos trabalhos de dragagem, mas apenas para servir de teste a alguma deliberação futura. Para completar, o Ministério da Marinha, sob a direção de Jacinto Roque de Sena Pereira, remeteu à Câmara dos Deputados o projeto do engenheiro francês, a planta da obra e os dois pareceres dos oficiais da Armada Imperial com o objetivo de serem apreciados na discussão orçamentária de 1839²⁷⁵.

Antes da sessão legislativa, o obstinado presidente da província insistiu na urgência da construção do novo cais em Santo Antônio e conseguiu do Império a quantia de 4.000 contos para tal fim. Sendo o fundo insuficiente, Rego Barros cobriu os gastos adicionais com os recursos provinciais. Em três meses de obras, as despesas excederam 17.858\$725 contos e foram posteriormente compensadas pelo Governo imperial²⁷⁶. O engenheiro Boyer dirigiu os trabalhos e insistiu na sua importância para o regime portuário. Para ele, a cheia daquele ano comprovou a eficácia do sistema canalização fluvial. Os baixos desapareceram na área do cais e aumentaram em outras localidades do porto. Ele reafirmou a necessidade de uma barca de escavação para impedir o progresso do baixo do Picão, que avançava "com tanta rapidez que mais de um práctico do porto, deitando para fora navios que demandam bastante água, tem-se visto obrigados a esperar pelas marés grandes para os desencalharem". Ademais, se o mesmo viesse a se encontrar com o *Banco do Arsenal* (ainda não se chamava Breguedé) em "pouco tempo o porto ficará perdido e sem recurso nenhum"²⁷⁷. A ameaça de estrangulamento do porto acalorou os ânimos dos representantes da província.

²⁷⁵ Além da nota nº 274, cf: BRASIL, Governo do. (1839-1840: PEREIRA). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na sessão ordinaria de 1839 pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha [Jacinto Roque de Sena Pereira]*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1839. p. 10-11; Ministério da Marinha. *Correio Official*. Rio de Janeiro, 10 de jun. 1839. nº 127, v. 1. p. 1, c. 3.

²⁷⁶ PERNAMBUCO, Governo de. (1839-1840: Barros) *Relatorio que á assemblea legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1840 o excellentissimo presidente da mesma provincia Francisco do Rego Barros*. Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1840. p. 11-12.

²⁷⁷ BOYER, Jules. *Melhoramento do porto de Pernambuco*. [S.l.]: 1839. APEJE, Códice B-20/1 Diversos.

O ministro encaminhou o conjunto de documentos relativos ao melhoramento do porto às comissões unidas da Marinha e Guerra e do orçamento. Composta por Francisco Coelho, M. Amaral, Carvalho de Mendonça, Lima e Silva e Rodrigues Torres, a Comissão concluiu que o processo de obstrução estava tão acentuado, que em breve o banco da entrada do porto poderia "inteiramente trancar a barra". A partir dos projetos dos engenheiros Andréa e Boyer e dos pareceres dos oficiais Niemeyer e Torres de Alvim, ela concluiu que havia meios diretos e indiretos para resolver ou minimizar o problema. A primeira consistia no emprego de uma máquina de escavação na barra, e a segunda na construção de diques, represas e outras obras hidráulicas. Embora os projetos divergissem entre si, eles comumente propunham a redução do porto a uma única bacia portuária. Essa bacia ao mesmo tempo em que continuaria sendo o desagudouro dos rios, canalizá-los-ia convenientemente para dar velocidade às águas e assim escavar o leito portuário. Considerando que essas obras exigiam "avultadas despesas e as suas vantagens além de indiretas se assentam sobre bases conjecturais", a Comissão propôs como emenda ao orçamento da Marinha a quantia de 40 contos para ser usada na compra de uma máquina de escavação, na construção de uma barca onde esse equipamento seria montado e no pagamento dos trabalhadores²⁷⁸.

Na Câmara, a maioria dos deputados seguiu a opinião da Comissão. Mas propuseram três emendas. Uma delas mantinha o valor de 40 contos, outra propunha elevá-lo a 60 contos, e a mais polêmica sugeria que o tal equipamento também fosse empregado em outros portos do Império. Quem propôs a última foi o deputado pelo Ceará, Peixoto de Alencar, que teve o apoio de Andrada Machado por São Paulo. Representando Pernambuco, Venâncio Henrique de Rezende destacou a prática de alguns parlamentares, os quais querendo derrubar uma disposição tornavam-na extensiva às demais províncias. Para o deputado, os resultados das últimas enchentes, as bases científicas em que se assentava o programa de desobstrução e o fato de o porto servir a cinco províncias do Império bastavam para mantê-la exclusivamente no Recife. Henrique de Rezende não perdeu a oportunidade de atacar a proposta da bancada cearense de querer consignar 20 contos de réis para "levantar o cais do Ceará conforme a planta que apresentar o engenheiro [da província], de maneira que desde já fi[que] aprovada uma planta que ainda não existe". Dois membros da comissão, Rodrigues Torres e Francisco Coelho, defenderam o parecer por eles emitido e rejeitaram peremptoriamente uma possível transferência da barca de escavação para outra localidade²⁷⁹.

²⁷⁸ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs Deputados. Segundo anno da quarta legislatura sessão de 1839.* Rio de Janeiro: Typographia da Viuva Pinto & Filho, 1885. t. III, p. 9-10.

²⁷⁹ *Idem.* p. 12, 18-19, 25, 43, 132-133, 137.

A lei orçamentária do exercício de 1840-1841 deixou a cargo da Marinha a quantia de 40:000\$000 contos para a "compra de uma máquina de escavação para ser empregada no melhoramento do porto de Pernambuco" ²⁸⁰. Enquanto ela estava em discussão, Sena Pereira suspendeu a construção do Cais do Colégio enquanto não fosse definitivamente aprovado um sistema definitivo de obras. A província conseguiu convencê-lo de que a plataforma de cais em nada prejudicava o regime hidráulico do porto. O ministério manteve a sua execução, porém substituiu o engenheiro francês pelo capitão-de-mar-e-guerra Luiz Antônio da Silva Beltrão. Aparentemente, vinha dessa época a fama de que Boyer não era tecnicamente um bom profissional e ainda superfaturava as obras. Alguns correspondentes da imprensa local questionaram, inclusive, a validade de sua diplomação ²⁸¹. Outros tiveram a impressão de que o cais pareceria ter sido construído de "papelão", sendo ele comparativamente inferior à solidez dos "trapiches do Sr. Ângelo Francisco Carneiro, e feito cá pelos nossos oficiais". O autor deste artigo aproveitou o ensejo para comparar as construções realizadas pelos artífices e técnicos nacionais com a engenharia europeia. Afinal, diversas construções importantes entre as quais a ponte da Boa Vista e as igrejas do Carmo e de São Pedro dos Clérigos não foram edificadas por quaisquer "discípulos da Escola Politécnica, nem por engenheiros hidráulicos vindos da França ou da Inglaterra" ²⁸².

O que se destaca no argumento do articulista do Diário é o conflito de interesses entre a tradição técnica luso-brasileira e a engenharia estrangeira. Anteriormente, o setor de Obras Públicas estava entregue a engenheiros-militares. Inexistia na formação e no treinamento desses oficiais a separação entre a engenharia civil e a militar. Os mesmos técnicos que executavam o sistema de fortificação da cidade também elaboravam projetos hidráulicos e de construção civil. O contato cada vez mais intenso com os centros industriais do mundo gerou a necessidade de inovação da produção agrícola e de melhoramentos urbanos no Brasil do Séc. XIX. Consequentemente, houve uma demanda maior por um tipo de mão de obra mais especializada. É nessa circunstância que os europeus e norte-americanos serão chamados a construir estradas de ferro e de rodagem, instalar equipamentos e executar empreendimentos públicos. Inicialmente, esses profissionais serão contratados para cargos específicos, depois irão desalojar gradativamente os trabalhadores mais tradicionais. Não é outro motivo senão o espírito de corpo que levará um anônimo a se perguntar o que podem fazer de extraordinário

²⁸⁰ BRASIL, Lei nº 108 de 26 de maio de 1840. Fixando a despesa, e orçando a receita para o anno financeiro de 1840-1841. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1840*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1863. t. III, pt. 1, p. 12.

²⁸¹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de set. 1840. nº 213, p. 3, c. 1.

²⁸² A engenharia entre nós. *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de nov. 1841. nº 250, p. 2, c. 2-4.

"esses Srs. que não pudesse ser concluído pelos nossos oficiais dirigidos pelo mui hábil Sr. Coronel Moraes Âncora?". Segundo ele, o melhor exemplo vinha da Companhia do Beberibe, que, ao invés de trazer alguém de fora para fazer a distribuição d'água, "teve o bom senso e prudência de entender-se a tal respeito, não com esse tribunal de engenheiros estranhos; porém, sim, com os mui inteligentes, e destros Sr. Conrado e Bellegarde"²⁸³.

A partir da administração de Francisco do Rego Barros, a contratação de técnicos estrangeiros tornou-se mais frequente. Em 1839, o futuro Barão e Conde da Boa Vista trouxe de Hamburgo o engenheiro Auguste Kersting e mais 105 artistas mecânicos e operários²⁸⁴. Em 08 de setembro de 1840, foi a vez dos engenheiros franceses Louis-Léger Vauthier (1815-1901), Pierre-Victor Boulitreau (1812-1882) e Henri-August Milet (1817-1894). Passageiros do brigue *Armonique*, eles vieram trabalhar no setor de obras públicas²⁸⁵. O primeiro registrou no seu diário pessoal o "ar dissimulado e pesado" de Moraes Âncora ao ser desbancado pelo jovem francês da função de inspetor-geral, pois era "penoso aos 60 anos de idade, depois de ter encanecido em um posto, ver-se suplantado por um moço de 25". Aos seus olhos, o quadro de funcionários não expressou nenhuma compaixão, parecendo-lhe um pouco "animados de certa curiosidade malévola e tanto escarninha". O próprio Vauthier, vendo no coronel Âncora "a única mola ativa e útil dessa máquina mal montada" que é a Repartição de Obras Públicas, evitará ser a "causa de sua ruína". O que fatalmente ocorreria se o solidário engenheiro "não tivesse [se] interessado por ele e procurado um meio de encaixá-lo em [sua] organização". Ele não devotou a mesma piedade ao compatriota Jules Boyer, cuja partida da província tornou-se motivo da alegria. O seu diário informa que este pedira demissão após sofrer três ameaças. A primeira, a mando de Moraes Âncora ou de certo administrador fiscal de nome Amaro. Outra, durante a construção do cais em Santo Antônio. Por fim, quando "o mesmo Boyer, tendo-se encarregado da obra [de um] aqueduto, foi ameaçado de morte por um emissário das pessoas que exploram, por meio de seus negros, o transporte de água em canoas"²⁸⁶. É nesse clima que o engenheiro francês, recém-formado pela *École Polytechnique* e pela *École des Ponts et Chaussées*, assinou um contrato com o mesmo Rego Barros para dar continuidade a uma série de empreendimentos públicos levados parcialmente a efeito por outros estrangeiros.

²⁸³ A engenharia entre nós. *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de nov. 1841. nº 250, p. 2, c. 2-4. Sobre a Companhia do Beberibe, ver: JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A implantação de serviços urbanos no Recife: o caso da Companhia do Beberibe (1838-1912)*. 1979. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1979.

²⁸⁴ FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960. t. 1, p. 291.

²⁸⁵ O brigue *Armorique* de 128 toneladas veio do Havre com fazendas e 13 franceses a bordo, cf: Movimento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de set. 1840. nº 197, p. 4, c. 4.

²⁸⁶ FREYRE, Gilberto. (org.) *Diário íntimo de Louis-Léger Vauthier*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960. t. 2. p. 546-547, 551, 567.

O contrato de Vauthier com o governo da província previa a construção de estradas, pontes, prédios públicos, obras marítimas e fluviais, o levantamento topográfico da província e quaisquer outras obras da esfera da engenharia civil. Em 1842, houve uma reformulação do regulamento da Repartição de Obras Públicas e a demissão formal do inspetor-geral Morais Âncora. Desde então, Vauthier assumiu o cargo de engenheiro-chefe e incorporou na seção técnica os operários da Alemanha. Auguste Kersting e outros engenheiros franceses tornaram seus auxiliares. Eles deram continuidade ao melhoramento da capital e ao processo de ligação do Recife com o interior da província. Tal projeto se iniciara nos anos de 1830, sob a direção técnica de Bloem e prosseguiu com os engenheiros Boyer e Kersting e os artífices alemães. O francês Pierre Boulitreau foi designado para dirigir a edificação de uma casa de espetáculos e vários outros trabalhos urbanos. Florien Désiré Portier ficou com os estudos portuários, a reparação dos arrecifes e as obras da estrada norte. A construção da nova ponte do Recife, a estrada sul e algumas obras nos arrabaldes da capital ficaram sob os cuidados de Joseph Jean-Jacques Morel. Já Louis Férreol Buessard recebeu a estrada de Paudalho e Henri-August Milet, a obra da cadeia de Limoeiro, o trabalho de fechamento do arrombo de Santa Tereza, e o levantamento dos dados necessários à confecção do mapa topográfico da província. Alguns desses homens jamais voltaram aos seus países de origem, constituíram descendência no Brasil e tiveram os seus nomes abrigados²⁸⁷.

A presença de tantos técnicos na província despertou a atenção das autoridades do Império para a questão ainda pendente do melhoramento do porto. A barca de escavação, aprovada no orçamento de 1840-1841, funcionava a trancos e barrancos desde 5 de setembro de 1840 sob a supervisão do capitão-tenente Felipe Álvares de Oliveira²⁸⁸. Visando prosseguir com a construção do Cais do Colégio e com as obras de desobstrução, Rego Barros cobriu as despesas com os recursos da província, e depois negociou o ressarcimento do tesouro com as verbas do Ministério da Marinha. Através desse expediente, o governo provincial pôde manter a aludida barca em funcionamento e concluir as obras do Cais do Colégio em 1841, por vezes apelidado Cais Boyer²⁸⁹. Em 1842, a equipe de Vauthier tratou da demolição e reparação do "arrecife artificial" do Mosqueiro, provavelmente o mesmo paredão retificado pela Comissão de Pereira de Campos. Realizou estudos para a recuperação do cais existente entre a ponte do Recife e o Trapiche da Alfândega no Bairro do Recife. E iniciou estudos gráficos destinados à

²⁸⁷ FREYRE, 1860. t. 1. p. 309-316. Uma análise crítica da interpretação de Gilberto Freyre sobre a passagem de Vauthier em Pernambuco foi realizada por: MARSON, Isabel Andrade. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: as contradições do progresso. BRESCIANI, Stella (org.). *Imagens da cidade: séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero/Fapesp, 1994. p. 35-59.

²⁸⁸ Ministério da Marinha. *Correio Oficial*. Rio de Janeiro, 22 de ago. 1840. nº 43, v. 2, p. 1, c. 3.

²⁸⁹ Ver nota nº 274.

elaboração do projeto de reforma do porto²⁹⁰. Os trabalhadors hidrográficos começaram na mesma época, sendo postos a serviço do engenheiro-chefe "um escaler com os necessários remadores e patrão" ²⁹¹. Simultaneamente, os trabalhos de escavação e rocega aumentaram em 2 pés a profundidade do canal entre o bairro portuário e o de Santo Antônio, tornando possível a atracação de navios cujo calado demandava 10 pés d'água. Como parte de "um plano geral", os engenheiros da província projetaram no fundeadouro da cidade um cais de 1.136 palmos de extensão desde o Trapiche Novo até o Arsenal de Marinha. O "Cais do Norte" teria sua face voltada para o mar, defronte da barra e do Forte do Picão. Conforme os cálculos de Vauthier, a obra custaria 40.000\$000 contos de réis²⁹².

Durante o ministério Paranaguá, o presidente da província enviou à secretaria de estado: o projeto, o orçamento e a discussão técnica da obra. Em 1843, o ministro da Marinha encaminhou os documentos à Câmara dos Deputados. A comissão do orçamento daquele ano excluiu da projeto de lei a questão do melhoramento do porto e a construção do dito cais, a pretexto de que haveria duplicidade. De acordo com os parlamentares Sebastião do Rego e Maciel Monteiro, a comissão seguiu um princípio exagerado de economia. Talvez a negação da quantia estivesse relacionada à campanha movida na Corte contra o então Barão da Boa Vista, acusado de gastar excessivamente em empreendimentos supérfluos como o palácio presidencial. Por outro lado, o Ministério da Marinha vinha sendo acusado de não executar os fundos votados em lei e não prestar contas das dotações aprovadas. A deputação sergipana, por exemplo, reclamava a abertura da Barra do Contiguiba, que, embora tivesse sido aprovada na Câmara, não tinha sido levada a efeito. No tocante às obras do porto do Recife, o deputado Henrique de Rezende pediu esclarecimentos ao ministro Rodrigues Torres sobre o andamento da desobstrução. Pareceu-lhe contraditório que a barca estivesse sendo empregada no canal da alfândega quando um dos ofícios da presidência dizia que o Cais do Colégio tinha escavado naturalmente aquele local. Se fosse verdade que a obstrução no Mosqueiro cresceu quatro polegadas, questionou-se o parlamentar, por que então os trabalhos de limpeza do leito não se concentravam na "remoção do banco principal"? ²⁹³ A pergunta do deputado ficou sem resposta naquela e nas demais sessões.

²⁹⁰ A respeito da recuperação dos arrecifes, ver: Recife, APEJE, Códice OP-14, fls. 3,4,103,112, 138,158. Sobre a reforma do cais, ver: Códice OP-13, fls. 112 e 122. Sobre os estudos gráficos: OP-14, fl. 53 e 176.

²⁹¹ *Diário Novo*. Recife, 16 de ago. 1842, nº 14, p. 2, c. 3.

²⁹² BRASIL, Governo do. (1841-1843: Barbosa). *Relatorio da repartição dos negocios da Marinha apresentado á Assembléa Geral Legislativa, na 1ª sessão da 5ª legislatura, pelo respectivo ministro e secretario d'estado, Marquez de Paranaguá*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1843. p. 14-15.

²⁹³ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da quinta legislatura. Primeira sessão de 1843*. Rio de Janeiro: Typographia da Viuva de Pinto & Filho, 1882. T. II, p. 320; *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Segundo anno da quinta legislatura. Segunda sessão de 1843*. Rio de Janeiro: Typographia da Viuva de Pinto & Filho, 1882. T. I, p. 243.

3. 2. Bacias *versus* Docas: os dois projetos de Vauthier

Quando um pernambucano assumiu a pasta da Marinha, o assunto da reforma do porto entrou novamente na ordem do dia. Francisco de Paula Cavalcanti solicitou ao engenheiro Vauthier um projeto com as indicações das obras a ser executadas. Este reuniu as observações gráficas de Porthier e compôs uma *Memória*, cujo conteúdo era bem inovador em relação aos planos anteriormente submetidos ao Governo imperial. O engenheiro-chefe da província foi o primeiro a tratar da questão portuária de um modo mais abrangente e a considerá-la sob um ponto de vista comercial. Exceto o projeto do deputado Gervásio Pires, os planos do passado geralmente sugeriram intervenções pontuais, tais como: a construção de cais, a canalização e desvio das águas fluviais, o reforço dos arrecifes e obras de dragagem. O problema até então era o avanço do assoreamento entre o Mosqueiro e do Poço. A maioria dessas propostas não trazia sequer um orçamento detalhado das obras. Sensível às necessidades contemporâneas do porto e ao desenvolvimento futuro da província, Vauthier ofereceu duas opções de projetos; estabeleceu uma ordem de prioridades na execução da reforma; e indicou alguns tipos de materiais alternativos e assim baratear o empreendimento.

Para Vauthier, o porto de Pernambuco não se enquadrava entre os portos mercantis do mundo. Em primeiro lugar, um porto ideal precisava ter profundidade suficiente junto ao cais para facilitar as operações de embarque e desembarque de mercadorias. Suas águas deveriam ser tranquilas para dar estabilidade aos navios ancorados. E a comunicação portuária com o alto mar tinha de ser necessariamente fácil e segura. Sendo impossível a atracação direta por causa do assoreamento e havendo correntezas nos canais, ele achava inadmissível concebê-lo como "um verdadeiro porto de comércio". Reputava a manipulação de cargas em alvarengas um "defeito gravíssimo", pois contribuía para aumentar as despesas portuárias e tornava as suas operações "complicadas e demoradas". Em sua opinião, o assoreamento resultava dos seguintes fatores: a invasão desordenada do terreno de aluvião; a entrada no estuário das areias provenientes da Ilha do Nogueira; as cheias eventuais do rio Capibaribe; e a prática de se jogar no ancoradouro os cascos de embarcações velhas, o lastro dos navios e o lixo de toda cidade. Na época de Vauthier, a orla externa era geralmente chamada de "Lameirão" e a entrada principal dava-se na Barra Pequena ou do Picão. Ambas possuíam problemas alguns dos quais remediáveis. O "Banco do Inglês" apenas precisava ser demarcado, enquanto que o Picão carecia de sinalização e de maior profundidade²⁹⁴.

²⁹⁴ VAUTHIER, Louis-Léger. *Memoria sobre os melhoramentos, e aperfeiçoamentos do porto da cidade do Recife de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia da União, 1845. p. 7-10.

É possível que ele tenha sido o primeiro engenheiro a fazer uma teoria das leis naturais que regem o regime hidráulico do porto. Segundo Vauthier, a maior parte de suas águas tinha procedência marítima. A força natural de escavação do leito era diretamente proporcional ao tamanho da área a ser alagada. Quando maior fosse a ocupação da maré durante a enchente, maior seria o seu poder de desobstrução na vazante. Essa lei se aplicava ao porto do Recife devido à estreiteza do canal portuário em relação aos canais interiores. O movimento diário das marés contribuía para conservação da profundidade do leito. Tudo isso vinha mudando com a ocupação das margens dos rios decorrente da expansão dos bairros de Santo Antônio, Boa Vista e Santo Amaro. Os aterros realizados por particulares e pela própria municipalidade diminuíram a superfície líquida do porto e o seu poder de corrosão²⁹⁵. Além dessa questão, chamou-lhe a atenção os efeitos da cheia de 1842. Ele observou que a maioria dos sedimentos trazidos pela enxurrada se, por um lado, rapidamente desapareciam na beira do porto, por outro, ficavam depositados em lugares mais profundos²⁹⁶. Já a obstrução resultante do descarte do lastro, do lixo e das carcaças de embarcações condenadas era "filha do desleixo e da falta de polícia", e, como tal, acabava inevitavelmente servindo de "ponto fixo ao redor do qual se acumula[vam] as areias e mais partículas". Contudo, a maior causa do assoreamento e a que mais se destacava entre as demais era as areias destacadas da Ilha do Nogueira. Outrora denominada *Cheira Dinheiro*, essa ilha se comunicava diretamente com o porto pelo lagamar no qual desaguava o braço direito do Capibaribe e outros tributários. Exceto alguns coqueiros, sua superfície constituía-se de matéria arenosa. Ela chegava ao estuário pela ação do mar e das correntes fluviais e depois era arrastada no refluxo das marés²⁹⁷.

Visando solucionar as adversidades técnicas e comerciais do porto e assim incluí-lo na categoria dos portos comerciais, Vauthier propôs dois sistemas diferentes. Um deles mantinha a movimentação portuária no canal principal do Mosqueiro, ou seja, na face marítima do Bairro do Recife. Apesar de ser economicamente mais barato e de possibilitar a conservação posterior da profundidade sem o emprego de "meios factícios", ele tinha o inconveniente de deixar insolúvel a questão da instabilidade dentro do porto e de ser tecnicamente mais difícil de estabelecer uma carreira de cais acostável. É por isso que Vauthier dava outra opção para "criar em Pernambuco um verdadeiro porto". No segundo sistema, suas atividades mercantis

²⁹⁵ Sobre a ocupação das margens dos rios e a construção de cais, muitos dos quais em desacordo com o parecer do engenheiro, ver: *Diário Novo*. Recife, 01 de abr. 1843. nº 74, a. II, p. 1, c. 3; p. 2, c. 1; *Diário Novo*. Recife, 10 de set. 1846. nº 194, a. V, p. 3, c. 4; p. 4, c. 1.

²⁹⁶ Há um relatório de Vauthier sobre as enchentes do Capibaribe datado de 28 de abril de 1842, ver: Relatório acerca das obras necessárias nas vizinhanças desta capital para se evitarem a mór parte dos estragos que produzem as cheias do rio Capibaribe. *Revista do Arquivo Público*. Recife, Secretaria do Interior e Justiça, 1948. a. 3, nº 5, p. 293-298, 1º e 2º semestres.

²⁹⁷ VAUTHIER, 1845. p. 5.

seriam transferidas para uma bacia construída acima da ponte do Recife, entre os bairros do Recife e o de Santo Antônio. A ideia não era totalmente original. O local escolhido era similar ao que fora apresentado por Gervásio Pires em 1832. Essa bacia portuária constituir-se-ia por dois diques paralelos e possuiria a mesma quantidade de cais, numa extensão total de 120 metros. Um deles ficaria ao fundo da bacia e tinha o propósito de impedir o acesso fluvial àquele canal. Impossibilitados de desaguar na sua antiga foz, os dois rios inevitavelmente retrocederiam até o aterro de Afogados onde desaguiariam. O dique ainda foi pensado para manter o trânsito de canoas na parte superior do rio. Tal proposta também não era inovadora, pois se assemelhava ao plano anunciado por Bernardo Portugal. Já o outro dique foi ideado para substituir a ponte do Recife e teria um sistema rotativo para permitir a movimento de navios e o tráfego pedestre entre os dois bairros²⁹⁸.

Para regularizar o regime hidráulico e obstar o processo de assoreamento, Vauthier idealizou uma série de obras comuns aos dois sistemas. Um prolongamento artificial da Ilha de Santo Antônio, similar aos diques marítimos holandeses, partiria da praia de Ramos e avançaria perpendicularmente na direção dos arrecifes. Essa "calçada" ficaria na zona de confluência dos dois braços do Capibaribe e visava separar parcialmente o lagamar do Pina do canal existente entre o Recife e Santo Antônio. A distância entre a extremidade da calçada e os mesmos arrecifes equivaleria ao local mais estreito do Mosqueiro. Além disso, o técnico francês indicou a construção de um molhe curvilíneo quase em frente à Barra do Picão para canalizar o ancoradouro, produzir um aumento de sua profundidade e conter o assoreamento da entrada. Pensado originalmente por Jorge de Brito, o molhe seria feito com materiais mais resistentes, visto que estaria na parte desabrigada do porto. Vale dizer que o seu método de construção equiparar-se-ia ao do "famoso dique de Cherbourg na França e [do] Breakwater de Plymouth na Inglaterra". A Memória também contemplava mais duas obras, ainda que não tivessem o mesmo grau de importância: a obstrução da Barreta das Jangadas e a ereção de um muro longitudinal nos arrecifes. A ação conjunta de ambas tinha "por fim obrigar a sair pelo canal do porto todo o volume d'água que se acumula na grande bacia entre a Ilha do Nogueira, o arrecife e aterro de Afogados". Na sua visão, a obra de maior urgência era a construção de um dique ligando a Barreta das Jangadas à extremidade norte da dita ilha. O protótipo do *Dique do Nogueira*, como será chamado posteriormente, era de autoria do marechal Andréa. Na realidade, uma boa parte da criatividade de Vauthier vinha da sua capacidade de reunir num único projeto uma série de planos individuais²⁹⁹.

²⁹⁸ VAUTHIER, 1845. p. 17.

²⁹⁹ *Idem*. p. 15-16.

Interessa-nos particularmente a diferença conceitual que Vauthier estabelece entre as palavras "bacia" e "doca". Ambas concentravam as atividades puramente comerciais de um porto através de obras de engenharia. Interversões técnicas criavam áreas circunscritas de cais e separavam as funções econômicas de um porto daquelas relativas ao abrigo de embarcações. Eis aí o motivo de Vauthier ter sugerido a transferência do Arsenal de Marinha para o local da calçada e não para a bacia projetada. Em outras palavras: os navios mercantes não dividiriam o mesmo espaço com os de guerra. Embora tecnicamente análogos, o engenheiro francês estabeleceu uma diferença capital entre os dois termos. Nas bacias de flutuação, os armazéns de comércio ficavam em "ruas largas e espaçosas" pelas quais qualquer negociante chegava ao porto livremente. Já nas docas, os armazéns achavam-se na beira d'água e tornavam "mais rápido o embarque da carga, assim como a descarga", e geralmente "concentra[vam] mais todas as operações materiais do comércio". Assim sendo, eles tinham "o cunho de propriedade individual e de empresa particular" e, por conseguinte, não estavam à disposição de todos os interessados "liberalmente e com igualdade" Por isso, o engenheiro-chefe da província era terminantemente contrário à adoção do programa de docas, sobretudo, em se tratando de uma "obra pública, feita por um governo"³⁰⁰.

Essa compreensão do funcionamento das docas, Vauthier certamente trouxe de suas lições na Politécnica e de quando elaborou um projeto para o porto de Vannes, na Bretanha, antes de chegar a Pernambuco. Durante os dois anos em que viveu na capital do Morbihan, ele também atuou no Serviço dos Portos Marítimos de Comércio, sob as ordens do engenheiro Potel, e estudou 11 portos da região. Além da experiência europeia, vimos que o politécnico valeu-se dos trabalhos de engenheiros luso-brasileiros. Tal influência não chegou sequer a ser cogitada pela sua mais recente biógrafa³⁰¹. Apesar de ter sido a primeira obra impressa sobre a obra do porto, a Memória de Vauthier não teve aqui a repercussão esperada. Como acontece com assuntos dessa ordem, o Ministério da Marinha intimidou-se em lançar unilateralmente o projeto e preferiu encaminhá-lo a apreciações técnicas. Para complicar, três nomes-chaves ligados de uma forma ou de outra ao empreendimento deixaram os seus cargos. O barão da Boa Vista saiu do governo provincial depois de ocupá-lo por cerca de 7 anos (1837-1844). Em 19 de novembro de 1846, o próprio Vauthier retirou-se definitivamente da Brasil "com sua senhora, 1 filho menor e 1 preto" no vapor inglês *Antílope*³⁰². E no ano seguinte, Paula Cavalcanti entregou a função de ministro da Marinha.

³⁰⁰ VAUTHIER, 1845. p. 12.

³⁰¹ PONCIONI, Claudia. *Pontes e Ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. Recife: CEPE, 2010. p. 328.

³⁰² *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 e 20 de nov. 1846. a. XXII, nº 260 e 261, p.3, c. 1; p. 3, c. 2

Ainda no ministério Paula Cavalcanti, o capitão do porto, achando "pouco lisonjeiro" o estado do Mosqueiro, recomendou a criação de uma comissão de engenheiros para fazer o exame do porto, propor um plano de obras e estimar as despesas necessárias para levá-lo a efeito. A partir daí, o estudo de Vauthier passou a ser visto como objeto de consulta e não mais como um projeto a ser executado. Como ele, Rodrigo Teodoro de Freitas (1801-1876) julgava prioritário a construção do Dique do Nogueira, a fim de evitar "a única causa que tem poderosamente concorrido para o porto estar no mau estado em que se acha". As demais recomendações do ex-engenheiro-chefe da província, ele achava secundárias e serviriam tão somente para "aperfeiçoar esse melhoramento e formosear o porto". A iniciativa de Teodoro de Freitas acabou nas mãos do ministro, que, por sua vez, resolveu consultar o diretor do Arquivo Militar no Rio de Janeiro. Na condição de brigadeiro, Moraes Âncora aparentemente não guardou nenhuma mágoa do tempo em que perdeu o cargo de diretor para o jovem francês, pelo menos não deixou transparecê-la. Apesar de vir desacompanhada de plantas, considerava a sua Memória dotada de "vistas muito interessantes" e "digna de ser consultada" por uma comissão de engenheiros. Sua linha de argumentação sobre os defeitos do porto e os meios práticos de solucioná-los é muito similar aos dele.

Num ofício de 12 de março de 1847, Moraes Âncora enumerou entre os problemas do porto: o deslocamento da Ilha do Nogueira; os aterros irregulares nas bacias ao norte e ao sul da ponte do Recife; a formação de uma espécie de delta no extremo sul do Bairro do Recife, entre o Forte do Matos e a Ilha do Nogueira; a dispersão das águas na bacia do Pina devido à existência de inúmeras camboas e da Barreta das Jangadas; a construção desordenada de alguns cais; os sedimentos trazidos pelas enchentes do Capibaribe; e o lançamento nos canais de embarcações velhas, lastro, lixo e outros objetos. Portanto, ele considerava a obstrução sob um ponto de vista multifatorial. Tanto quanto o seu sucessor na Repartição de Obras Públicas, ele acreditava que era preciso converter o lagamar do Pina numa só bacia para assim impedir a dispersão da maré e o acúmulo de matérias nocivas ao porto. Isso seria possível através de um dique desde os arrecifes até a Ilha do Nogueira. Os arrecifes deveriam ser elevados para conter a perda da força d'água na vazante, e estabelecer no seu cume armazéns e baterias de defesa. Ao mesmo tempo, duas barcas de escavação trabalhariam em seções diferentes do Mosqueiro, sendo ambas auxiliadas por um número suficiente de barcas para o transporte da vasa. Dalí por diante, os aterros só viriam a ser feitos debaixo de um plano geral e a política marítima coibiria quaisquer ações danosas ao porto³⁰³.

³⁰³ Correspondência oficial sobre o Mosqueiro do Porto de Pernambuco. *Gazeta Official do Imperio do Brasil*. Rio de Janeiro, 29 de mar. 1847, v. 1, nº 170, p. 681-682, c. 2-3; c.1.

3. 3. A Comissão Imperial de 1848 e o tear de Penélope

Em 26 de julho de 1848, o ministro da marinha, Joaquim Antônio Fernandes Leão, acatou a sugestão do capitão-de-mar-e-guerra Rodrigo Teodoro de Freiras, reforçada por Moraes Âncora, e nomeou uma comissão técnica composta pelo mesmo Teodoro de Freiras, capitão-tenente Elisiário Antonio dos Santos (1806-1883) e por um engenheiro civil a ser designado pelo Governo provincial. Antônio da Costa Pinto escolheu o pernambucano José Mamede Alves Ferreira (1820-1865). Apesar do seu amadorismo, José Mamede era o mais habilitado dos três e provavelmente o autor principal do projeto. Os dois oficiais portugueses tinham carreira quase que exclusivamente militar. Teodoro de Freitas, antes de assumir o posto de capitão do porto e inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco, participou como segundo-tenente do processo de independência da Bahia e do Brasil. Pelos serviços prestados à jovem nação recebeu o título de Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz e o posto de capitão de fragata da Armada Imperial³⁰⁴. Sua limitação sobre as necessidades técnicas e comerciais do porto é particularmente notória no já citado ofício dirigido a Paula Cavalcanti, datado de 18 de setembro de 1846.

Natural de Lisboa, Elisiário dos Santos, mais tarde nobilitado com o título de Barão de Angra, chegou ao Brasil aos 12 anos de idade. Ele assentou praça como grumete da escuna *Cossaca* aos 18 anos e tornou-se primeiro-marinheiro da charrua *Lucânia*. Nesta embarcação, José Bonifácio, seus irmãos e outros presos políticos foram deportados para a Europa durante o período de Independência. Estudante da Escola de Marinha, o oficial português passou a ser guarda-marinha em 1826. Durante a Cabanagem, o segundo-tenente da fragata *Imperatriz* atuou diretamente na repressão da rebelião, sendo incumbido de ensinar pilotagem e primeiras letras à tripulação da mencionada embarcação. Seu trabalho mais próximo da engenharia civil limitou-se a um estudo relativo à barra de Inhomirim no Rio de Janeiro e ao projeto do porto do Recife. Tinha inclinação natural para os assuntos militares. Durante a elaboração do plano, Elisiário combateu as forças rebeldes da Praia e permaneceu na província como inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco até 1861. Posteriormente, ele comandou a 2ª divisão da Guerra do Paraguai e se tornou conselheiro de guerra do Império. Além disso, participou da reforma pedagógica da Escola de Marinha, dirigiu a estrada de ferro D. Pedro II e organizou um *Dicionário Marítimo Brasileiro*³⁰⁵.

³⁰⁴ Rodrigo Teodoro de Freitas nasceu em Lisboa em 9 de novembro de 1801 e faleceu no Rio de Janeiro em 10 de abril de 1876, cf.: BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, v. 7, p. 151-152.

³⁰⁵ Barão de Angra. *Diário de Brasil*. Rio de Janeiro, 28 de set. 1883. nº 173, a. III, p. 1, c. 4.

Bem diferente dos seus companheiros de equipe, José Mamede não vinha da tradição do ensino técnico misturado com o da engenharia militar. Não se identificando com a carreira jurídica, um dos traços da formação elitista de seu tempo, ele deixou o Recife para estudar medicina na Universidade de Coimbra em 1838. Um ano depois, abandonou definitivamente as ciências médicas e se matriculou no curso de matemática da referida instituição portuguesa. Concluídos os estudos teóricos e obtendo o grau de bacharel, José Mamede investiu na carreira de engenheiro. Em 1843, ele visitou os canteiros de obra e os monumentos da Europa. Saiu da cidade do Porto para o Havre, passou uma temporada em Paris e de lá seguiu para a Inglaterra, onde conheceu entre outros lugares: Folkestone, Bristol e Kingston. Ao retornar à capital francesa matriculou-se no curso de engenharia civil da renomada École des Ponts et Chaussées. Em 1 de janeiro de 1846, regressou a sua terra natal com o título de engenheiro na barca *Belle Pernambucana*, após ficar um breve período no Havre e no Porto. Tão logo soube da sua chegada ao Recife, o presidente da província, Antônio Pinto Chichorro da Gama, quis aproveitá-lo na seção técnica da Repartição de Obras Públicas, porém, o recém-chegado declinou temporariamente do convite³⁰⁶.

Aqui seus trabalhos começaram na área da arquitetura. Em 1847, o Governo provincial designou-o para elaborar o projeto de um hospital de caridade e participar de uma comissão com o objetivo de dar o seu parecer sobre a construção de uma penitenciária. No mesmo ano, José Mamede ofereceu um plano completo e o orçamento do atual Hospital Pedro II e se dispôs a construí-lo gratuitamente. A pedra fundamental do edifício foi lançada em 25 de março de 1847. Em 1848, o presidente Honório Hermeto Carneiro Leão, motivado pela autorização dada pela Assembleia Provincial em 16 de agosto de 1848, deu-lhe a incumbência de elaborar o plano da nova cadeia e propor o local mais viável para edificá-la. O engenheiro Mamede desenhou um complexo prisional e escolheu um terreno alagado numa das margens do Capibaribe. Constituída por três raios e um corredor central, a Casa de Detenção do Recife é uma das maravilhas do Classicismo Arquitetônico Imperial. É sob muitos aspectos uma obra inovadora e sem precedentes no Brasil. O projetista inspirou-se no pan-óptico do arquiteto inglês John Haviland para a Eastern State Penitentiary na Filadélfia que, por sua vez, tinha aperfeiçoado o sistema de Jeremy Bentham. O "pan-óptico radiante" permitia que todas as celas fossem observadas a partir de um ponto fixo de observação³⁰⁷.

³⁰⁶ COSTA, Francisco Augusto Pereira da Costa. *Diccionario biographico de pernambucanos celebres*. Recife: Typographia Universal, 1882. p. 580-584.

³⁰⁷ COSTA, Cleonir Xavier de Albuquerque; ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *José Mamede Alves Ferreira: sua vida, sua obra (1820-1865)*. Recife: APEJE, 1985. p. 32-33; SOUSA, Alberto. *O Classicismo arquitetônico no Recife Imperial*. João Pessoa; Salvador: Editora da UFPB, 2000. p. 86.

Em geral, as oportunidades de inserção no cenário econômico e político da província foram-lhe bastante promissoras, não necessariamente no âmbito da engenharia civil. Ainda em 1848, José Mamede participou do grupo constituído pelo conselheiro Antônio Peregrino Maciel Monteiro e pelo vigário Francisco Ferreira Barreto para analisar o *Ensaio sobre a estatística civil e política da província de Pernambuco*, elaborado por Jerônimo Martiniano Figueira de Mello. José Mamede ainda encontrou tempo para investir na carreira política. Elegeu-se deputado pela Assembleia Provincial, onde apresentou projetos de lei destinados ao dessecamento de um pântano em Olinda e à construção da Casa de Detenção. Obviamente, o parlamentar advogou em causa própria. A maior parte das despesas deste edifício estava comprometida com as obras de terraplanagem, a edificação de um cais para protegê-lo das correntes fluviais e a construção dos seus alicerces. Apesar de ser uma proposta ousada, a presença de Mamede no legislativo e a sua autoridade técnica ajudaram a viabilizá-la. Tanto que a comissão responsável pela análise do empreendimento apenas sugeriu que, ao invés de celas individuais, como tinha sido pensado originalmente, o presídio deveria ter cárceres coletivos. Finalmente, uma portaria da presidência de 23 de agosto de 1848 incumbiu-lhe de participar do grupo encarregado do projeto portuário³⁰⁸.

A Comissão imperial sob a direção de Teodoro de Freitas iniciou os seus estudos imediatamente. Uma série de portarias ministeriais e da presidência abriram os arquivos da Repartição de Obras Públicas e dos ministérios da Marinha e da Guerra. Estando os antigos projetos dispersos ou então perdidos, o Governo provincial disponibilizou um plano da barra, o corte transversal do porto e a sua planta hidrográfica, e comprou um exemplar da Memória de Vauthier. Além disso, a presidência pressionou a equipe técnica para que ela fizesse o mais rápido possível uma previsão das despesas a ser realizadas com o levantamento da planta e a expedição do porto, colocando a sua disposição a verba liberada pelo Governo imperial de 3.500\$000 réis. O Ministério da Marinha, por seu turno, recrutou uma série de oficiais para coadjuvar os serviços da comissão. Talvez por insistência de Elisiário dos Santos e Teodoro de Freitas, o segundo-tenente da Armada Imperial, Manoel Antônio Vital de Oliveira, deixou temporariamente a corveta *Euterpe* e se juntou aos trabalhos de investigação topográfica do porto. Naquela época, Vital de Oliveira já se destacava como um dos maiores conhecedores da costa norte do Brasil. Como seus colegas portugueses, ele também tomou parte do combate ao movimento Praieiro em 2 de fevereiro de 1849³⁰⁹.

³⁰⁸ A *União*. Recife, 24 de ago. 1848. nº 5, v. 1, p. 4, c. 3; COSTA; ACIOLI, 1985. p. 25 e 32-33; *Diário Novo*. Recife, 16 de out. 1848. nº 224, a. VII, p. 1, c. 1.

³⁰⁹ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 13 de ago. 1848. a. V, nº 220. p. 1, c. 1; *Diário Novo*. Recife, 19, 23 e 25 de out. 1848, a. VII, nº 227, p. 1, c. 4; c. 2, c. 1. nº 230, p. 1, c. 4. nº 232, p. 1, c. 1 e 3; COSTA, 1882. p. 634.

A Comissão redigiu o seu relatório final em 29 de janeiro de 1849. A presidência da província logo tomou conhecimento dele e em seguida o Ministério da Marinha. Em linhas gerais, o plano sugerido pelos três integrantes principais é substancialmente semelhante ao que foi elaborado por Vauthier em 1845. Os problemas técnicos e os meios de resolvê-los são praticamente idênticos. Eles apenas fizeram adaptações, inverteram a ordem de execução das obras, mudaram o local da bacia de flutuação e se preocuparam com o sistema de defesa da cidade³¹⁰. Sem dúvida, a presença marcante de oficiais da Armada interferiu diretamente no conteúdo do projeto. Enquanto o engenheiro francês priorizou o interior do porto, a Comissão deu preferência inicial à orla externa. A importância dada ao acesso portuário diz respeito à própria formação do nosso oficialato e à experiência profissional dos envolvidos. Qualquer aspirante-marinheiro iniciava sua aprendizagem com lições de pilotagem. Vimos que Elisiário dos Santos atuou como professor de praticagem. Na condição de capitão do porto, Teodoro de Freitas lidava diariamente com os práticos da barra e do porto. E Vital de Oliveira tinha um interesse tão especial pelo tema, que, poucos anos depois, deu a lume um roteiro da costa do Brasil na sua maior parte dedicado ao litoral pernambucano³¹¹.

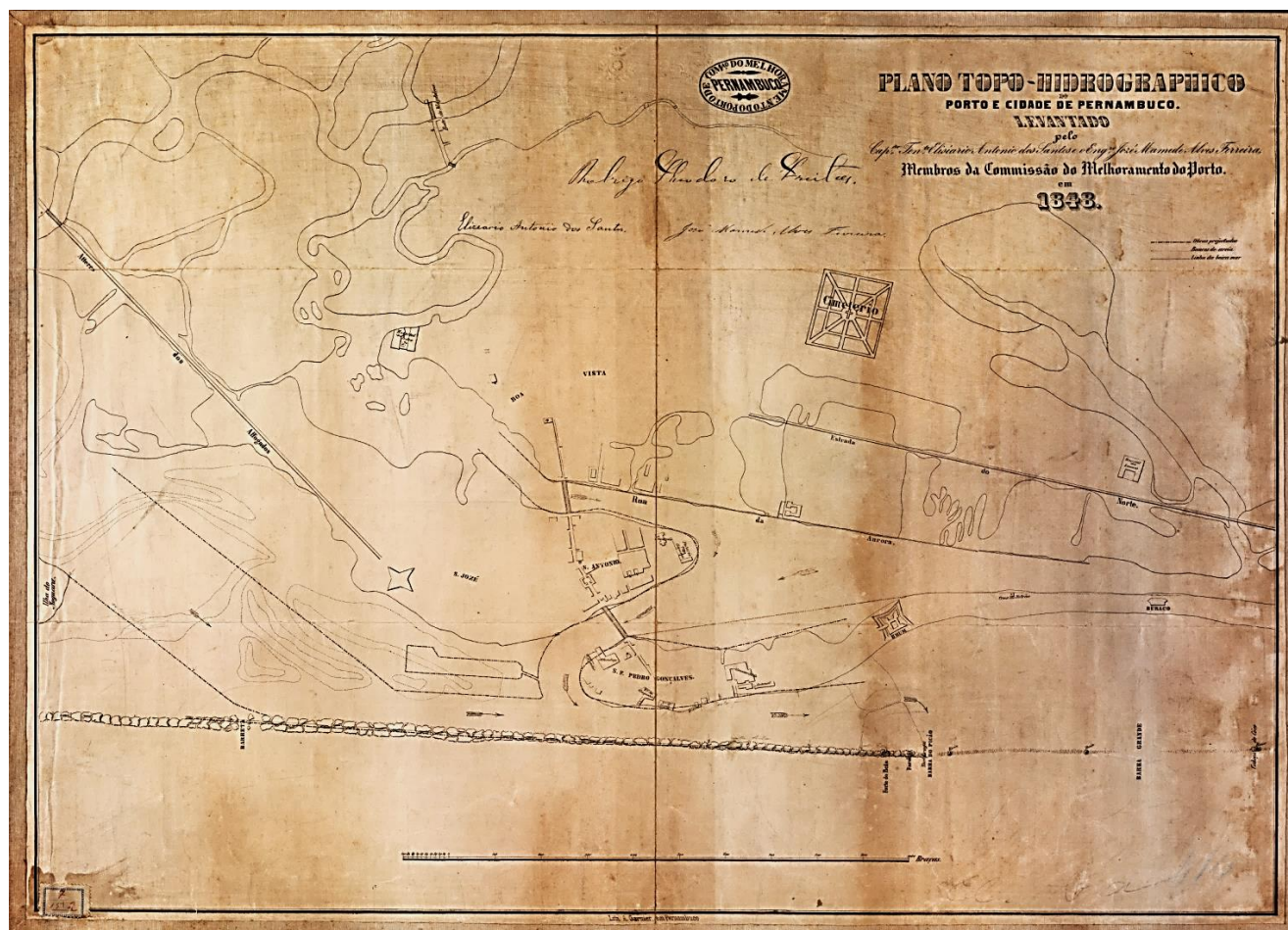
Para a segurança dos navios, a Comissão propôs o balizamento do Banco Inglês e das barras Grande e do Picão. Duas boias deveriam ser postas em cada extremo do referido banco para situar os seus limites e facilitar a localização dos Baixos de Olinda. Os arrecifes da barra seriam demarcados com quatro boias. Uma na Cabeça de Coco, outra na Pedra Redonda e mais duas em cada lado do arrecife submerso responsável pela divisão das entradas. Para franquear o ingresso das embarcações, a Barra do Picão precisava ser aprofundada através do "broqueamento a fogo auxiliado por um sino mergulhador" e os seus destroços retirados do lugar da perfuração. Na mesma barra seria erguida uma muralha desde a Laje da Tartaruga até o embasamento do farol e assim nivelar a altura dos arrecifes. Numa das extremidades desse paredão haveria uma pequena torre para indicar o limite sul da Barra do Picão e torná-la visível durante a noite. Todo o arrecife que estivesse abaixo do nível do farol seria erguido desde sua base até a Barreta das Jangadas. Acompanhando as recomendações de Andréa, Jacó de Niemeyer e Moraes Âncora e após desqualificarem a capacidade de fogo das fortalezas do Buraco, das Cinco Pontas e do Brum, os militares da Comissão indicaram a construção de três baterias no novo paredão para impedir a invasão de "piratas e corsários".³¹²

³¹⁰ FREITAS, Rodrigo Teodoro de; SANTOS, Elisiário Antônio dos; FERREIRA, José Mamede Alves. *Memoria sobre o porto de Pernambuco e seus melhoramentos*. Rio de Janeiro: Diario de N. L. Vianna, 1849.

³¹¹ OLIVEIRA, Manoel Antônio Vital de. *Descrição da costa do Brasil de Pitimbú a' São Bento e de todas as barras, portos e rios do litoral da Província de Pernambuco*. Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1855.

³¹² FREITAS; SANTOS; FERREIRA. *op. cit.* p. 16-19.

MAPA 1: Plano topo-hidrográfico do porto e cidade de Pernambuco levantado pelo capitão tenente Elisiário Antônio dos Santos e o engenheiro José Mamede Alves Ferreira, membros da Comissão do Melhoramento do Porto em 1848.



Fonte: FBN. Rio de Janeiro, Cartografia: ARC 007,12,002. Lith. de A. Garnier, 1848. 1 mapa: 41,7x 58 cm. Preto e branco. Escala 100 braças. Material Cartográfico

Esse conjunto de obras nos arrecifes tinha o objetivo de impedir que o mar invadisse o Mosqueiro durante a maré alta e de proteger as embarcações fundeadas ao largo dos ventos reinantes. Em conformidade com Moraes Âncora, a Comissão vislumbrava a possibilidade de que particulares construíssem armazéns de comércio sobre o mesmo paredão. Ela também se inspirou neste oficial no tocante ao sistema de canalização no interior do porto. As águas que escapavam na vazante por entre as fendas dos arrecifes deveriam sair totalmente pelo canal principal do Mosqueiro, aumentando conseqüentemente a quantidade d'água na vazão e a sua força corrosiva. Para tanto, a Barreta das Jangadas precisava ser obstruída com blocos de pedras ou com sacos de betão hidráulico. Além disso, a Ilha do Nogueira tinha de ser isolada do restante do porto mediante a construção de um dique. Com isso, a massa d'água não fugiria mais pelas camboas existentes entre a Ilha do Pina e a do Nogueira e as suas areias ficariam fixas no local. Finalmente, a Comissão concluiu que o banco de areia na entrada do porto havia se formado devido à própria configuração portuária. A partir do Cais da Lingueta, o local mais estreito do Mosqueiro, o canal tinha na direção do Poço um aspecto semelhante ao de um "funil". Conseqüentemente, as correntezas perdiam velocidade e diminuía na mesma proporção o seu poder erosivo. A edificação do mencionado cais, quase paralelo aos arrecifes, formaria um corredor mais uniforme e desta forma se conservaria a profundidade adquirida pelo trabalho das barcas de escavação³¹³.

Até o presente não há uma diferença notável dessas obras com as que foram indicadas anteriormente por uma série de engenheiros portuários. A maior novidade do projeto vinha da sugestão de uma bacia portuária em Santo Antônio. Desde Gervásio Pires, o local provável para tal construção ficava acima da ponte do Recife. A Memória escrita pelos dois oficiais e o engenheiro civil indicou o local da "calçada" de Vauthier. Tecnicamente falando, a finalidade desta obra era exclusivamente hidráulica. Ela serviria para dividir as águas da Bacia do Pina das que vinham do braço esquerdo do Capibaribe, e encaminhá-las mais uniformemente para fora do porto³¹⁴. A ideia de convertê-la numa bacia de flutuação mantinha a sua função técnica e, simultaneamente, constituía um setor comercial no qual "os navios possam acostar em sua volta para comodamente carregar, descarregar e fazer os concertos precisos". Vindo desde o Cais do Ramos até o Forte das Cinco Pontas, o local ficava a pouca distância da barra, estava próximo ao centro comercial do Recife e tinha a extensão necessária à construção de novas bacias³¹⁵. Na realidade, a Comissão não projetou a bacia de flutuação como se leva a

³¹³ FREITAS; SANTOS; FERREIRA. 1849. p. 16-19.

³¹⁴ VAUTHIER, 1845. p. 15.

³¹⁵ FREITAS; SANTOS; FERREIRA. *op. cit.*, p. 20.

crer a partir da leitura do projeto, mas os engenheiros ingleses Alfred e Edward de Mornay. É o que se descobre quando os dois reivindicaram a autoria da obra durante a organização de uma companhia para levá-la a efeito nos meados de 1860³¹⁶.

Na condição de autores extraoficiais, presume-se que os dois ingleses justificaram a escolha do novo local da bacia portuária e refutaram a Memória de Vauthier no que mesma supostamente tinha de prejudicial ao regime portuário. A partir daí, a apreciação dos projetos tornou-se um requisito obrigatório a todo e qualquer projetista interessado em demonstrar erudição e conhecimento técnico da matéria. O parecer deles condenou peremptoriamente os dois programas de obras de Vauthier. Eles quase não falaram a respeito do primeiro sistema, visto que o próprio francês tachara-lhe de imperfeito. Já a transferência da parte comercial do porto para uma bacia a ser implantada à montante da ponte do Recife parecia, à primeira vista, um sistema "magnífico e digno de ser levado de pronto à execução". No entanto, o autor do projeto, talvez por "falta de tempo", não calculou a possibilidade de que houvesse "graves inconvenientes". Uma bacia de flutuação no ponto de junção dos dois rios iria privá-los do seu curso natural, levaria ambos a retroceder e a desaguar em Afogados. Em dias de enchente, o cenário previsto pelos ingleses era desolador. Uma grande parte dos terrenos da Boa Vista e de Santo Antônio estava acima do nível da preamar somente entre 40 a 60 cm. E a maioria das águas do Capibaribe margeava os dois bairros. Assim sendo, durante as cheias, o canal fluvial não daria vazão ao seu próprio volume e ao do Beberibe, represaria uma imensa quantidade d'água, e inundaria inevitavelmente a capital da província. Diante desta paisagem catastrófica, o relatório oficial considerava "prudente e cauteloso não aconselhar uma obra que poderá ser tão nociva, e por isso pensa[va] que não deve[ria o Império] fazer aplicação deste sistema, o qual nenhuma vantagem tem sobre o por ela [a Comissão] apresentado"³¹⁷.

É digna de nota a rapidez com que todos os entraves técnicos e econômicos foram resolvidos. Para começar, o projeto da Comissão, orçado em 1,998:322\$000 contos de réis, foi rapidamente aprovado e posto em execução. Todas as despesas essenciais à exploração portuária, ao levantamento topo-hidrográfico e à confecção do plano de melhoramento foram autorizadas em 13 de fevereiro de 1849³¹⁸. Em 7 de maio, o Ministério da Marinha mandou levá-lo a efeito e deu outras tantas ordens para complementar a decisão ministerial. A mesma secretaria de estado solicitou ao Ministério da Guerra a indicação de um nome para a direção geral das obras. Diante da falta de disponibilidade de um integrante do Imperial Corpo de

³¹⁶ Requerimento de Edward de Mornay sobre a construção de uma doca no porto de Pernambuco e a concessão de tramway. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1866. FBN, Códice: I-35, 25,010.

³¹⁷ FREITAS, SANTOS, FERREIRA, 1849. p. 24.

³¹⁸ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 06 de abr. 1849. a. XXVIII, nº 8.062, p. 2, c. 3.

Engenheiros, Rodrigo Teodoro de Freitas assumiu o seu lado financeiro e administrativo do empreendimento e José Mamede ficou com a parte executiva³¹⁹. Os dois também trataram de questões colaterais. O primeiro solicitou a permissão da presidência para extrair blocos dos arrecifes. O presidente e futuro ministro da Marinha, Manuel Vieira Tosta, afirmou que nada poderia fazer enquanto não tivesse em mãos um laudo técnico. Nele deveria constar se a dita remoção prejudicaria ou não a estrutura da muralha de grés, e, em caso negativo, indicar o local mais conveniente para extraí-la. Viera Tosta nomeou uma comissão composta por José Mamede e Francisco do Rego Barros Barreto em 9 de junho de 1849³²⁰. A retirada de pedras dos arrecifes foi proibida pela municipalidade desde 1833. Em 1844, uma postura adicional da Câmara Municipal entendeu que a tal proibição "não compreendia o Governo da província, o qual poderá mandar extrair, do lugar que a Câmara designar, a pedra necessária para as obras do melhoramento do porto desta cidade"³²¹. Já o parecer da Comissão concluiu que a retirada da rocha só seria prejudicial se ultrapassasse certa espessura. Obedecendo ao limite de cem braças, não haveria risco estrutural e tampouco diminuição da importância do molhe natural quanto à proteção da cidade. Ademais, o orçamento das obras foi calculado na condição de que a pedra viesse do próprio arrecife³²².

Ainda mais rápida do que a questão técnica, a parte orçamentária achava-se resolvida antes mesmo de haver um plano executivo. A comissão do orçamento para o período de 1849-1850 reservou 10 contos às obras do cais do Arsenal de Marinha. Em 8 de agosto de 1848, a Câmara dos Deputados subitamente destinou 80 contos para o melhoramento do porto do Recife e outros 20 para a abertura da barra do rio Ceará-Mirim no Rio Grande do Norte e a construção de uma ponte no porto de Fortaleza. A emenda favorável a Pernambuco teve a colaboração direta do desembargador Manuel Tosta, que, poucos meses depois, se tornaria o novo presidente da província. A liberação destas e de outras despesas contou com a oposição do próprio ministro da Marinha. Fernandes Leão tanto considerou os fundos insuficientes, como categoricamente afirmou que não aplicaria "soma alguma sem que est[ivesse] seguro do modo de se executarem essas obras"³²³. Porém, o interesse súbito do legislativo pelas obras do porto obrigou-lhe a formar às pressas uma comissão de engenheiros. A ignorância da maioria dos deputados sobre a parte técnica do empreendimento é perceptível na sessão parlamentar

³¹⁹ Ver nota nº 274. p. 19; *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 18 de jul. 1849. a. XXVIII, nº 8.152, p. 2, c. 1; *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 21 de jun. 1849, a. XXVIII, nº 8.155, p. 1, c. 3.

³²⁰ *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de jul. 1849. a. XXV, nº 140, p. 1, c. 1.

³²¹ *Diário Novo*. Recife, 14 de mai. 1844. nº 106, a. III, p. 3, c. 2.

³²² *A União*. Recife, 28 de jun. 1849. nº 127, v. II, p. 1, c. 3; Repartição de policia. *A União*. Recife, 12 de jul. 1849. nº 133, v. II, p. 1, c. 3; p. 2, c. 1-2.

³²³ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da setima legislatura. Sessão de 1848*. Rio de Janeiro: Typographia de H. J. Pinto, 1880. p. 191 e 212.

supracitada. A bancada pernambucana estava totalmente alheia às articulações do Império na esfera executiva. Enquanto o Ministério da Marinha planejava um programa efetivo de obras, Nunes Machado falava da existência de "muitos planos" e Lopes Neto ainda estava no tempo de que uma barca de escavação desobstruía o porto, não se achando a mesma em atividade por "falta de consignação". Quem demonstrou maior conhecimento sobre o tema e defendeu maior atuação da Câmara foi o deputado Carneiro da Cunha pela Paraíba. Mas inclusive ele só conseguiu falar da Memória de Vauthier e das supostas vantagens do cais do Arsenal para a canalização das águas do Mosqueiro³²⁴.

Ninguém esperava a dotação de 80 contos e muito menos a aprovação da reforma do porto³²⁵. O projeto original do orçamento contemplava apenas a continuação do cais projetado por Vauthier. Se houvesse a necessidade da aplicação de mais recursos, a Marinha tinha de se entender com os 170 contos destinados à rubrica "obras". É óbvio que a aprovação de mais verbas para a principal obra de Pernambuco partiu do próprio governo e não da Assembleia geral legislativa. Então, o que levou o Governo imperial a romper subitamente uma indecisão de mais de trinta anos e a levar a efeito o melhoramento do porto? Segundo o jornal *O Brasil* não restava dúvidas de que ele cedera ao clima subversivo da província. Antes das agitações liberais entre as quais a Rebelião Praieira, o "ministério atual nem se lembrava de que havia um porto em Pernambuco que carecia de trabalhos para não se ir entupindo". Precisou que a Assembleia Provincial fizesse uma representação condizente com os "votos dos amotinados" para que a Império se interessasse por essas obras. A iniciativa de acatar as reivindicações da Praia, na perspectiva do editorial, poderá levar qualquer província -, onde houver "uma obra pública de utilidade e dela andar esquecido o ministério, por ser pouco todo o dinheiro para os favores aos amigos"-, a organizar primeiro uma "rusga" e depois impor à Corte "uma série de exigências disparatadas e anárquicas". Afinal, enquanto havia "os negros cativos que não se lembra[vam] dos seus deveres senão à chicote; os ministérios anarquistas não se lembra[vam] dos seus senão a poder de motim". A representação em pauta apresentava-se aos olhos do jornal carioca como a expressão do "mais puro federalismo". Para ele, ao invés de respondê-la com uma contraofensiva, o ministério simplesmente calou-se enquanto que a Câmara confiou o exame da questão à comissão orçamentária³²⁶.

³²⁴ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 13 de ago. 1848. a. V, nº 220, p. 3, c. 3.

³²⁵ BRASIL, Lei nº 514 de 28 de outubro de 1848. Fixando a despesa e orçando a receita para o exercício de 1849-1850, e ficando em vigor desde a sua publicação. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1848*. 1ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1849. t. X, p. 29.

³²⁶ A ordem das citações é a seguinte: *O Brasil*. Rio de Janeiro, 31 de jul. 1848. nº 1.182, v. X, p. 4, c. 1-2; Ministros e Ministérios. *O Brasil*. Rio de Janeiro, 18 de set. 1848. nº 1221, v. X, p. 1, c. 3. Ver tb.: *O Brasil*. Rio de Janeiro, 22 de jul e 02 de ago. 1848, nº 1.176 e 1.184, v. X, p. 2, c. 1; p. 3, c. 2.

É inegável que a pressa do Governo imperial em facultar a reforma está relacionada à radicalização da disputa política entre liberais e conservadores em Pernambuco. Tanto prova que todas as deliberações sobre o empreendimento foram coetâneas aos distúrbios causados pela Praieira³²⁷. A resolução das questões técnicas e orçamentárias ocorreu entre julho de 1848 e janeiro do ano seguinte, ou seja, no calor do conflito político. Sua aprovação imediata dava aos líderes locais a ideia de que o Império estava sensível às urgências materiais da província e, paralelamente, colocava o oficialato da Marinha a par dos acontecimentos. Elisiário dos Santos e Teodoro de Freitas estiveram à frente da repressão ao movimento e atuaram militarmente no Brasil desde a Independência. Por outro lado, a presença dos dois na Comissão de 1848 ajudou a construir a imagem de que os mesmos agentes repressores ainda trabalhavam em prol de uma reivindicação legítima da província. Tal fato corrobora com a hipótese por nós aventada de que a colaboração dos oficiais ficou restrita ao sistema de defesa e de balizagem do porto, enquanto que o engenheiro Mamede ateve-se às obras de engenharia civil propriamente ditas. Além do mais, não é outro senão o próprio Mamede o escolhido para levá-las a efeito a partir de maio de 1849.

O anúncio das obras compreendia o balizamento do Banco Inglês e das barras Grande e do Picão; a elevação e reparo dos arrecifes; a construção da torre na Tartaruga e do Dique do Nogueira. Segundo o Ministério da Marinha, o melhoramento do porto começaria com os trabalhos mais essenciais, pois sendo uma "obra gigantesca" haveria de "continuar por muitos e longos anos". Além da consignação de 80 contos, a lei do orçamento reservou a mesma quantia para o ano seguinte. As dificuldades de execução já começaram desde a aquisição das balizas. Apesar de ser um objeto de fácil construção, o Arsenal de Marinha declarou-se inapto a fabricá-las. O inspetor da marinha acabou comprando as boias da fundição inglesa C. Starr & Cia. Em 1850, os jornais do Império noticiaram pela primeira vez a sinalização do banco com duas boias, cada qual munida de "um sino para advertir à noite o navegante incauto a sua proximidade". Um aviso da Capitania dos Portos alertou os comandantes de que enquanto a navegação ao sul do Banco Inglês era mais "franca e desembaraçada", ao norte do mesmo só poderiam singrar os "navios que estive[ssem] pilotados por práticos da barra, por isso que logo próximo existem os baixos denominados de Olinda"³²⁸. Apenas os navios com até 10 pés d'água poderiam passar entre as boias durante a preamar.

³²⁷ MARSON, Izabel Andrade. *Revolução Praieira: resistência liberal à hegemonia conservadora em Pernambuco e no Império (1842-1850)*. São Paulo: Perseu Abramo, 2009.

³²⁸ BRASIL, Governo do. (1849-1852: Tosta). *Relatorio da repartição dos negocios da Marinha apresentado á Assembleia Geral Legislativa pelo respectivo ministro e secretario de estado Manuel Vieira Tosta*. Rio de Janeiro: Typ. Americana de I. P. da Costa, 1849. p. 28; *A União*. Recife, 10 de jul. 1849. p. 1, c. 2-3, nº 132, v. II; *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 09 de mai. 1850. nº 121, a. VII, p. 3, c. 4.

Oficialmente, o ministério Tosta concluiu a demarcação das barras (exceto a torre na Tartaruga) e o cais do Arsenal de Marinha. Ele iniciou a dragagem do Mosqueiro e do Poço, com ênfase no banco na entrada do porto; o Dique do Nogueira; e o fechamento das fendas dos arrecifes. Mais de 80 operários trabalharam nessas obras. Aparentemente, algumas desses trabalhos trouxeram vantagens reais ao porto do Recife. Abriu-se um canal de 70 braças de comprimento na entrada do porto com 14 pés de profundidade na maré baixa, onde antes existiam apenas 10 pés d'água. Os navios puderam atracar diretamente no ancoradouro das barcas, ou melhor, no Cais do Forte do Matos, e temporariamente no Cais da Alfândega. O desmoronamento de uma parte da cobertura dos pilares da ponte do Recife impediu que a dragagem continuasse nesse local. O avanço do Dique do Nogueira dificultou a entrada de mais areia nos canais. Coincidência ou não, após o balizamento das barras não houve mais "sinistro algum". Ademais, no cais do Arsenal de Marinha foi construído uma caldeira para as atividades de carena³²⁹. Extraoficialmente, nem tudo correu às mil maravilhas. Uma parte do material veio do exterior e ficou subutilizado por falta de equipamentos complementares. O sino hidráulico destinado ao broqueamento da Barra do Picão não pôde ser empregado devido à falta de equipamentos para colocá-lo em operação e à carência de técnicos especializados. Nenhum particular se habilitou a transportar os sedimentos extraídos pela barca de escavação e as precárias instalações do Arsenal da Marinha não tinham nem trabalhadores, nem um número suficiente de embarcações para tal propósito.

Como se não bastasse, o plano da comissão de 1848 sofreu várias modificações e não pressupôs a ocorrência de imprevistos. O Dique do Nogueira que desde Vauthier seria feito de esteios paralelos de madeira passou a ser construído de pedra, aumentando consideravelmente o custo inicial do projeto. Em 1853, as grandes marés de agosto rompeu o istmo de Olinda em dois pontos e interceptou o trânsito público entre a antiga capital da província e o Recife. Uma comissão composta pelo capitão do porto, um engenheiro civil e outro militar analisou todos os estragos e sugeriu meios práticos para evitar que futuramente ocorressem acidentes dessa natureza. As areias do istmo foram arrastadas para os canais e comprometeram o trabalho de dragagem. A Comissão concordou que a construção de um paredão na margem esquerda do Beberibe, entre os fortes do Brum e do Buraco, tanto iria recompor o istmo como impedir a obstrução do Mosqueiro e do Poço. Ela orçou a nova obra entre 50 e 60 contos e entendeu que deveria ser incluída no plano geral em execução. Além do revestimento no Bairro do Recife,

³²⁹ BRASIL, Governo do. (1849-1852: Tosta). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Manuel Vieira Tosta*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. p. 14-15.

os três técnicos também recomendaram a canalização do Beberibe e o emprego de uma barca de escavação para "destruir as coroas de mariscos e mangue que existem em frente ao Forte do Brum e cujo entulho servirá para aterrar os espaços entre o paredão e o lombo do istmo". Uma Comissão do Armamento foi ouvida e deu parecer favorável a tudo o que fora proposto pelos responsáveis na avaliação dos danos no istmo³³⁰.

Na Câmara e no Senado, os representantes da província reclamaram da morosidade e do modo como estava sendo realizado o empreendimento. Em tom provocativo, os deputados Augusto de Oliveira e Figueira de Mello apontaram o descumprimento da lei do orçamento e as contradições dos relatórios oficiais. Apenas a metade dos recursos votados foi aplicada na inversão portuária. A comparação do relatório do ministério Tosta com o de Zacarias de Góis revelou que o tamanho do Dique do Nogueira diminuiu ao invés de aumentar. No ministério anterior, ele tinha 240 braças e, no atual, somente 170 braças. Em tom de ironia, Figueira de Mello perguntou se porventura tinha caído uma parte da muralha. O ministro alegou que as suas informações foram colhidas diretamente do inspetor do Arsenal de Pernambuco, e não tinha como dizer se Manuel Tosta fora induzido ao erro, ou se houvera alguma incorreção na impressão do relatório. Com relação à aplicação do orçamento, Zacarias de Góis não deu uma explicação convincente e ainda insistiu em destinar apenas 60:000\$, ou seja, a metade do que pedia a emenda de Augusto de Oliveira. O mesmo deputado questionou-lhe como uma obra orçada em 2.000:000\$ daria impulso com tal consignação anual. Não escapou do debate o presidente do conselho. Ao ser provocado se o empreendimento duraria 30 anos, ele retrucou que o magnitude da obra exigia mais tempo de execução em virtude da sua grandiosidade, das interrupções obrigatórias em determinadas estações do ano, da falta de operários e das circunstâncias econômicas do país. Na realidade, Joaquim José Rodrigues Torres seguiu a linha de raciocínio de Zacarias de Góis para quem "as obras do melhoramento do porto são naturalmente lentas, porque ora dependem de maré, não se podendo trabalhar o dia inteiro, ora dependem de objetos que têm de vir da Europa, no que, às vezes, há alguma demora".³³¹ A discussão na Câmara dos Deputados chegou ao Senado. Na sessão de 16 de agosto de 1853, o senador Holanda Cavalcanti, após indagar se a condução da obra poderia ocorrer com maior rapidez, não se conformou com as justificativas climáticas para os atrasos, afinal de contas, não havia "tempo nem marés para quem quer"³³².

³³⁰ Ver nota anterior. p. 26.

³³¹ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da nona legislatura. Sessão de 1853.* Rio de Janeiro: Typographia Parlamentar, 1876. t. 2, p. 324, 343; t. 4, p. 17-20 e 128.

³³² *Correio Mercantil.* Rio de Janeiro, 23 de ago. 1853. nº 235, a. X, p. 1, c. 4; *Anais do Senado do Império do Brasil. 9ª legislatura. Sessões de agosto a setembro de 1853.* Brasília: Senado Federal, 1978. p. 48.

Na sessão de 1º de agosto de 1853, Augusto de Oliveira acusou Zacarias de Góis de ser representante de um "ministério de expediente". Não lhe admirando que o "ministro da Marinha sem ser profissional, sem ter nunca anteriormente proferido uma só palavra nesta casa sobre negócios da Marinha fosse da noite para o dia elevado ao alto e honroso cargo que ora ocupa". Por esse motivo, não se atreveria "a chamar a atenção do nobre ministro sobre essa obra, nem pedir-lhe que mande vir um engenheiro da Europa para cuidar dela, porque desgraçadamente sa[bia] que [te]ve a infelicidade de cair em seu desagrado". A deputação da província estava ciente de que em vez de aplicar os 5:000\$ destinados ao Rio Mamanguape e os 120:000 ao porto de Pernambuco, o ministério tinha desviado os recursos para o Dique do Maranhão, o quartel do batalhão naval na Rua de Bragança e o edifício da Academia de Marinha³³³. Tudo ficou ainda mais claro na nova lei do orçamento. A rubrica obras passou dos 190:000\$ contos de réis para 318:000, ou seja, aumentou 128:400\$ contos. Os recursos seriam aplicados no referido quartel, na casa do inspetor do arsenal de marinha da Corte, no farol na Ilha da Moela em São Paulo, no conserto do farol de Santana no Maranhão e na conclusão de um farol em Maceió. O restante das obras da Marinha ficaria à mercê de verbas residuais, já que as demais emendas foram rejeitadas³³⁴.

Na imprensa, uma "carta particular", inspirando-se no discurso de Holanda Cavalcanti, afirmou que quem ouviu falar da reforma do porto de Pernambuco pensava imediatamente na realização de "grandes trabalhos hidráulicos" quando, na verdade, o dinheiro estava sendo gasto no Arsenal da Marinha. A única obra em andamento e que realmente tinha uma relação direta com o porto era "a muralha na direção da ilha do Nogueira, que pouco dinheiro deve ter consumido, e nada mais". Mas até ela assemelhava-se a "teia de Penélope" que ora tinha uma extensão, ora tinha outra. Perguntava-se o articulista: "Quando nos mandará Deus um Ulisses que nos faça a sua madama concluir aquela obra?". Sendo impossível prever a sua finalização, ela só poderia ser de "Santa Engrácia". Suas críticas também se dirigiram à equipe técnica das obras do porto, que nem sequer conseguia por em funcionamento o sino hidráulico. Ademais, José Mamede não se dedicava integralmente a cargo de engenheiro-chefe, pois exercia ao mesmo tempo a função de diretor da Repartição de Obras Públicas. Inclusive o mestre-pedreiro dividia-se em trabalhos particulares e em empreitadas na Câmara Municipal. Apesar de receberem um pagamento anual de 2:000\$ e 1:800\$ respectivamente, ambos exerciam atividades alheias às obras do porto³³⁵.

³³³ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da nona legislatura. Sessão de 1853.* Rio de Janeiro: Typographia Parlamentar, 1876. t. III, p. 427.

³³⁴ *Idem.* t. IV, p. 31.

³³⁵ *Correio Mercantil.* Rio de Janeiro, 21 de set. 1853. a. X, nº 264, p. 4, c. 2.

Naturalmente, os problemas técnicos e financeiros coexistiam. Mas a segunda ordem de problemas foi mais facilmente resolvida do que a segunda. Embasados nos conselhos dos engenheiros da província e nos pareceres técnicos das comissões do Império, a deputação pernambucana brigou por mais recursos do Ministério da Marinha para mantê-las num ritmo apropriado e sem interrupção. Havia um consenso da ineficácia dos trabalhos de dragagem se não fossem eliminadas simultaneamente as causas da obstrução. O termo médio das dotações orçamentárias destinadas à reforma variou de 60:000\$ a 80:000\$ contos. Ele não cobria o volume de despesas anuais. Foi com esse argumento que o incansável Augusto de Oliveira, fundamentando-se no parecer do engenheiro Charles Neate, tentou aprovar a abertura de créditos especiais. No lugar dos recursos ordinários, as operações de crédito seriam liberadas conforme o seu adiantamento. O deputado queria que se adotasse o mesmo sistema financeiro do encanamento do Rio Maracanã e da construção de um cais na Corte. Um parlamentar da província do Maranhão, Mendes de Almeida, acusou-lhe de querer despertar com isso o "ciúme das províncias" e apelou para a superioridade dos interesses do país sobre qualquer outro. Na realidade, a Marinha recebia todos os anos vários requerimentos para a abertura de barras e melhoramentos portuários nos quatros cantos do Império. Inexistindo recursos para todas essas obras, a bancada pernambucana destacou a cota-parte de Pernambuco na receita do Império, e a importância do porto do Recife para as províncias limítrofes. Para a alegria de Augusto de Oliveira, o próprio ministro aceitou a proposta desde que a secretaria da Fazenda avaliasse "se os recursos do crédito ser[iam] suficientes para fazer face a essa quota que o ilustre deputado propõe". Quem também advogou em prol do aditivo foi o deputado Paula Batista. Ele reforçou que "pessoas ilustradas, entendidas, profissionais nesses trabalhos lhe informaram que o grande inconveniente que há naquela obra é ser ela de natureza tal que não admite interrupção". Já Francisco Brandão valeu-se da ocasião para atacar o destino da verba que, segundo ele, só servia "para arranjar um ou outro afilhado neste ou naquele lugar, criado para este fim, nesta ou naquela comissão; e é desta forma que se consum[ia] a maior parte das quantias votadas para a Marinha"³³⁶. A pressão parlamentar surtiu efeito na lei do orçamento para o exercício de 1856-1857. No art. 16 § 1º, o governo ficou autorizado "a fazer todas as despesas necessárias para a pronta realização da obra do porto de Pernambuco, podendo para esse fim realizar as operações de crédito que mais convierem"³³⁷.

³³⁶ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Terceiro anno da nona legislatura. Sessão de 1855.* Rio de Janeiro: Typographia de Hyppolito José Pinto & Cª, 1875. t. III, p. 208-241.

³³⁷ BRASIL, Lei nº 840 de 15 de setembro de 1855. Fixando a despeza e orçando a receita para o exercício de 1856-1857. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1855.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856, t. XVI, parte 1, p. 46.

O quadro abaixo demonstra uma diferença considerável entre o montante oficialmente gasto nas obras do porto antes e depois da lei nº 840 de 1855. No período de 1848-1856, a média de despesas chegou a 77:676\$528 contos. Nos oito anos seguintes, ela elevou-se a 195:721\$163 contos, ou seja, houve um aumento percentual de 152%. Não devemos concluir com isso que o capital liberado era efetivamente empregado no porto e de modo eficiente. O Ministério da Fazenda por vezes perdia o controle das despesas e perguntava ao inspetor da fazenda provincial quanto era voltado anualmente para o referido objeto, os recursos estavam sendo empregados em quais obras e se tinham "sobras".³³⁸ Contudo, a Guerra do Paraguai interferiu diretamente na continuidade da reforma. Em fevereiro de 1865, o Governo da Província comunicou ao inspetor do Arsenal um aviso do ministro da Marinha, ordenando que o mesmo desse ordens "para que os trabalhos do melhoramento desta província se restrinjam às obras indispensáveis à conservação do que já houver sido feito"³³⁹. Como resultado, no quinquênio 1864-1869 despenderam-se tão somente 54:180\$727 contos, ou seja, menos de 72% do que se gastara no período anterior. Na prática, isso significava a redução das obras aos trabalhos de conservação.

Quadro 22
Despesas oficiais do Ministério da Marinha
com o melhoramento do porto de Pernambuco (1848-1870)

Exercícios	Valores	Exercícios	Valores
1848-1849	59:235\$895	1859-1860	427:586\$869
1849-1850	79:990\$729	1860-1861	278:446\$527
1850-1851	63:393\$393	1861-1862	164:969\$790
1851-1852	57:559\$762	1862-1863	96:405\$630
1852-1853	88:450\$527	1863-1864	104:339\$025
1853-1854	85:544\$016	1864-1865	69:875\$356
1854-1855	98:120\$162	1865-1866	47:430\$549
1855-1856	89:117\$738	1866-1867	58:498\$524
1856-1857	102:882\$783	1867-1868	53:649\$205
1857-1858	134:781\$791	1868-1869	41:449\$999
1858-1859	256:356\$886	1869-1870	—

Fonte: BRASIL, Governo do (1855-1856: Wanderley). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. p. 22; GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios de desaguão no mesmo porto e meios de removel-as*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1870. p. 65.

³³⁸ *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de out. 1863. a. XXXIX, nº 245, p. 1, c. 1.

³³⁹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de fev. 1865. a. XLI, nº 40. p. 1, c. 1-2.

3.4. O nó górdio técnico

Mais complicada do que a questão orçamentária, a problemática técnica começou com as tentativas malogradas do Império de levar a efeito o programa de obras, agravou-se com os vários pareceres técnicos solicitados pelo Estado imperial e adquiriu maior complexidade no momento em que particulares lançaram projetos por conta própria. A esse respeito, o Governo imperial assumiu uma posição ambígua. Ao mesmo tempo em que continuava a ser o executor das obras portuárias, ele passou a solicitar pareceres técnicos do seu quadro oficial e a aceitar os projetos de reforma organizados por empresários. Aos poucos, o plano de 1848 deixou de ser um programa de obras e se tornou mais um projeto entre tantos outros. As divergências de opiniões entre os projetistas criaram um imbróglho técnico. Enquanto alguns deles trouxeram soluções pontuais, outros tantos apresentavam mudanças mais radicais no porto e na cidade como um todo. Muitas vezes um determinado engenheiro elaborava um projeto e depois o reformulava sob um porto de vista totalmente oposto. Eis aí a origem de um paradoxo. Se por um lado, o Império tinha como justificar a sua indecisão a partir dos conflitos no âmbito da engenharia civil, por outro lado, não poderia postergar uma solução política indefinidamente. Além do mais, o crescente interesse do setor privado trouxe várias questões. Se o Império optasse por um desses projetos, ele deveria executá-lo as suas custas ou entregá-lo a terceiros? Se ele optasse pela segunda opção, a realização das obras ficaria restrita à construção de docas ou à reforma portuária como um todo? Nos dois casos, como se daria a remuneração do capital das empresas? Por ora, analisaremos a formação da problemática técnica e, no capítulo seguinte, trataremos do programa de docas.

Tudo começou quando o Governo imperial solicitou a opinião do engenheiro inglês Charles Neate sobre as obras em execução. Em linhas gerais, Neate deu parecer favorável a proposta da Comissão de 1848. Apenas indicou que uma parte da muralha próxima à Barreta das Jangadas deveria permanecer inalterável, pois, sendo o Mosqueiro um *reservoir souring*, as águas marítimas que galgavam os arrecifes naquele local elevavam o volume líquido no porto, que, no refluxo, ajudavam na sua desobstrução. Já a extremidade do molhe do Arsenal da Marinha deveria ficar abaixo da preamar para melhorar a canalização portuária. Mas ao invés de desobstruir a Barra do Picão, ele preferia fechá-la inteiramente com pedras soltas, e erguer sobre a mesma e os arrecifes submersos da entrada uma parede de cantaria (*ashley masonry*) até a extremo sul da Barra Grande. Destarte, haveria uma única entrada portuária que ficaria totalmente franca após a explosão da Pedra Redonda. A extensão dessa muralha na forma indicada converteria o Poço num ancoradouro abrigado. O parecerista inglês também

pensou em contorná-lo com um cais de desembarque começando no Arsenal da Marinha até a Cabeça de Coco. Tratando-se de uma ideia inovadora, a proposta de transformar o Poço numa espécie de anteporto ou ancoradouro de franquia passou a ser considerada, desde então, como outro projeto. Ele discordou mais intensamente da bacia de flutuação na ilha de Santo Antônio por vários motivos. A obra era imprópria a um porto como o do Recife, onde as variações das marés são mínimas. Nem pelo dobro do valor fixado seria possível fazê-la. Sua construção obrigaria a transferência da alfândega e armazéns do Bairro do Recife. Ademais, na Europa, empreendimentos desse porte eram feitos por particulares e não pelo governo. A totalidade das obras com as modificações propostas chegavam a 1,876:600\$000³⁴⁰.

Achando pouco o parecer de Neate, o Governo imperial resolveu submetê-lo ao exame do tenente-coronel de engenheiros, Joaquim José de Oliveira, na parte em que Neate falava da bacia de flutuação e da obstrução da Barra do Picão. Este se pronunciou contrário à posição do engenheiro inglês³⁴¹. Em abril de 1854, a Marinha pediu outra avaliação sobre o mesmo objeto, desta vez aos responsáveis pelo empreendimento. Elisiário dos Santos concordou com a inutilidade da perfuração da Barra do Picão e apoiou a extensão da muralha até a Barra Grande. Para ele, o broqueamento do Picão além de ser "dispendioso e arriscado" nunca foi testado no Brasil e faltavam operários especializados nesse serviço. Bem mais importante, como ele próprio levava à consideração da Marinha, era a compra doutra "barca de escavação, batelões e um rebocador" e o "engajamento de um mestre de obras hidráulicas com quarenta a cinquenta trabalhadores próprios a tal serviço". A respeito da bacia de flutuação, Elisiário discordou de Neate e defendeu a utilidade técnica da obra. Como a profundidade do porto dependia da velocidade das marés e isso dificultava o trânsito dos navios, a bacia de flutuação criaria um recinto de águas tranquilas. O afastamento da alfândega e dos armazéns do Recife pareceu-lhe motivo insuficiente para descartar a importância daquela construção. Nos portos de Liverpool, Londres e do Havre, as alfândegas ficavam em distância ainda maior e não havia prejuízos às suas funções aduaneiras. As oscilações das marés não chegavam a ser tão desprezíveis a ponto de torná-la incabível. Se o inglês achou inexato o orçamento proposto é porque não ficou o tempo suficiente para assimilar os preços locais³⁴².

³⁴⁰ Extracto do relatório do engenheiro Carlos Neate, apresentado em 25 de março de 1854, sobre as obras de melhoramento do porto do Recife. *Diário de Pernambuco*. Recife, 23 de set. 1856. nº 224, a. XXXII, p. 2, c. 3-5.

³⁴¹ BRASIL, Governo do. (1855-1856: Wanderley). *Relatório apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da nona legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, João Mauricio Wanderley*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. p. 17 dos anexos. p. 21.

³⁴² Ofício do capitão-tenente Elisiário Antônio dos Santos dirigido ao presidente da província de Pernambuco, José Bento da Cunha de Figueiredo. Inspeção do Arsenal de Marinha de Pernambuco, 10 de maio de 1854. Recife, APEJE, Códice AM-13, Fls. 303-303v. Charles Neate chegou ao Recife no vapor inglês *Thammes* em 21 de janeiro e partiu no vapor inglês *Severn* em 03 de março de 1854.

Ao contrário do inspetor do Arsenal, José Mamede achava desbaratada a proposta de reduzir a entrada do porto a apenas uma barra. Além do custo incalculável que acarretaria a obstrução do Picão e a elevação da muralha até a Barra Grande, a alteração proposta poderia formar um banco ou cabedelo na entrada do porto. O acesso pela Barra Grande tornaria mais distante a chegada do navio ao ancoradouro e deixaria os navios mais vulneráveis aos perigos dos Baixos de Olinda. Para Mamede, o inglês intimidou-se com a complexidade da escavação da Barra Picão e acabou substituindo-a por outra ainda mais complexa. No seu ponto de vista, o Império encontraria aí uma "ordem de dificuldades não muito inferiores ao da escavação da barreta, e de uma importância pecuniária extraordinária". No tocante à bacia de flutuação, ele argumentou que os membros da Comissão apenas sugeriram a obra, uma vez que não estava entre as prioridades do porto. Entre levá-la a efeito com os recursos públicos ou entregá-la a uma empresa particular, Mamede dava "preferência ao segundo meio, como o mais vantajoso, e nem a Comissão que organizou o projeto repeliu essa ideia". Ele não comentou as críticas de Neate sobre a localização da bacia e a sua finalidade em um porto como o do Recife, onde as variações das marés são praticamente insignificantes ³⁴³.

Em 1856, o inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco redigiu uma representação em que tratava do aumento das correntezas dentro do Mosqueiro com o progresso das obras portuárias, e dos obstáculos delas resultantes para as operações de carga e descarga. Segundo Elisiário dos Santos, tinha chegada ora de ser construída a bacia projetada, preferencialmente por empresas privadas. Uma companhia conseguiria levá-la a efeito incontinenti, mediante a concessão dos terrenos devolutos necessários à construção dos armazéns, e do seu usufruto por um prazo determinado. Tais condições e o limite de 35 anos para manter a concessão em vigor atrairiam a ambição dos concessionários. Ele estimou o custo das obras em cerca de 1.771.171\$ contos. A remuneração dos investidores dar-se-ia sobre o rendimento proveniente da estadia dos navios e da armazenagem de mercadorias e gêneros diversos. O total desse movimento corresponderia a 427.950\$ contos, o equivalente a 24% do valor a ser investido pela companhia. Deduzindo-se o percentual de 9% concernentes ao custeio, administração e amortização do capital, o lucro líquido chegaria a 6%, ou melhor, a 106.270\$260\$ contos. Obtendo este rendimento, as empresas portuárias adeririam ao empreendimento mesmo que não houvesse a concessão dos terrenos ³⁴⁴.

³⁴³ Ofício do engenheiro José Mamede Alves Ferreira dirigido ao presidente da província de Pernambuco, José Bento da Cunha e Figueiredo. Diretoria de Obras Públicas, 30 de maio de 1854. Recife, APEJE, Códice OP-36, fls. 77/77v a 84/84v.

³⁴⁴ Ofício de Elisiário dos Santos ao engenheiro Edward de Mornay. Arsenal de Marinha de Pernambuco. Recife, 31 de outubro de 1856. Rio de Janeiro, FBN, Códice I-34-25-001, /s.p./.

A ideia de que a bacia de flutuação deveria ser construída por uma empresa particular ganhou a adesão de Francisco Antônio Raposo³⁴⁵. O major do corpo de engenheiros tinha sido comissionado pela Marinha para avaliar o conjunto das obras. Entre o plano da Comissão de 1848 e o 2º projeto de Vauthier, Francisco Raposo preferia o segundo. Discordava da tese defendida por Elisiário dos Santos, José Mamede e Teodoro de Freitas de que haveria uma inundação na cidade durante as cheias, caso a bacia de Vauthier fosse construída bem no local de encontro do braço principal do Capibaribe com o Rio Beberibe. De qualquer forma, não havendo provas de que o projeto em execução era tecnicamente ineficaz, ele achava prudente continuá-lo desde que houvesse "maior atividade e impulso somente às obras capazes de apresentarem resultados imediatos, e mais prontamente decisivos". Para o oficial, as obras que se enquadravam nessas condições eram as seguintes: o nivelamento dos arrecifes, o Dique do Nogueira e a escavação da entrada do porto. Ao mesmo tempo em que recomendou a restrição das obras em andamento, aconselhou a eliminação completa do parapeito sobre os arrecifes e não apenas das 400 braças indicadas por Neate. Cabe lembrar que o nivelamento dos arrecifes serviria para impedir a evasão da maré vazante nas fendas e nas partes baixas da muralha de grés. Nessa questão, ele estava totalmente de acordo com o projeto da Comissão. Não se pode dizer o mesmo a respeito do parapeito, cujo objetivo era impedir que as vagas galgassem os arrecifes e viessem agitar o Mosqueiro. Na visão de Francisco Raposo, os portos de aluvião precisavam manter as suas águas "em certo estado de agitação" para assim conservarem em "suspensão as matérias que as correntes devem levar para fora, e cuja deposição se quer evitar no interior". Sobre a bacia de flutuação, discordava terminantemente da posição do coronel Joaquim José Oliveira, conforme o qual a realização de empreendimentos desse porte apenas "deveria ser por conta do estado". O major Raposo não via inconveniente algum em conferi-la a empresas privadas, tanto porque considerava "a obra em si favorável ao melhoramento do porto, como também pela razão de que devendo ser a sua concessionária a mais interessada na boa conservação da barra, poderia [o Governo imperial] impor-se-lhe a condição de entreter por meio da escavação do fundo que exige a entrada das grandes embarcações"³⁴⁶. Em suma, os analistas das obras do porto passaram a defender a utilidade das bacias portuárias e a sua execução por conta do capital privado.

³⁴⁵ Primeiro e único barão de Caruaru, Francisco Antônio Raposo, nasceu no Recife em 24 de novembro de 1817 e faleceu no Rio de Janeiro em 23 de março de 1880. Como militar chegou ao posto de brigadeiro do Exército em 1872. Ocupou diversos cargos como o de vogal do Supremo Conselho Militar, quartel-mestre-militar, diretor da Escola Politécnica e lente da Escola Militar. cf: *Almanak administrativo, mercantil e industrial da corte e província do Rio de Janeiro inclusive a cidade de Santos da provincia de São Paulo*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1880. a. XXXVII, p. 72

³⁴⁶ BRASIL, Governo do. (1856-1857: Paranhos). *Relatorio do Ministério da Marinha apresentado á assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima legislatura*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1857. p. 17-20.

A primeira proposta para o melhoramento do porto apresentada por particulares veio a lume em 1856. No ano anterior, o engenheiro inglês Henry Law (1824-1900) esteve no país para construir estaleiros (*patent slip*) na Bahia e em Pernambuco³⁴⁷. Esse *plano inclinado*, por vezes denominado *mortona*, em alusão ao nome do seu inventor Scot Thomas Morton (1781-1832), colocava navios a seco para conserto, construção e reparação naval. É muito provável que ele estivesse envolvido na concessão obtida por Filipe Lopes Neto. Não tanto na direção das obras, que se encontrava sob a direção do engenheiro José Mamede, mas na compra de máquinas e equipamentos diversos junto à casa de Thomas White em Portsmouth. O local escolhido para a construção do estaleiro foi o Cais de Ramos. O concessionário deu início aos trabalhos em 1855. Mandou construir alguns lanços de cais, aterrou um trecho considerável do terreno vizinho e construiu alguns telheiros para servir de depósito de madeira. Como tantas empresas dessa natureza, Lopes Neto enfrentou inúmeros problemas. Encontrou dificuldade em obter madeira própria à construção civil, não angariou um número suficiente de trabalhadores e poucas embarcações estavam disponíveis para os aterros³⁴⁸.

Em parceria com outro inglês de nome John Blount, Henry Law organizou um projeto para o porto. Eles concordavam com boa parte do plano da Comissão e com a resposta de José Mamede ao parecer de Charles Neate. Embora aprovassem a escavação da Barra Picão, eles preferiam adiá-la temporariamente devido ao seu custo e maior complexidade. Em seu lugar, um rebocador escoltaria os navios até a Barra Grande. Tal como Mamede, eles discordavam da obstrução do Picão e da elevação dos arrecifes submarinos propostas por Neate, pois a profundidade do Poço provavelmente vinha do movimento das águas ao transpor aqueles parcéis. Também achavam que o Banco de Breguedé formara-se a partir da perda da maré vazante na Barreta das Jangadas e nas partes baixas dos arrecifes ao sul do porto, bem como da configuração do canal entre o Poço e Mosqueiro. Em vista disso, os dois ingleses achavam conveniente fechar a barreta, elevar a muralha de grés e estreitar a entrada do porto mediante um molhe paralelo aos arrecifes e contínuo em relação ao Arsenal de Marinha. Teoricamente, esse conjunto de obras encaminharia toda a massa d'água para fora do porto e aumentaria o seu poder corrosivo. Por fim, Law & Blount aprovavam o Dique do Nogueira desde que o seu alinhamento formasse um ângulo reto e não curvilíneo³⁴⁹.

³⁴⁷ O passageiro Henry Law chegou ao Recife em 3 de dezembro de 1855 no vapor brasileiro *Tocantins* e seguiu para Southampton no vapor inglês *Tay* no dia 21 do mesmo mês.

³⁴⁸ PERNAMBUCO, Governo de. (1856-1857: Macedo). *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1857 o exm. sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, presidente da mesma provincia*. Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1857. A. 10, p. 1-2.

³⁴⁹ LAW, Henry; BLOUNT, John. *Memoria para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856.

Apenas em um aspecto os dois ingleses tinham um ponto de vista totalmente diverso do da Comissão. Ambos reconheciam que o porto precisava de um lugar mais abrigado contra os ventos e correntezas, no qual os navios pudessem acostar diretamente e não por intermédio de alvarengas que atuavam de "modo moroso e com grandes despesas". E que o modelo mais adequado para conseguir todas essas facilidades portuárias seria a construção de uma bacia de flutuação. É certo que a Comissão projetou um empreendimento deste porte na parte leste da Ilha de Santo Antônio. Mas na ótica de Law & Blount, a bacia ideada tinha vários defeitos. Em primeiro lugar, o local escolhido ficava distante do centro comercial do Recife. A entrada principal da bacia comportaria um sistema de comportas inferior e em sentido contrário ao da corrente, o que tornaria difícil a entrada dos navios. A sua construção envolveria trabalhos de dragagem mais complexos, colocaria em risco os cais existentes e vinha desacompanhada de obras complementares. E, caso fosse realizada, daria acesso a poucas embarcações e teria um custo superior à bacia por eles planejada. Ademais, a Comissão e o próprio Ministério da Marinha priorizaram a execução das obras exclusivamente portuárias e deixaram de lado as que facilitariam as operações comerciais³⁵⁰.

A bacia de flutuação de Law & Blount ficaria abaixo da ponte do Recife e teria dois braços, um dos quais munido de duas pontes de estrutura dentada para facilitar a atracação de um número maior de navios. Para preservar o movimento dos armazéns e trapiches situados acima da ponte, manter-se-ia uma parte do canal do Capibaribe. Essa área circundada de cais estaria no centro nervoso do Recife. Sua localização geográfica abarcaria os cais do Ramos e o do Colégio, em Santo Antônio, e o cais da Alfândega, no Bairro do Recife. Uma espécie de plataforma de cais fecharia a bacia portuária em frente ao cais do Ramos, fazendo parte de um programa mais amplo de retificação da margem sul da Ilha de Santo Antônio. No limite desta plataforma e do cais do Forte do Matos existiria um canal de acesso aos navios. A bacia teria em sua volta armazéns, cais de desembarque e trilhos de beira do cais. Além disso, haveria o "sistema de estaleiro-patente, e o grande estabelecimento para construir e consertar navios, juntamente com oficina para serradores, engenhos e armazéns de depósito tais como os que estamos construindo defronte do cais do Ramos". A partir desta frase, podemos supor que existiu algum acordo subjacente entre Law, Blount e Lopes Neto, visto que o plano favorecia particularmente os negócios do conselheiro do Império. Tanto mais, se atentarmos que ele visava prolongar a Estrada de Ferro do São Francisco até a bacia e construir a sua gare central "entre o estaleiro-patente e o cais do Ramos" ³⁵¹.

³⁵⁰ LAW; BLOUNT. 1856. p. 8.

³⁵¹ *Ibidem*. p. 10-11.

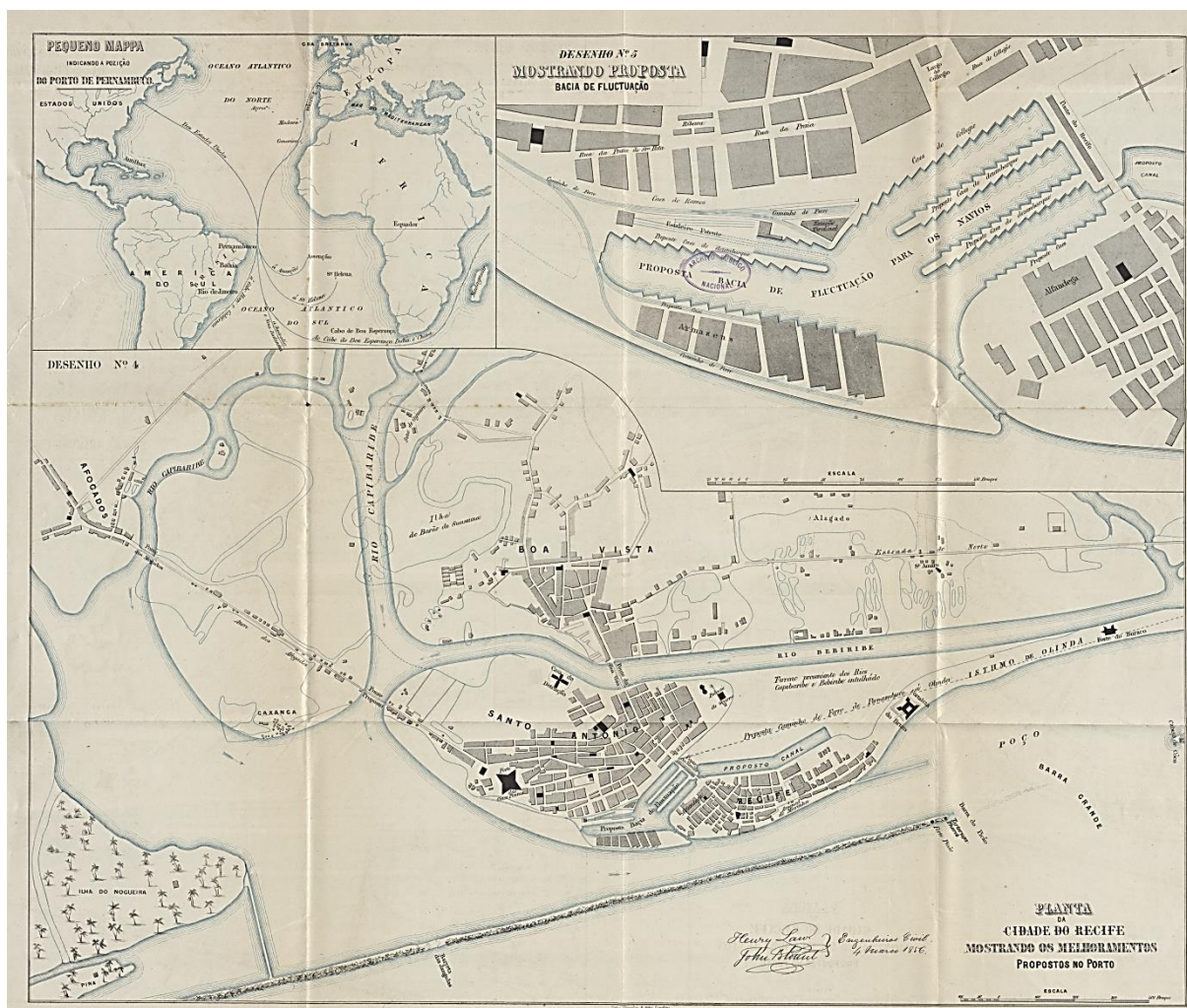
Definido o local da bacia de flutuação, os dois engenheiros projetaram a retificação do Beberibe mediante uma muralha que se estenderia desde os fundos do Palácio do Governador (atual do Campo das Princesas) até a Fortaleza do Buraco. Com isso, o ponto de junção dos rios Capibaribe e Beberibe desaparecia inteiramente e os bairros do Recife e de Santo Antônio formariam um só. A área conquistada dos rios seria aterrada e destinada à expansão futura da cidade. Uma linha férrea urbana foi projetada para cruzar os novos terrenos e unir o Recife à cidade de Olinda através do istmo. Os dois conjecturaram que, no passado, o braço esquerdo do Capibaribe desaguava diretamente na grande bacia do Pina através de um canal localizado ao sul da fortaleza das Cinco Pontas. Por algum motivo, um baixo formou-se em Afogados e obrigou uma parte do rio a contornar a Ilha de Santo Antônio e a se encontrar com o Beberibe. Como a bacia projetada ficaria exatamente nesse ponto de encontro fluvial, tornava-se preciso "restaurar o rio ao seu estado original". A "reabertura" do antigo canal e a retificação do seu curso superior dariam maior rapidez à vazão das águas, e amenizariam os efeitos das cheias. Através do canal "restaurado", uma ponte ligaria Santo Antônio ao aterro de Afogados. As obras principais do projeto foram orçadas em 1.666,975\$ contos de réis, ou seja, 136,025\$ a menos do que o da Comissão de 1848.

O projeto de Law & Blount traz duas questões importantes. Em primeiro lugar, toda a reforma portuária foi pensada a partir da bacia de flutuação. Exceto as obras aprovadas do plano da Comissão, as demais estavam condicionadas à posição da bacia, principalmente o alinhamento do Beberibe e o desvio do braço esquerdo do Capibaribe. Os autores do projeto atribuíam-lhe vantagens inqualificáveis. As novas acomodações portuárias -, tendo o rigor técnico essencial para atrair plenamente a navegação transatlântica e a de cabotagem e pondo o Recife em comunicação direta com o interior através de ferrovias -, posicionaria a capital no "primeiro lugar entre as grandes cidades do globo e os seus comerciantes fica[riam] a par dos mais opulentos negociantes do mundo"³⁵². Empolgado com o futuro luminoso que se abriria ao Recife, um apreciador do projeto observou "uma pequena divergência acerca do plano que se deve preferir". O tradutor e colunista mulato de nome Antônio Pedro de Figueiredo, que assinava a seção "A Carteira" do *Diário de Pernambuco* sob o pseudônimo *Abdah-el-Kratif*, muito apropriadamente perguntou se o Império "adotará a ideia da bacia de flutuação ou o sistema de docas". Afinal de contas, os engenheiros ingleses não especificaram se pretendiam manter o projeto no âmbito do Governo ou se almejavam entrar com um pedido de concessão para construir e explorar uma doca de comércio³⁵³.

³⁵² LAW; BLOUNT. 1856. p. 13.

³⁵³ A Carteira. *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de jun. 1856. a. XXXII, nº 153, p. 1, c. 1-7.

MAPA 2: Planta da cidade do Recife mostrando os melhoramentos propostos no porto (4 de março de 1856).



Fonte: BLOUNT, John; LAW, Henry. *Memoria para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856. Colorido. Escala do desenho nº 4, 400 braças.

Aqui como em Vauthier, existia uma distinção muito clara entre as palavras "bacias" e "docas". Do ponto de vista técnico, as duas significavam "bacias de flutuação", ou seja, um recinto fechado, ladeado de cais e separado do restante do porto por obras de engenharia entre as quais: molhes, diques ou quebra-mares. Os detalhes do sistema de docas de comércio serão analisados detalhadamente no capítulo seguinte. Por enquanto, é suficiente dizer que a grande diferença entre as duas acepções não está na concepção técnica, que é idêntica em ambos os casos, mas no programa de exploração industrial. Na Europa, as docas geralmente eram feitas por companhias portuárias que recebiam em troca o controle da sua movimentação comercial. Diante da ineficiência do Estado de levar a cabo o melhoramento do porto, uma questão aos poucos se colocará: as obras do porto ficariam com o Império e da doca com uma companhia privada ou as duas passariam para mãos de particulares?

MAPA 3: Planta da cidade do Recife mostrando os melhoramentos propostos no porto (7 de fevereiro de 1856).



Fonte: APEJE. Recife, Mapoteca 11, gaveta 01. Colorido. Escala ilegível. Material cartográfico.

Recebendo um plano ousado no qual questionava as obras projetadas e as andamento, o Governo imperial pediu novamente os pareceres do major Raposo e do engenheiro Charles Neate. O primeiro reforçou o que dissera anteriormente sobre a importância da canalização dos dois rios e da sua desembocadura em Afogados. Que a Comissão de 1848 equivocara-se quando condenou o projeto de Louis Vauthier ao supor que a supressão de um dos braços do Capibaribe iria expor a cidade às calamidades das cheias. Para Francisco Raposo, a expedição rápida de suas águas pelo aterro de Afogados torná-la-ia menos vulnerável a acontecimentos dessa ordem. Assim sendo, ele aprovava categoricamente o projeto dos engenheiros Law & Blount. Como se isso não bastasse, a bacia de flutuação era mais bem localizada do que a da Comissão. Ela admitiria um número maior de navios; daria novos espaços a edificação; seria economicamente mais vantajosa e ainda se harmonizaria com as obras levadas a efeito pelo governo. Francisco Raposo só discordava da utilidade do parapeito pelas razões já indicadas no seu relatório anterior e do novo formato do Dique do Nogueira. No seu ponto de vista, no seu ângulo reto haveria um remanso e outro ponto de obstrução³⁵⁴.

Escrito em julho de 1856, o parecer de Charles Neate começou elogiando o programa dos seus compatriotas. Em comparação com o plano governamental, o de Law & Blount tinha as seguintes vantagens: preservaria mais espaço das marés; escoaria mais facilmente as águas fluviais, principalmente em tempos de inundação; acabaria com certos agentes formadores de obstrução; e posicionaria a bacia de flutuação no centro comercial do Recife. Passando agora aos seus inconvenientes, Neate censurou a nova configuração do Dique do Nogueira pelos motivos idênticos aos apontados pelo major Raposo. A propósito, a planta acima, datada de 7 de fevereiro de 1856, demonstra que os dois engenheiros pretendiam inicialmente manter o alinhamento do dique e excluir o molhe do Arsenal. No tocante ao modelo de cais dentado, ele achava impróprio à faina portuária. Em vez disso, preferia o sistema tradicional de cais contínuo por considerá-lo mais adequado para dar franca expedição às mercadorias e evitar qualquer tipo de confusão. Em sua opinião, os dois ingleses fizeram estimativas orçamentárias baixas, não deram a devida importância à desobstrução do porto, e apenas trataram das obras internas. Mas o que ele mais discordava era o aterro a partir do extremo norte da ilha de Santo Antônio até o Forte do Buraco. O espaço deveria ser dragado e anexado à doca. Se houvesse necessidade de novas áreas de atracação bastava construir molhes de madeira.

Aproveitando a introdução da *Memória* dos engenheiros ingleses, Neate perguntou-se a qual classe pertencia o porto do Recife e, a partir daí, quais os melhoramentos que ele mais precisava. Posicionado na parte mais oriental da América do Sul, bem no roteiro transatlântico

³⁵⁴ Ver nota nº 346, p. 19-20.

da Europa, dos Estados Unidos e dos países ao sul do Trópico de Câncer, o Recife tinha vocação natural para ser um porto de escala. A maioria dos navios que navegava nessa rota não movimentava cargas da província. Alguns sofriam reparos, recebiam provisões e seguiam viagem para outras paragens. À vista disso, ele manteve as recomendações do seu relatório de 1854, quais sejam: a obstrução da Barra do Picão e a continuação dos arrecifes até o extremo sul da Barra Grande; a dragagem do canal interior com equipamentos mais eficientes; e o revestimento do Poço com uma muralha até a extremidade norte da Barra Grande, isto é, na Cabeça de Coco. Estas ações atraíam mais facilmente a navegação marítima e nas quais o "dinheiro público deveria ser mais justamente gasto". A respeito da bacia de flutuação, Neate sustentou que não achava a obra imprescindível em face da baixa variação das marés e da timidez das correntezas dentro do porto. Só quando todas as obras hidráulicas estivessem prontas é que se poderia pensar em instalações desse porte³⁵⁵.

Posicionando-se novamente contrário à aplicação de recursos do Império na execução de bacias de flutuação, o parecerista inglês lembrou que, na Europa, tais empreendimentos eram geralmente dados a "companhias que, para seu próprio lucro ou comodidade, constroem docas dentro de ancoradouros, estuários ou rios, tornando-as autossustentáveis pelo comércio que elas atraem". Como a questão técnica se arrastava por décadas e a atuação estatal no setor portuário era questionável, um clima de desconfiança tomou conta de Neate sobre quais seriam as intenções reais de Law & Blount:

Não tenho conhecimento em que qualidade os autores da Memória apresentam-se; se em nome de pessoas que estão dispostas a executar as obras propostas por eles como uma especulação comercial, caso venha o governo a aprovar o plano; ou se meramente como sugestão de um projeto para adoção e execução pelo Governo [imperial]. As duas posições são, obviamente, largamente diferentes³⁵⁶.

Segundo um informante do Diário, os peticionários não visavam vendê-la ao Império, pois estavam “promovendo na capital do reino britânico a incorporação de uma companhia para levar a efeito esta gigante empresa”. Apesar das objeções ao plano traçado pelos ingleses, o periódico estava seguro de que todas cederiam diante dos “incalculáveis benefícios que Pernambuco há de colher da execução desta obra”³⁵⁷. Seu apoio incondicional ao projeto demonstra certo desconhecimento do funcionamento das docas.

³⁵⁵ NEATE, Charles. *The Report of Charles Neate, Civil Engineer, to His Excellency the Minister of Marine upon the design of Mess^{rs}. Law and Blount for improvements in the Port of Pernambuco*. Rio de Janeiro, julho de 1856. Arquivo do Museu Imperial de Petrópolis (doravante AMIP), Códice 6.139, maço 123, 12 p.

³⁵⁶ *Idem*, p. 12.

³⁵⁷ *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de mai. 1856, a. XXXIII, nº 113, p. 2, c. 4.

A partir dessa *Memória*, outros interessados elaboraram projetos por conta própria e submeteram-nos à consideração do Governo imperial. Em 1857, o engenheiro da *Recife and San Francisco Railway*, William Michael Peniston (1815-1869), propôs: dragar o Banco de Breguedé; elevar a muralha de grés e dotá-la de um parapeito até o sul da Barra Grande, incluindo a elevação dos arrecifes entre as barras; construir uma ponte próxima à Barreta das Jangadas; equipar o porto com plataformas de cais adequadas a navios de qualquer locação; dar continuidade a muralha do Arsenal; ligar os cais projetados à Estrada de Ferro do São Francisco; canalizar o Capibaribe desde a ponte da Madalena até Afogados; e estreitar o lagamar do Pina por meio de um canal. Em um dos lados do canal seria constituído por um imenso terrapleno desde o cais do Colégio até a ponte de Afogados; e, do outro, por um dique, iniciando-se no alinhamento do Dique do Nogueira até a altura do Cabanga. Os contratadores gastariam nessas obras a soma de £ 250.000 e receberiam toda a zona próxima à linha férrea em compensação. Novamente comissionado pelo Império, Charles Neate criticou o teor do projeto e julgou insuficiente o seu orçamento. Ele confiava mais na ação coordenada do fluxo e refluxo das marés do que em qualquer obra tendente a estreitar os canais a fim de produzir correntezas. Na sua visão, o projetista preocupou-se mais com as condições materiais do porto do que com sua reforma propriamente dita. Conformando-se com o seu parecer, a Marinha, por intermédio do Governo provincial, pediu a William Peniston uma contraproposta. Após fazer uma viagem de negócios à Inglaterra e quando já se avizinhava outra proposta de Henry Law, Peniston fez modificações parciais no antigo projeto e elevou o capital da empresa para £ 380.000. Um dos seus pontos mais polêmicos era o estreitamento do Capibaribe mediante aterros no Pina e a entrega desses terrenos a particulares. Realizadas as mudanças técnicas e orçamentárias, a nova proposta parou novamente nas mãos da Marinha, que, habitualmente indecisa, pediu outra vez a apreciação do engenheiro Neate. O parecerista inglês reconheceu a importância da realização da dragagem, do prolongamento do cais do Arsenal da Marinha e das alterações indicadas na linha de arrecifes, mas condenou, entre outros aspectos, as obras de terraplanagem no perímetro ferroviário. A esse respeito, tinha uma posição clara: os aterros só beneficiariam os investidores da companhia inglesa. Diante disso, deu parecer desfavorável ao projeto e recomendou a sua rejeição pelo Governo imperial³⁵⁸. Uma vez recusado, este e outros projetos continuaram a ser objeto de apreciação técnica.

³⁵⁸ BRASIL, Governo do. (1857-1858: Saraiva). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha*, José Antônio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858. p. 9; Ofício do presidente da província Benvenuto Augusto Magalhães Taques endereçado ao ministro da Marinha, José Antonio Saraiva. Recife, 25 de agosto de 1858. APEJE, Códice R.O. 88-4; HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil. Relatorios de Sir John Hawkshaw*. Publicação Official. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 26-27.

MAPA 4: Plan of the harbour and port of Pernambuco, shewing the proposed improvements W. M. Peniston. 1858.



Fonte: APEJE. Recife, Mapoteca 11, gaveta 01. 1 mapa: 93X64 cm. Colorido. Escala horizontal 4.000 pés; Escala Vertical 100 pés. Material cartográfico.

Como geralmente ocorre nas datas redondas, os dez anos do início das obras do porto colocaram o tema em evidência. Em 1859, o *Diário de Pernambuco* publicou vários artigos ressaltando o ritmo moroso do empreendimento, que, embora tivesse muitos "estudos, planos, projetos, comissões de exames e discursos" eternizava-se "em detrimento do próprio porto, da nossa indústria, do nosso crédito e reputação" ³⁵⁹. Não era a primeira vez que o periódico deixou de priorizar assuntos políticos para falar da problemática técnica do porto. Em 1856, ele estava tão convencido de que o rumo da obra passava por uma definição entre os vários projetos de engenharia, que publicou em suas páginas as memórias de Louis Vauthier, a da Comissão de 1848, a de Henry Law e John Blount, o parecer de Charles Neate e os ofícios de Elisiário dos Santos e de José Mamede ³⁶⁰. Mas quando a reforma completou uma década, o jornal volta e meia questionava o posicionamento do Governo imperial, sobretudo durante a visita do Imperador em novembro daquele ano. Seu porta-voz foi o redator do periódico *Brasil Marítimo* e do folhetim "Resenha Marítima" do referido jornal. Em linhas gerais, o tenente da armada Euzébio José Antunes salientou a divergência entre os engenheiros sobre o andamento das obras do porto e a sua ineficácia em relação ao total de despesas anualmente aprovadas. Ele preferia o plano de Law & Blount ao da Comissão de 1848 e julgava vantajosa a construção de um quebra-mar provisório no Poço. O alvo principal do oficial da Marinha foi o projeto em execução e as qualificações profissionais do engenheiro Mamede. Para Euzébio Antunes, a Comissão organizou um "sistema de verdadeira conciliação" ao invés de indicar "alguma ideia nova". Seus membros optaram pelas medidas mais aceitas entre os engenheiros portuários do que a "loucura de Vauthier". A loucura a qual se refere o articulista do *Diário* era a mudança do trajeto dos dois rios mediante a construção de uma bacia de flutuação entre o Bairro do Recife e o de Santo Antônio, e o consequente retrocesso do curso fluvial para o aterro de Afogados. O plano de prevenção contra as enchentes e ao processo de assoreamento deu lugar a um projeto ineficaz, que mantinha o porto no mesmo estado do começo das obras. Apenas os engenheiros Law & Blount compreenderam a exatidão técnica do engenheiro francês e aprimoraram a sua proposta no que diz respeito à criação de novas áreas para edificação. Quem também mereceu elogios foi a sugestão de Neate de tapar a Barra do Picão e estender os arrecifes até a Barra Grande. Como se tratava de uma obra custosa, Euzébio Antunes propôs substituir a alvenaria por uma ordem de estacadas, tal como no porto de Dieppe, para proteger o Poço e permitir a ingresso dos grandes navios ³⁶¹.

³⁵⁹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 8 de ago. 1859. a. XXXV, nº 179, p. 1, c. 7-8.

³⁶⁰ *Diário de Pernambuco*. Recife, 16, 21, 23 e 25 de ago. 1856. a. XXXII, nº 193, p. 2, c. 5-7; nº 197, p. 2, c. 1-5; nº 199, p. 2, c. 7; p. 3, c. 1-2; nº 200, p. 2, c. 1-7; 23 e 26 de set. 1856, nº 224, p. 2, c. 3-5; nº 227, p. 2, c. 5-7.

³⁶¹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 01 de out. 1859. a. XXXV, nº 224, p. 2, c. 2-4.

O engenheiro Mamede respondeu às provocações de Euzébio Antunes, mesmo depois de ter pedido a exoneração do cargo de engenheiro-chefe e de estar "firme no propósito de não alimentar polêmicas nos jornais". Segundo ele, as obras executadas até aquele momento restringiram-se àquelas as quais os engenheiros estavam mais de acordo, quais sejam: o dique de junção da Ilha do Nogueira; a muralha sobre os arrecifes; o cais ao norte do Arsenal de Marinha; e a escavação de trechos do ancoradouro. Por conseguinte, as obras em andamento não se opunham a opinião dos demais engenheiros e tampouco divergiam do projeto Vauthier, exceto no tocante à "colocação da doca ou ancoradouro de descarga". Diante da acusação de que o porto mantinha-se no mesmo estado, Mamede recorreu ao prático José Faustino Porto para "provar" que o porto estava 2 pés mais profundo. A respeito da incompatibilidade entre o total de despesas e o melhoramento realizado, ele sustentou que não podia responder por isso, pois nunca ficou encarregado da parte financeira da obra. Entretanto, as novas instalações do Arsenal de Marinha absorveram uma parte considerável das consignações anuais. Finalmente, não achava motivo de alarme a suposta ruptura do istmo de Olinda decorrente do avanço da amurada do cais do Arsenal. Outras vezes ocorreram acontecimentos dessa ordem os quais não tinham nenhuma relação com as obras no interior do porto, e sim com as "circunstâncias especiais do tempo e moções de ventos" ³⁶².

Não insistiremos na contenda entre Euzébio Antunes e José Mamede, haja vista que não traria algo de novo a presente discussão ³⁶³. Há muito tempo a competência profissional do responsável direto pelo empreendimento estava em discussão. Em 1853, o inspetor do Arsenal de Marinha e companheiro de Mamede na Comissão, Elisiário Antônio dos Santos, dirigiu uma representação ao Governo da província sobre "a necessidade de contratar-se na Europa um mestre de obras hidráulicas para os trabalhos do melhoramento do porto, e bem assim sobre a falta que tem encontrado de trabalhadores para tais obras" ³⁶⁴. Em 1855, Augusto de Oliveira julgava inconcebível "confiar uma obra dessa importância a um engenheiro que não tenha conhecimentos hidráulicos, nem tenha praticado obra nenhuma desta natureza em parte alguma do mundo, como é o engenheiro que ali existe, o qual apenas formado na Europa veio praticar engenharia pela primeira vez na província de Pernambuco". Na mesma sessão, João Maurício Wanderley comprometeu-se em engajar um engenheiro habilitado assim que fosse

³⁶² Correspondências. *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de set. 1859. a. XXXV, nº 220, p. 2, c. 1-2.

³⁶³ Sobre a questão ver: O porto de Pernambuco. *Brasil Marítimo*. Recife, 31 de agosto de 1859. v. III, nº 24, p. 187-189; *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de set. 1859. a. XXXV, nº 212, p. 2, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de set. 1859. a. XXXV, nº 213, p. 2, c. 3-4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 23 de set. 1859. a. XXXV, nº 217, p. 2, c. 3-4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de set. 1859. a. XXXV, nº 218, p. 2, c. 1-2 e c. 7; *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de out. 1859. a. XXXV, nº 231, p. 2, c. 3-4.

³⁶⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de nov. 1853. nº 261, a. XXIX, p. 1, c. 1.

elevado o crédito ministerial. No ano seguinte, Mamede demitiu-se da Repartição de Obras Públicas e continuou na direção das obras do porto, provavelmente por conta das críticas ao acúmulo de cargos públicos³⁶⁵. Sua capacidade profissional começou a ser questionada desde o momento em se mostrou incapaz de escavar a Barra do Picão. A indicação da perfuração da barra ressaltou a incoerência entre a formação teórica dos envolvidos e a impossibilidade de executá-la praticamente. E para complicar ainda mais: o Ministério da Marinha apenas se deu conta disso após a compra do equipamento necessário a tal serviço, que terminou subutilizado no depósito do Arsenal da Marinha.

Obviamente, José Mamede não deve ser responsabilizado pelos insucessos das obras do porto. O Ministério da Marinha tinha a opção de acatar aos apelos do inspetor do Arsenal, da imprensa e do próprio parlamento, mas preferiu mantê-lo no cargo até ser substituído pelo engenheiro anglo-francês William Martineau (1826-1915) em 1859³⁶⁶. Ademais, o Governo imperial alimentou insegurança a respeito do projeto em execução. A partir da sugestão de Charles Neate de tornar a Barra Grande a única entrada portuária, a proposta de escavação do Picão tornou-se tecnicamente duvidosa, o que manteve o engenheiro-chefe em exercício à mercê de uma decisão imperial. Nesse mesmo ano, Henry Law reapresentou duas vezes o seu projeto ao presidente da província, fez observações sobre o porto de Pernambuco e sujeitou um relatório ao Imperador e à Associação Comercial de Pernambuco. O Império recebeu uma proposta dos comerciantes da província Barroca & Medeiros, outra de um engenheiro inglês e nomeou uma comissão a cargo de um astrônomo francês³⁶⁷. Durante a sua passagem por Pernambuco, o próprio D. Pedro II percorreu o estuário do Rio Capibaribe e analisou as obras do porto. Sua majestade foi assediado pelo inspetor do Arsenal de Marinha, pelo capitão do porto e pelos engenheiros Mello Rego, Henry Law, William Peniston, Thomas Lowden e William Martineau. Segundo a crônica do Diário, o Imperador estabeleceu com eles "uma discussão interessante sobre os diversos planos do melhoramento do porto" e fez "judiciosas reflexões que provavam o conhecimento que já S. M. tinha adquirido da matéria em questão". Na ocasião, ele não demonstrou "preferência de um ou outro projeto". O cronista foi quem deduziu que o Imperador estava mais inclinado pelo o do Law³⁶⁸. Continuemos, pois, com a apresentação dos projetos portuários e com os seus desdobramentos.

³⁶⁵ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Terceiro ano da nona legislatura. Sessão de 1855.* Rio de Janeiro: Typographia De Hyppolito José Pinto & C^a, 1875. p. 211 e 219; Correspondência de Pernambuco. *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 14 de abr. 1856, nº 112, a. XIII, p. 1, c. 5.

³⁶⁶ Melhoramento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de nov. 1859. a. XXXV, nº 264, p. 1, c. 4.

³⁶⁷ GALVÃO, Manoel da Cunha. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. p. 31-32; Acta da sessão extraordinária da direcção d'Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 7 de dezembro de 1859. *Livro de Atas, 1851-1867*, v. II, p. 119.

³⁶⁸ *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de nov. 1859. a. XXXV, nº 274, p. 3, c. 2.

Em 1859, o engenheiro inglês Thomas Dixon Lowden (? - 1862) submeteu um plano em que defendia a continuação de algumas obras levadas parcialmente a efeito pelo Governo imperial e outras de sua autoria. Exaltando a posição geográfica do Recife, Lowden pretendia atrair para província os grandes vapores e navios mercantes, que, devido as suas dimensões, seguiam para outras paragens. Para ele, a reforma portuária criaria um mercado de provisões, reparação naval, suprimento de carvão e de cargas variadas. Como tantos outros aventureiros ingleses, estava no Brasil em busca de concessões públicas. Em 1857, adquiriu um privilégio de 50 anos para construir uma estrada de ferro no Ceará³⁶⁹. Em se tratando do porto do Recife, dispôs-se a deixar a barra com "largura e a profundidade suficientes para admitir navios de todas as lotações"; concluir o Dique do Nogueira; elevar o arrecife desde o farol até limite sul da Barra Grande (conforme recomendação de Neate); continuar o Cais do Arsenal pouco além do Forte do Brum; e fechar a Barreta das Jangadas. Pretendia romper o istmo de Olinda e erguer na Bacia de Santo Amaro um estaleiro do tipo de Edwin Clark, no qual qualquer navio pudesse "ficar a nado sobre pontões no Rio Beberibe para serem reparados e limpos".

Thomas Lowden preocupou-se também com a mobilidade urbana e com o trânsito de mercadorias pela cidade. Uma alternativa aos carros de boi e carroças, que causavam "grande obstrução às ruas estreitas" do Recife, seria a construção de um cais contínuo desde o Cais do Colégio até o Forte das Cinco Pontas. Dotada de linhas de vagões e tendo nas suas margens armazéns alfandegados ou depósitos particulares de açúcar, a plataforma de cais foi ideada para estabelecer ligações diretas entre os navios e a estação central da Estrada de Ferro do São Francisco. Para facilitar a comunicação entre os bairros centrais do Recife e melhorar o fluxo fluvial, ele recomendou a construção de uma ponte substituta a de madeira que ligava Santo Antônio ao Bairro do Recife. A ponte teria quatro laços e seria sustentada por pilastras de ferro fundido. Eles ocupariam ao todo cerca de 10 metros do canal. Segundo o engenheiro, os pilares da ponte contendo cerca de 76 metros dificultavam a passagem dos rios e formavam nas suas bases os chamados "Bancos dos Holandeses". A remoção desses esteios aumentaria a corrente fluvial, preveniria a formação de novos sedimentos e tornaria menos alagadas as margens de Olinda, do Beberibe, de Afogados e da Madalena. O plano de Lowden também contemplava outra ponte entre a Rua da Aurora e o palácio presidencial³⁷⁰. Ela ficaria aproximadamente onde hoje está localizada a ponte de Santa Izabel.

³⁶⁹ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1983 de 3 de outubro de 1857. Concede a Thomaz Dixon Lowden privilegio por espaço de 50 annos, para a construcção de huma estrada de ferro entre a barra do rio Camoci e a Cidade da Granja, na Provincia do Ceará, e da Cidade de Ipú da mesma provincia. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1857*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857, t. XX, pt. II, p. 309-316.

³⁷⁰ LOWDEN, Thomas Dixon. Synopsis do relatório sobre o melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 05 de jun. 1860. nº 130, a. XXXVI, p. 2, c. 6; p. 3, c. 1.

Entendendo que o projeto de Lowden não obstava as obras em execução, o Ministério da Marinha resolveu submetê-lo à apreciação de William Martineau e do Conselho Naval em 14 de outubro de 1859, sob a presidência do conselheiro paulista Ricardo José Gomes Jardim (1805-1884). Como os dois exames ficaram inconclusos, a Marinha formou outra comissão para analisar os projetos elaborados entre 1849 e 1859. A consulta não teria *a priori* um caráter definitivo, pois o ministério aguardava a contratação por meio da embaixada brasileira em Londres de um "engenheiro de primeira ordem". Composta pelo coronel e tenente-coronel do Imperial Corpo de Engenheiros Ricardo José Gomes Jardim e Francisco Antônio Raposo e pelo chefe de esquadra Rodrigo Teodoro de Freitas, a Comissão da Marinha apreciou apenas a Memória de 1849, o projeto de Law & Blount de 1856 e um relatório de Law de 1859. Ela fez comentários superficiais sobre o projeto Lowden e descartou o programa sugerido pelo engenheiro Peniston. A respeito das obras exclusivamente portuárias, os oficiais consideraram de extrema importância o aprofundamento da Barra do Picão, o Dique da Ilha do Nogueira, a elevação dos arrecifes e o fechamento da Barreta das Jangadas. Ela lastimou que até aquele momento não tivesse sido realizada a última destas obras. No tocante ao dique, criticou a modificação de Law & Blount e achou digna de nota a ideia de Lowden de "bornea-lo com uma curva o ângulo de junção do mesmo dique com o recife". Não recomendou o parapeito sobre os arrecifes e muito menos o prolongamento do cais do Arsenal de Marinha, pois ele ameaçava a integridade do istmo de Olinda. A Comissão opôs-se a construção de uma doca ou bacia de flutuação no porto por causa da estreiteza do Mosqueiro e do pequeno desnível das marés. Apesar de não crerem na hipótese de que os braços da Capibaribe desaguavam originalmente em Afogados, os três oficiais aprovavam a mudança de rota do braço principal do Capibaribe planeada por Law, mas preferiam manter o curso natural do Rio Beberibe. Essa medida acabaria de vez com as objeções ao projeto do engenheiro inglês. Tanto no que se refere a uma suposta perda da força d'água durante a enchente, quanto ao risco de inundações da cidade em épocas de cheia por causa do declive do canal fluvial e do encontro das águas dos fluviais em sentidos opostos. Para a Comissão, muito melhor seria a construção de um dique no lugar da Ponte da Boa Vista para conter a passagem do Capibaribe, ladear os bairros da cidade com plataformas de cais, a fim de facilitar o trabalho de carga e descarga dos navios, e a dragagem de toda a área localizada acima da ponte do Recife. Uma ponte de vão levadiço daria acesso às embarcações de "porte regular" ao Beberibe ³⁷¹.

³⁷¹ BRASIL, Governo do. (1859-1861: Barreto). *Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Francisco Xavier Paes Barreto*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860. p. 9 e 36-37.

Ao assumir a direção das obras do porto, William Martineau solicitou ao Ministério da Marinha a reposição das peças deterioradas da barca de escavação empregada na desobstrução do Mosqueiro e informou que, no seu próximo relatório, daria informações a respeito do novo programa de obras sob a sua direção. Certo de que o projeto em curso tinha caráter transitório, Martineau obteve na Europa um parecer verbal sobre o reforma do porto de um eminente engenheiro europeu. Em primeiro lugar, o substituto de Mamede ressaltou as dificuldades para se prosseguir com o empreendimento. Apesar de ter adquirido outra barca de escavação, a perda de dois batelões e a morosidade do vapor de reboque reduziram "muito a eficiência" do referido equipamento. Para uma desobstrução eficaz deveria haver um número compatível de dragas com o de embarcações destinadas à condução dos sedimentos. Por causa da falta de cimento estiveram paradas as obras do Cais do Norte e as do paredão entre o farol e a Laje da Tartaruga. Após a compra do material, as obras tiveram certa progressão apesar de ficarem sujeitas às variações das marés e ao número insuficiente de trabalhadores. A despeito de tudo isso a sua previsão era de que as duas obras e o fechamento da Barreta das Jangadas fossem concluídos no ano seguinte. Além disso, estavam sendo retirados os cascos de navios da Coroa dos Passarinhos e um empreiteiro tinha começado a construção de um cais entre o Cais da Lingueta e o da Companhia Pernambucana³⁷².

Em 1860, Martineau apresentou à secretária de estado a conversa que teve em Londres com George Parker Bidder (1806-1878) sobre o melhoramento do porto. Tratava-se de uma consultava informal do que de um projeto deliberadamente traçado. Segundo Martineau, o engenheiro inglês desaconselhou qualquer medida no sentido de diminuir a área líquida do Mosqueiro, seja pelo sistema de canalização, seja pelo estreitamento dos canais. O membro do *Institution of Civil Engineers* julgou descabida a construção de uma doca de comércio no porto devido a pouca variação das marés. Das obras em andamento, ele indicou a paralisação imediata do Dique do Nogueira porque se o mesmo fosse concluído perder-se-ia uma parte considerável do volume d'água que naturalmente desobstruía os canais. Em seu lugar, preferia a abertura de um canal profundo na Coroa dos Passarinhos mediante obras de dragagem. E a construção de um cais entre os arrecifes e o Forte das Cinco Pontas, com profundidade suficiente para a atracação dos navios. Embora a consulta tivesse um caráter informal, o parecer de Bidder, entregue ao ministro Francisco Xavier Pais Barreto, engrossou ainda mais a quantidade de documentos sobre o tema³⁷³.

³⁷² *Boletim do Expediente do Governo. Ministério da Marinha. Novembro de 1860.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. t. 16, p. 6; *Idem. Dezembro de 1860.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1860, t. 11, p. 3, c. 2; p. 4, c. 1.

³⁷³ HAWKSHAW, 1874. p. 30.

Em 1859, o Ministro da Guerra, Jerônimo Francisco Xavier Coelho resolveu contratar o astrônomo francês do Observatório de Paris, Emmanuel Liais (1826-1900), para fazer o estudo geodésico e hidrográfico da costa do Brasil. O cientista estava no país desde o ano anterior para assistir ao eclipse solar de 7 de setembro de 1858. Como o planejamento nunca foi levado a sério no Brasil, somente após a contratação de Liais é que o ministério deu-se conta de que a tal expedição teria uma despesa enorme com o engajamento de oficiais da armada e engenheiros, a aquisição de equipamentos e a alocação de um vapor apropriado ao mapeamento de toda costa litorânea. Foi então que o ministro pernambucano, Sebastião do Rego Barros, decidiu "aproveitar-se dos conhecimentos especiais do Dr. Liais" para indicar a posição geográfica da cidade do Recife e estudar as "condições hidrográficas dos portos do Recife e de Tamandaré, e de outros pontos e objetos, sugerindo os meios conducentes ao seu melhoramento real e permanente" ³⁷⁴. A "Comissão Astronômica de Hidrográfica" chegou à capital pernambucana no vapor *Paraná* em 15 de novembro de 1859, tinha como presidente o supracitado astrônomo e os seguintes integrantes: os primeiros-tenentes João Batista da Silva e Luiz Antônio de Souza Pitanga, o bacharel Januário Cândido de Oliveira e o desenhista Ladislau de Souza Mello Neto. Ela regressou ao Rio de Janeiro em 01 de julho de 1860 no vapor nacional *Cruzeiro do Sul*. Entre as curiosidades dessa Comissão, o cientista francês observou, pela primeira vez no Brasil, a passagem de um "cometa duplo" no observatório do Alto da Sé em Olinda em 26 de fevereiro de 1860 ³⁷⁵. Quanto ao levantamento hidrográfico, outros expedicionários franceses vieram a fazê-lo. Por conta própria, o governo da França compôs quatro expedições até reconhecer toda a costa brasileira. Entre 1819-1820, o contra-almirante francês barão Roussin mapeou todo o litoral situado entre a Baía de São Marcos no Maranhão e a Ilha de Santa Catarina. O capitão de corveta Louis Marius Barral realizou a triangulação da Ilha de Santa Catarina até o Rio da Prata entre 1831 e 1832. E o oficial Louis-Marie-François Tardy de Montravel ocupou-se da costa norte do Brasil entre o Maranhão e o delta do Rio Amazonas de 1842 a 1845. Finalmente, o almirante Mouchez atualizou os planos náuticos de Roussin, Barral e Montravel ³⁷⁶.

³⁷⁴ BRASIL, Governo do. (1859-1861: Barros). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Sebastião do Rego Barros*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1860. p. 25-26.

³⁷⁵ *Diário de Pernambuco*, 16 de nov. 1859, a. XXXV, nº 262, p. 2, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de jun. 1860. a. XXXVI, nº 150, p. 3, c. 2. *Diário de Pernambuco*. Recife, 02 de jul. 1860, a. XXXVI, nº 151, p. 3, c. 3. O desenhista Ladislau Neto fez uma crônica da viagem, cf: Comissão Astronômica. *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 11, 13, 18, 26, 30 de mar 1861, a. XVIII, nº 69, p. 1, c. 3-5; nº 71, p. 2, c. 1-3; nº 76, p. 2, c. 4-5; nº 84, p. 2, c. 2-4; nº 88, p. 2, c. 4-6; 29 de abr. nº 116, p. 1, c. 5-7; 21 e 22 de mai. nº 138, p. 2, c. 4-5; nº 139, p. 2, c. 1-2; 25 e 26 de jun. nº 173, p. 2, c. 1-2; 10 de jul. nº 187, p. 1, c. 6-7 e 23 de set. nº 249, p. 1, c. 3-5.

³⁷⁶ Sobre algumas dessas missões, cf: MARTINS, Helio Leôncio. *Abrindo estradas no mar. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, v. 168, n. 436, p. 305-312, jul./set. 2007. Trimestral.

A Comissão Astronômica e Hidrográfica rompeu com todos os estudos conhecidos sobre o porto do Recife. Antes de tudo, fez o de praxe. Descreveu-lhe sucintamente e depois partiu para os seus inconvenientes, a saber: a obstrução próxima à Barra do Picão; a agitação das águas do Mosqueiro em decorrência da pouca altura dos arrecifes na sua parte meridional; as "fortíssimas correntezas" no ancoradouro; e a dificuldade de os navios fazerem manobras a partir da Barra Grande por causa dos ventos, da agitação das vagas e da ausência de abrigo no Poço. Contrariando a opinião dos engenheiros anteriores, Emmanuel Liais considerou a ação fluvial a única responsável pelo assoreamento portuário. Das hipóteses aventadas até aquele momento para acabar com os bancos de areia, ele condenou qualquer tentativa no sentido de aumentar as correntezas, ou de canalizar os rios mediante o revestimento de suas bordas com plataformas de cais. Já sendo prejudicial à segurança dos navios, o aumento das correntezas pela diminuição do canal portuário apenas deslocaria os sedimentos para a entrada do porto, provocaria ressacas e ainda aumentaria o risco de inundações. É por isso que ele condenou a construção do molhe do Arsenal, representado em azul no seu mapa. Tinha como exemplos negativos as *jetées* dos portos de Antibes, Cherbourg e La Ciotat. No primeiro, os engenheiros foram obrigados a destruí-la e nos outros dois eles construíram um muro perpendicular ao cais. Já o sistema de limpeza do leito através do direcionamento das correntes (*chasse*) apenas removeria os bancos de areia para outros lugares como, aliás, ocorrera em Bolonha, no Havre, Dunkerque, Calais e Dieppe. Assim sendo, para Liais, "ainda que se empreguem as chasses, quer naturais, quer artificiais, para a conservação do porto, não se chegará nunca a impedir o depósito de areia". Na planta anexa, ele demonstra graficamente como a entrada das vagas pela Barra do Picão, ao se chocarem com o molhe do Arsenal, causaria "reflexões sucessivas" das ondas contra a muralha de grés e tornaria a entrada do porto impraticável. A canalização dos rios, por seu turno, possivelmente diminuiria a obstrução, mas bastava a ação das chuvas e dos ventos para novamente entulhá-lo. Em suma, o astrônomo francês refutou o sistema de canalização fluvial e o aumento de correntezas. Pensava que apenas o desvio das águas do Capibaribe e Beberibe findaria o assoreamento (*ensablement*). É certo que outros projetistas propuseram medidas nesse sentido. Mas ao invés de mudanças parciais no curso fluvial, geralmente para aumentar as correntezas e as suas atividades erosivas, Liais pretendia desviá-los completamente e sujeitar o porto apenas à influência marítima³⁷⁷.

³⁷⁷ Os principais argumentos de Liais foram esboçados no relatório preliminar da Comissão apresentado em 9 de março de 1860, cf.: Relatório da Comissão Astronômica e Hydrographica sobre o porto do Recife. In: BRASIL, Governo do. (1859-1861: Barros). *Relatório apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Sebastião do Rego Barros*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1860. a. 6, p. 3-14.



Figura 1 - Emmanuel Liais, por Louis Foucher Photographe, anterior a 1882. Fonte: Bibliothèque Nationale de France. Disponível em <http://gallica.bnf.fr>. Acesso em 24 mar., 2015.

Para tanto, o astrônomo indicou a abertura de um canal para servir de desagudouro fluvial e um conjunto de molhes para isolar o porto do Capibaribe e do Beberibe. A primeira medida seria a escavação de um canal no aterro de Afogados e a construção de uma ponte no local para permitir a ligação entre os dois lados da Ilha de Santo Antônio. A partir do extremo norte da Barreta das Jangadas uma muralha inicialmente perpendicular aos arrecifes, tomaria o rumo norte num ângulo de 45° graus até se encontrar com a parte setentrional do canal de Afogados. Concomitantemente, uma segunda muralha paralela aos arrecifes seria construída na Ilha de Santo Antônio desde os fundos da Igreja de Santa Rita até a muralha precedente. O espaço compreendido entre as duas seria preenchido com o material extraído pela dragagem e posteriormente entregue à edificação³⁷⁸. Dessa forma, não haveria mais comunicação do porto com o braço direito do Capibaribe. No lugar da Ponte do Recife, outro molhe fecharia o acesso portuário às águas reunidas dos rios Beberibe e do braço esquerdo do Capibaribe. Por conseguinte, todo o volume fluvial desaguaria no Pina e sairia para o mar pela Barreta das Jangadas, pelos recifes submersos ao sul da barreta e pela camboa abaixo da Ilha do Nogueira conhecida como *Ponta do Pina*. Para impedir a ação dos ventos e proteger o Mosqueiro das

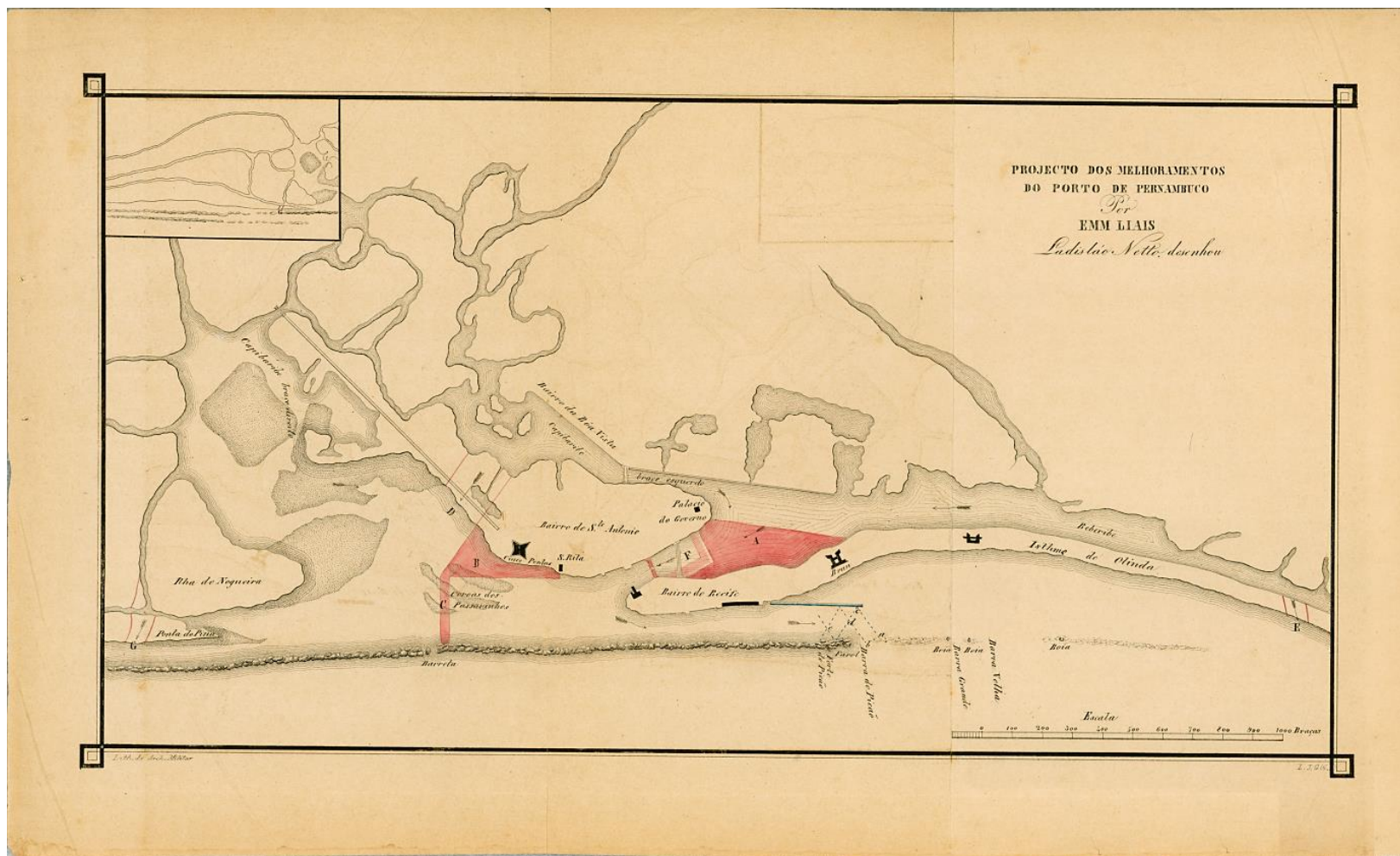
³⁷⁸ Ladislau Neto retratou esse conjunto de obras na cor vermelha. Os lugares indicados para os sangradouros fluviais aparecem no mapa na mesma cor.

ondas marítimas, Emmanuel Liais propôs a elevação dos arrecifes por dois muros paralelos desde o farol do Picão até o norte da Barreta das Jangadas. Seguindo os passos de Moraes Âncora, ele reservou o espaço para a construção de armazéns de comércio, os quais também ajudariam na proteção do porto contra ventanias. Embora não descartasse a possibilidade de se aprofundar a Barra do Picão, preferia fechá-la e elevar os arrecifes submersos até o limite sul da Barra Grande e colocar um novo farol na entrada para permitir o acesso dos navios durante a noite. O Poço tornar-se-ia desse modo uma enseada "muito segura" e funcionaria de anticâmara ao anteporto de acordo com plano Neate. Julgando como Law & Blount não ser urgente essa obra, ele sugeriu o emprego de um rebocador para fazer temporariamente a travessia da barra. Diga-se de passagem, Emmanuel Liais omitiu a autoria de algumas obras indicadas em seu projeto de melhoramento.

Uma delas foi planejar um molhe desde o Palácio do Governador até o istmo de Olinda que vinha desde Bernardo Portugal. A diferença é que o seu molhe terminaria próximo ao Forte do Brum e funcionaria como um reservatório de limpeza portuária (*chasse*). Ele deveria ser utilizado em caso de obstrução pela via marítima. O reservatório passaria pela Ponte do Recife e terminaria no anteporto. Ele teria um sistema de guias hidráulicas fixas (*guideaux*) e duas móveis as quais os ingleses chamavam *turn-water-apron*. Elas conduziriam as correntes de desobstrução com o auxílio mútuo de barcas de escavação. Se a experiência confirmasse a hipótese de que o mar não trazia qualquer tipo de sedimento, o reservatório de *chasse* poderia ser aterrado para fins de edificação. Finalmente, o antigo assistente de Urbain Le Verrier no Observatório de Paris pensou em fazer outro dique ligando o Forte do Matos aos arrecifes e, destarte, edificar ao sul do porto uma bacia de flutuação (*bassin à flot*) e um estaleiro patente à montante da Ponte do Recife. As duas construções não foram assinaladas no mapa porque a prioridade eram as obras do porto. Tecnicamente, a escavação da bacia de flutuação poderia ser realizada a seco, fechando temporariamente a sua entrada através de um compartimento estanque (*batardeau*). Quando interpelado pelo conselheiro Cândido Batista de Oliveira se o seu sistema de mudança fluvial não aumentaria os riscos de inundação, Liais respondeu que o reforma do porto independia de medidas contra as enchentes. Mesmo assim, indicou a ruptura de uma parte do istmo e a construção de uma comporta para a saída do Beberibe quando o mesmo estivesse caudaloso. No caso do Rio Capibaribe, bastaria a abertura de um canal entre a Ilha do Nogueira e a Ponta do Pina e o alargamento da Barreta das Jangadas³⁷⁹.

³⁷⁹ LIAIS, Emmanuel. Projecto sobre os meios de melhoramento para o porto da cidade do Recife. In: BRASIL, Governo do. (1861-1862: SILVA). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Marquez de Caxias*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1861. a. 4, 25 p.

MAPA 5: Projecto dos melhoramentos do porto de Pernambuco por Emmanuel Liais. 1861



Fonte: FBN. Rio de Janeiro, Cartografia: ARC 018,04,034. Lith. do Archivo Militar. Desenho de Ladislau Netto. Coleção Benedicto Ottoni, 1 mapa: 31x49 cm. Colorido. Escala 1.000 braças. Material cartográfico.

O projeto Liais criou mais dúvidas ao Governo Imperial do que uma solução para o melhoramento portuário. Além da proposta nunca antes aventada de reduzi-lo a uma bacia de maré, Emmanuel Liais questionou a utilidade técnica de algumas obras consensuais entre os engenheiros hidráulicos. Exceto a Comissão de 1859, a maioria dos engenheiros defendia a importância do molhe do Arsenal da Marinha para conter o processo de assoreamento na entrada do porto. Ao excluir a Bacia do Pina do circuito portuário, um conjunto de obras hidráulicas perderam sentido entre elas: o Dique da Ilha do Nogueira, a obstrução da Barreta das Jangadas e o nivelamento da linha de arrecifes ao sul do Mosqueiro. Toda aquela teoria de que a obstrução vinha das areias lançadas pela Ilha do Nogueira e da perda do volume d'água por entre as fendas dos arrecifes perdeu sentido. O astrônomo também analisou a solidez das obras em execução e indicou outros materiais de construção³⁸⁰.

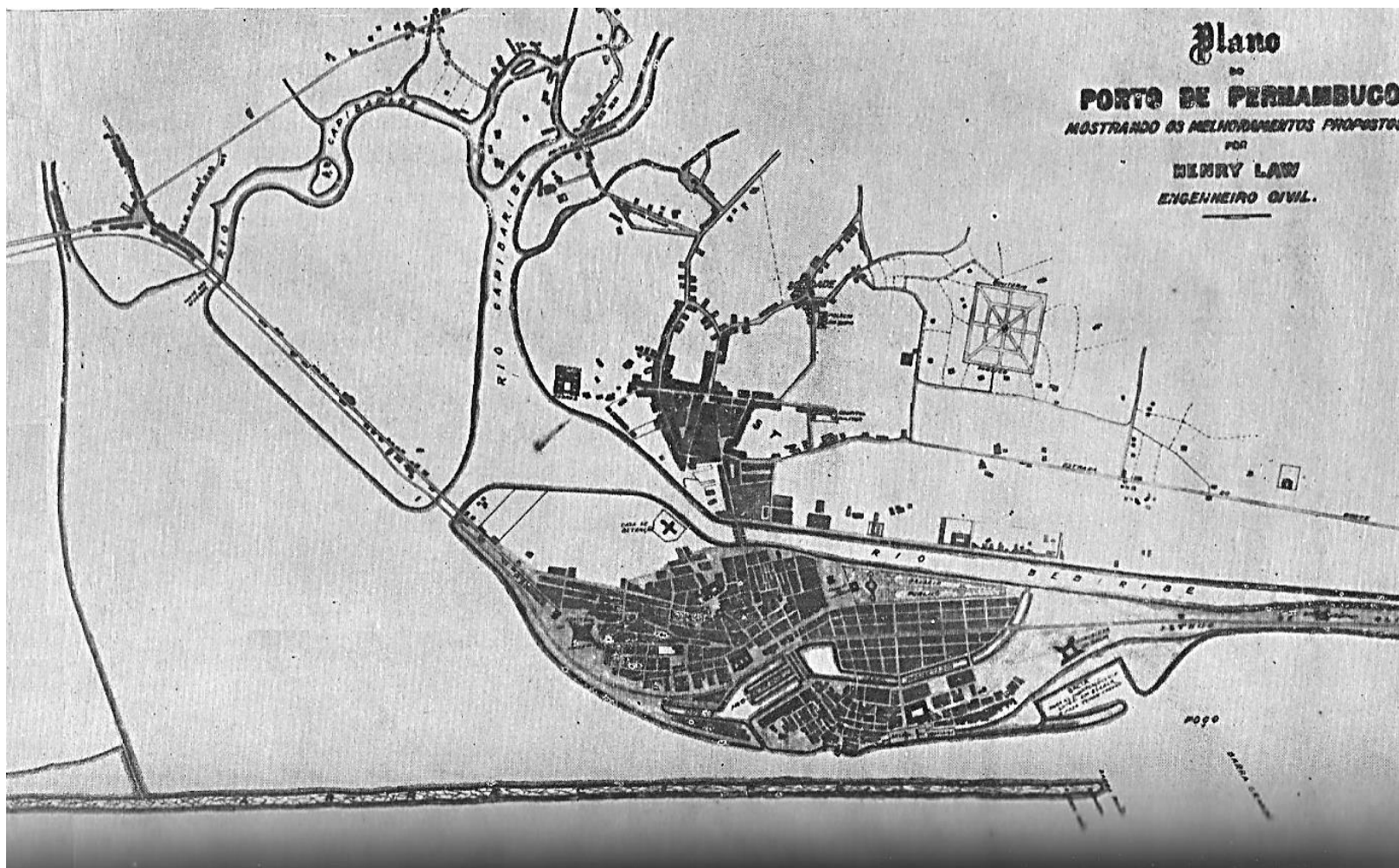
Em julho de 1862, o infatigável Henry Law submeteu ao Império dois projetos, os quais continham pedidos de privilégio e orçamentos. O programa mais complexo abarcava todas as obras ilustradas abaixo e custava 3.000:000\$000. O segundo compreendia apenas uma doca no Poço, orçada em 1.600:000\$000. Em ambos os casos, o engenheiro inglês pediu um prazo de concessão de 90 anos e o monopólio de impostos³⁸¹. Não tivemos acesso ao teor dos projetos senão de modo indireto. Uma planta da antiga Diretoria de Docas e Obras do Porto do Recife, publicada na revista *Arquivos*, demonstra que havia pouca diferença entre os novos planos e o que fora elaborado em parceria com Blount. As mudanças mais perceptíveis são as seguintes: o alargamento do novo ponto de junção do Rio Beberibe com o Capibaribe; a preservação de uma parte do canal acima da ponte do Recife e de outro mais estreito para a comunicação com o Rio Beberibe; a edificação de uma bacia de flutuação no Poço sujeita à variação das marés; a obstrução da Barreta das Jangadas; e, a união dos arrecifes à Ilha do Nogueira por um dique perpendicular. O projetista traçou um plano urbanístico no entorno da Rua da Aurora e a construção de um passeio público nos fundos do Palácio do Governador. Em 1864, Henry Law queixou-se de não ter sido enviado à apreciação de John Hawkshaw o seu plano de 1856 e os pareceres de Neate e do coronel Raposo. Apenas 5 documentos de sua autoria chegavam ao conhecimento do célebre inglês. Os papéis tratavam de outros planos, de observações sobre os rios e de protestos contra a demora de uma resolução³⁸².

³⁸⁰ A Revista Brasileira publicou seu relatório final e o seguinte relatório: LIAIS, Emmanuel. Melhoramento do porto de Pernambuco: algumas notas sobre os materiais que se devem empregar nos trabalhos de melhoramento do porto da cidade do Recife. OLIVEIRA, Cândido Batista de. (org.) *Revista Brasileira: jornal de ciencias, letras e artes*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1861, nº 10. janeiro. p. 220-222. Mensal.

³⁸¹ HAWKSHAW, 1875. p. 32.

³⁸² LAW, Henry. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário Oficial do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, 04 de fev. 1864, p. 3, c. 2-3, nº 26.

Mapa 6: Plano do porto de Pernambuco, mostrando os melhoramentos propostos por Henry Law



Fonte: *Arquivos*: diretoria de estatística, propaganda e turismo. Recife: Prefeitura Municipal do Recife, a. II, nº I e II, dez. 1943. Preto e branco. Sem escala. Material cartográfico.

Um novo projeto, desta vez de autoria de Charles Neate (1821-1911) e Christopher Bagot Lane (1814-1877), entrou no âmbito do Governo imperial em 1862. Seu primeiro esboço apareceu pela primeira vez em 1859. Algumas vezes citado nestas páginas, o primeiro autor formou-se no King's College em Londres, obteve instrução prática com os engenheiros Rendel e Beardmore e tornou-se engenheiro residente no Great Grimsby Dockworks antes de chegar ao Brasil em 1852³⁸³. Aqui trabalhou como consultor técnico e atuou diretamente na Doca da Alfândega do Rio de Janeiro na condição de projetista e de engenheiro-chefe. Sob a sua direção, uma parte do molhe da bacia portuária desabou em 1863. Tempos depois, ele foi afastado do cargo e André Rebouças continuou a obra de 1866 a 1872. A relação de amizade entre os dois impediu que o acontecimento maculasse a sua imagem profissional³⁸⁴. A pedido do Governo imperial, Neate analisou quase todos os portos do Império. Já Christopher Lane nasceu na Irlanda, no Condado de Kildare, e estudou no Trinity College e na Universidade de Dublin. Mais tarde, mudou-se para Edimburgo para seguir a carreira de engenheiro civil sob a supervisão do arquiteto Ruthven. No território europeu, Lane adquiriu vasto conhecimento sobre a instalação e o planejamento de estradas de ferro. Em 1853, ele fixou residência no Rio de Janeiro para trabalhar como consultor sobre questões relativas à construção, legislação, financiamento e gestão das primeiras ferrovias brasileiras³⁸⁵.

A larga experiência de Neate como parecerista das obras e dos planos para o porto do Recife escorajou-lhe a formular o seu próprio projeto. A colaboração de Lane está atrelada a sua especialização em linhas férreas e ao prestígio que o mesmo gozava no Império e no Instituto de Engenheiros Civis de Londres. O projeto continha proposições já defendidas em relatórios anteriores, bem como matérias totalmente novas. Desde 1854, Neate defendeu a conclusão do Dique do Nogueira; o tapamento da Barreta das Jangadas; o prolongamento dos arrecifes desde a Laje da Tartaruga até a Pedra Seca; a remoção da Pedra Redonda e do Banco de Breguedé; a elevação dos arrecifes desde o farol até certo ponto ao sul do Mosqueiro; e o prolongamento curvilíneo do Cais do Arsenal até a Cabeça de Coco. A grande novidade vinha da indicação de uma doca de comércio entre os Bairros do Recife e o de Santo Antônio e das obras complementares para viabilizar a sua instalação. Falou-se anteriormente da sua aversão à construção de docas no Recife. Seus pareceres sempre foram contrários a esse tipo de obra por causa da pequena oscilação das marés. Eles demonstraram desconfiança de iniciativas

³⁸³ *Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers*. London: Published by the Institution, 1912, v. 187, p. 328-329.

³⁸⁴ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991. p. 58-59.

³⁸⁵ *Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers*. London: Published by the Institution, 1877, v. 48, p. 266-267.

particulares como as de Law & Blount. Quando parecerista, ele distinguia as obras do porto da construção de docas. Sob o pretexto de que as necessidades econômicas da província não eram mais as mesmas, Neate mudou de ideia posteriormente. Ele desenhou uma doca entre os bairros do Recife e o de Santo Antônio. A bacia portuária seria constituída por dois diques. Um deles tomaria o lugar da ponte do Recife. O outro começaria ao sul do Forte do Matos em sentido quase paralelo em relação aos arrecifes e a certa altura seguiria em curva até a estação central da Estrada de Ferro do São Francisco. O engenheiro incluiu no plano o prolongamento da ferrovia das Cinco Pontas para a margem da doca, onde seria construída outra gare e um conjunto de armazéns de importação e exportação. Como os rios não passariam mais pelo canal abaixo da Ponte do Recife, um corte no istmo de Olinda, entre o Forte do Brum e a extremo norte do Bairro do Recife, daria vazão as águas fluviais pelo Poço. O canal teria uma ponte unindo os dois lados do istmo. Já o espaço acima da ponte do Recife ficaria reservado a uma possível ampliação da doca de comércio. Para fazer frente a todas essas obras orçadas em 14,000:000 contos de réis ao câmbio de 27 d., o autor principal do projeto e o seu sócio pretendiam buscar os recursos no exterior³⁸⁶.

Assimilando as relações de poder no capital do Império, Neate procurou vender o seu projeto a homens importantes do Segundo Reinado. Quando estava prestes a expirar o seu contrato com o Governo imperial como engenheiro da Doca da Alfândega, ele procurou o conselheiro Manoel da Cunha Galvão (1822-1872), que, por sua vez, entrou em contato com Joaquim Francisco Alvez Branco Muniz Barreto (1800-1885) e com o Barão de Mauá (1813-1889). A partir daí, Cunha Galvão encabeçará a empresa para as obras do porto e construção da doca. Formado em letras na Universidade de Paris e doutor em matemática pela Escola Militar do Rio de Janeiro, iniciou sua carreira como engenheiro civil, presidiu a província de Sergipe (1859-1860) e chefiou a Diretoria das Obras Públicas e Navegação durante a criação do Ministério da Agricultura em 1860. O comendador da Ordem da Rosa tornou-se porta-voz da companhia para a qual escreveu alguns folhetos de propaganda³⁸⁷. A proposta reunia grandes nomes da engenharia europeia, dois conselheiros do Imperador e o maior empresário brasileiro no Séc. XIX. Propunha-se, ademais, a executar as obras sem qualquer ônus para o Estado, pois os empresários iriam executá-las as suas próprias custas desde que obtivessem a exploração comercial do porto. Apesar de ser uma proposta tentadora, o Império precisava decidir-se entre os vários projetos existentes na Corte.

³⁸⁶ GALVÃO, Manoel da Cunha; BARRETO, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz; MAUÁ, Barão de. *Apontamentos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1867.

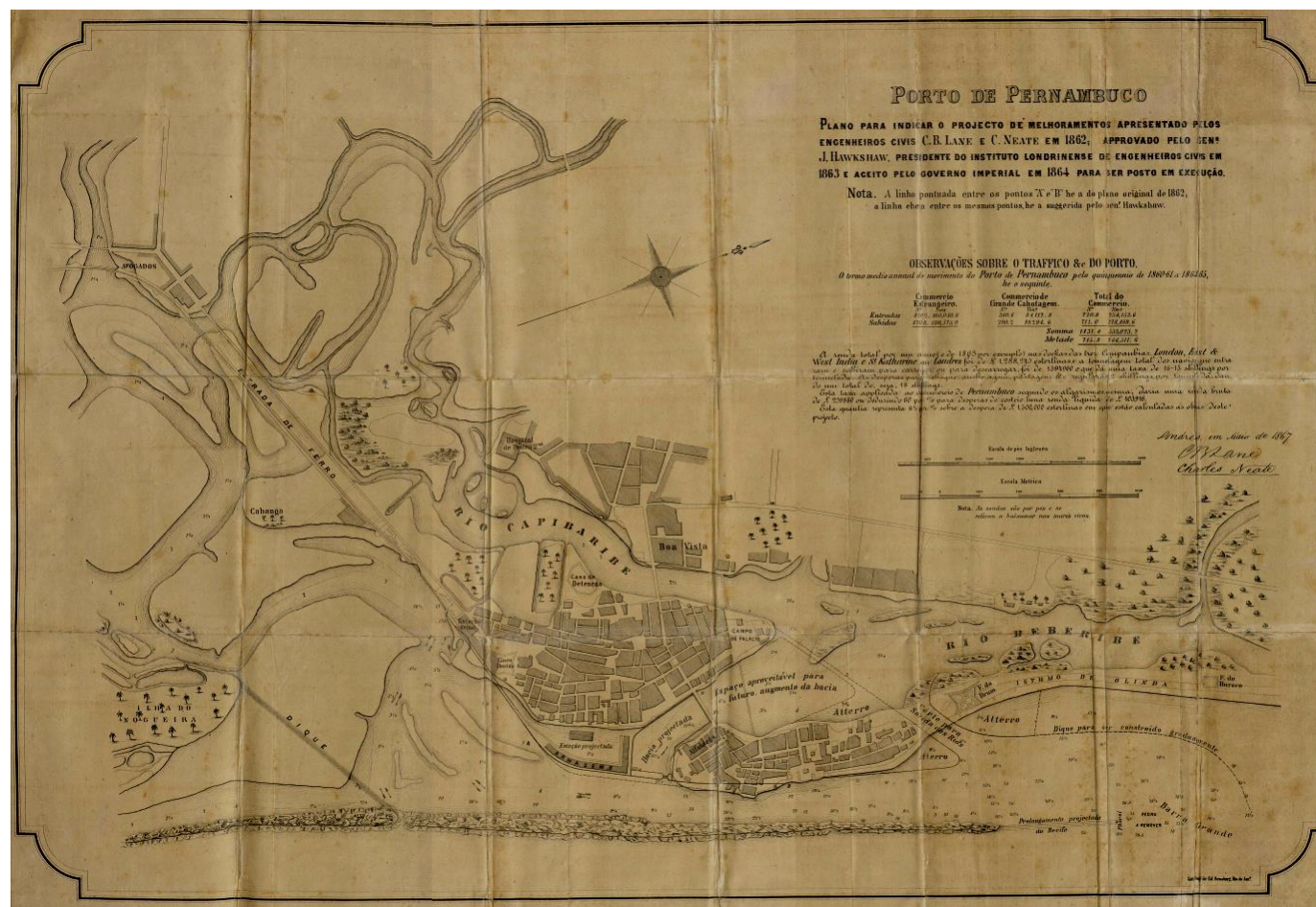
³⁸⁷ BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. v. 6, p. 56-57.

MAPA 7: Plano indicando os melhoramentos no porto de Pernambuco projectados em 1859 por C. B. Lane e C. Neate



Fonte: FBN. Rio de Janeiro, Cartografia: ARC 025,11,022, 1 mapa: 57x86 cm. Colorido a nanquim e aquarela. Escala: 3.000 pés ingleses. Material cartográfico

Mapa 8: Porto de Pernambuco. Plano para indicar o projecto de melhoramentos apresentado pelos engenheiros civis C. B. Lane e C. Neate em 1862.



Fonte: FBN, Rio de Janeiro, Cartografia: ARC. 025,11,023. Lith. Imperial de Ed. Rensburg. 1 mapa: 82x43 cm. Preto e branco. Escala métrica 1.000 metros; Escala Gráfica: 4.000 pés ingleses. Material cartográfico.

A legação brasileira em Londres finalmente contratou o engenheiro John Hawkshaw (1811-1891) a fim de examinar os diversos projetos sobre a reforma do porto. Proveniente de Yorkshire, Inglaterra, o vasto currículo de Hawkshaw inclui diversos trabalhos no campo da engenharia civil dentre os quais: estradas de ferro, viadutos e pontes, túneis, canais, portos, fortes, docas, sistemas de esgoto, drenagem de terrenos, melhoramentos fluviais, prevenção de inundações e encanação. Ele participou de várias comissões do Império Britânico e atuou como engenheiro e parecerista internacional na Venezuela, Rússia, Irlanda e Holanda entre outros. No mesmo ano em que o Governo imperial recebeu a sua apreciação sobre os projetos do porto de Pernambuco, o Governo egípcio encomendou-lhe um parecer sobre o processo de abertura do Canal de Suez. O vice-rei egípcio Mehmed Said Pasha determinou a paralisação imediata da empresa de Ferdinand Lesseps, se o posicionamento do presidente do Instituto de Engenheiros Civis de Londres fosse contrário ao empreendimento. Como isso não ocorreu, o empresário francês pôde continuar com o andamento das obras do canal, que ligou Port Said no Mar Mediterrâneo a Suez no Mar Vermelho³⁸⁸.

No seu escritório na Great George Street, 33, Westminster, Hawkshaw analisou 16 projetos para o porto do Recife escritos entre 1849 e 1862. Das 11 obras recomendadas pelos diferentes técnicos brasileiros e estrangeiros, ele julgava prioritários o melhoramento da barra e a dragagem do Banco do Breguedé. Devido à dificuldade prática da escavação da Barra do Picão, Hawkshaw optou pelo prolongamento dos arrecifes desde a Laje da Tartaruga até o extremo sul da Barra Grande e a retirada ou sinalização da Pedra Redonda. Para a remoção do Banco do Breguedé bastava a atividade de barcas de escavação. Ele considerava importante o nivelamento dos arrecifes e a construção de um parapeito para proteger o ancoradouro como ele próprio estava fazendo em Holyhead. Concordou com Neate de que o levantamento dos arrecifes não deveria estender-se além do Mosqueiro devido à perda do volume d'água, que, na vazante, ajudava na desobstrução portuária. Na verdade, o parecer de Hawkshaw ratificou a maioria das sugestões do seu compatriota. Ele aprovou a construção de uma bacia portuária entre os bairros do Recife e o de Santo Antônio, pois estava situado bem no centro comercial do Recife e próximo à Estrada de Ferro do São Francisco. Bem como o sangradouro no Istmo de Olinda no lugar do canal proposto por Henry Law em Afogados. A única mudança digna de nota no projeto Neate foi a alteração da linha de cais entre o Arsenal de Marinha e o Forte do Matos. Para Hawkshaw, a saliência do Bairro do Recife deveria ser removida para dar maior regularidade ao canal do Mosqueiro. A feitura dessa obra implicaria na desapropriação

³⁸⁸ *Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers*. London: Published by the Institution, 1891, v. 106, p. 321-335.

de propriedades particulares para o avanço da amurada de cais. O engenheiro inglês também concordou com o orçamento proposto e no final teceu elogios à competência profissional de Neate e Lane. Na avaliação de Hawkshaw, o primeiro tinha demonstrado competência em obras hidráulicas no Brasil e na Inglaterra. A qualidade do seu projeto e do orçamento das obras atestava que se tratava de uma autoridade técnica digna de confiança. Embora o ramo de Lane fosse de natureza diversa, ele tinha competência para avaliar os preços de obras no país devido aos seus trabalhos no campo da engenharia.³⁸⁹ O parecer favorável de Hawkshaw alimentou as esperanças de que a questão técnica havia chegado ao fim; de que mais cedo ou mais tarde os empresários obteriam uma concessão do Governo Imperial.



Figura 2 – Sir John Hawkshaw, carte de visite, autor Maull & Fox. Fonte: National Portrait Gallery. Disponível em: <http://www.npgprints.com/image/437965/maull-fox-sir-john-hawkshaw>. Acesso em 06 de jan., 2016.

³⁸⁹ BRASIL, Governo do. (1862-1864: Lamare). Analyse e parecer do engenheiro John Hawkshaw sobre as obras do melhoramento do porto de Pernambuco. *Relatorio apresentado a Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da decima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, o chefe de divisão Joaquim Raimundo de Lamare*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1864. a. 8. 5p.

É nesse cenário que o engenheiro Manoel de Barros Barreto (1828-1881) apresentou um projeto para o melhoramento do porto. Pertencente a uma das famílias mais tradicionais da província, Barros Barreto era filho de Inácio de Barros Barreto e de Ana Maria Francisca de Paula Cavalcanti de Albuquerque. Pertencente à elite açucareira da província seu pai era proprietário dos engenhos Macujé em Jaboatão e Carnijó em Moreno³⁹⁰. Entre os seus irmãos, dois ocuparam posições de destaque. O mais velho, Francisco do Rego Barros Barreto (1825-1918), durante a sua longa vida dedicou-se inicialmente à carreira militar até o posto de tenente de artilharia e, posteriormente, cursou engenharia pela Escola Militar do Rio de Janeiro, onde dedicou-se à matemática e às ciências físicas. Além de engenheiro e proprietário rural, o comendador da Ordem da Rosa destacou-se na carreira política. Foi deputado geral pelo Partido Conservador (1853-1856), deputado provincial (1872-1873), senador por vários mandatos e ministro da Agricultura (1872-1873) do gabinete 7 de março³⁹¹. Seu outro irmão, Inácio de Barros Barreto Jr. (1828-1887), formou-se em ciências jurídicas pela Faculdade de Direito de Olinda e elegeu-se deputado provincial nas 11ª (1856-1857) e 13ª (1860-1861) legislaturas e deputado pela Assembleia Geral na 12ª legislatura (1863-1866). Na condição de agricultor, Inácio Barreto defendeu arduamente os interesses da grande lavoura de exportação, sobretudo a produção açucareira, publicou várias obras sobre o tema, e dirigiu a *Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco* na qualidade de sócio fundador³⁹².

Estimulado pelo progenitor, Manoel de Barros Barreto deixou o Brasil para se formar em engenharia civil na França. Aos 19 anos, conseguiu ser aprovado nos exames admissionais da *École Centrale des Arts et Manufactures* de Paris com o auxílio do professor M. Martelet. A formação durou três anos. No primeiro, Barros Barreto estudou disciplinas básicas, quais sejam: geometria descritiva, análise geométrica, mecânica geral, física geral, química geral, história natural e transmissão de movimentos. Ainda compunha o currículo a manipulação de materiais químicos e físicos e levantamentos de edifícios e máquinas. Ao término do período letivo, o examinador considerou-lhe "très bon élève". Nos dois anos seguintes, o curso ficou mais especializado. O jovem pernambucano estudou em comum: construção de máquinas, mecânica aplicada, química analítica, química industrial, metalurgia, arquitetura, obras

³⁹⁰ AULER, Guilherme. (org.). Viagem a Pernambuco em 1859. *Revista do Arquivo Publico*. Recife: Secretaria do Interior e Justiça, 1950-1951, a. V e VI, nº VII e VIII, p. 457. Falecimento. *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de nov. 1881. a. LVII, nº 273, p. 2, c. 2; Falecimentos. *Jornal do Recife*. Recife, 30 de nov. 1881, a. 24, nº 273, p. 1, c. 6; Falecimento. *O Tempo*. Recife, 30 de nov. 1881. a. VI, nº 223, p. 1. c. 4.

³⁹¹ BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. v. III, p. 102-103; Conselheiro Barros Barreto. *O Paiz*. Rio de Janeiro, 11 de fev. de 1918 nº 12.177, a. XXXIV, p. 4, c. 6.

³⁹² *Ibidem.*, p. 262; Passamento. *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de nov. 1887. nº 252, a. LXIII, p. 3, c. 2; Falecimento. *Jornal do Recife*. Recife, 04 de nov. 1887. nº 251, a. XXX, p. 2, c. 4.

públicas, geologia e lavra. A disciplina "física industrial" só entrou no currículo no segundo ano e "máquinas a vapor" e "ferrovias" no terceiro. A aprendizagem na Centrale estimulava o desenvolvimento teórico e prático de projetos técnicos. Em 1849, Barros Barreto aprendeu perspectiva, tintura convencional e industrial, desenho de linha de máquina e de máquina calibrada, topografia, bomba, transmissão de movimentos e, entre os vários tipos de desenhos mecânicos, dentes de engrenagens. Desenvolveu um projeto de uma caldeira a vapor, de uma estação ferroviária e de uma fábrica de tinturas de madeira. Em 1850, os projetos foram os mais variados: chamada de incêndio, caldeira de aquecimento, destilação da água do mar, secagem por cal, escavações e aterros. O estudante também elaborou dois projetos de acordo com a sua especialidade: uma fábrica de fécula e outra de cerveja. Na instituição francesa, Barros Barreto especializou-se na área da química. Ele graduou-se no mesmo ano e obteve o certificado de conclusão de curso em 1851³⁹³.

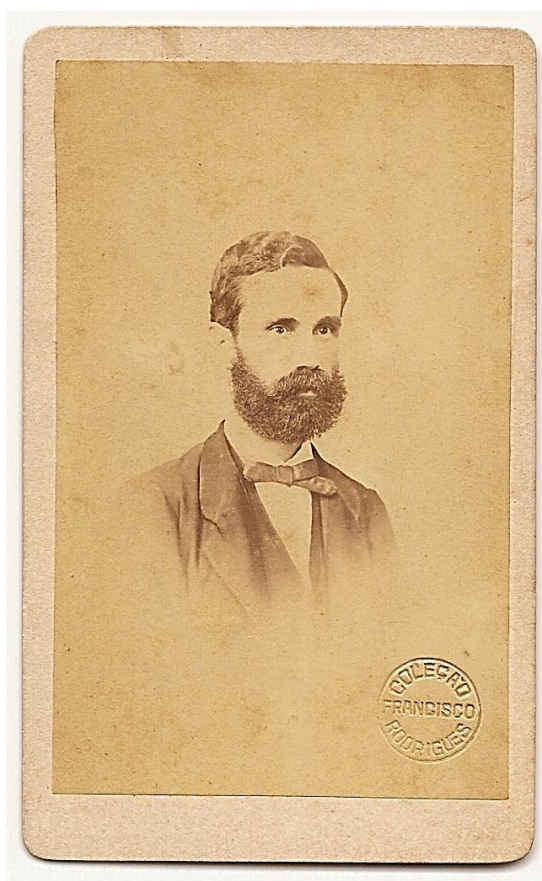


Figura 3 - Manoel de Barros Barreto, carta de visita, autor desconhecido. Fonte: FUNDAJ, Cehibra, Coleção Francisco Rodrigues, FR-00905, 10 x 6,3cm.

³⁹³ Arquivo da École Centrale des Arts et Manufactures. Paris: École Centrale, Códice: Dossier de BARRETO, Manoel de Barros. Promotion 1850. O documento compreende o seu exame admissional e o boletim escolar. A respeito da instituição francesa, ver: POTHIER, Francis. *Histoire de l'École Centrale des Arts et Manufactures*. Paris: Librairie Delamotte, 1887. 554 p.

Essa breve digressão sobre a formação profissional do engenheiro Barros Barreto traz algumas reflexões. Embora comprometida com a escravidão e o latifúndio, o exemplo de sua família demonstra que uma parte da elite rural possuía certa ilustração. Ela acreditava que um dos caminhos para enfrentar os problemas da produção agrícola passava necessariamente pela implantação de novas técnicas de produção industrial. Não bastava apenas contratar mais um desconhecido na Europa ou nos Estados Unidos, mas estimular os seus rebentos a aprendê-las no exterior e depois tocar os negócios da família e dos seus pares na província. A maior parte do aprendizado de Barros Barreto voltou-se à instalação de máquinas e equipamentos e ao processamento químico. Os dois ramos eram particularmente essenciais à industrialização açucareira. A montagem das modernas casas de purgar e as técnicas de refinamento do açúcar requeriam conhecimentos especializados. Não foi outra coisa senão a instalação de máquinas a primeira ocupação do engenheiro ao retornar a sua terra natal. No anúncio publicado no *Diário de Pernambuco* de 1852, Barros Barreto habilitou-se a "dirigir a construção, colocação de qualquer maquinismo, ou aparelho empregado pelo sistema atual no fabrico do açúcar, como também pelos recentemente aperfeiçoados, de que se usam na Europa para o mesmo fabrico, ou para qualquer outra manufatura" ³⁹⁴.

Por outro lado, a formação europeia e a importância da engenharia para o progresso do capitalismo incentivavam aventuras empresariais. Recém-chegado, Barros Barreto constituiu com Gustavo José do Rego uma refinaria de açúcar no arrabalde do Monteiro. A firma tinha como nome social *Rego & Barreto*. O engenheiro ficou responsável por toda a parte científica do negócio desde a instalação das máquinas até o processamento do açúcar. A refinaria do Monteiro tinha cinco tipos de equipamentos: duas caldeiras para produção da energia a vapor, clarificadores, filtros, caldeiras para cozimento a vácuo, segundo o sistema de baixa pressão aperfeiçoado de Edward Charles Howard, e uma máquina de força centrífuga para purgar. Ela tinha capacidade para refinar cerca de 150 arrobas de açúcar bruto por dia (50 pães). Quando a empresa pediu o auxílio do Governo provincial por causa dos danos causados pela cheia de 22 de junho 1854, uma comissão declarou que "todos esses aparelhos são de uma perfeição admirável, e até com luxo, não só de mão de obra como de metais, e foram construídos segundo os melhores modelos de máquinas empregadas ultimamente na Europa". Tal sistema de refinamento nunca fora antes testado na província. O método tradicional utilizava o sangue do boi, que dava ao açúcar refinado um "cheiro desagradável" devido à "existência de matéria animal em estado de decomposição" ³⁹⁵. Os admiradores da nova técnica exaltavam os seus

³⁹⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de mai. 1852. a. XXVIII, nº 120, p. 3, c. 2.

³⁹⁵ *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de nov. 1854. a. XXX, nº 260, p. 1, c. 4.

benefícios para a saúde pública, a rapidez do processo e a qualidade do produto em termos de pureza e cristalização. Outro traço característico do modelo industrial implantado por Barros Barreto e pelo seu sócio diz respeito à introdução da produção em escala do açúcar refinado, ao emprego de trabalhadores livres e a divisão racional do trabalho. Em 1855, doze homens controlavam o funcionamento das máquinas a vapor. Não sabemos por qual razão a sociedade com Gustavo José do Rego dissolveu-se "amigavelmente" em 1857. O engenheiro tornou-se proprietário da empresa e "responsável pelo passivo da extinta sociedade". Na mesma época, a casa parisiense *Desrone & Cail*, fabricante de máquinas de purificação e refinamento do açúcar da cana e do de beterraba, propôs-lhe uma sociedade para a instalação de um engenho central na província³⁹⁶. Não sabemos se ele aceitou o convite ou se desejou tocar o negócio sozinho. O certo é que a visita do Imperador às instalações da fábrica em 1859 demonstra que o empresário não conseguiu levantar o capital necessário:

O Barros Barreto, que tem o curso da Escola Central de Paris e parece-me entendido nesses estudos, mostrando-se inteirado dos progressos da química industrial, disse-me que as obras da fundição Starr não prestavam, e o [David] Bowman era muito careiro; mandou vir as peças principais da Europa, e faz e conserta o que pode na fábrica. É a única refinaria da província, segundo ouvi ao Barros Barreto, e querendo ele fundar uma fábrica central de açúcar para separar, como tanto convém, o fabrico da cultura, nada pôde levar avante apesar de procurar o auxílio dos parentes³⁹⁷.

O diálogo entre os dois deixa entrever que as instalações da refinaria não funcionavam como antes. Descrevendo a sua atividade industrial, D. Pedro II falou de que o processo de refinação continha "sangue de boi sem se extrair primeiramente a fibrina". A fábrica também não trabalhava com a sua capacidade total, pois processava diariamente 100 arrobas de açúcar bruto diariamente. Ademais, o preço da venda caíra bastante. Se antes a libra do produto valia 2.420 réis, agora a arroba ficava entre 4.000 a 5.000 réis. Uma das máquinas com força de 12 cavalos estava desativada. E a refinaria encontrou "grandes embaraços" para contratar mais trabalhadores braçais. É possível que Barros Barreto estivesse exagerando, visto que desde o ano anterior tornara-se exportador de açúcar³⁹⁸. Se ele pretendia sensibilizar o Imperador, o máximo que conseguiu foi o título de Cavaleiro da Ordem de Cristo.

³⁹⁶ A Carteira. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de nov. 1855. a. XXXI, nº 261, p. 1, c. 7; *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de ago. 1857. a. XXXIII, nº 181, p. 3, c. 6; *Diário de Pernambuco*. Recife, 25 de mai. 1857. a. XXXIII, nº 118, p. 1, c. 5.

³⁹⁷ AULER, 1950-1951. p. 458.

³⁹⁸ *Ibidem*; Movimento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de jan. 1858, a. XXXIV, nº 23, p. 2, c. 3; Movimento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de mar. 1858. XXXIV, nº 56, p. 2, c. 5.

Como tantos outros empresários do seu tempo, Barros Barreto também enveredou pelo mercado das concessões públicas. Em abril de 1855, o dito engenheiro e o comerciante Henry Gibson entraram com um requerimento junto à Assembleia Provincial para iluminar a gás a cidade do Recife pelo preço de 180 rs. A lei nº 364 autorizou a proposta dos dois ou de "quem melhores condições oferecer" ³⁹⁹. Em janeiro de 1856, os seguintes requerentes pleitearam o dito objeto: Felipe Lopes Neto, Barros Barreto e Henry Gibson, Achilles Martin de Estadens e Antônio da Silva Gusmão. Os dois primeiros proponentes acabaram unindo-se em consórcio enquanto Antônio Gusmão desistiu da concorrência. O representante de Estadens, Francisco Maria Duprat, tentou anular o contrato firmado com Lopes Neto, Barros Barreto e Henry Gibson. O recorrente alegou que o hidrogênio puro do seu cliente era tecnicamente superior ao do tipo carboretado do concorrente e o seu preço mais vantajoso. A Assembleia Provincial após longa discussão manteve o privilégio. Os deputados entenderam que o hidrogênio puro estava em fase experimental e Estadens não se conformara com os termos do edital. Ademais, as cláusulas contratuais previam a substituição do sistema de iluminação pública se houvesse inovação científica⁴⁰⁰. O projeto de Barros Barreto era mais bem elaborado. Ele compreendia a iluminação de todo o Bairro do Recife, Santo Antônio, São José e de parte das freguesias de Afogados e da Boa Vista. O sistema de iluminação consistia na instalação de mil combustores distribuídos nas ruas do Recife, cada qual com uma capacidade de luz equivalente a dez velas de espermacete. Cada vela consumiria proporcionalmente 120 graus [6 g] de espermacete por hora. Os combustores ficariam acessos seis horas por noite, exceto se a Assembleia decidisse estender a sua duração para 10 horas. Todos os custos da instalação e manutenção do sistema seriam bancados pelos concessionários, os quais receberiam da província por cada combustor 30 réis por hora, segundo o padrão monetário de 4\$000 réis por oitava de ouro de 22 quilates. No contrato, os empresários obrigavam-se a iniciar as obras em seis meses e a concluí-las no prazo de três anos. Uma das suas cláusulas permitia a transferência da concessão mediante a aprovação prévia do governo da província⁴⁰¹. Em 1857, eles transferiram o privilégio a firma importadora *Rostron Rooker & Cia*, que, por seu turno, o repassou a *Fielden Brothers* de Manchester em 22 de abril de 1858⁴⁰².

³⁹⁹ Assembleia Legislativa Provincial. *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de abr. 1855. a. XXXI, nº 94, p. 1, c. 7; Governo da Província. Lei nº 364. *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de mai. 1855, a. XXXI, nº 111, p. 1, c. 2.

⁴⁰⁰ Sobre as polêmicas do contrato, ver: Iluminação a gaz. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de mai. 1856. a. XXXII, nº 112, p. 2, c. 3-5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de mai. 1856. a. XXXII, nº 129, p. 3, c. 1-2.

⁴⁰¹ Termo do contracto para a illuminação á gaz da cidade do Recife, por tempo de trinta annos, celebrado em 26 de abril de 1856. Contractantes, o Dr. Filippe Lopes Netto, Manoel de Barros Barreto e Henry Gibson. *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de mai. 1856. a. XXXII, nº 112, p. 1, c. 2-3.

⁴⁰² *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de nov. 1857 a. XXXIII, p. 1, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de mai. 1858. a. XXXIV, nº 115, p. 1, c. 3

Em 1864, Barros Barreto divulgou pela primeira vez o seu projeto para o porto em três edições da seção "Ciências e Artes" do Diário de Pernambuco. Os artigos dividem-se em uma descrição do porto e dos seus defeitos; uma apresentação dos planos conhecidos sobre o referido objeto; uma apreciação de alguns projetos que segundo o mesmo Barros Barreto "têm sido menos analisados"; e, por fim, um programa de obras⁴⁰³. No ano seguinte, a tipografia do *Jornal do Recife* publicou em folheto uma versão revista e ampliada dos mesmos artigos, acompanhada de duas plantas explicativas. Entre os dois momentos, o engenheiro associou-se a William Martineau para juntos submeterem uma petição ao Governo imperial, com o fim de levar a efeito as obras do porto. Segundo o seu autor, a participação do inglês resumiu-se a "confecção dos detalhes das obras e dos orçamentos". A iniciativa de Barros Barreto está na sexta colocação entre os projetos particulares de reforma do porto do Recife e é a terceira a propor a construção de docas por companhia privada. Sua divulgação em todo o Império ocorreu bem no instante em que o consórcio estruturado em torno de Cunha Galvão tramitava favoravelmente na Corte, após receber o parecer favorável do engenheiro John Hawkshaw com algumas modificações técnicas⁴⁰⁴.

Antes de descrevermos o conteúdo do projeto, cabe destacar que os anos de formação na École Centrale, a assimilação de valores europeus e a sua atividade empresarial deram-lhe, entre outras vantagens, a possibilidade de discutir em tom de igualdade com os seus pares brasileiros e europeus. As primeiras experiências empresariais ofereceram-lhe as bases para tratar de temas mais complexos como as concessões portuárias. Na condição de engenheiro, ele enfrentou tecnicamente os argumentos contundentes de Charles Neate e John Hawkshaw; e, no papel de empresário, a companhia constituída pelo Barão de Mauá e pelos conselheiros Cunha Galvão e Muniz Barreto. Como a problemática técnica se arrastava desde o início do século e notabilidades da engenharia ofereceram várias "soluções técnicas", o maior desafio de Barros Barreto passava necessariamente pela exposição de uma ideia original. Não é à toa que ele começará com a divulgação de projeto e só depois organizará as bases do contrato de concessão. Um traço marcante da *Memória* do engenheiro pernambucano é o tom didático de sua linguagem. Ele evitou uma série de terminologias típicas da profissão do engenheiro com o objetivo de deixá-lo o mais compreensível possível. Em sendo um texto de propaganda, o projeto circularia nas sessões parlamentares, nos artigos da imprensa nacional e nas reuniões da Associação Comercial de Pernambuco.

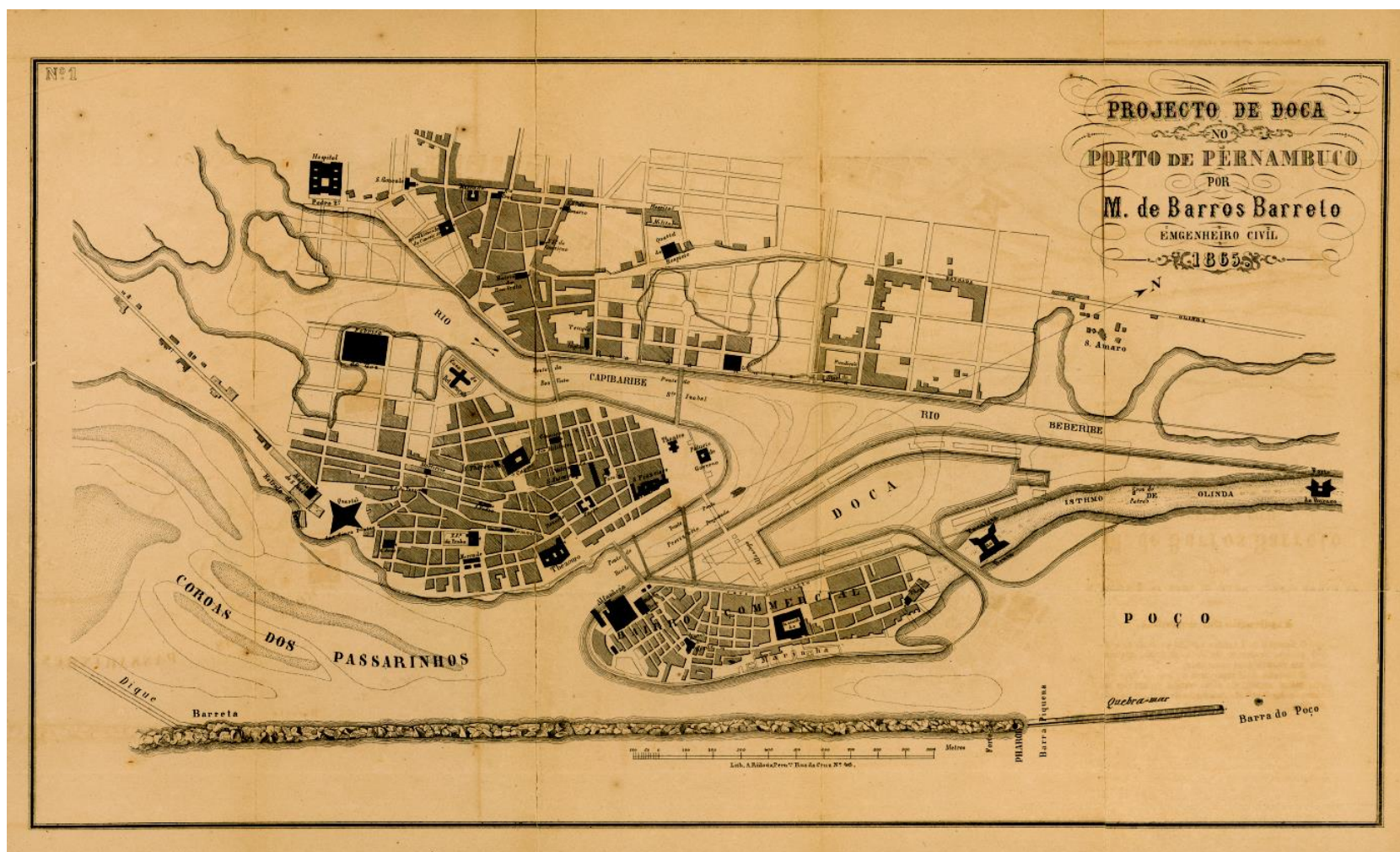
⁴⁰³ BARRETO, Manoel de Barros. Considerações acerca do melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 28, 29 e 30 de jul. 1864. a. XL, nº 171, p. 8, c. 1-2; nº 172, p. 8, c. 1-3; nº 173, p. 8, c. 1-5.

⁴⁰⁴ _____. *Memoria sobre o melhoramento do porto de Pernambuco por M. de Barros Barreto*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1865. p. 1.

Na apresentação da Memória de Barros Barreto, não trataremos dos capítulos sobre os "defeitos do porto" e tampouco do histórico dos projetos de reforma, pois não acrescentaria matéria nova a presente discussão. Mais importante é a sua apreciação de algumas dessas propostas e o seu próprio programa de obras. Para começar, Barros Barreto não analisou os projetos anteriores ao de 1849, e muito menos os que não contemplavam bacias de flutuação ou docas de comércio. Portanto, ele apreciou tão somente o trabalho da Comissão de 1848, o de Law & Blount, o da Comissão de 1859, o de Emmanuel Liais, o de Henry Law de 1861 e o de Neate & Lane com as alterações de John Hawkshaw. Sua pretensão era desqualificá-los do ponto de vista técnico e comercial para em seguida justificar o local por ele escolhido para a construção de uma doca. Estes estabelecimentos portuários tal como tinham sido projetados pela Comissão de 1848 e por Henry Law ficariam longe do centro do Recife e causariam a inutilização da alfândega e dos armazéns do Bairro do Recife. O projeto de Law & Blount, embora fosse mais central, tinha a desvantagem de manter a passagem dos navios no canal de entrada e de exigir a alteração do curso dos rios e a realização de grandes aterros. Apesar de ser um "bem elaborado trabalho", a proposta de Liais necessariamente implicava em grandes trabalhos de escavação para a formação de um novo leito fluvial, a fim de prevenir a cidade dos efeitos danosos das grandes cheias. Já a Comissão de 1859 partiu da hipótese errônea de que o Beberibe não trazia consigo areias para o interior do porto. Na ótica de Barros Barreto, as rupturas do istmo de Olinda demonstraram que o rio contribuía para o assoreamento do porto, o que causaria a obstrução da bacia ideada em 1849. Mas, o engenheiro pernambucano guardou suas críticas mais severas ao projeto de Neate & Lane. O corte no istmo de Olinda, em sua opinião, causaria uma série de transtornos ao porto e à cidade. O equilíbrio entre a altura do nível fluvial e das águas marítimas ocorria graças ao caminho que a maré tinha de percorrer até atingir os canais interiores. Tal fenômeno dava-se de modo semelhante no Rio Tay na Escócia e no Adour na França, onde a foz fluvial é mais estreita do que a parte superior dos seus respectivos cursos fluviais. Caso houvesse a abertura do istmo, a enchente de maré, atingindo mais prontamente a Bacia de Santo Amaro e coincidindo com a preamar fluvial, causaria o alagamento do Pátio do Palácio e das ruas da Aurora, Capibaribe, do Sol e de outras tantas. Outro grave inconveniente resultante dessa obra viria da enorme diferença entre o leito de Santo Amaro e o da entrada do porto. Subitamente, a profundidade passaria de menos de 1 metro para mais de 6 metros. Tamanho declive acarretaria um aumento abrupto da velocidade das águas e da escavação do leito, resultando na obstrução da foz e na ruína dos alicerces dos cais e das pontes da cidade ⁴⁰⁵.

⁴⁰⁵ BARRETO, 1865. p. 18-26.

MAPA 9: Projecto de doca no porto de Pernambuco por M. de Barros Barreto, engenheiro civil. 1865



Fonte: BARRETO, Manoel de Barros. *Memoria sobre o melhoramento do porto de Pernambuco*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1865. Preto e branco. Escala 1.000 metros. Material cartográfico.

Ao contrário dos demais engenheiros, Barros Barreto procurou não entrar em conflito com as construções existentes na cidade e manter o regime portuário. Sua doca ficaria entre os bairros do Recife, Santo Antônio e da Boa Vista, bem no ponto de encontro entre os rios Capibaribe e Beberibe na Bacia de Santo Amaro. Ela seria formada por um cais equidistante ao Bairro de Santo Antônio, o qual partindo da cabeceira da ponte do Recife na direção norte seguiria em curva até a altura da fundição Starr, e depois tomaria o sentido quase paralelo a Rua da Aurora até chegar ao Forte do Buraco. Sua entrada dar-se-ia através da abertura de um canal no istmo de Olinda entre a Fortaleza do Brum e a Igreja do Pilar. Todos os espaços ao redor da doca viriam a ser preenchidos com o material extraído pela dragagem. Os armazéns de importação estariam no fundo da doca e os de importação em sua entrada. Ambos ficariam na beira do cais e teriam um sistema de trilhos cobertos com telheiros para facilitar o fluxo de mercadorias. Um conjunto de guindastes guindariam as mercadorias dos navios e também as colocariam nos andares superiores dos armazéns. Ela teria um estaleiro de construção e de reparação naval e um espaço reservado à edificação de uma nova alfândega. Se o governo mantivesse o antigo edifício não haveria prejuízos as suas funções aduaneiras, pois ele estava em "muito menor distância da doca do que a de Londres fica das docas que ali existem". Em caso da necessidade de mais espaço para descarga, um conjunto de pontes perpendiculares ao cais, edificadas sobre colunas de ferro, daria vazão ao fluxo portuário. Uma ponte projetada entre o Palácio do Governo e o cais de Santo Amaro poderia ligar a ferrovia do São Francisco em caso de aumento da circulação de cargas. Ele também pensou em um plano urbanístico para a nova área conquistada em frente do Cais do Apolo⁴⁰⁶.

Para Barros Barreto, o projeto oferecia inúmeras vantagens. O local destinado à doca teria espaço suficiente para descarregar simultaneamente mais de cem navios. Os navios de quaisquer lotações teriam condições de entrar pelo canal existente e não seria necessário preservar a bacia ao sul do Mosqueiro como reservatório de limpeza portuária. Seus terrenos poderiam ser entregues à edificação após a realização de aterros. A posição privilegiada da doca facilitaria a comunicação com os bairros centrais da cidade. O enorme cais no Beberibe, além de proteger as margens do istmo, impediria que as suas areias viessem a ser arrastadas para o interior do porto, principalmente quando fossem removidos os pilares da antiga ponte do Recife. Não haveria inutilização de nenhuma construção existente entre as quais: os vários cais da cidade, o Dique da Ilha do Nogueira ou a nova ponte do Recife. O projeto manteria o curso dos rios e do porto e não inutilizaria o Forte do Brum. Diferentemente das disposições do Mosqueiro e do Poço, os navios encontrariam um recinto de águas tranquilas e abrigado

⁴⁰⁶ BARRETO, 1865. p. 26-28.

dos ventos reinantes. Além disso, a doca conviveria tranquilamente com os demais espaços do porto os quais continuariam servindo à navegação de cabotagem, cujos "carregamentos são isentos de direitos", e aos vapores e navios de guerra que não quisessem entrar no espaço ocupado pela bacia de flutuação. Com o objetivo de criar um anteporto e um porto de refúgio no Poço e ao mesmo tempo proteger a entrada da doca, Barros Barreto defendeu a construção de um quebra-mar desde o farol até a Barra Grande conforme o plano Neate. Ele recomendou ainda a canalização do Rio Beberibe para proteger ainda mais o istmo e diminuir os efeitos das grandes cheias. Completaria esta obra o alargamento das "duas pontes de Afogados, a do governo e a da estrada de ferro". O orçamento estimado do projeto chegava a 10,100:000\$000 e contemplava as seguintes obras: o conjunto de plataformas de cais, o quebra-mar do Poço, edifícios, estaleiros, pontes, escavações e aterros. Mesmo declarando não ser sua intenção deslocar o comércio tradicional do Recife, qual navio mercante deixaria de fazer uso da doca para ficar exposto aos inconvenientes do Mosqueiro e do Poço?⁴⁰⁷.

No mesmo ano em que Barros Barreto publicou sua Memória, os engenheiros anglo-brasileiros de origem francesa, Alfred e Edward de Mornay, reivindicaram a autoria da bacia de flutuação da Comissão de 1848. Os irmãos gêmeos eram velhos conhecidos da província. Eles atuavam no Brasil desde o Período Regencial e foram os primeiros concessionários da Estrada de Ferro do São Francisco⁴⁰⁸. Ambos tinham estreita relação com o Elisiário Antônio dos Santos. Foi o referido inspetor quem os convidou a participar informalmente da Comissão e colocou-lhes a par do seu requerimento endereçado ao Governo imperial para que este autorizasse a construção da bacia, preferencialmente por companhias privadas. Antes da submissão da proposta, os De Mornay estavam envolvidos com a própria direção da ferrovia e o Império priorizou os trabalhos mais estritamente portuários. Apenas quando os acionistas da Recife a São Francisco afastaram Edward da superintendência da empresa é que eles puseram suas energias na autorização do porto do Recife. Conforme a versão da companhia inglesa, o engenheiro não tinha competência administrativa para tocar um negócio daquele porte e ainda praticava atividades ignomiosas⁴⁰⁹. Mas houve quem acusasse a companhia de ter-lhes dado um golpe após a transferência da concessão⁴¹⁰. Em resumo, os dois engenheiros visavam construir uma doca assim que o Estado concluísse as obras portuárias.

⁴⁰⁷ BARRETO, 1865. p. 28-30.

⁴⁰⁸ MANSFIELD, Charles B. *Paraguay, Brazil, and Plate: letters written in 1852-1853*. Cambridge: Macmillan & Co., 1856. p. 41; PINTO, Estevão. *História de uma estrada de ferro do Nordeste*: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil Railway Company Limited" e das suas relações com a economia do Nordeste Brasileiro. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949. p. 58-59.

⁴⁰⁹ Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco do Recife a S. Francisco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 08 de jul. 1858. a. XXXIV, nº 153, p. 2, c. 3-5.

⁴¹⁰ Cousas diversas. *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de out. 1859. a. XXXV, nº 235. p. 2, c. 3.

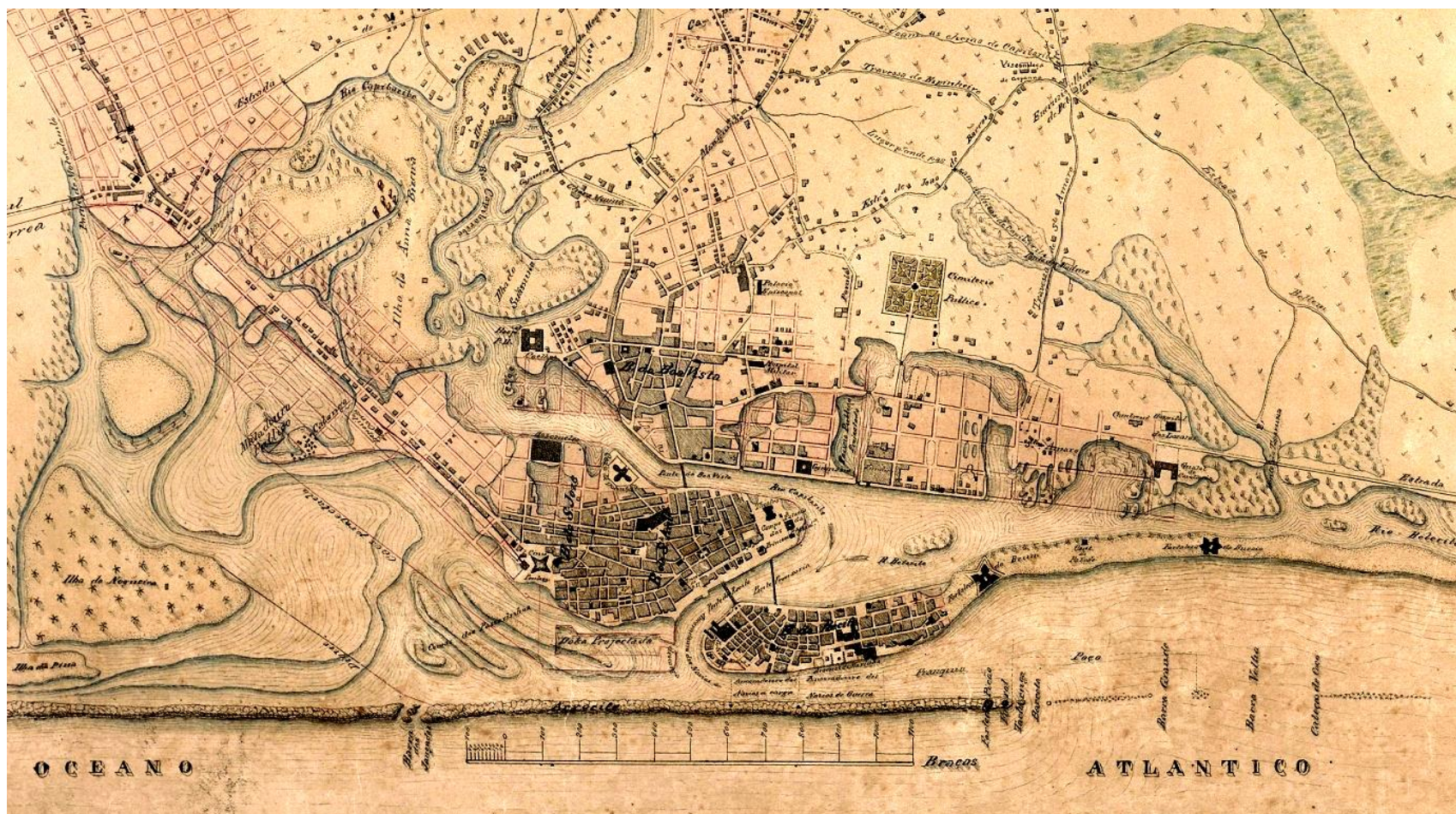
Toda a discussão sobre a falta de um local mais adequado às atividades comerciais do porto estimulou-os a resgatar o antigo projeto e em certa medida aprimorá-lo. Em um ofício de 12 de agosto de 1867, Edward disse ter acatado aos pedidos de Elisiário dos Santos para a promoção da empresa em 1856. Em parceria com Alfred, ele levantou a planta portuária da qual "não teve razões de alterar até hoje" e engajou engenheiros estrangeiros nos "trabalhos técnicos, sondagens e broqueamento do leito portuário para habilitá-lo a fazer o orçamento aproximativo das obras". Finalmente, eles entraram com um pedido de "concessão com o fim de levantar capitais na praça de Londres para a realização da empresa" em 1865. A proposta inicial não abarcava as obras do porto, mas unicamente a construção da doca. Como alguns peticionários estavam dispostos a assumir as duas coisas, os engenheiros dispuseram-se a melhorar a barra. A proposta não pedia garantia de juros, subvenção ou empenho algum da parte do governo. Tecnicamente falando, não diferia substancialmente da doca projetada em 1849. Ela ficaria em frente ao cais do Ramos e seria paralela em relação aos arrecifes. Um cais equidistante ao Dique do Nogueira partiria do seu extremo sul e seguiria em linha reta até o Cabanga, a fim de tornar mais uniforme o lagamar do Pina (Mapa 10). A bacia portuária seria ladeada de cais comercial, telheiros, armazéns de importação e exportação e teria um sistema de tramway para ligá-la diretamente à estação terminal da Estrada de Ferro do Recife a São Francisco nas Cinco Pontas⁴¹¹.

Sem ter muita chance de sucesso, Edward e Alfred deixaram a proposta de lado e se associaram ao consórcio de Cunha Galvão. A ideia de uma doca no Cais do Ramos há muito tempo vinha sendo criticada por uma geração de engenheiros civis e pelo comércio do Recife. A distância da barra e do Bairro do Recife, sobretudo dos armazéns, trapiches e do edifício da Alfândega, uniu os negociantes da cidade contra o projeto por meio da Associação Comercial de Pernambuco. A Estrada de Ferro do Recife a São Francisco também não tinha intenção de estabelecer uma parceria com os irmãos Mornay. Na mesma época em que exonerou Edward do cargo de superintendente, a companhia louvou a atitude do engenheiro William Peniston de organizar um projeto compatível com os interesses da ferrovia. Tempos depois, declarou o seu apoio à proposta de Cunha Galvão em 1869⁴¹². Apesar disso, os dois engenheiros não se deixaram abater. A parceria com Cunha Galvão foi circunstancial. Veremos mais adiante, que o engenheiro Galvão Filho criticará a proposta de uma doca entre o Santo Antonio e o Recife e defenderá a construção de uma doca no Cais do Ramos.

⁴¹¹ Ofício de Edward de Mornay dirigido ao Imperador D. Pedro II. Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1867. FBN, Códice I-34-25-001, /s.p./.

⁴¹² *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de out. 1859. a. XXXV, nº 235. p. 2, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de nov. 1865, nº 254, a. XLI, p. 1, c. 2. HAWKSHAW, 1875. p. 34.

MAPA 10: Trecho da "Planta das cidades do Recife, Olinda e seus arrabaldes".



Fonte: FBN. Rio de Janeiro, Cartografia: ARC 023,05,007, Coleção Tereza Cristina. Desenho de Ildefonso Idílio de Souza Lobo, 1 mapa: 53x72 cm. Colorido. Escala 1.100 braças. Material cartográfico. [s. d.]

Para finalizar, o português Antônio Joaquim Pereira de Carvalho elaborou um projeto que não teve qualquer repercussão. Em 1859, ele oficiou à comissão constituída por Gomes Jardim, Antônio Raposo e Teodoro de Freitas para que a mesma analisasse a proposta de uma “ponte pênsil pelo sistema de sua invenção, pela qual pede privilégio”. A ponte seria edificada no porto do Recife, teria trilhos de ferro destinados ao “movimento de carga e descarga” e um aqueduto de água potável. Como Pereira de Carvalho comprometeu-se a inaugurar um sistema similar na Corte, entendeu-se que a sua utilidade deveria ser primeiro testada na Baía da Guanabara⁴¹³. Dez anos depois, ele apresentou um projeto de construção de uma doca no porto do Recife. Não tivemos acesso aos desenhos e mapas da petição devido ao seu estado de conservação⁴¹⁴. Graças à iniciativa do próprio requerente, a imprensa do Recife e do Rio de Janeiro publicou o teor da proposta. O mesmo pretendia construir na orla exterior uma doca “maior do que a de qualquer das docas atuais de Londres”. Ela teria ligação com a alfândega através de uma ponte e seria capaz de acolher navios mercantes e de guerra. Um ponto a favor de uma doca exterior é que a mesma não exigiria o desvio dos rios ou o sangradouro no istmo e nem deixaria a cidade vulnerável às inundações. No que toca ao aspecto financeiro, Pereira de Carvalho habilitou-se a levantar o capital mediante “contratos mútuos e juros ou organizar companhias”. Para ele, a proposta de Neate e Lane em discussão na Câmara não levava em conta a variação cambial. Já a sua doca serviria de hipoteca ao pagamento dos capitais e dos juros correspondentes. O Governo imperial comprometer-se-ia a inspecioná-la para garantir a arrecadação dos direitos e evitar o contrabando. As taxas de ancoragem seriam de 12 xelins por tonelada, convertidos em moeda corrente segundo a média cambial da semana antecedente. Seu rendimento seria dividido em duas partes. O permissionário ficaria com 80% e o restante pertenceria aos cofres públicos. Terminado o prazo de 90 anos, a doca passaria ao domínio do Estado sem qualquer direito a remuneração. Caso a doca não protegesse os navios durante o mau tempo, ele obrigava-se a pagar o sinistro e a reparar o defeito técnico. Mantendo-se o problema, o contrato perderia seus efeitos, as taxas deixariam de ser cobradas e o proponente obrigava-se a removê-la com seus próprios recursos⁴¹⁵. Mesmo chegando ao conhecimento de Galvão Filho, a proposta não foi apreciada. Em 1874, o Ministério da Agricultura negou outro requerimento de Pereira de Carvalho⁴¹⁶.

⁴¹³ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 28 de out. 1859, nº 295, a. XVI, p. 1, c. 1.

⁴¹⁴ Petição apresentando proposta de construção de uma doca no porto de Pernambuco que capacite navios de grande porte ancorarem e desejando que a mesma seja aceita assim como cobrança de taxas para os navios que desfrutarem dos melhoramentos. Rio de Janeiro, 22 de mar., 1869. 8 p. FBN, Códice I-34, 25,002.

⁴¹⁵ CARVALHO, Antonio Joaquim Pereira de. Doca no porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 07 de abr. 1869, nº 96, a. 48, p. 6, c. 5-6.

⁴¹⁶ *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 15 de mai. 1874, nº 133, a. 52, p. 4, c. 4.

A partir do que dissemos até agora chegamos a seguintes conclusões. As dificuldades técnicas e orçamentárias do Império de levar a cabo as obras do porto do Recife incentivou o aparecimento de vários projetos particulares. Esses projetos indicavam propostas diferentes para os obstáculos naturais do porto e geralmente subordinavam o melhoramento à construção de bacias de flutuação ou docas. Uns propunham a mudança do regime dos rios Capibaribe e Beberibe na sua entrada no canal do porto, enquanto outros conservavam o sistema fluvial desde a sua foz até a barra. O primeiro grupo de engenheiros divergia da forma como deveria ser feita a mudança do curso dos rios, sendo a maioria favorável à obstrução da passagem do Capibaribe no leito de junção com o Beberibe para fazê-los refluir até Afogados ou romper o istmo de Olinda, e assim construir no local uma bacia de flutuação ou doca. Integraram esse grupo os engenheiros: Vauthier (2º projeto), Law & Blount, a Comissão de 1859, Emmanuel Liais e Neate & Lane com as recomendações de Hawkshaw. O segundo grupo limitou-se a melhorias na barra e no ancoradouro e constituem a maioria absoluta dos projetos portuários. Alguns destes incluíram o estabelecimento de bacias de flutuação no porto, quais sejam: a Comissão de 1848, Henry Law (2º projeto), Barros Barreto e Edward de Mornay.

Como bem colocou o engenheiro Rafael Archanjo:

Vê-se, portanto, que na apreciação das duas ideias características do sistema adotado nos projetos em que colaboraram vinte senhores engenheiros não houve unidade de pensamento, já na base do sistema, e já nas questões secundárias; notando-se que cada autor de projeto diverge dos seus antecessores no mesmo trabalho, e sendo chamado a estudar de novo a questão modifica radicalmente as suas primeiras ideias, e acaba por abraçar outras inteiramente opostas⁴¹⁷.

Ao mesmo tempo em que as disputas no âmbito da engenharia civil dificultaram uma decisão política da parte do Império. Elas anteciparam a existência de uma lei específica para o setor portuário. Os engenheiros particulares primeiro apresentaram soluções alternativas à questão técnica do porto e depois entraram com pedidos de autorização. A construção de uma bacia de flutuação por particulares tinha como pano de fundo o modelo portuário inglês de docas de comércio. No capítulo seguinte, discutiremos detalhadamente como funcionavam esses estabelecimentos na Inglaterra e como eles inspiraram a elaboração do decreto 1.746 de 13 de outubro de 1869, mais conhecido como "Lei de Docas".

⁴¹⁷ GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios de desagão no mesmo porto e meios de removel-as*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870. p. 8-9.

4. O REGIME AUTOSSUSTENTÁVEL

Ao contrário das inversões ferroviárias, o Império adotou nas concessões portuárias o regime de financiamento econômico autossustentável, ou seja, os concessionários assumiriam a execução e o custeio de obras hidráulicas, e receberiam em troca o movimento comercial dos portos e outros benefícios previstos em lei. Como a cobertura do capital proviria única e exclusivamente do objeto da concessão, o Governo Imperial não teria nenhum compromisso com a remuneração de companhias, seja por meio de subvenções, empréstimos ou garantia de juros. Originário da Inglaterra, o sistema de docas prometia livrá-lo da obrigação de melhorar os portos brasileiros e, simultaneamente, fortalecer a centralização política do Segundo Reinado, uma vez que o poder decisório ficaria enfeixado na Corte por intermédio dos seus ministérios. Segundo os defensores desse programa, as docas também resolveriam todos os obstáculos técnicos e operacionais dos portos. Inexistindo entre nós um corpo de engenheiros civis, as companhias teriam maior facilidade para contratar trabalhadores especializados para a execução dos melhoramentos portuários, estimulariam a transição do regime escravocrata para o trabalho assalariado, combateriam mais eficazmente as práticas de contrabando e roubo de carga, e propagariam no Brasil o “espírito de associação”. Por sua vez, as províncias não ficariam mais à mercê da boa vontade do poder público.

No capítulo anterior, mostramos que diante da incompetência do Estado para levar a efeito o programa da Comissão de 1848, alguns engenheiros propuseram por conta própria a construção de docas no Recife. A apresentação técnica desse modelo portuário antecipou a existência de uma lei específica para as concessões portuárias. Cabe salientar que as docas tinham tripla função: melhorar as condições hidráulicas dos portos, criar áreas específicas para as atividades portuárias, e estabelecer ambientes favorável à arrecadação de tarifas incidentes sobre a carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias. Afinal, as taxas portuárias e os demais serviços oferecidos pelas docas cobririam as despesas da edificação e custeio desses estabelecimentos, e ainda trariam dividendos às companhias. Portanto, não se tratava apenas de uma questão meramente técnica. Elas foram projetadas para funcionar como entrepostos comerciais. Por isso, a compreensão dos primeiros anos do decreto nº 1.746 de 13 de outubro de 1869 passa necessariamente por um estudo do modelo inglês de docas e do seu programa “self-supporting”. Em seguida, falaremos dos conflitos de interesse entre os grupos favoráveis à permanência do sistema portuário advindo do Período Colonial e os partidários do novo sistema. O desdobramento dessa discussão na Câmara dos Deputados e no Senado redundou na chamada “Lei de Docas”.

4.1. As docas de comércio

O uso corrente da palavra “docas” remete inevitavelmente a uma área abrigada de um porto, contendo cais acostável onde podem entrar embarcações para fugir das intempéries do tempo ou para carregar e descarregar mercadorias. Nessa acepção, as docas compreendem todos os espaços resguardados do ímpeto das águas e que servem de refúgio às embarcações durante o mau tempo. Suas instalações contêm plataformas de embarque e desembarque, bem como os aparelhos destinados ao movimento de passageiros e mercadorias. Por conseguinte, não há uma separação entre as funções tipicamente comerciais de um porto daquelas relativas ao abrigo de embarcações. A fronteira portuária compreende, pois, a totalidade portuária e não somente trechos específicos do porto. Nem sempre o termo “docas” foi compreendido desta maneira. Entre o final do Séc. XVII e a segunda metade do início do XIX, a mesma palavra significava uma bacia portuária, circundada de cais e separada do restante do porto por obras hidráulicas. Segundo Adolphe-Jérôme Blanqui (1798-1854), chamava-se docas: “as bacias estabelecidas principalmente nos portos de maré, para receber os navios e depositar em entreposto suas mercadorias em vastos armazéns apropriados a esta destinação”. O referido economista francês lembra que as primeiras docas tinham a função de proteger os navios de acidentes provocados pela maré vazante de portos fluviais ou marítimos, que “deixava suas quilhas a seco na areia ou sobre o seixo”. Essa “bela invenção comercial” só estava completa “quando reunia de uma só vez a bacia destinada a proteger o navio, e os armazéns necessários para recolher o carregamento”. Antes do seu surgimento na Inglaterra, recorda Blanqui, “os navios em carga ou em descarga não podiam demorar sem perigo no mesmo lugar quando a maré se retirava”. Como medida de segurança, eles se mantinham a nado “para evitar graves avarias e, às vezes, uma destruição certa”. Isso gerava várias despesas com os deslocamentos dos navios. Após a criação das docas, eles passaram a ingressar em uma “bacia fechada por eclusas, onde a água mant[inha]-se a nível constante”. No seu interior, um “cais, geralmente coberto e munido de máquinas próprias ao descarregamento, corr[ia] ao longo da bacia onde flutu[avam] os navios, os quais encontra[vam] todas as facilidades desejáveis para deixar suas cargas”. A partir da descrição de Blanqui, pode-se afirmar que as docas eram ancoradouros artificiais nos quais os navios fundeavam em águas serenas e, concomitantemente, realizavam atividades tipicamente portuárias. Segundo o responsável pelo verbete “Docks”, havia outras peculiaridades desses “úteis monumentos” ⁴¹⁸.

⁴¹⁸ *Dictionnaire de l'industrie, manufacturière, commerciale et agricole*. Paris: Chez J. B. Baillière, Libraire de l'Académie Royale de Médecine, 1833. p. 119-120.

Os principais portos da Inglaterra contavam com um número considerável de docas, algumas das quais serviam de entrada ou de saída dos navios, outras realizavam reparações navais e havia aquelas que se especializaram na navegação a vapor. Havia docas que recebiam somente navios destinados à América ou às “Índias Ocidentais”. Seus “imensos armazéns” ao longo do cais impressionaram Blanqui. Construídos sobre estruturas metálicas, alguns deles tinham até seis andares e serviam de depósito a vários tipos de mercadorias tais como: café, açúcar, cânhamo, índigos, madeira para tinturaria e construção, bebidas e produtos de todas as espécies. O processo de arrumação seguia uma ordem admirável. Facilmente, as mercadorias podiam ser encontradas e alcançadas, desde as mais delicadas até as de grande proporção. Graças a “máquinas engenhosas”, volumes consideráveis chegavam aos andares superiores e desciam na mesma rapidez. As cargas eram “distribuídas e numeradas conforme os navios, registradas ao crédito dos armadores ou consignatários, e mantidas disponíveis a qualquer momento”. Dia e noite os armazéns passavam por vistorias e por esse motivo “nada se perde, nada se altera e nada não é mais raro do que um voo”. Além de serem circundadas por “muros muito elevados”, as docas continham portas muito bem vigiadas. Destaca Blanqui que quase todas as docas inglesas foram obras do *esprit d’association*⁴¹⁹.

Na época da sua descrição existiam quatro companhias de docas no Tâmesa: *London Dock*, *East and West India Docks* e *St. Katharine Docks*. Todas elas desempenhavam a função de entrepostos comerciais. Tão logo as mercadorias chegavam aos armazéns, os diretores da companhia emitiam ao importador ou consignatário um certificado ou “warrant”. Esses títulos anunciavam que a companhia detinha em suas instalações uma determinada “mercadoria de tal peso e tal qualidade”. Servindo como certificados de propriedade, os warrants poderiam ser divididos e transmitidos por endosso. Por meio deles, os homens de negócio realizavam suas transações sem que houvesse necessidade de mudar as mercadorias de lugar, livrando-os, por conseguinte, das despesas de transporte e manutenção. Para Blanqui, esses certificados assemelhavam-se aos títulos do Estado francês, os quais passavam de “mão em mão por simples transferência”. Se o portador do título desejasse trocá-lo por dinheiro ou usá-lo como garantia de um empréstimo, bastava dirigir-se ao algum banco munido do conhecimento de carga. Em suma: os warrants transformavam a mercadoria em dinheiro, descartavam sua presença física durante a negociação, podiam ser repassados com facilidade e operavam como portfolios. Funcionando como empórios, as docas tornaram-se “verdadeiros bancos” e as mercadorias depositadas tinham um “imenso fundo social”⁴²⁰.

⁴¹⁹ Ver nota anterior, p. 119-120.

⁴²⁰ *Idem.*, p. 122-123

Quem participou mais ativamente da divulgação do sistema de docas na França foi o engenheiro Eugène Flachet (1802-1873). Apesar de ser reconhecido pela sua atuação como engenheiro ferroviário, Flachet escreveu sobre o assunto em dicionários da década de 1830 e em obras técnicas específicas. Sua definição sobre as docas inglesas é bem semelhante a do economista Blanqui:

Esta palavra, que parece designar especialmente hoje os grandes estabelecimentos comerciais criados em Londres para a recepção dos navios e para o descarregamento e armazenamento de mercadorias sob a garantia e a responsabilidade de companhias operacionais, se aplicava antigamente na Inglaterra ao que nós chamamos ainda na França *bassin à flot* e a *niveau fixe* ⁴²¹.

Tecnicamente, não havia diferença entre as docas e as “bacias de flutuação”. Uma só diferia da outra pelo fato de que as primeiras eram administradas por companhias. No início, as bacias inglesas foram executadas pelo Estado para fins militares e só depois desenvolvidas para a marinha mercante. Em 1708, comerciantes e políticos de Liverpool decidiram que uma bacia ajudaria a aumentar o comércio da cidade. Os engenheiros George Sorocold e seu sócio Henry Huss elaboraram um plano e orçamento da obra, mas nenhum dos dois quis assumir o empreendimento. Em 1710, o conselho da cidade soube da chegada do engenheiro Thomas Steers e pediu-lhe um projeto para o mesmo fim. Aproveitando de uma área alagada, Steers com a colaboração de William Braddock projetou e levou a efeito a *Old Dock*. A obra exigiu trabalhos de escavação e de revestimento de suas margens com plataformas de cais, dos quais colaboraram alguns construtores como: Edward Litherland, Thomas Hurst, William Bibby e Thomas Pattinson. A doca de Steers possuía 3 ½ acres e foi aberta à navegação em meados de 1715 ainda incompleta. No mesmo ano, um *Second Act* aprovou a construção de outra bacia de maré e mais três docas de reparação naval, bem próximas à entrada da Old Dock. Ainda com os trabalhos em andamento, elevou-se o trecho norte dessas obras para evitar inundações e proteger os navios dos ventos e tempestades. E uma terceira etapa de expansão do complexo portuário voltou-se para o sul até ser concluído em 1721 ⁴²². Posteriormente, várias docas foram construídas em Liverpool por empresas. Quando tinham o fim de manter o nível da maré, os ingleses chamavam-se *wet docks* (docas flutuantes) ou *bassin à flot* na aceção dos franceses. As docas secas (*dry docks*) destinavam-se a trabalhos náuticos.

⁴²¹ *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises, contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer*. Paris: Guillaumin et Cie, Éditeurs, 1837. T. 1, A-F, p. 801.

⁴²² SKEMPTON, Alec Westley. *A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland (1500-1830)*. London: Thomas Telford, 2002. V. 1, p. 652.

Estas e outras variantes do emprego da palavra “doca” gerava confusão até mesmo entre os engenheiros. Victor Fournié, por exemplo, evitava “afrancesar a palavra inglesa *dock*, que nossos vizinhos [os ingleses] empregam, segundo o gênio de sua língua, em tantos sentidos que para cada caso é necessário uma explicação especial”⁴²³. Tanto as “dry basins” quanto as “wet docks” referiam-se a bacias portuárias. Nas docas secas, os navios entravam a nado e depois ficavam totalmente descobertos mediante um processo natural de esgotamento ou de bombeamento a vapor. A função desses reservatórios era reparar, limpar e vistoriar navios e, em seguida, serem outra vez preenchidos com água. Em Liverpool, as primeiras instalações desse tipo possuíam tais nomes: *Old Dock Gut*, *Queen’s Basin*, *George’s dc.*, *S. Ferry dc.*, *George’s Ferry dc.*, *Seacombe dc.* e *Prince’s Bassin*. As “wet docks”, por sua vez, ficavam perenemente repletas d’água e serviam como entrepostos comerciais. Com o passar dos anos, as docas flutuantes passaram a ter no seu interior docas secas, a fim de satisfazer todas as necessidades da navegação num único local. Antes disso, o porto de Liverpool tinha 15 wet docks cada qual com as suas características. A *King’s Dock* ficava próxima à casa comercial “King’s Tabacco Warehouse” e recebia navios da Virgínia e de outros lugares com tabaco. A *Queen’s Dock* e a *Brunswick Dock* especializaram-se na importação de madeira de Honduras, do Canadá e do Báltico. Os navios de cabotagem que trocavam milho e provisões por produtos tropicais entravam na *Canning Dock*. A *Salthohouse Dock* acomodava navios irlandeses, ingleses e do Levante. A *Clarence Dock & Lock*, a *Trafalgar Dock* e a *Cabourg Dock* acolhiam navios a vapor, sendo esta última apropriada aos vapores transatlânticos e do Mediterrâneo. Ainda existiam: a *Half-tide Basin*, a *Waterloo Dock & Lock*, a *Victoria Dock*, *Prince Dock*, a *George Dock*, a *Queen’s Dock*, a *Half-tide Dock* e a *Union Dock*. Todas elas surgiram entre o final do Séc. XVIII e o início do Séc. XIX e mantinham-se protegidas do mar por intermédio de um paredão de 24 metros de comprimento. Dragagens periódicas obstavam o assoreamento do Mersey. E um policiamento vigoroso garantia a “boa ordem” e evitava os incêndios e as depredações. As primeiras docas foram construídas por corporações e eram administradas por comissários nomeados pelo parlamento inglês. O conjunto de construções e armazéns não pertencia a nenhuma delas, mas aos seus respectivos proprietários. Como nem sempre os armazéns estavam próximos às bacias portuárias, os serviços de carga e a descarga ocorriam por meio de grupos de trabalhadores privados. Os *lumpers* (estivadores) recebiam valores específicos por cada jornada de trabalho⁴²⁴.

⁴²³ FOURNIÉ, Victor. *Étude sur les travaux nécessaires au développement du port de Pernambuco*. Memoire adresse au Gouvernement Brésilien. Juin 1874. Paris: Dunod Éditeur, 1874, p. 31.

⁴²⁴ McCULLOCH, John Ramsay. *Dictionary, geographical, and histotical, of the various countries, places, and principal natural objects in the world*. New York: Published by Harper & Brother, 1844. V. II, p. 198-199.

Malgrado a inovação do sistema implantado em Liverpool, homens como Flachet acreditavam que o programa de docas somente atingiu a perfeição quando entraram em cena as companhias privadas e o seu “espírito de empresa”. Para eles, o sistema passou por várias etapas até chegar as admiráveis docas de Londres. As docas do Mersey não pertenciam a grupos específicos e poderiam ser utilizadas por qualquer interessado. Elas não interferiram nas propriedades existentes e tampouco nas relações de trabalho. Os negociantes mantiveram toda uma estrutura tradicional de armazenamento, controle e distribuição de mercadorias na zona portuária. Quanto mais distantes estivessem os armazéns e casas comerciais das docas, mais complexo tornava-se o deslocamento das mercadorias até o porto e vice-versa. Sem falar de toda uma preocupação para evitar danos e perdas excessivas. Eles ainda precisavam lidar com questões de natureza fiscal e contratar trabalhadores braçais para fazer o carregamento e o descarregamento dos navios. Tudo isso tornava a dinâmica portuária muito mais morosa e aumentava o tempo de estadia dos navios. Ademais, como as docas não concorriam entre si, inexistia um esforço para aumentar a eficiência e reduzir os custos. Para completar, as taxas portuárias eram muito elevadas em Liverpool antes de 1836⁴²⁵.

As docas do Tâmesa foram construídas diretamente por empresas com a permissão do parlamento inglês. Toda a estrutura portuária tinha o cunho de propriedade privada desde os molhes que encerravam as bacias até os armazéns. Logo, o acesso as suas instalações não estava aberto a todos livremente. Não sendo tais concessões exclusivas, outras companhias de docas se instalaram dentro do mesmo curso fluvial. O que gerava concorrência entre elas e a redução dos fretes para atrair a navegação. A racionalização das atividades portuárias era uma das características principais do modelo portuário londrino. Inexistiam intermediários entre o proprietário da carga e a companhia de docas. Seus próprios agentes cuidavam do despacho, classificação, acondicionamento e distribuição das mercadorias. Os armazéns ficavam todos na beira do cais tanto para facilitar o trabalho de carga e descarga, como para acelerar a permanência dos navios. Segundo John Ramsay McCulloch (1760-1864), houve resistência da parte dos *private wharfingers* e dos comerciantes tradicionais para a implantação das wet docks em Londres. Cerca de um século após a construção da primeira obra deste tipo é que a capital inglesa rendeu-se ao programa de docas. O porto encontrava-se lotado de mercadorias e faltava espaço suficiente para recebê-las e acomodá-las. Tampouco as disposições portuárias davam conta da enorme quantidade de navios⁴²⁶.

⁴²⁵ McCULLOCH, 1844. p. 198.

⁴²⁶ _____. *A Dictionary practical, theoretical, and historical of commerce and commercial navigation*. London: Longmans, Green and Co., 1871. p. 498.

Diante desse quadro, grandes associações de comerciantes implantaram um sistema diferente do de Liverpool. Eles obtiveram concessões temporárias, alguns das quais expiraram com o passar dos anos. Foram-lhes concedidos os seguintes direitos: desapropriar os terrenos privados que estivessem na área do empreendimento; receber navios mercantes; descarregar e armazenar carregamentos sob sua própria garantia; conservar mercadorias e liberá-las após o pagamento de direitos alfandegários. Diante de tamanha responsabilidade, as companhias adquiriram o privilégio de manusear mercadorias através dos seus próprios funcionários, exceto os operários do porto e os funcionários dos proprietários das cargas. Não tardou para que as companhias emitissem documentos pelos quais estes pudessem fazer sua contabilidade e transmitir a propriedade de seus carregamentos. Afinal, os negociantes ficaram liberados de todo o processo de “reconhecimento, pesagem, marca e outras manutenções necessárias tanto à conservação de mercadorias quanto à guarda de suas contas”. Vem daí a origem dos “títulos de garantia ou warrants emitidos pelas companhias de docas à ordem do primeiro proprietário das mercadorias, e transmissíveis por meio de endosso”. Essa confiança depositada na doca deu aos comerciantes uma série de vantagens. Para começar, eles não precisavam mais manter um quadro de funcionários, escritórios e grandes armazéns⁴²⁷.

O portfólio contendo os warrants substituiu toda a estrutura necessária ao exercício da negociação, permitindo mais facilmente a circulação do capital e as transações comerciais da *City*. Eis aí a motivo do “imenso desenvolvimento do mercado de Londres” e de quase não ter outro tipo de administração que não fosse dessa maneira. A organização das companhias londrinas surgiu das mãos dos próprios proprietários de armazéns nas margens do Tâmesa, que se reuniram em associações. O mesmo não pôde ter ocorrido em Liverpool devido à “enorme massa de capital, mais de 41 milhões, engajados na construção de armazéns a uma grande distância do porto e mesmo do domicílio dos negociantes”. O município, composto de homens de negócio e de seus parentes e amigos, assumiu a responsabilidade da obra para evitar “uma depreciação considerável de capital”. Para que não houvesse concorrência com os armazéns existentes, ela optou por uma “simples bacia de maré, contornada de cais, munida de simples portas de eclusa e de máquinas de descarregamento”. Isso ocorreu de modo similar no porto do Havre, onde o acesso às bacias manteve-se franco ao trânsito público. Antigas corporações portuárias temiam que a redução das tarifas interferisse no sistema de trabalho tradicional. O emprego de máquinas para baratear a mão de obra representava uma ameaça real a determinadas grupos de trabalhadores⁴²⁸.

⁴²⁷ Ver nota nº 418.

⁴²⁸ *Ibidem*

Em síntese, o programa de docas privadas possuía várias dimensões. Tecnicamente, não diferia das bacias de flutuação. Uma ou mais bacias fechadas comunicavam-se entre si e com o porto exterior por meio de comportas e possuíam no seu interior todos os edifícios e aparelhos próprios ao depósito e locomoção de mercadorias. Tratava-se, mais precisamente, de um ancoradouro artificial, cercado de plataformas de cais, armazéns e telheiros, contendo um conjunto de equipamentos próprios à locomoção, manutenção e recolhimento de direitos das mercadorias de importação e de exportação. As docas separavam as funções tipicamente comerciais de um porto daquelas relativas apenas ao abrigo de navios. Daí a separação entre o porto comercial ou docas e o restante do porto. É escusado aduzir que elas foram pensadas tanto para melhorar as condições naturais de um porto, tornando suas águas apropriadas ao calado e à segurança dos navios, como para facilitar os negócios da companhia. Neste sentido, as docas distinguiam-se das bacias de flutuação pela sua estrutura comercial e administrativa. O espaço portuário deixava de ser público e se tornava exclusivamente privado. Tais empresas custeavam as obras de engenharia hidráulica e assumiam o controle das ações de embarque, desembarque, armazenamento e arrecadação fiscal das cargas. Por conseguinte, o seu regime de cobertura do capital era *self-supporting*⁴²⁹.

Para Flach, a combinação perfeita do trabalho da engenharia civil e da organização estrutural dessas empresas trazia uma série de benefícios aos comerciantes tradicionais. Em primeiro lugar, eles ficavam dispensados de “toda vigilância, contabilidade e trabalhos de recepção, conservação e liberação de mercadorias”. O engenheiro francês também ressaltou a eficiência das docas no combate ao contrabando e roubo de carga. Outra qualidade das docas vinha dos títulos de representação das mercadorias (warrants), que lhes permitiam vender e realizar empréstimo. Não havia sequer necessidade de se fazer deslocamento da carga ou de se ter funcionários por se tratar apenas de mudança de propriedade e não consumo imediato ou reexpedição. Em terceiro lugar, as companhias respondiam perante as alfândegas a respeito de avarias, declarações e formalidades inerentes aos direitos fiscais. As dependências das docas acompanhavam com regularidade, eficiência e rapidez o movimento do carregamento desde o desembarque até a sua liberação. Elas ofereciam à administração aduaneira uma arrecadação “mais fácil, mais segura e mais econômica”. Por fim, as tarifas cobradas pelas companhias diminuía as despesas existentes no porto e, ao mesmo tempo, garantiam uma remuneração razoável pelos investimentos realizados⁴³⁰.

⁴²⁹ FLACHAT, Eugène. *Établissements Commerciaux: Docks de Londres; Entrepôts de Paris. Projects de docks a Marseille*. Paris: Librairie de F. -G. Levraut, 1836. p. 12; LAMÉ, Gabriel; CLAPEYRON, Émile; FLACHAT, Stéphane et al. *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*. Paris: Éverat, 1832. Cap. VIII.

⁴³⁰ *Idem*. p. 13.

É bom destacar que Flachat, Blanqui e tantos outros intelectuais franceses falavam do programa de docas a partir das St. Katharine Docks. No caso específico de Flachat, ele estava empenhado em montar algo do gênero nos portos do Havre e de Marselha e chegou, inclusive, a consultar a Câmara de Comércio desta cidade e a submeter um pedido de concessão ao Ministério do Comércio e a administração das “Ponts et Chaussées”. Diga-se de passagem, que a divulgação do sistema inglês no exterior deve muito aos livros técnicos franceses. Homens como o arquiteto Jean-Charles Bringol (1805-1851) atravessaram o Canal da Mancha para estudar o funcionamento desses estabelecimentos na Inglaterra⁴³¹. Diferentemente da formação erudita francesa, os ingleses tornavam-se engenheiros por aprendizagem até 1898. Não é à toa que Governo imperial, ao combater os “curiosos, mestres de obras e engenheiros práticos”, dispensou os ingleses da obrigação de apresentar um diploma para exercer a profissão de engenheiro no país, visto que “não havia na Grã-Bretanha nenhuma escola que conferisse diplomas formais de engenheiro”. Bastava-lhes comprovar que eram sócios efetivos do *Institution of the Civil Engineer* de Londres⁴³².

Durante o processo de separação do ensino militar e o da engenharia civil, o Brasil adotou o modelo francês. Desde a grade curricular até os livros didáticos tinha-se influência pedagógica daquele país. O próprio nome da Escola Politécnica do Largo do São Francisco no Rio de Janeiro vinha da *École Polytechnique* de Paris. Em parte, isso explica a referência constante a Flachat nos primeiros artigos de André Rebouças sobre docas. O olhar francês a respeito desses estabelecimentos tinha suas implicações. Os autores geralmente faziam uma pré-seleção do que era mais conveniente mostrar a respeito das docas inglesas. Um deles, o secretário da Câmara de Comércio de Marselha, criticou a distância das primeiras docas do centro de Londres e as suas “proporções gigantescas”. Para Sébastien Berteaut, os “serviços difíceis” e o atravancamento das London Docks e das West India Docks só diziam respeito às “disposições interiores viciosas”. Portanto, o problema das duas companhias era unicamente técnico e operacional. As docas de St. Katharine conseguiram superar a duas, tendo apenas a metade da superfície da primeira e ¼ da segunda. Seu segredo estava na melhor disposição dos edifícios e na proximidade da capital inglesa⁴³³. O que Berteaut omitiu dos seus leitores é que as primeiras docas possuíam monopólios comerciais.

⁴³¹ BRINGOL, Jean-Charles. *Études sur la construction des Docks de Sainte-Catherine, a Londres, et sur la manutention des marchandises entreposées*. Paris: impr. De A. Belin, s. d. [18..]

⁴³² HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital 1848-1875*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. p. 72; TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI a XIX)*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984., p.470-476.

⁴³³ BERTEAUT, Sébastien. *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent a son port*. Marseille: Typographie Barlatier-Feissat et Demonchy, 1845, t. 1, p. 176-177.

A imagem perfeita das docas inglesas vinha da sua importância para o avanço do livre comércio. Por esse motivo, os primeiros anos da London Docks e da West India Docks não podiam servir de exemplo a outras partes do mundo. As duas companhias só reestruturaram as suas instalações portuárias com o término do monopólio que cada uma possuía no porto de Londres. A mais antiga, a *West India Docks Company*, iniciou a sua construção em 1800 e entrou parcialmente em operação dois anos depois. Localizada no istmo que liga a “Isle of Dogs” ao condado de Middlesex, tinha duas docas e a maior e mais extensa “warehousing” londrina. Durante vinte anos, todos os navios da Companhia das Índias Ocidentais eram obrigados a carregar e descarregar nelas. Com o fim do privilégio, a West India experimentou uma queda progressiva do seu movimento comercial. Uma comissão da Câmara dos Comuns propôs a diminuição de suas tarifas para que a mesma atraísse a navegação. Além de acatar a sugestão do parlamento, a empresa realizou reformas estruturais. A mais importante delas foi a separação das atividades de importação das de exportação. Essa medida dinamizou o fluxo portuário, conteve as pilhagens e preveniu os incêndios. A “Export Dock” possuía uma área de 25 acres e a “Import Dock” de 30 acres. Paralelas entre si, as duas estavam separadas por uma série de armazéns destinados, principalmente, ao acondicionamento de rum, conhaque e outras bebidas alcoólicas. Em 1829, a companhia construiu a “South Dock” de 19 acres para facilitar a navegação ao sul da Isle of Dogs, mas que acabou sendo usada para o comércio de madeira. Todo esse enorme complexo portuário estava cercado por armazéns e telheiros com capacidade para armazenar açúcar, café, madeira e bebidas diversas⁴³⁴.

Apesar de perder a exclusividade do comércio marítimo do Mar das Antilhas, a West India tentou controlar o porto de Londres de outras maneiras. Em 1838, ela formou uma enorme companhia unindo-se a *East India Docks Company*. Situada em Blackwall e a cerca de 3 ½ milhas do “Exchange”, a East India admitia tão-somente navios da Companhia das Índias Orientais. Como a sua predecessora, perdeu o privilégio sobre um mercado específico, no caso o indiano, e passou a receber navios de todos os lugares. Adotou a mesma estrutura organizacional da West India. Uma doca especializou-se no comércio de exportação e a outra no comércio de importação. A primeira delas continha aproximadamente 900 m² e a segunda 1.800 m². Uma bacia portuária ligava as duas docas com o Tâmesa mediante um sistema de comportas. Possuindo profundidade superior a 23 pés (cerca de 7m), as docas da East India permitiam a acomodação de navios de qualquer lotação. Nenhuma outra companhia tinha a mesma capacidade. Um cais com mais de 213 metros de comprimento permitia a atracação de vapores transatlânticos qualquer que fosse o estado da maré. Sua doca de exportação estava

⁴³⁴ McCULLOCH, 1871. p. 498.

equipada com equipamentos de mastreação. Ela possuía armazéns próprios e dividia outros com a West India. Para compensar a distância da casa de câmbio, a companhia comunicava-se com o norte de Londres por linhas férreas e enviava amostras dos seus produtos aos armazéns superiores. Isso tornava o preço do frete bastante elevado para os produtos armazenados na parte superior do rio. Por outro lado, os navios que entravam na East and West India evitavam a navegação perigosa do Tâmbisa, tal como estavam sujeitos os que tinham destino a London Docks e a St. Katharine Docks⁴³⁵.

Em 1805, despontou a segunda companhia de docas do Tâmbisa. A *London Docks* localizava-se entre as paróquias de St. George, Wapping e Shadwell. Suas docas recebiam principalmente navios carregados com vinho, conhaque, tabaco e arroz. As acomodações da companhia abarcavam duas docas principais, ligadas ao Rio Tâmbisa por meio de três bacias munidas de comportas. Possuindo uma área de 20 acres e um molhe central de 800 pés de extensão, a “Western Dock” era a maior de todas. Ligava-se a “Eastern Dock” pela “Tabacco Docks” de 1 acre de comprimento. Ao norte desta doca havia o maior armazém de tabaco do mundo com 500 m². Ele tinha capacidade para armazenar 24.000 barricas deste produto e se achava sob os cuidados das autoridades aduaneiras. Todos os navios carregados com vinho, conhaque, tabaco e arroz necessariamente descarregavam na London Docks durante 21 anos, exceto os da East and West India. Esse monopólio expirou em janeiro de 1826 e desde então o uso de suas docas tornou-se opcional. A concorrência com outras companhias do mesmo gênero estimulou a London Docks a realizar benfeitorias. Máquinas hidráulicas foram postas na beira do cais para facilitar as operações de carga e descarga, construiu-se a Eastern Dock e uma nova bacia no Shadwell. Antes disso, a entrada para as docas dava-se unicamente pelas bacias do Hermitage e do Wapping. Em 1858, a companhia alargou a Doca Oriental e deixou a entrada do Shadwell com 28 pés de profundidade, o que tornou o ingresso dos navios muito mais fácil e permitiu a manipulação das maiores cargas. Após a expansão de sua área física, a London Docks passou a ocupar 100 acres. Seu capital atingiu 4.910.393 £ em 1859 e estava em parte comprometido com a indenização de propriedades, que se encontram na vizinhança das instalações das docas. No entorno desse complexo portuário existiam vários armazéns e telheiros de tamanhos monumentais para recepcionar diversos tipos de produtos, entre os quais vinhos e bebidas alcoólicas⁴³⁶. A despeito de todos esses investimentos, a London Docks sofreu com a concorrência das demais companhias. Mais adiante, veremos que a empresa trilhou o mesmo caminho da East and West India unindo-se a outra companhia.

⁴³⁵ McCULLOCH, 1871. p. 498.

⁴³⁶ *Idem*. p. 518.

Fonte: http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~genmaps/genfiles/COU_files/ENG/LON/nk_londocks_1849.html

A única companhia de docas ao sul do Tâmesa chamava-se originalmente *Commercial Docks* e ficava em Rotherhithe. No Séc. XVII, a localidade recebeu a primeira doca flutuante do Império Britânico, a *Howland Great Wet Dock*. Tempos depois, tornou-se a base de navios baleeiros do Ártico e foi rebatizada *Greenland Dock*. A confluência da navegação advinda do Báltico, da Escandinávia e do Canadá levou a construção de outras docas para receber um número cada vez maior de navios. A “Commercial Docks” e a companhia do mesmo nome surgiram em 1807. Seu conjunto de bacias portuárias tinha capacidade para receber navios carregados de madeira, milho, ferro, guano, alcatrão e outros gêneros. Em 1851, a companhia obteve direitos de desembarque e armazenagem para quase todos os produtos. Daí por diante, ela comprou a *East County Docks* e realizou obras estruturais com o fim de abrigar grandes embarcações. Com a aquisição da *Surry Docks* e Canal ocorreu a fusão das duas empresas, que passaram então a chamar-se *Surrey Commercial Dock Company* em 1864. A propriedade da *Surrey* chegava a 335 acres, sendo 176 acres de superfície d’água. Os navios com mais de 26 pés (cerca de 8 metros) ingressavam e acostavam diretamente aos cais. Uma rede de linhas férreas punha suas docas em comunicação direta com Londres e Brighton e um sistema de ramais conseguia ligá-las a *East London Railway* que, por seu turno, estabelecia as conexões com todas as estradas de ferro ao norte do Tâmesa. Ao que parece, a *Commercial Docks* não desfrutou nos seus primeiros anos de alguma vantagem adicional. As demais companhias exploravam as suas respectivas áreas mercantis e não se interessavam pelo Ártico⁴³⁷.

Em 1825, os privilégios comerciais das docas pioneiras acabaram e novas companhias de docas instalaram-se no porto de Londres. A *St. Katharine Docks* iniciou parcialmente suas operações em 1828. Para competir com o tamanho e a experiência das demais empresas do gênero, ela investiu na localização e na eficiência dos serviços portuários. Situava-se entre a Torre de Londres e a *London Docks*, onde também estavam a alfândega e o centro comercial londrino. Visando estabelecer-se em localidade tão privilegiada, a companhia adquiriu várias propriedades da redondeza. Uma das quais destinou aos vapores de carga e ao transporte de passageiros. Constituíam-se por duas docas de tamanhos e formatos diferentes e uma bacia central, que se comunicava com ambas e com a única entrada portuária. A área compreendida pelas suas muralhas media 2.400 m², dos quais 1.100 m² continham água. O canal de entrada media mais de 54 m de comprimento e 13 m de largura. Ele tinha sido construído de tal modo que navios com 600 toneladas de carga podiam entrar ou sair com a maior rapidez. Tanto de dia como de noite, embarcações com mais de 1.000 toneladas atracavam ou desatracavam sem

⁴³⁷ GRIFFIN, Josiah. *History of the Surry Commercial Docks*. London: Unknown, 1877. 40 p.; McCULLOCH, 1871. p. 522.

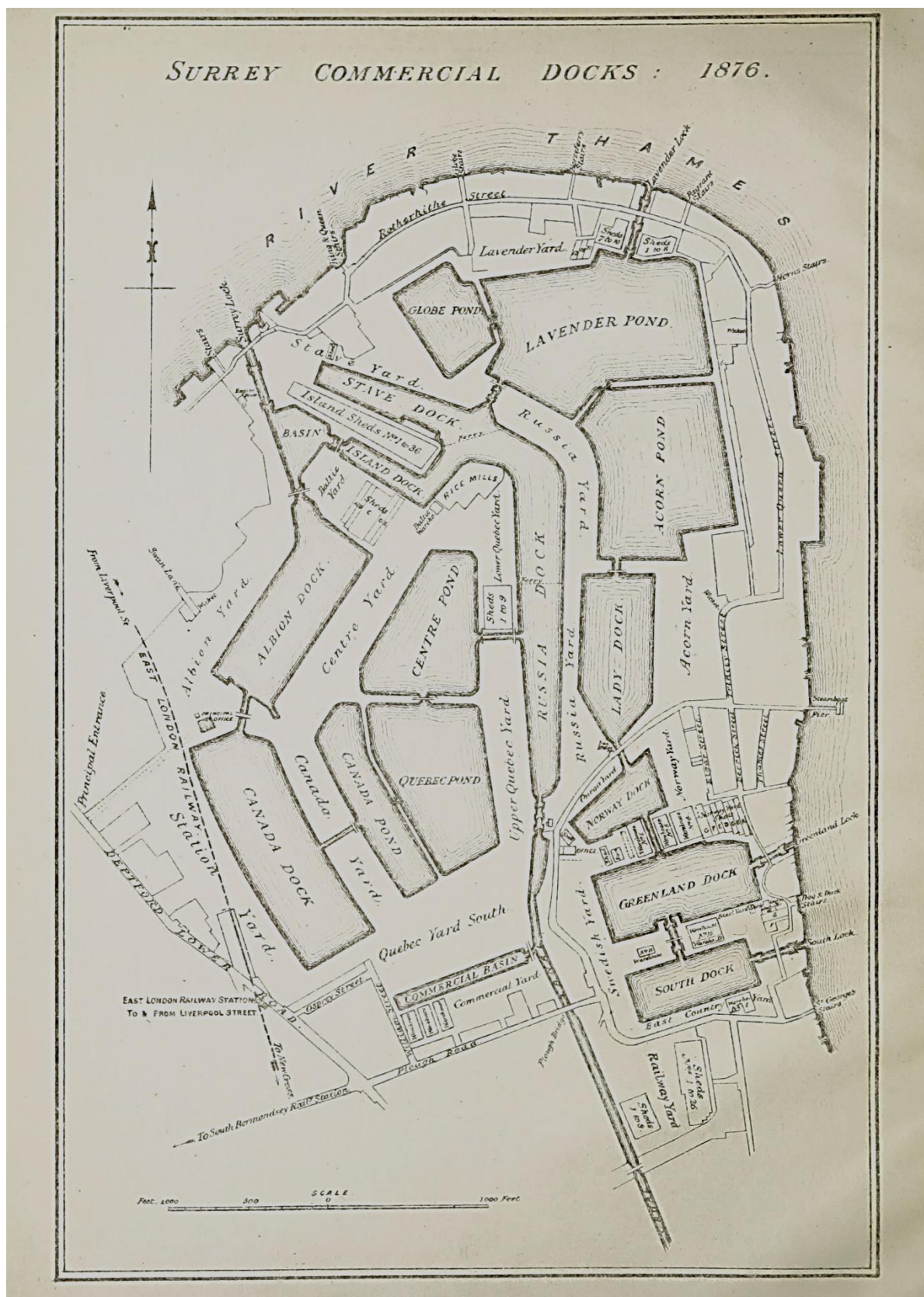
grande dificuldade. Outra característica da St. Katharine Docks diz respeito à projeção dos cais. Os armazéns encontravam-se na beira do cais e continham um sistema de guias que guindavam o carregamento diretamente do porão para os locais de pesagem, distribuição e armazenamento. Segundo Berteaut, esse sistema inovou o método de manuseamento de mercadorias. Os armazéns tinham faces duplas na qual uma delas se voltava para os navios e a outra para as vias internas das docas. A grua que retirava os fardos do interior do navio era a mesma que colocava a carga na face oposta. Nela existiam lugares específicos para cada operação portuária. Com isso, o fluxo de carga tornou-se muito mais dinâmico, eliminou-se o roubo e as baldeações intermodais entre o cais e os armazéns⁴³⁸.

Em 1850, o parlamento inglês autorizou a incorporação da *Victoria Dock Company*. A companhia adotou uma configuração portuária inovadora. Ao invés de fazer várias docas, ela construiu uma bacia de maré ou anteporto de 16 acres e apenas uma doca de 74 acres dotada de 6 molhes, dos quais 5 possuíam extensos armazéns. Havia outros armazéns na parte norte da mesma, um dos quais possuía 4 acres de pavimento e destinava-se ao armazenamento de tabaco. Ela possuía ainda vários galpões capazes de guardar mais de 100.000 toneladas de guano e um sistema de linhas férreas que ligavam os cais com as estradas de ferro *Eastern Counties Railway* e *North Western*. A *Victoria Dock* ficava situada no Plaistow Marches ao norte do Tâmesa, logo abaixo da East and West India Docks. Sua propriedade compreendia cerca de 650 acres de terra que se estendiam desde Bow Creek, onde estava a entrada da doca, até Gallion Reach. Posteriormente, a companhia construiu mais uma doca na parte leste do terreno para equipá-la com docas secas, armazéns e outras instalações. A *Thames Graving Dock* construiu no seu interior um dique flutuante, o *Patent Pontoons* de Edwin Clark, cujo sistema inovador conseguia erguer navios por meio de energia hidráulica e depois colocá-los a seco para fins de exame e reparo. É aí que se pode notar que as docas do Tâmesa começaram a reunir num mesmo recinto as instalações técnicas e comerciais de um porto, e assim satisfazer todas as necessidades da navegação. Através de autorizações subsequentes, o capital social da empresa elevou-se a 1.599.000 £. Em 1855, três arrendatários assumiram a direção da *Victoria Docks* por 21 anos. Para se ter uma breve ideia da magnitude do empreendimento, os arrendatários pagavam 5% de aluguel, calculados sobre um capital de até 700.000 £, e mais 6% sobre o montante restante. Eles gastavam cerca de 2.000 £ ao ano com as despesas de escritório e de administração da companhia⁴³⁹.

⁴³⁸ BERTEAUT, 1845. p. 179; BRINGOL, [18..], 13 p.; McCULLOCH, 1871. p. 518.

⁴³⁹ McCULLOCH, 1871, p. 518; CAPPER, Charles. *The Port and Trade of London: historical, statistical, local and general*. London: Smith, Elder & Co., 1862. p. 159-160.

MAPA 13: Surrey Commercial Docks (1876)



Fonte: GRIFFIN, Josiah. *History of the Surrey Commercial Docks*. London: Unknown, 1877.

Como não poderia deixar de ocorrer, a existência de tantas docas na orla de um mesmo curso fluvial interferiu nos lucros e na especialização das companhias, principalmente após a instalação da Victoria Dock Company. Produtos tão ligados à London Docks e East and West India Docks como o tabaco ou guano, respectivamente, passaram a ser negociados em outras empresas do gênero. A queda dos dividendos da London Docks foi particularmente acentuada a partir de 1857. Durante 14 anos, o rendimento da empresa manteve o percentual de 5%. Ele decresceu paulatinamente até atingir 2 ¼ % em 1860. A quantidade de produtos armazenados nas docas evidenciou um quadro econômico estacionário. Situação semelhante aconteceu com a Saint Katharine Docks, que, depois de proporcionar aos seus acionistas um lucro regular de 4 ½ %, passou a render 3 ¾ % no referido ano. Na realidade, a concorrência atingiu em cheio as companhias menores. A fusão da East India com a West India e a sua política de contenção de despesas garantiu-lhe certa estabilidade. Contudo, o “sucesso imediato” da Victoria Dock causou “sentimentos de ansiedade” entre os acionistas da companhia. A concorrente atraiu para si uma “grande quantidade de negócios” e assumiu rapidamente a segunda posição em importância no porto de Londres. Foi ela que desbancou a East and West India do comércio de guano e enveredou no tradicional mercado do tabaco da London Docks⁴⁴⁰.

Para um representante da segunda companhia de docas do Tâmesa, a única forma de se manter um equilíbrio entre as empresas do setor e, simultaneamente, tornar o porto de Londres mais atrativo era adotar o sistema de Liverpool. Em seu ponto de vista, a competição acarretava lucros desiguais, estacionários ou irregulares. Os privilégios sobre determinados produtos ou mercados não eram respeitados. E o valor das tarifas ficava ao sabor de cada companhia. No maior porto exportador da Grã-Bretanha, um truste restringia a concorrência e controlava os preços das 28 docas da margem direita do Mersey e das existentes na margem oposta, isto é, em Birkenhead. A junta administrativa responsável pelo truste chamava-se *Liverpool Docks Committee* e estava sujeita ao seu respectivo conselho municipal, ou melhor, a *Liverpool Town Council*. Essa corporação estipulava uma escala de tarifas igualitária para todas as docas, respeitando os interesses dos comerciantes e armadores. Reside aí o segredo da grandiosidade do porto de Liverpool e não da sua posição geográfica em relação à América ou às fábricas de Manchester e manufaturas de algodão da Grã-Bretanha. Deixando de lado os exageros, a colocação do porta-voz da London Docks demonstra que o programa de docas não era uniforme e muito menos liberal em outras partes da Albion⁴⁴¹.

⁴⁴⁰ *The London Dock Companies: na inquiry into their presente position and future prospectus, with suggesting for improvements of revenue and dividends.* London: Richardson & Co. Cornhill, 1861. p. 6-15, 23-29.

⁴⁴¹ *Idem.*, p. 52-53.

Positiva ou negativamente, o sistema de Liverpool não vingou em Londres devido às peculiaridades do seu porto. Conforme demonstramos, as primeiras docas de Liverpool foram erigidas pela municipalidade, que, apesar de permitir a coparticipação da iniciativa privada, manteve o controle sobre o conjunto delas. Na capital inglesa, o programa começou pelas mãos de empresas particulares. Elas receberam exclusividade do governo inglês sobre certos produtos ou mercados internacionais ao longo de um período específico, e depois passaram a concorrer entre si. O monopólio das docas pioneiras tanto servia de compensação às imensas obras as quais estavam comprometidas a fazer, como de garantia à rentabilidade da empresa durante um prazo definido. Findo o privilégio, as docas londrinas tinham de caminhar por si mesmas conforme a máxima do *laissez-faire*. A propósito, a propaganda política em torno delas fundamentava-se no liberalismo econômico. Por isso, qualquer tentativa no sentido de constituir um truste a princípio não interessou às próprias companhias, aos armadores e ao comércio com um todo⁴⁴². As empresas menores só tinham a alternativa de investir em novos equipamentos e instalações portuárias, fundir-se a outras empresas com problemas similares e assim constituir grandes consórcios de capital. É o que ocorreu com as duas companhias das Índias e, posteriormente, com as docas do distrito do Surrey e da Commercial Docks. Após mover uma campanha a favor de um acordo interempresarial, a London Docks uniu-se a Saint Katharine e adquiriu a Victoria Docks em 1865. Mas, a *The London and St. Katharine Docks Company* continuou com dificuldades. Na realidade, o porto possuía mais acomodações do que o necessário e a concorrência ameaçava tornar-se desastrosa. Mesmo não havendo espaço para a navegação comercial, o parlamento inglês autorizou a construção das *Millwall Docks* ao sul da Isle of Docks para a fabricação de navios e reparação naval. O clima de confiança em grandes especulações atraiu investidores até para obras de futuro duvidoso. As próprias casas de crédito, como o *Credit Foncier*, incentivaram empreendimentos ambiciosos, mas também criaram condições desfavoráveis a muitas dessas obras. Os responsáveis pelas docas Millwall tentaram negociar com a East and West India Docks e pensaram em transformá-las em docas comerciais. É nesse clima de saturação e de lucros incertos que um dos proprietários da London and St. Katharine Docks retomou a ideia de formar um truste no porto de Londres, ou melhor, uma “Union of Docks” em 1869⁴⁴³.

⁴⁴² Ver nota anterior e *The London Dock Companies: an inquiry into their present position and future prospects with suggestions for improvements of revenue dividends* (The Dock Pamphlets, nº 2. Dock Dividends and warehousing fires). London: Richardson & Co. Cornhill, 1861.

⁴⁴³ KING, T. H. *The London and St. Katharine Docks: some considerations on the recent management and present state of this once valuable property*. London: Spottiswoods and Co., 1868; Idem. *The London and St. Katharine Docks: some considerations on the policy which should in future guide the directors of that Company*. London: Spottiswoods and Co., 1869.

Quer regido pelo “Liverpool Docks Committee” ou sob os cuidados de companhias privadas como as do Tâmesa, o sistema de docas difundiu-se na Grã-Bretanha e em outras partes do mundo. No território inglês havia docas em Southampton, Bristol, Grimsby, Hull, Newcastle, Cardiff, Glasgow, Dundee, Leith e Cork. Ainda que não tivessem a mesmo peso econômico, cada uma delas funcionava como centros de armazenamento e de distribuição de mercadorias. O Império Britânico centralizava nos seus portos tanto as mercadorias oriundas do seu próprio território e das suas possessões ultramarinas, como também as procedentes do mercado internacional⁴⁴⁴. A convergência da economia mundial para os portos ingleses deve-se a fenômenos bem conhecidos. Na segunda metade do Séc. XVIII, a Grã-Bretanha iniciou a Revolução Industrial e assumiu a liderança do seu pioneirismo. A atividade produtiva baseada no trabalho manual passou a ser efetuada em fábricas. A industrialização têxtil dividiu a sociedade entre empregadores capitalistas e trabalhadores assalariados, em que estes nada mais tinham do que a sua força de trabalho. Os limites desse tipo de indústria e o acúmulo de capital estimularam a exploração do carvão e do ferro, matérias-primas abundantes na Grã-Bretanha. Daí foi um passo para uma indústria alicerçada em bens de capital. As estradas de ferro e a energia a vapor suplantaram os setores pioneiros e estimularam o crescimento das exportações britânicas para novos mercados e a expansão dos antigos. Enquanto outras partes do mundo não entraram na fase industrial, o Império Britânico despontou no horizonte como a maior potência econômica do planeta. Tudo isso respaldado numa política de livre-comércio em que as leis da oferta e da procura regulavam o mercado. A regra era comprar no mercado mais barato e vender no mais caro. Através da hegemonia do seu império, da marinha de Sua Majestade e da sua superioridade comercial, os ingleses exportavam produtos industrializados e tecnologia e importavam matérias-primas e produtos de primeira necessidade dos quatro cantos do mundo⁴⁴⁵. O modelo portuário inglês expandiu-se no Reino Unido para acomodar a maior parte desse volume espantoso de cargas. É por isso que as docas cumpriam a função de entrepostos comerciais. Apenas quando outros países entraram na corrida industrial e o fluxo de mercadorias tornou-se mais intenso, as docas de armazenamento perderam espaço para as docas de trânsito. Além do mais, os custos com a construção das docas inglesas não estavam ao alcance de qualquer algibeira. As dificuldades das companhias estrangeiras de levantar um capital tão avultado estimulará o surgimento de novos sistemas portuários.

⁴⁴⁴ McCULLOCH, 1871. p. 522.

⁴⁴⁵ ASHTON, Thomas Southcliff. *A Revolução Industrial (1760-1830)*. 4ª ed. Lisboa: Europa América, 1977; HOBBSAWM, Eric John Ernest. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1979. p. 53-73, 101-123; INIKORI, Joseph. *Africans and the Industrial Revolution in England: a study in international trade and economic development*, 2002.

Na França, a propaganda para a introdução dos caminhos de ferro e das docas inglesas teve a colaboração de Charles Dupin, Michel Chevalier, François Bartholony, Eugène Flachet e Paulin Talabot entre os anos de 1830 e 1844. Mas a campanha liberal naquele país contou com certa hostilidade das autoridades francesas e de segmentos portuários. A primeira doca da França ficava em Paris e se chamava *Bassin de la Villette*. Iniciada em 1806 e concluída em 1809, a bacia fluvial tinha a função de ligar os canais Ourcq, Saint-Denis e Saint-Martin aos afluentes do Rio Sena. Faltando espaço para a acomodação das mercadorias que chegavam aos locais de desembarque, a companhia dos canais de Paris concedeu os terrenos a sua volta e decidiu transformá-la numa doca-entrepósito, conforme os “vários modelos sob o nome de DOCAS” existentes em Londres. Em 1830, uma sociedade chamada *Gisquet, Nay, Savoye et Cie* organizou-se com o intuito de construir uma série de armazéns, onde os navios pudessem acostar de um lado e dispor os carros de transporte no outro⁴⁴⁶. A decisão de torná-la uma doca veio da necessidade de criar novas áreas para a armazenagem de farinha e cereais. Para tal fim só havia um celeiro na Bastilha e o mercado de trigos, cujas acomodações não davam conta da demanda do comércio parisiense. Os armazéns de Saint-Denis, Corbeil e Meaux ficavam muito afastados e tinham pouco espaço.

Em vista disso, a sociedade construiu um armazém destinado à conservação de grãos, sementes e farinha. Mas a concorrência entre os concessionários redundou na sua dissolução e no surgimento de uma nova sociedade em 1850. Nessa época, o primeiro estabelecimento já se mostrava insuficiente e o mercado de grãos bastante restrito. Foi então construído mais um armazém em 1853. Valendo-se de um tratado com a cidade de Paris, a Companhia dos Canais de Ourcq e Saint-Denis construiu outro armazém em La Villette. A companhia particular logo percebeu a importância de integrá-la aos caminhos de ferro e assim receber as mercadorias que chegavam pelas novas vias de comunicação. Em 1854, ela constituiu mais uma doca na *Bassin de Flandre* munida de um grande armazém para servir de depósito a todo tipo de produto e de uma adega para vinhos e bebidas alcoólicas. Uma resolução da prefeitura do Sena determinou que a mesma fizesse outro armazém para o comércio de panificação e mais um depósito de farinha. Assim sendo, os armazéns de La Villette acolhiam óleo, sementes, grãos, farinha, fécula, vinho, bebidas e produtos coloniais⁴⁴⁷. Nota-se, portanto, que a mesma não seguiu a cartilha londrina. Ela foi construída pelo Estado, sofreu várias interferências do poder público e não tinha o sistema de gestão das companhias inglesas.

⁴⁴⁶ *Prospectus de l'établissements des magasins: autor du Bassin de La Villette*. Paris: Imprimerie de Selligüe, 1830. 8 p. O grifo não é nosso.

⁴⁴⁷ VUIGNER, Émile. *Docks-Entrepôts de La Villette: détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissements*. Paris: Dunod Éditeur, 1861. p. V-VIII.

Até a primeira metade do Oitocentos, o comércio de Marselha concentrava-se numa bacia natural, protegida pelos fortes de São João e de São Nicolau. As limitações do antigo porto exigiu a criação de novas acomodações portuárias. Malogradamente, nove companhias propuseram construir docas em Marselha entre 1835 e 1837. Em 1845, o governo construiu diretamente a bacia de *La Joliette*, que, segundo consta, satisfazia modestamente as urgências comerciais daquele porto. Em 1854, um acordo entre o Estado francês e cidade de Marselha possibilitou a construção de docas à inglesa no Lazareto. Por algum tempo, ela hesitou entre seguir o exemplo da municipalidade de Liverpool ou cometê-las a companhias privadas. Mas, acabou escolhendo a segunda opção. Em 1856, um acordo entre a prefeitura e o engenheiro Paulin Talabot permitiu a incorporação da *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille*. No ano seguinte, ela iniciou a construção três novas bacias. A *Bassin du Lazaret* ficava ao norte de La Joliette, tinha uma superfície d'água de 500 ares e um desenvolvimento de cais de 114 m de comprimento. A *Bassin d'Arenc* possuía um cais com 952 m de comprimento e uma superfície d'água de 1.000 ares. Finalmente, a *Bassin Napoléon* tinha um cais de 960 m e uma área líquida de 1.080 acres. O estado custeou o prolongamento do quebra-mar de La Joliette para proteger as três bacias das ressacas do mar ⁴⁴⁸.

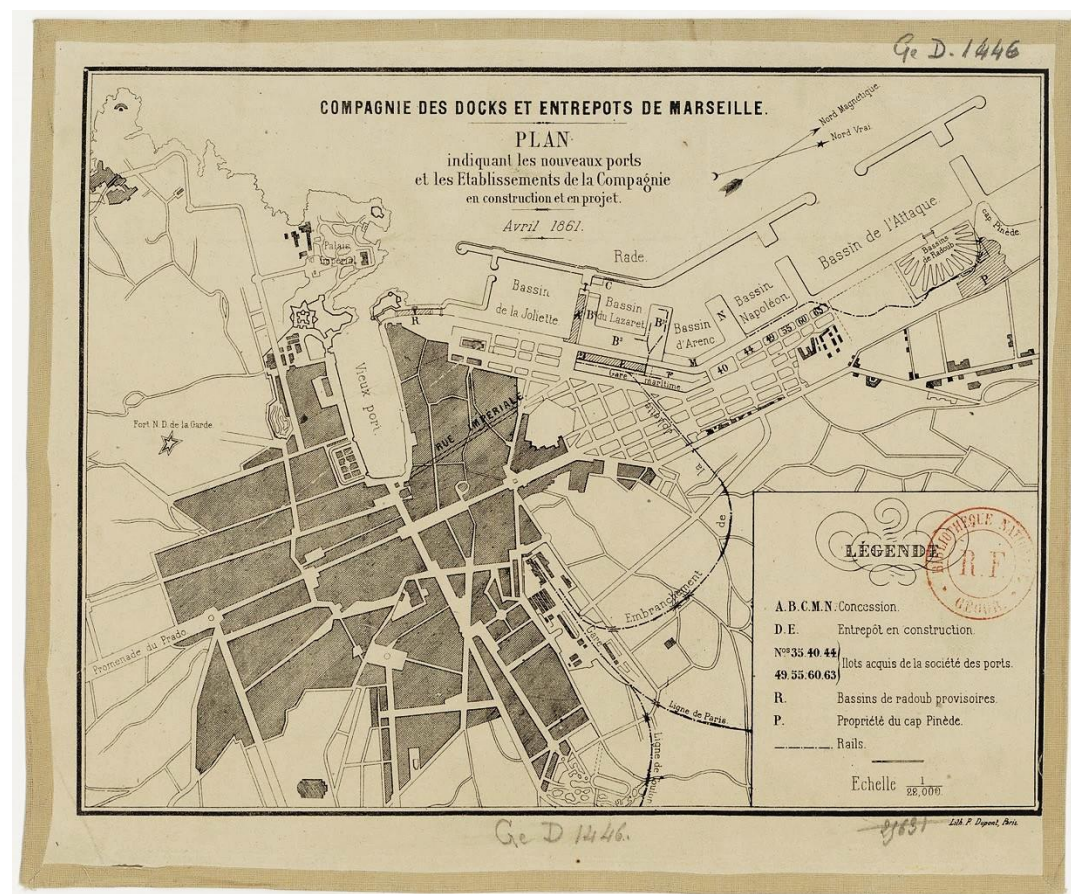
O capital inicial da companhia chegava a 20 milhões de francos, subdivido em 40.000 ações de 500 francos. Ela não adquiriu do governo francês nenhum tipo de subvenção ou garantia de juros. E ainda estava comprometida com o pagamento de 5 % de juros aos seus acionistas durante a execução das obras. A solução encontrada pela diretoria da empresa para resguardar o seu capital foi explorar serviços provisórios. Mesmo assim houve um desfalque de 1 milhão de francos. A companhia de docas teve dificuldade em concluir seus armazéns, os quais somente ficaram parcialmente prontos em 1863. A inferioridade deles contrastava com os dos estabelecimentos tradicionais. Por isso, quase a totalidade dos navios desembarcavam no *Vieux port* ou *Ancien bassin* e em La Joliette, onde as ferrovias distribuíam as mercadorias provenientes do exterior e do território francês. Sem possuir linhas férreas no cais, os preços do carroto nas docas eram muito elevados. Além disso, a cidade de Marselha descumpriu o acordo de aterrar um trecho das docas. O que motivou a empresa a encarar esses obstáculos era a abertura da *dock de douane*. Destinada a servir de entreposto real, a doca obrigaria os navios a usar os cais da companhia e, conseqüentemente, os seus armazéns ⁴⁴⁹.

⁴⁴⁸ REBOUÇAS, André Pinto; REBOUÇAS, Antônio Pinto. *Estudos sobre portos de mar*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1862. p. 8.

⁴⁴⁹ REBOUÇAS, André Pinto. Portos de Commercio: novos estudos durante a viagem a Europa e aos Estados Unidos em 1872 e 1873. In: CAMARA, José Ewbark (org.). *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. t. IV, abr. 1875. p. 121-129.

Mapa 14: Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille

Plan indiquant les nouveaux ports et les Établissements de la Compagnie en construction et en projet.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fonte: COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE. *Plan indiquant les nouveaux ports et les Établissements de la Compagnie en construction et en projet.* Paris: imp. de P. Dupant, 1861. 1 mapa: 26 X 21 cm. Preto e branco. Escala: 28.000. Material cartográfico. Bibliothèque Nationale de France. Disponível em: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84403414>. Acesso em 10 out., 2015.

Após a inauguração da seção aduaneira da doca de Marselha, a companhia enfrentou várias resistências da parte do comércio e da administração alfandegária. As autoridades fiscais dificultavam o curso regular da empresa com uma série de exigências burocráticas, cujo rigor elas não aplicavam aos demais setores portuários. Nessa época, os carregadores opuseram-se à interferência da companhia no movimento de cargas e conseguiram obrigá-la a “deixar circular suas carroças por toda parte; não só nas ruas adjacentes aos seus edifícios como até nos cais, nos telheiros, nos pátios, e nas áreas interiores dos armazéns”. Segundo o engenheiro Rebouças, um *portefaix* marseilhês não deve ser confundido com um carregador comum. Ele fazia parte de “uma corporação, perfeitamente organizada, cuja admissão custa nada menos de 1.000 francos de joia, e é precedida pela apresentação do candidato por dois membros mais antigos”. Desfrutando da confiança dos negociantes e armadores de Marselha, a corporação dos carregadores travou uma verdadeira disputa contra a empresa. Não era para menos. A Compagnie des Docks de Marseille mexeu tanto com os negócios dos carregadores, como também com os de cerca de 1.200 armazéns distribuídos por toda a cidade ⁴⁵⁰. Salvo as devidas proporções, o caso de Marselha lembra a disputa entre a companhia Locomotora e os comerciantes-carroceiros da cidade do Recife.

Endossando a opinião do engenheiro Hilarion Pascal, André Rebouças considerou o maior problema da companhia a concorrência desigual com o restante do porto. O governo francês controlava a aplicação de taxas e os lucros da empresa, mas, manteve a gratuidade dos cais e bacias construídos diretamente pelo poder público. Inutilmente, a diretoria da empresa tentou modificar o contrato original no que diz respeito ao sistema de construção e aos valores de suas tarifas. A concessão obtida pelo engenheiro Talabot obrigava os concessionários a construir vastos armazéns para servir de entreposto e o conjunto de molhes que encerravam cada bacia portuária. Não podendo disputar em tom de igualdade e tendo a obrigação de cumprir *ipsis litteris* os termos do contrato, a companhia teve dificuldade de levar a efeito o programa portuário inglês. Ademais, os cálculos da companhia não tinham como prever os tratados comerciais entre a França e a Inglaterra de 1860, bem como as reformas aduaneiras subsequentes. Como resultado, a distribuição de dividendos decaiu paulatinamente após 1866 até não gerar qualquer retorno financeiro sobre o capital realizado. Embora alimentadas pelo discurso liberal, as docas marseilhesas precisavam do apoio estatal ⁴⁵¹.

⁴⁵⁰ REBOUÇAS, 1875. p. 134-136. Sobre o conflito entre a corporação dos carregadores e a companhia de docas sob um ponto de vista sociológico, ver: CORNU, Roger. Les portefaix et la transformation du port de Marseille. *Annales du Midi*: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale. Toulouse: Edoard Privat Éditeur, 1974, v. 86, n° 117, pp. 181-201.

⁴⁵¹ REBOUÇAS, *op. cit.*, p. 142-147.

Situado na embocadura do Sena, o porto do Havre foi um dos principais centros comerciais da Europa. Durante o reinado de Luís XVI, iniciou-se a construção da *Bassin du Commercio* e de *La Barre*, cuja superfície de cerca de 50.000 metros só foi concluída após o armistício de 1815 e, por fim, entregue à navegação em 1820. Após as Guerras Napoleônicas, o Havre desenvolveu-se progressivamente a tal ponto, que o governo francês resolveu fazer a escavação da *Bassin Vauban* de 76.000 metros e da *Bassin de La Floride* de 23.000 metros. A primeira foi concluída em 1844 e a segunda no ano seguinte. Esse conjunto de bacias não supriram as expectativas portuárias tão logo entraram em operação. Em 1846, iniciou-se a construção da *Bassin de L'Eure* de 213.000 metros e, dez anos depois, a obra da *Bassin-Dock* de 44.000 metros, que entrou em atividade em 1859. Antes mesmo da conclusão desta última, as autoridades francesas já pensavam em fazer outra bacia e diques secos para a reparação dos navios que eram obrigados a se deslocar para Southampton. Todas essas obras hidráulicas condiziam com a intensidade do movimento portuário. No início de 1860, o Havre recebia por ano de 750 a 850 navios de longo curso vindos dos Estados Unidos, do Brasil, do Havaí, das Antilhas, do Prata, do Perú, do Chile, das Ilhas Chinca, do México, da Colômbia, da Índia, da China, do Senegal, da costa africana e da navegação pesqueira e baleeira ⁴⁵².

Paralelamente a divisão do porto em bacias, o governo de Luís Filipe I (1830-1848) ordenou o estabelecimento de uma doca-entrepasto no Havre e autorizou a formação dessa empresa em 1844. A cidade do Havre adquiriu uma concessão em 1854 e depois a transferiu a uma sociedade anônima parte da propriedade da Bacia Vauban. Em 1856, a mencionada sociedade intitulou-se *Société des Docks-Entrepôts du Havre*. O acordo de transferência implicou no reembolso ao Estado dos terrenos nos quais seriam erigidos os edifícios, pátios, armazéns, ruas, cais e todas as demais dependências da doca, exceto a superfície d'água ⁴⁵³. De acordo com Frédéric de Conink, a municipalidade arrecadava cerca de 200.000 francos ao ano enquanto deteve a concessão. Graças ao poder de articulação do prefeito Jules Angel, a cidade seguiu um processo de concessão em andamento e firmou um contrato com uma companhia parisiense. Por meio desse arranjo, o município assegurou uma renda de 30% sobre a receita bruta da armazenagem. É certo que o seu rendimento diminuiu para 175.000 francos, mas livrou o município das despesas de manutenção e investimento. E ainda garantiu um retorno proporcional ao desenvolvimento provável do porto ⁴⁵⁴.

⁴⁵² CONINCK, Frédéric. *Le Havre. Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*. Paris: Librairie de Guillaumin et Cie, 1861. T. II, H-Z, p. 30-32.

⁴⁵³ *Collection complete des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*. Paris: Imprimé par Charles Noblet, 1863. p. 644-645.

⁴⁵⁴ CONINK, Frédéric. *Le Havre: son passé, son présent, son avenir*. Havre: imp. du Commerce, 1859. p.55-56.

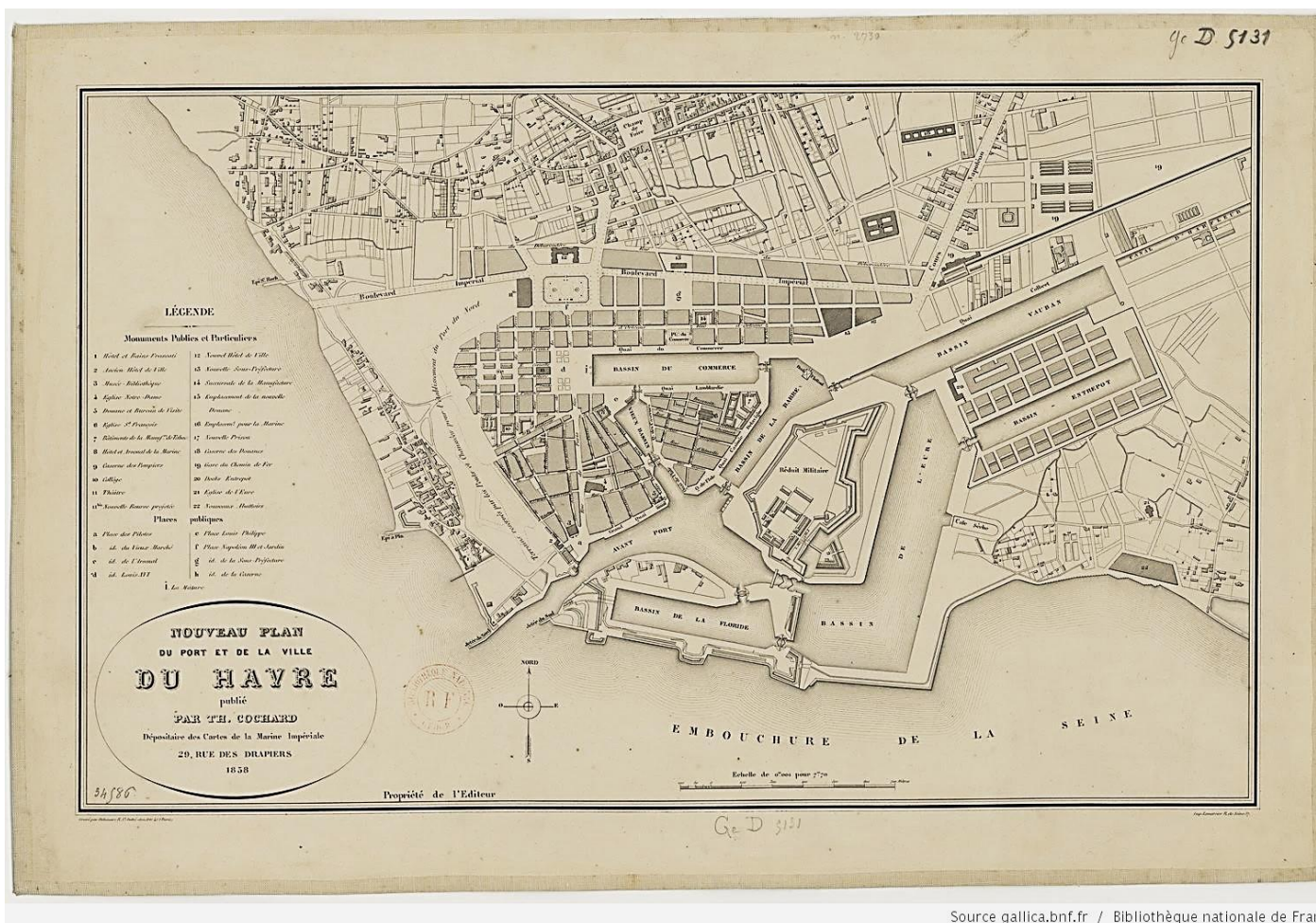
A Doca-Entrepasto do Havre construiu ao sul da Bacia Vauban uma doca com 550 metros de comprimento por 80 de largura, tendo uma dimensão de 234.000 metros, excluído desse total a própria superfície da bacia. Destarte, a doca do Havre superava o dobro do tamanho das docas de Saint Katharine e se aproximava das dimensões das docas de Londres. Inicialmente, a companhia possuía uma capacidade de armazenamento de 500.000 toneladas de mercadorias. Mas com a conclusão de todos os armazéns o seu potencial de armazenagem chegou a 130.000 toneladas. O seu desenvolvimento de cais continha 1.600 metros e davam para atracar entre 50 a 60 navios de uma só vez. Após o desembarque, as mercadorias ficavam sob telheiros de cerca de 40.000 metros, onde a autoridades aduaneiras faziam a sua pesagem e conferência. Elas tanto poderiam ser imediatamente expedidas para consumo ou seguir para depósito. Na saída, as mercadorias ficavam dispostas em espaçosos pátios envidraçados, onde eram acondicionadas e entregues aos comerciantes. Uma linha férrea ligava a doca às estradas de ferro do norte do França que, por sua vez, tinham conexões com todas as ferrovias da Europa. Havia também na doca uma máquina de pisar a vapor para triturar pães de açúcar conforme as necessidades das refinarias locais. E as transações públicas ocorriam numa sala especial semelhante à “commercial house” inglesa⁴⁵⁵.

Antes da existência da companhia, cada negociante detinha um quadro de funcionários e fazia a manutenção de suas mercadorias no cais ou nos entrepostos aduaneiros. Ao contrário do que ocorria em Marselha, eles próprios desejavam a instalação de uma doca-entrepasto no Havre com o objetivo de diminuir as despesas portuárias. Infelizmente, os custos aumentaram ao invés de diminuir. Em contrapartida, os negociantes ganharam maior rapidez na descarga e segurança contra os roubos de carga. Além de que repassaram os gastos com a manutenção, guarda e distribuição de mercadorias no porto. Afinal de contas, a companhia assumiu o movimento e a conservação das cargas desde a sua entrada até a saída da doca. Por outro lado, os negociantes não ficaram apáticos com o que ocorria no interior das suas dependências. Eles mantinham um comissário especial, nomeado pelo governo conforme proposição da Câmara do Comércio, que tinha a missão de controlar o cumprimento de todas as obrigações previstas no contrato firmado entre o governo e a empresa. Além disso, a praça de comércio sempre era consultada toda vez que havia alguma alteração no preço das tarifas. É possível que essa coparticipação explique a relação aparentemente amistosa entre a companhia das docas do Havre com os comerciantes da cidade e a aprovação dos estatutos dos warrants para as mercadorias depositadas em seus armazéns⁴⁵⁶.

⁴⁵⁵ CONINCK, 1861. T. II, H-Z, p. 37.

⁴⁵⁶ *Idem.*, 1859. p. 57.

MAPA 15: Nouveau plan du port et de la ville du Havre (1859)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fonte: COCHARD, THÉODULE. *Nouveau plan du port et de la ville du Havre*. Paris: imp. de Lemerrier, 1859. Gravé par Delamare. 1 mapa: 50 X 31 cm. Escala 700 metros. Preto e branco. Material cartográfico. Bibliothèque Nationale de France. Disponível em: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8444125k>. Acesso em 11 out., 2015

Pelo menos desde o Período Regencial já se falava em docas no Brasil. Dissemos que o projeto apresentado por Gervásio Pires utilizou o termo para se referir a uma bacia portuária fechada. Depois dele, vários engenheiros propuseram a construção de docas no porto de Pernambuco e em outros lugares do país. Mas a discussão técnica e operacional desse modelo portuário é bem mais recente. As versões mais desenvolvidas sobre o tema datam do Segundo Reinado. Para um dos homens públicos do Império, com a autoridade de quem seria um dos signatários da lei 1.746, do ponto de vista unitário compreendia:

a superfície d'água, do cais e dos armazéns reunidos em um só recinto, separado de outra qualquer parte do porto, e onde entram os navios que aí ficam como se estivessem em entreposto.⁴⁵⁷

Na Inglaterra, elas eram numerosas. Em 1861, a Grã-Bretanha possuía 130 docas em operação das quais 25 docas encontravam-se no porto de Londres e sob os cuidados de cinco companhias. Para Joaquim Antão Fernandes Leão, os referidos estabelecimentos associavam os aspectos materiais das construções com os de ordem administrativa. Grandes empresas como a East and West Índia, London e Saint Katharine controlavam as entradas e saídas dos navios, o embarque, desembarque e possíveis avarias na carga. Além disso, elas gozavam do sistema “warrants”. Por meio dele, as empresas emitiam títulos de garantia, entregues ao proprietário do bem destinado a ficar no entreposto, após uma criteriosa análise da qualidade e quantidade das mercadorias depositadas. O grosso da carga seguia para os armazéns e apenas uma amostra ficava guarda na casa comercial. Situada no centro das docas, as transações comerciais ocorriam nesses edifícios. A amostra dispensava a presença física da mercadoria durante a negociação. E os concessionários acompanhavam todo o procedimento de compra e venda. A comercialização apenas terminava com a entrega do título ao comprador depois de endossado. Essa operação mercantil foi adotada em outros países como a Holanda e a França, se bem que, para Fernandes Leão, os serviços oferecidos por esta última, “não atingiram o grau de desenvolvimento que tem as da Inglaterra”. Desde 1837, os legisladores franceses discutiram o estabelecimento de uma doca em Marselha e de mais uma na mesma cidade e no Havre em 1844. Segundo o diretor geral das rendas públicas, as docas francesas atuavam em parceria com as autoridades aduaneiras e tinham um controle rigoroso quer sobre o fluxo de mercadorias, quer sobre a circulação dos trabalhadores portuários⁴⁵⁸.

⁴⁵⁷ Parecer do Sr. Conselheiro Antão sobre docas. In: GALVÃO, Manoel da Cunha. *Apontamentos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco e proposta para leva-lo a efeito pelos Srs. Barão de Mauá, Conselheiro Manoel da Cunha Galvão e Dr. Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1867, p.33.

⁴⁵⁸ *Idem.*, p. 35.

O autor do parecer aproveitou a oportunidade para defender a construção e o custeio das docas por companhias privadas. Utilizando como contraexemplo as docas da Alfândega do Rio de Janeiro, Fernandes Leão condenou a interferência direta do Estado em obras de interesse público. O projeto tinha a assinatura técnica do engenheiro Charles Neate que partiu do princípio de que “o melhor meio de executar obras públicas é entregá-las a administração de um contratador ou empresário que toma a si a sua feitura, quer seja pela sua importância total, quer pela importância de cada uma de suas partes, de acordo com os planos e instruções do engenheiro” ⁴⁵⁹. Poucos anos depois, Henry Law tomou uma perspectiva totalmente oposta, pois para ele “seria muito prejudicial aos interesses públicos, e ao progresso do comércio do Rio de Janeiro, entregar as obras à direção de particulares, ou permitir que a imediata e ativa inspeção seja feita fora do arbítrio do governo” ⁴⁶⁰. Ele havia projetado uma imensa doca no espaço compreendido entre o Arsenal de Marinha, as ilhas das Cobras e dos Ratos e o Arsenal de Guerra. Seja como for, o Império escolheu manter o plano Neate, mas resolveu levá-lo a efeito pelo sistema administrativo. O histórico de insucessos técnicos e orçamentários dessa obra reforçou o pensamento econômico da época de que o Estado não combinava no papel de empresário. As dimensões da doca não supriam a demanda do comércio, consumiu muitos contos de réis e ainda estava inconclusa. A partir daí, ganhou força o discurso de que a mesma deveria ser entregue a iniciativa privada. O primeiro passo nesse sentido foi a aprovação do decreto nº 3.896 de 23 de outubro de 1867, autorizando a cobrança de um imposto pelos serviços de carga e descarga dos navios no interior da doca. A aprovação dessa taxa era condição essencial à “organização de uma companhia para a conclusão e para o custeio da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro” ⁴⁶¹. Para Fernandes Leão, o Governo imperial também era incapaz de manter um controle efetivo sobre a entrada e saída dos navios e não dava conta dos serviços de armazenagem e conservação de mercadorias. Aí estava a causa dos problemas de natureza fiscal. Uma forma de aumentar as rendas públicas e conter despesas seria incumbir às empresas dos serviços de capatazia das alfândegas ⁴⁶².

⁴⁵⁹ NEATE, Charles. Relatório que acompanha hum Plano geral do projectado Cães e Bacias, estendendo-se entre o Arsenal de Marinha e o Arsenal de Guerra, na Cidade do Rio de Janeiro. BRASIL, Governo do (1851-1853: Torres). *Proposta e relatório apresentados á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura pelo ministro e secretario de d'estado dos negócios da Fazenda, Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853, A nº 44, p. 3.

⁴⁶⁰ LAW, Henry. Relatório do engenheiro Henry Law. BRASIL, Governo do (1857-1858: Saraiva). *Relatório apresentados á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de d'estado dos negócios da Marinha, José Antonio Saraiva*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858, p. 6.

⁴⁶¹ REBOUÇAS, André Pinto. *Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro*: publicação dos documentos que precederão e motivarão a sua organização. Resposta às acusações que lhe tem sido feitas. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. De J. Villeneuve e Comp., 1870. p. 20.

⁴⁶² GALVÃO, 1867. p. 38-40.

O posicionamento do futuro ministro da Agricultura assemelha-se a posição de outro entusiasta do modelo portuário inglês. Refutando a posição da deputação pernambucana de que a configuração portuária do Recife constituía em si uma doca, o engenheiro Galvão Filho fez o seguinte resumo do que seriam esses estabelecimentos:

Todos sabem ainda que o sistema adotado sob a denominação de docas não consta somente de um recinto tranquilo, onde as embarcações possam estacionar ao abrigo das tempestades, ou sem perigo de encalhar durante as marés baixas. Não. Estes estabelecimentos devem abranger além das bacias, que podem ser ou não influenciadas pelas marés, um desenvolvimento de cais proporcional ao número de embarcações, que eles admitem, munidos de todos os aparelhos indispensáveis para o serviço de carga e descarga, peso e transporte das mercadorias. Devem compreender uma extensa área ocupada por telheiros rodeando os cais e grandes armazéns, providos das máquinas indispensáveis para facilitar a recepção, verificação, arrumação e perfeito acondicionamento das mercadorias que neles forem depositados. Devem compreender certo número de diques, carreiras e mortonas para a reparação dos navios. Devem compreender uma fiscalização mista, e é esta a base do sistema, exercida cumulativamente pelo governo e pelas companhias, as quais forem feitas tais concessões, para a fiel percepção dos direitos das alfândegas, e das taxas relativas aos serviços prestados pelas mesmas companhias, evitando-se todo o contrabando e centralizando-se todas as operações, que se referem ao tráfego, como as que pertencem ao despacho sob as vistas da administração. Finalmente devem compreender a faculdade de emitir bilhetes (Warrants), indicando a qualidade, o peso, e a quantidade dos gêneros depositados, para tornar transitáveis nas operações comerciais os valores dos gêneros representados por aqueles garantes, enquanto eles não entram no consumo⁴⁶³.

Mas o engenheiro potiguar deu outro enfoque ao tema. Assim como Fernandes Leão, ele não duvidava de que as docas diziam respeito ao “espírito mercantil”. Havendo quem duvidasse da utilidade desse modelo portuário naqueles portos onde o nível das marés variava minimamente, Galvão Filho defendeu que uma coisa não tinha nada a ver com outra. É certo que as docas de Liverpool foram projetadas para deixar os navios flutuando, principalmente durante a vazante. Mas isso não foi determinante em Marselha pelo fato de que os efeitos de suas marés serem praticamente imperceptíveis. O que contava verdadeiramente era finalidade comercial das docas. Elas serviam puramente para “poupar tempo e dinheiro e, além disto, ofereciam a inapreciável vantagem de fornecer um novo elemento fiduciário às transações do comércio, e de acelerar a circulação dos capitais”. Por fim, as docas ainda conciliavam os interesses das companhias com os do fisco⁴⁶⁴.

⁴⁶³ GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meios de removê-las*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870. p. 20.

⁴⁶⁴ *Ibidem*.

Sem dúvida, quem mais se empenhou em difundir o sistema de docas no Brasil foi o engenheiro André Rebouças. Pessoalmente, ele estava envolvido na organização de quatro companhias de docas em três províncias do Império ⁴⁶⁵. De acordo com Rebouças, o modelo portuário surgiu em Liverpool, aperfeiçoou-se em Londres até vulgarizar-se na Grã-Bretanha e em suas colônias. Constituía-se de “uma ou mais bacias fechadas em comunicação com o porto exterior por eclusas, munidas de suas respectivas comportas”. Tratava-se, na realidade, de ancoradouros artificiais cercados de cais, armazéns, telheiros e todos os equipamentos necessários à manutenção e locomoção das mercadorias. Em todo o perímetro portuário havia ramais ferroviários ligando as docas às estradas de ferro e, conseqüentemente, aos centros comerciais do país. Esses recintos possuíam muralhas para deixá-los “inteiramente isolado[s] das construções urbanas e assim evitar o contrabando e o incêndio”. Nos telheiros, as cargas passavam por um rigoroso processo de pesagem e avaliação. Munidos dessas informações, recolhiam-se os direitos aduaneiros e as taxas da companhia. Os armazéns eram construídos de materiais incombustíveis. Além dos aspectos puramente técnicos, as docas estavam nas mãos de companhias privadas. Elas tanto tomavam a si a construção desses estabelecimentos como ficavam encarregadas da conservação e movimento de cargas ⁴⁶⁶.

Uma administração central tomava para si todas as operações alfandegárias, bem como as demais atividades exercidas pelos negociantes. Estes ficavam dispensados da “vigilância, contabilidade e de toda a sorte de trabalhos materiais, concernentes à recepção, conservação e entrega das mercadorias”. André Rebouças arrolou os inúmeros prejuízos dos comerciantes que insistiam no “obsoleto sistema de comercializar”. Em primeiro lugar, eles inevitavelmente mantinham armazéns enormes ou muito pequenos, que não proporcionavam as vantagens da rapidez, ordem e economia dos edifícios das docas. Se não fossem proprietários dos mesmos teriam a despesa extra do aluguel. Os homens de negócio ainda arcavam com a remuneração de um “pessoal ora excessivo, ora escasso, sempre incapaz de fazer o serviço com a presteza, com a regularidade, que se admiram nos empregados das docas”. Assim sendo, não gozavam da “aplicação da grande lei econômica da divisão e subdivisão do trabalho”. Acrescente-se aí a despesa de transporte, geralmente realizada em “sentidos opostos, quase sempre a braços ou em veículos impróprios”. Sem falar no sem-número de caixeiros e atravessadores para dar

⁴⁶⁵ André Rebouças participou da organização da Companhia Docas da Alfândega e de Pedro II no Rio de Janeiro, obteve garantia de juros do governo da Paraíba para construir uma doca em Cabedelo e tinha projetos no mesmo sentido no porto de São Luís do Maranhão.

⁴⁶⁶ REBOUÇAS, André Pinto. Exposição sumária dos estudos feitos sobre o porto do Maranhão pelo engenheiro André Rebouças. In: BRASIL, Governo do (1864-1865: LIMA). *Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Francisco Xavier Pinto Lima*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1865. ANEXO n. 5, p. 7-9.

conta das compras, vendas, depósitos e agenciamentos. Esses intermediários agiam “fora das vistas do negociante com grave detrimento de seus interesses quando não de sua reputação”. Como se não bastasse, o comércio portuário tradicional estava mais vulnerável a incêndios, extravios e furtos de carga. Na visão de Rebouças, tudo isso interferia inevitavelmente em toda a cadeia econômica. Os preços das mercadorias aumentavam para cobrir as despesas dos comerciantes e interferiam no poder de compra dos consumidores, que acabavam procurando produtos mais baratos no exterior. Ademais, nos portos desprovidos de docas era fundamental o custeio e a manutenção das alfândegas por conta do Estado, que invariavelmente saíam mais caras do que aquelas construídas e mantidas por companhias. Daí o valor excessivo das taxas alfandegárias e os prejuízos econômicos em geral.

O sistema de docas aliviaria todas essas tensões a simples endossos mediante os títulos de garantia (warrants). Abrindo mão do controle direto de suas mercadorias, os comerciantes recebiam da companhia de docas um certificado no qual vinham declaradas as características da mercadoria. Tudo o que dissesse respeito a despacho, armazenagem e transporte da carga ficava a cargo da companhia. A introdução dos warrants nas operações mercantis inovou tanto a relação entre proprietários e compradores, como a questão da visibilidade das mercadorias durante o processo de negociação. Esses títulos serviam a “toda sorte de transações como se operasse com qualquer valor de carteira”. Por intermédio deles, os empresários fechavam os acordos de compra, venda e empréstimo e não precisavam mover as mercadorias, a não ser se elas fossem transferidas para outras cidades ou entregues ao consumo. Eles dispensavam qualquer tipo de exame, pois as amostras cumpriam esse fim. Os concessionários assumiam no lugar dos depositantes todas as obrigações e exigências do fisco, pagamento de direitos, reclamações e pedidos de isenção para os produtos avariados ou inutilizados durante o transporte. Para tanto, as dependências das docas foram cuidadosamente ideadas para facilitar o embarque, desembarque, quitação de direitos, pesagem, armazenamento e conferências. Enfim, elas reuniam todos os aspectos necessários a maior economia, regularidade e rapidez da estadia dos navios. Para o poder público, a racionalização das atividades portuárias dava as “melhores garantias para a percepção fácil e econômica dos direitos da alfândega”. Diante de tantos benefícios, os empresários desfrutavam de uma remuneração suficiente para manter essas “empresas colossais” e dar aos seus acionistas lucros acima de 10% como os obtidos pela West India Docks Company antes de serem reduzidos a 5% devido à concorrência da Saint Katharine Docks Company⁴⁶⁷.

⁴⁶⁷ Ver nota anterior, p. 7-9. Quase que literalmente, André Rebouças empregava a mesma descrição das docas inglesas em todos os seus artigos sobre o tema.

Poderíamos citar outros exemplos da propaganda de docas no Brasil. Por ora, basta dizer que eles atribuíam a esse sistema vantagens imponderadas do ponto de vista técnico, econômico e administrativo. Na Inglaterra, elas substituíram modelos portuários ultrapassados e as suas práticas de contrabando, roubo e perdas de carga. O porto deixou de pertencer a um sem-número de indivíduos e passou para as mãos hábeis de companhias privadas. As práticas tradicionais de recepção, armazenamento e transporte de mercadorias no porto deram lugar a um modelo mais racional de controle portuário. A ineficiência dos serviços de capatazias e armazenagem da alfândega, o seu quadro dispendioso de funcionários e as suas despesas de manutenção foram suplantados por um pessoal mais habilidoso, cuidadosamente treinado, e capaz de garantir o recolhimento dos direitos fiscais. Os navios encontravam ancoradouros perfeitamente seguros, gozavam das vantagens de atracar diretamente ao cais e tinham a sua disposição: guindastes e gruas hidráulicas, estaleiros de reparação naval, ferrovias de beira de cais, armazéns e telheiros espaçosos e toda sorte de serviços navais. Para implementar todos esses todos benefícios com recursos próprios, as companhias de docas usufruíam tão somente das taxas incidentes sobre o movimento portuário. Não dando qualquer tipo de prejuízo ao Estado ou ao comércio, as docas ainda promoviam a liberalismo econômico.

Divulgado aqui como uma verdadeira panaceia, o sistema portuário inglês carecia de possíveis traços negativos. Não há uma só palavra a respeito do truste de Liverpool ou da tentativa de algumas companhias londrinas de instituir uma “Union of Docks” para reduzir a competição, controlar os preços e estabilizar os dividendos. Não por acaso, André Rebouças e Fernandes Leão tinham como modelo as docas de Londres e se inspiraram nos dicionários e obras técnicas das décadas de 30 e 40. Eles evitaram ao máximo fazer uma discussão mais atualizada sobre o funcionamento dessas docas para não colocar em xeque os benefícios da livre associação. Daí as referências constantes as obras de Flachet e de Blanqui nos textos sobre docas de Rebouças e de Leão dos anos de 1860. Ciente dessa distorção, Victor Fournié comentou: “receio que no Brasil a palavra *doca* tenha sido introduzida em um sentido pouco determinado”. Foi este o caso de Galvão Filho que apreciando o porto de Marselha confundiu “sob a mesma denominação de *doca* as bacias abertas ao livre comércio e a bacia especial com exploração exclusiva por uma sociedade que possui entreposto privilegiado”. Realmente, observou Fournié, havia uma bacia concedida a uma sociedade particular em Marselha e outra no Havre, “mas a grande maioria dos cais do Havre e de Marselha est[avam] à disposição de todos os comerciantes”⁴⁶⁸. Por isso mesmo, a experiência francesa não interessou aos partidários do programa de docas no Brasil.

⁴⁶⁸ FOURNIÉ, 1874, p. 31. Os grifos não são nossos.

4.2. A Lei de Docas

Embora muito falada, a *Lei de Docas* só é conhecida pela proposta apresentada pelo Gabinete Itaboraí. Um dos seus estudiosos afirmou que o Império apenas preocupou-se com a questão portuária a partir de 1869⁴⁶⁹. Há dois problemas na conclusão de Cézar T. Honorato. Em primeiro lugar, o autor não levou em conta a discussão técnica subjacente ao decreto-lei, sem a qual é impossível compreendê-lo profundamente. Em segundo, o Decreto nº 1.746 de 13 de outubro de 1869 é o ponto culminante de todo um debate parlamentar iniciado em torno do projeto de docas e melhoramento do porto do Recife. Antes da existência de uma lei específica para regulamentação da iniciativa privada no setor portuário, o Império recebeu algumas propostas de contrato de Edward de Mornay; do consórcio constituído pelo Barão de Mauá, Manoel da Cunha Galvão e Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto acerca do projeto de Charles Neate e Christopher Bagot Lane; e, finalmente, do engenheiro Manoel de Barros Barreto⁴⁷⁰. É certo que tramitavam na Corte outras propostas no mesmo sentido, mas nenhuma teve o peso necessário para alimentar a criação de uma lei generalizante. A tentativa de deputados pernambucanos de sustar um projeto de lei de sua própria deputação acabou em confronto direto com um grupo de capitalistas formado por André Rebouças, empresários e políticos do Rio de Janeiro do qual saiu a Lei de Docas.

Tudo começou no Gabinete 3 de agosto de 1866. Aproveitando-se da situação liberal, a deputação pernambucana reuniu 11 dos seus 13 deputados para elaborar uma proposta de contrato destinado às obras do porto de Pernambuco e o estabelecimento de docas. Apenas João Silveira de Souza por Santa Catarina e Lourenço Bezerra Cavalcanti de Albuquerque por Alagoas participaram da elaboração do projeto. Apesar da quantidade de parlamentares, o texto continha apenas um artigo e não tratava de aspectos fundamentais a qualquer contrato de autorização pública. Segundo a proposta, o Governo imperial ficava autorizado a contratar a realização das referidas obras, oferecendo em troca o "recebimento de taxas no valor que for razoável pela entrada dos navios, bem como pelo trabalho de carga e descarga nas docas e pela armazenagem de mercadorias". O limite de cada valor cobrado pelo concessionário seria de 660 réis por tonelada ao câmbio de 27 d por 1\$000 pela entrada dos navios, 1\$560 por tonelada ao mesmo câmbio pela carga e descarga, e 1 ½ % sobre o valor das mercadorias depositadas nas docas desde que o período da armazenagem não excedesse mais de 60 dias.

⁴⁶⁹ HONORATO, Cézar Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p. 231.

⁴⁷⁰ MAUÁ, Barão de; GALVÃO, Manoel da Cunha; BARRETO, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz. *Melhoramento do porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1868. p. 3-4.

Além das vantagens mencionadas, o empresário não receberia nenhum tipo de "subvenção, garantia de juros, empréstimo, ou qualquer ônus pecuniário". Após 30 anos todas as obras feitas para o melhoramento da barra pertenceriam ao Estado. O projeto de lei passou em 1ª discussão, sem debate, e, na 2ª discussão, os deputados suprimiram todos os parágrafos da proposta relativos à percepção de taxas e possibilitaram que o Governo imperial estabelecesse condições para o "resgate das obras construídas dentro do porto". Ninguém pedindo a palavra, a emenda foi aprovada e passou para 3ª discussão ⁴⁷¹.

Na sessão de 9 de setembro de 1867, os deputados Bernardo Avelino Gavião Peixoto pela província de São Paulo, João Ernesto Viriato de Medeiros pelo Ceará e Antônio Alves de Souza Carvalho por Pernambuco aprimoraram o projeto de lei. A emenda possuía três artigos e seis parágrafos. O primeiro deles permitia que a autorização fosse dada a "empresário ou companhia". O segundo possibilitava que o Estado fizesse diretamente a reforma pelo sistema administrativo e as suas próprias custas mediante um empréstimo público. Vê-se, portanto, que os legisladores não quiseram limitar a proposta à iniciativa privada. Nos dois casos, as taxas continuavam incidentes sobre a entrada dos navios, os serviços de carga e descarga, e o armazenamento de mercadorias nas docas. O valor das tarifas seria regulado para produzir um lucro líquido anual de 8%. Se o rendimento ultrapassasse esse percentual, a quantia excedente seria dividida em duas partes iguais. Uma delas ficaria com o Estado e a outra metade com o concessionário. O capital da empresa atingiria o valor máximo de 13,332:000\$ e o governo poderia regulá-lo se julgasse necessário. O material indispensável à reforma teria isenção de direitos de importação, e apenas pessoas livres trabalhariam nos serviços portuários, com os mesmos favores e privilégios dos trabalhadores ferroviários. Ao Governo imperial caberia à fiscalização, arrecadação de impostos, resgate e estipulação das condições relativas aos navios e ao serviço nas docas. Pelo Art. 3º, ele ficaria autorizado a contratar ou executar diretamente o melhoramento do porto de Santos e o estabelecimento de docas. Os concessionários não teriam direito a nenhum tipo de "subvenção, garantia de juros, empréstimo ou outro qualquer favor pecuniário". Em seguida, Viriato de Medeiros sugeriu duas alterações no texto. Uma delas no Art. 1º § 3 a respeito do lucro excedente sobre 8%. A metade do valor sobressalente seria somada a verba líquida da empresa e a outra parte formaria um fundo de amortização ao capital. Ao término da amortização, todas as obras pertencentes à companhia de docas de comércio passariam ao domínio nacional ⁴⁷².

⁴⁷¹ *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-terceira legislatura. Sessão de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1867. T. 3, p. 80-81; T. 4, p. 51, 114.

⁴⁷² *Idem*. T. 5, p. 90-91.

Os deputados e o ministro da Agricultura reconheceram a incapacidade de o Governo imperial realizar o melhoramento do porto e a construção de docas. A obra se arrastava por quase vinte anos e estava longe de apresentar resultados satisfatórios. O projeto de lei dava ao Estado o poder discricionário de decidir entre levar a efeito a obra por si ou "incorporar uma companhia mediante vantagens suficientes para levantar os capitais". Mas, os parlamentares seguiram a linha argumentativa do ministro Souza Dantas para quem "o Estado, em regra, não se deve constituir empresário de obras". Quem apresentou algumas objeções ao projeto de lei foi um deputado pela província de Minas Gerais. Para Cristiano Benedito Otoni, o movimento comercial do porto do Recife ficaria "verdadeiramente enfeudado à companhia [de docas] e este estado de coisas nenhum país deve admitir indefinidamente". Sua vasta experiência como diretor da Estrada de Ferro Pedro II permitiu-lhe questionar a falta de um prazo de duração do privilégio, a limitação dos lucros da companhia e a ausência de um princípio de amortização e de reversão ao Estado. O último desses termos foi preterido na legislação ferroviária, dando a tais concessões um caráter indeterminado que, por um lado, valorizava as ações das empresas, por outro, criava "muitos embaraços ao governo". Os embaraços das quais se refere Cristiano Otoni eram os casos de encampação e de indenização⁴⁷³.

O deputado mineiro defendeu a fixação de um período para a concessão e a definição de um fundo de amortização para que, no final do privilégio, as obras revertissem ao Império sem qualquer despesa adicional. Esse tipo de operação financeira consistiria na liquidação progressiva do débito contraído pelo Governo imperial com as companhias de docas através de prestações. Sobre o capital da empresa calculava-se o valor das prestações. Elas abarcavam o somatório da parcela da amortização mais os juros correspondentes ao saldo devedor ainda não amortizado. Já o resgate ou encampação fundava-se no direito de o Estado dissolver a companhia mediante uma indenização. Destarte, o poder público tornava-se proprietário das obras e benfeitorias realizadas por particulares. Viriato de Medeiros arrogou a redação da cláusula sobre a amortização. Ele tentou contra-argumentar que a metade governamental do lucro superior aos 8% poderia formar um fundo de amortização. Cristiano Otoni rebateu-lhe dizendo que o texto falava apenas em divisão de lucros. O redator acabou concordando com a necessidade da constituição do referido fundo e afirmou que a emenda original continha a cláusula em debate. Mas discordava sobre a fixação de um prazo para a amortização, pois não era possível determinar previamente qual o crescimento do porto.⁴⁷⁴

⁴⁷³ *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-terceira legislatura. Sessão de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1867. T. 5, p. 95-96 e 98.

⁴⁷⁴ *Idem*. p. 96.

A propriedade com que Cristiano Otoni discutiu os lapsos no projeto relaciona-se com a discussão acerca da encampação da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1865. Na qualidade de diretor da companhia desde a sua inauguração até o seu resgate, ele tinha experiência de causa dos problemas da legislação ferroviária⁴⁷⁵. Daí a sua insistência em "abandonar o sistema que seguimos nos caminhos de ferro". Ele criticou a referência conjectural com que os deputados fixaram o dividendo de 8%. A proposta aparentemente fundamentava-se no termo médio da tonelagem contemporânea do porto, e não dizia nada a respeito do desenvolvimento futuro do comércio marítimo. É por isso que ele considerava imprescindível preencher outra omissão do projeto: a limitação dos lucros. No tocante à lucratividade, as hipóteses possíveis dentro da emenda parlamentar seriam as seguintes: se as taxas fossem reguladas gradualmente segundo a tonelagem e o lucro ficasse em torno de 8%, não haveria como estabelecer um princípio de amortização sem excedente e o tempo da concessão ficaria indeterminado; se as taxas fossem fixas, os dividendos da concessionária cresceriam indefinidamente de acordo com o aumento da lotação. Para Otoni, apenas o sistema de amortização impediria que o entreposto recifense ficasse refém de "uma taxa pesada e irredutível", bem como passível da "sujeição perpétua desse comércio à companhia de docas"⁴⁷⁶.

Mais resistente do que os demais deputados, Souza Carvalho manteve-se intransigente diante das posições de Otoni. É possível que ele estivesse envolvido com o grupo de capital constituído em torno de Cunha Galvão. Segundo o seu folheto de propaganda, a emenda da Câmara dos Deputados "tomou por base o seu orçamento de 1.500,000 libras esterlinas ou 13,333:333\$ ao câmbio de 27, e aceitou a generalidade de suas cláusulas, como se depreende da confrontação da proposta com a seguinte emenda ao projeto de resolução". Enquanto Otoni queria resguardar a província mesmo não sendo seu representante, Souza Carvalho tratou de modo superficial questões tão centrais como: limitação dos lucros, amortização do capital, redução de taxas, reversão ao Estado e duração do privilégio. Em certo momento do debate, o deputado mineiro, notando a fragilidade dos argumentos dos signatários da proposta, concluiu que eles "não se entendem uns com os outros". Dirigindo-se diretamente a Souza Carvalho, alertou-lhe de que "se a sua intenção era a de taxas diminuindo em favor do comércio, em proporção que o movimento crescer, essa intenção não está na emenda". Talvez o parlamentar de Pernambuco não estivesse afinado com as demandas da província. Afinal, ele governou a província do Maranhão antes de eleger-se deputado geral⁴⁷⁷.

⁴⁷⁵ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil (séculos XVI a XIX)*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos S. A., 1984. p. 195-211.

⁴⁷⁶ Ver nota nº 473, p. 98.

⁴⁷⁷ MAUÁ, GALVÃO, BARRETO, 1868. p. 4 e 11-12.

Em 11 de setembro, o projeto seguiu para votação e foi aprovado com as respectivas emendas. As únicas mudanças deram-se no parágrafo terceiro. O capital que ultrapassasse o percentual de 8% dividir-se-ia em duas partes iguais. Uma metade seria adicionada ao lucro líquido do empresário ou companhia de docas. Percebe-se, portanto, que não houve até aqui mudança alguma no projeto de lei. Em se tratando da outra metade, ao invés de deixá-la a disposição do poder discricionário do governo, formaria um fundo de amortização ao capital para que no final da concessão "todas as obras contratadas pelo empresário ou companhia fica[sssem] pertencendo ao Estado" ⁴⁷⁸. Donde podemos concluir que as objeções tratadas por Cristiano Otoni foram desconsideradas. A ausência no projeto de todas as cautelas elencadas pelo político mineiro talvez esteja relacionada à motivação liberal do programa de docas. Os legisladores preveniram-se dos aspectos mais controversos da legislação ferroviária, como a garantia de juros, por exemplo, e deixaram que as demais questões fossem resolvidas durante a assinatura do contrato. O excesso de condições poderia ter o efeito contrário de afugentar os investidores, sobretudo os estrangeiros, no lugar de atraí-los.

A proposição chegou ao Senado na sessão de encerramento da 13ª legislatura em 17 de setembro de 1867⁴⁷⁹. No ano seguinte, o visconde de Jequitinhonha considerou o projeto de grande importância até porque "os cofres públicos não hão de sofrer com a sua adoção, pelo contrário, é uma semente que se deita na terra para tirar uma boa colheita". Em sua opinião, a proposta deveria ser aprovada, e, na 2ª discussão, passar por um exame cuidadoso de cada uma das suas cláusulas. Segundo o senador, a iniciativa poderia abrir o precedente para que "o governo, ou o Estado, ou corpo legislativo" tomasse "em consideração as outras barras para serem igualmente desobstruídas [e] aperfeiçoadas". Antes disso, ele perguntou ao presidente da casa se a proposta passara por alguma das comissões especiais do Senado. Ao receber do visconde de Abaeté uma resposta negativa, Jequitinhonha requereu sujeitá-la ao parecer da "Comissão de Empresas Privilegiadas". A Comissão, por sua vez, para poder expressar o seu posicionamento sobre a proposição da Câmara dos Deputados, solicitou a coparticipação da "Comissão da Fazenda" ⁴⁸⁰. A própria demanda de cada comissão e os preparativos para a realização de um trabalho conjunto impediram a entrega do parecer naquele ano. A votação da matéria no Senado ficou então adiada até segunda ordem.

⁴⁷⁸ *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-terceira legislatura. Sessão de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1867. T. 5, p. 118.

⁴⁷⁹ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 24 de set. 1867. a. XXIV, nº 27, p. 1, c. 5.

⁴⁸⁰ *Annaes do Senado do Império do Brasil*. Segunda sessão em 1868 da 13ª legislatura de 1 a 30 de junho. Rio de Janeiro: Typographia do Correio Mercantil, 1868. V. II, p. 211; *Annaes do Senado do Império do Brasil*. Segunda sessão em 1868 da 13ª legislatura de 1 a 31 de julho. Rio de Janeiro: Typographia do Correio Mercantil, 1868. V. III, p. 25.

Em 27 de junho de 1869, as comissões reunidas divulgaram as suas conclusões sobre a proposição da Câmara. Após fazer alguns comentários sobre a quantidade de projetos para o porto do Recife e as despesas feitas pelo governo com o seu melhoramento, elas detalharam o conteúdo do projeto e em seguida apresentaram o seu parecer. A maioria dos seus integrantes condenou o art. 2º, conforme o qual as referidas obras poderiam ser executadas pelo sistema administrativo e a expensas dos cofres públicos. Para eles, a experiência demonstrara que a execução direta "eterniza-se com infinito dispêndio a capricho de cada administração nova, e sem o estímulo do interesse, que obriga a indústria particular a zelar não só o menor emprego de capital como a mais rápida terminação das obras". Ademais, as circunstâncias do tesouro não permitiam sequer cogitar empreendimentos desse porte. Os pareceristas reconheceram a importância da autorização não somente para realização das obras exclusivamente portuárias, mas "como complemento moderno de portos comerciais (docas)". Reputando as suas linhas gerais muito bem construídas, em parte devido à participação de uma "autoridade profissional inglesa", eles achavam que os possíveis defeitos da proposta seriam resolvidos na discussão do Senado. Apenas, lamentaram o seu caráter exclusivo aos portos do Recife e de Santos, pois "conviria apelar-se para a indústria individual e para o espírito de associação, a fim de se realizarem todas as grandes obras e melhoramentos materiais de que necessitam nossos portos e alfândegas". Em suma, as comissões de Empresas Privilegiadas e da Fazenda indicavam a análise do projeto e sugeriram convertê-lo numa lei geral para os portos ⁴⁸¹.

Recebido na sessão de 3 de julho de 1869, o parecer ficou sobre a mesa do Senado a fim de ser discutido em conjunto com a proposição da Câmara. O assunto entrou na ordem do dia durante várias sessões legislativas, mas não entrou em debate. Em 23 do mesmo mês, o ex-ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas resolveu tecer algumas palavras sobre o assunto. Considerando que o projeto em questão poderia "trazer para o tesouro, e mesmo para o comércio, grande utilidade ou grande prejuízo conforme o contrato que o governo houver de fazer", o senador Manuel Pinto de Sousa Dantas achou apropriado ouvir a opinião do atual ministério. Assim como Cristiano Otoni, Souza Dantas equiparou a grandiosidade da obra à da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Daí a necessidade de o Governo imperial inteirar-se sobre o seu capital, "a taxa para o pagamento do juro e para a amortização e a influência que ela poderá ter sobre o comércio". No seu entendimento, a questão do melhoramento do porto antecipava-se ao estabelecimento de docas, afinal, perguntava-se o senador: para que "servem docas sem porto acessível?". A respeito do seu lado financeiro, a proposição precisava ser

⁴⁸¹ *Annaes do Senado do Imperio do Brasil*. Primeira sessão em 1869 da decima quarta legislatura de 1 a 31 de julho. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. v. III, p. 28-29.

analisada pelo ministro da Fazenda para que o mesmo diga "se é possível empreender-se agora esta obra; se esta empresa será realizável para que não se coloque em posição de nos vir pedir subvenção ou encampação". Eleito por Pernambuco, José Bento da Cunha Figueiredo referendou a posição de Sousa Dantas para que fosse adiada a discussão do projeto até a apresentação do secretário de estado⁴⁸².

Enquanto a câmara alta aguardava o pronunciamento de Joaquim Antão Fernandes Leão, a deputação pernambucana articulava um aditivo à lei do orçamento que autorizava o governo "a mandar continuar e concluir por meio de contratos, ou modo que julgar mais conveniente, as obras do melhoramento do porto de Pernambuco". Os trabalhos abarcavam "escavações, levantamento e prolongamento do recife, Dique da Ilha do Nogueira e terminação do cais". Para levar a efeito estas obras, o Governo imperial despenderia durante três anos a quantia de 3.000:000\$, sendo 1.000:000 ao ano. Os signatários da proposta eram todos políticos de Pernambuco, exceto o Conde de Baependi, que, aliás, presidira o Governo provincial no ano anterior. Já na primeira discussão, o deputado Augusto de Oliveira pediu que o projeto entrasse imediatamente em 2ª discussão. Após a sua aprovação, os deputados acrescentaram que as obras poderiam "ser feitas por contrato ou por qualquer outro modo que o mesmo governo julgar mais conveniente" e apresentaram emendas para a desobstrução do Rio das Velhas e S. Francisco, a abertura da barra de Itapemirim e melhoramentos diversos nos portos da Bahia, Maranhão, Paranaguá, Paraíba do Norte, Ceará, Rio Grande do Sul e Saragonha. Quem conteve a pressa de Augusto de Oliveira foi o deputado por Minas Gerais, João Pinto Moreira, que requereu o adiamento da discussão até o pronunciamento do ministro da Fazenda. A submissão da proposta na Câmara e as suas respectivas emendas remetem a duas conclusões óbvias. Em primeiro lugar, o empreendimento mais almejado pela província não era o único que merecia a atenção imperial. As demais províncias estavam reivindicando cada vez mais obras de infraestrutura portuária, principalmente as que desejam manter-se como entrepostos regionais ou conquistar autonomia frente às grandes praças. Em segundo, os parlamentares pernambucanos desconsideraram o trabalho anterior de sua própria deputação e adotaram uma posição claramente antiliberal. Na verdade, eles queriam estancar o projeto em andamento no Senado e manter a reforma na esfera do Estado, favorecendo-se da queda do Gabinete Zacarias e da ascensão do Partido Conservador. O que certamente não contavam era com a articulação subterrânea dentro e fora do Gabinete Itaboraí⁴⁸³.

⁴⁸² Ver nota anterior, p. 342.

⁴⁸³ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C^a, 1869, T. 2, p. 29, 103.

Em 26 de julho de 1869, a "Comissão de Obras Públicas" divulgou um parecer sobre o pedido de André Rebouças e Stephen Busk para organizarem uma companhia de docas de importação e exportação nas enseadas da Saúde e da Gambôa no Rio de Janeiro, ligada por ramais à Estrada de Ferro D. Pedro II, e contendo um estaleiro de reparação naval de acordo com o sistema de Edwin Clark⁴⁸⁴. Os dois membros da comissão, Dionísio Gonçalves Martins e Francisco Rafael de Mello Rego, enumeraram as supostas vantagens do programa de docas, sobretudo em "países essencialmente comerciais" como a Inglaterra e a Holanda. Para eles, as docas criavam um recinto de águas tranquilas para os navios e simplificavam as operações de carga, descarga e carregamento de mercadorias. Elas davam segurança aos produtos mantidos em sua confiança, permitiam a negociação de mercadorias através de "simples conhecimento" os quais circulavam na praça como "verdadeiros valores", e livravam o comércio das despesas de baldeação. Caso fossem construídas no Rio de Janeiro, as docas realizariam as operações comerciais com ordem e rapidez, - possibilitando uma circulação mais intensa de capital -, estimularia a concorrência e as transações da praça, e promoveria a fiscalização mais rigorosa sobre os direitos aduaneiros e o contrabando. A introdução desses estabelecimentos portuários também promoveria o "espírito de associação" entre nós e combateria "a ideia de serem tais obras realizadas diretamente pelo Estado". A condição financeira do país não dava condição para que o Império chamasse a si o empreendimento. Ainda que o momento fosse favorável, a ação oficial caracterizava-se por ser "mais lenta, menos enérgica e mais dispendiosa do que a direção particular". Sobre o requerimento dos peticionários, a comissão apenas discordou do pedido de isenção dos direitos de importação sobre o material necessário à composição da empresa e a concessão gratuita de terrenos de marinha. Tais favores análogos às concessões ferroviárias, não deveriam ser aplicados ao programa de docas. Segundo Dionísio Martins e Mello Rego, o sem-número de dificuldades de uma estrada de ferro justificava a existência de certos privilégios. A implantação de uma rede ferroviária compreendia grandes e custosas desapropriações e durava bastante tempo. Enquanto não conseguisse atrair para si a produção das localidades por onde passasse, as ferrovias arcavam com despesas de custeio relativas ao seu quadro de funcionários e à recomposição do material. Todos esses sacrifícios inexistiam na empresa de docas, pois teria "um lucro certo, elevado, calculado, sem o desenvolvimento que ela deveria trazer aos interesses que procura servir"⁴⁸⁵.

⁴⁸⁴ Para os documentos de propaganda da companhia, ver: REBOUÇAS, André Pinto. *Melhoramento do porto do Rio de Janeiro: organização das Docas de D. Pedro II* (nas enseadas da Saúde e da Gambôa). Collecção de artigos publicados pelo engenheiro André Rebouças. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869. 37p.

⁴⁸⁵ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869*. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C, 1869. T. 3, p. 315-316.

Após a exposição do parecer, os dois integrantes da comissão ofereceram um projeto de lei facultando aos dois empresários, ou a quem "melhores condições oferecer", o direito de construir docas nas enseadas da Saúde e da Gambôa e um estaleiro conforme o sistema de Edwin Clark, sendo ambos conectados à Estrada de Ferro D. Pedro II. As bases da proposta regulavam todos os aspectos concernentes à constituição e dissolução da empresa, a saber: o capital da companhia; os prazos da concessão, incorporação e conclusão das obras; o modelo de tarifas; o sistema de amortização do capital e de resgate da concessão; o modo de inspeção e fiscalização das obras; as condições de ressarcimento e de desapropriação das propriedades particulares; e a extensão dos direitos das quais gozavam os trapiches, armazéns e entrepostos alfandegados para as companhias de docas⁴⁸⁶. Ao entrar em primeira discussão, o ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Joaquim Antão, solicitou a palavra para apresentar um projeto substituto em que tornava o contrato de docas extensível a todos os portos do Império e não apenas ao porto do Rio de Janeiro. O projeto facultava ao Governo imperial contratar "a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação, e bem assim a de quaisquer outras obras úteis ao comércio e navegação". A respeito dos benefícios dados aos concessionários, o projeto concedia a percepção de tarifas pelos serviços prestados em seus estabelecimentos. O valor das taxas partiria dos próprios empresários e seria avaliado pelo Governo imperial. A revisão das tarifas ocorreria a cada 5 anos, desde que os lucros líquidos da empresa excedessem 12%. O governo poderia conceder às companhias de docas o direito de emitir títulos de garantia (warrants) e destiná-las os serviços de capatazias e armazenagem das alfândegas. Os armazéns das docas teriam as mesmas "vantagens e favores concedidos em lei aos armazéns alfandegados e entrepostos". Para facilitar a instalação das companhias, os empresários gozariam de todos os privilégios da lei de desapropriação sobre "as propriedades e benfeitorias pertencentes a particulares". Quanto às obrigações, os concessionários deveriam sujeitar os projetos e plantas para a aprovação do governo, e as empresas estrangeiras teriam obrigatoriamente um representante legal na capital do Império para tratar de questões em comum. Elas ficariam encarregadas de constituir um fundo de amortização através de quotas extraídas de seus lucros líquidos, com o objetivo de reproduzir o capital no final da concessão. Admitindo-se o prazo máximo de 90 anos para a duração do privilégio, o material fixo e rodante da empresa passaria ao domínio do Estado⁴⁸⁷.

⁴⁸⁶ Ver nota anterior, p. 316-317.

⁴⁸⁷ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1869, T. 4, p. 27-28.

O tom de surpresa do projeto substituto provocou reações negativas na Câmara dos Deputados. Um dos membros da Comissão, o parlamentar Mello Rego, queixou-se da falta de transparência do ministro, pois o projeto antes de ser apresentado à Câmara fora submetido ao conhecimento do governo, que em nenhum momento demonstrou interesse em convertê-lo numa medida geral. Se ele tivesse comunicado a sua intenção, "a Comissão não se recusaria a fazê-lo, e não duvidaria apresentar uma emenda neste sentido". Mesmo reconhecendo que o projeto fosse mais bem elaborado, Mello Rego julgava-se inapto a estabelecer um juízo sobre o seu conteúdo devido à rapidez da leitura. O deputado Domingos Andrade Figueira requereu o adiamento da discussão até que o *Jornal do Comércio* do Rio publicasse o substituto. O que estava em causa, segue o parlamentar fluminense, era o "meio prático para a construção de docas" e a sua utilidade para o Império. Daí a necessidade de conhecê-lo com antecedência para que o voto fosse "consciencioso". O ministro da Agricultura arguiu que não havia razão para isso. A única diferença entre os dois projetos estava na generalização da proposta. Em vez de dirigir-se a empresa determinada, ela passaria a ser aplicável a todas indistintamente. Por conseguinte, não houve desconsideração da sua parte para com os analistas da requisição de Rebouças e Brusk. Sobre o adiamento, ele achava uma precaução exagerada, visto que na próxima discussão é que se veria se "as disposições do projeto devem ou não ser mantidos, devem ou não se modificadas". Não havendo mais quem pedisse a palavra e sendo rejeitada a solicitação de Andrada Figueira, o projeto seguiu para 2ª discussão⁴⁸⁸.

Na mesma época, José Antônio Saraiva perguntou ao ministro da Marinha sobre o projeto em tramitação no Senado sobre as obras do porto. O senador baiano percebeu que o projeto desaparecera da ordem do dia e não sabia se ele viria "mais à discussão; porque o que é bom custa a passar e ser entre nós adotado". O presidente da casa disse-lhe que havia sido convidado o ministro da Agricultura para assistir ao debate, mas imediatamente entrou em debate a "a lei de fixação das forças de mar e o projeto do voto de graças". Diante disso, a mesa julgou conveniente passar "um ou dois projetos para logo depois continuar a discussão daquele a que o nobre senador se referiu". O objeto reclamado por Saraiva era a proposição da Câmara de 1867 e o parecer da comissão da Fazenda e de Empresas Privilegiadas. Ele ainda não tinha conhecimento da contraproposta da deputação pernambucana, e muito menos da existência de um projeto para todos os portos⁴⁸⁹. O desconhecimento de alguns políticos do que estava ocorrendo nos bastidores do governo pode ser notado mais claramente na resposta

⁴⁸⁸ Ver nota anterior, p. 28-29.

⁴⁸⁹ *Annaes do Senado do Império do Brasil*. Primeira sessão em 1869 da decima quarta legislatura de 30 de julho a 30 de agosto. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. v. IV, p. 48-50. A proposta da bancada de Pernambuco entrou na sessão de 11 de agosto de 1869.

dada a uma representação da Assembleia Provincial a respeito da "necessidade e conveniência de se promover sem mais demora o melhoramento do porto". A sala de comissões especiais contentou-se em afirmar que "o objeto da representação já foi devidamente considerado na proposição da Câmara dos Srs. Deputados, que se acha na ordem dos trabalhos do Senado com o parecer da Comissão de Empresas Privilegiadas" ⁴⁹⁰.

O projeto da qual deu origem a Lei de Docas não partiu do legislativo e tampouco do Ministério da Agricultura. Quando Joaquim Antão ofereceu à Câmara um plano alternativo ao da Comissão de Obras Públicas, estava apenas cumprindo ordens do presidente do conselho. O visconde de Itaboraí esteve diretamente envolvido na elaboração de uma lei geral para os portos do Brasil e contou com a colaboração pessoal de André Rebouças. O engenheiro e empresário baiano tinha interesse em converter a Doca da Alfândega do Rio de Janeiro numa companhia privada. O histórico de fracassos técnicos e orçamentários dessa construção, entre as quais o desabamento de um dos molhe da bacia portuária, contribuiu para condenar o papel empreendedor do Estado ⁴⁹¹. Desde 1867, Rebouças esperava que um decreto sobre a tarifação dos navios que usufruíssem de suas instalações promovesse a "construção e o custeio de docas por companhias em todos os portos do Império". Ele participou ativamente da divulgação do modelo portuário inglês e projetou obras neste sentido para os portos do Maranhão, Cabedelo e do Rio de Janeiro. Eis aí o seu interesse em abrir um precedente para o sistema de concessão portuária. A primeira aproximação de Rebouças com Itaboraí ocorreu durante a visita deste ao canteiro de obras da Doca da Alfândega. Na ocasião, o substituto de Charles Neate na direção desta construção valeu-se da sua presença para mostrar-lhe "a conveniência de se deixar a construção de docas às companhias", bem como divulgar a "existência do projeto de Docas de D. Pedro II". A partir daí, Rebouças irá convencê-lo a organizar uma companhia para concluir e administrar o empreendimento. O presidente do conselho tanto gostou da ideia que ficou encarregado de indicar possíveis investidores e incumbiu-lhe da organização da empresa. Ele sequer opôs-se a participação de negociantes ingleses. Seu entusiasmo causou estranheza até no líder dos liberais, o senador paraense Bernardo de Souza Franco, que considerou um dos estudos de Rebouças sobre o tema como uma "verdadeira *pílula de liberalismo*, que tinha dado ao chefe dos Conservadores" ⁴⁹².

⁴⁹⁰ Ver nota anterior, p. 167. A respeito da representação de autoria do deputado Soares Brandão, cf.: *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de mai. 1867, nº 106, a. XLV, p. 1, c. 1-2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 02 de jun. 1869, nº 123, a. XLV, p. 1, c. 6.

⁴⁹¹ CASTRO, Agostinho V. Borja. *Descrição do porto do Rio de Janeiro e das obras da Doca da Alfândega*. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877. p. 22-25.

⁴⁹² FLORA, Ana; VERISSIMO, Inácio José (org.). *André Rebouças: diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1938. p. 154, 171-174.

Em 5 de novembro de 1868, ocorreu a reunião de fundação da *Companhia da Doca da Alfândega*. Dela Participaram os diretores da Companhia Brasileira de Paquetes, Joaquim Pereira de Faria e Jerônimo José Mesquita; os negociantes ingleses Stanley P. Youle, Henry Miller e Andrew Steele; o gerente do *Jornal do Comércio*, Luiz de Castro; o veador, José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho; os ex-deputados João Manuel Pereira da Silva e Mariano Procópio Ferreira Lage; os conselheiros Bernardo Ribeiro de Carvalho e João José dos Reis; o comendador João Batista Vianna; o Sr. José Nunes Teixeira; o Conde de São Mamede, Rodrigo Pereira Felício; o Barão de São Francisco, Francisco José Pacheco Júnior; o próprio idealizador da companhia e o irmão do visconde de Itaboraí, José Joaquim Rodrigues Torres, cuja presença o desavisado engenheiro não julgou "bem pensada" ⁴⁹³. Com a dissolução da Câmara dos Deputados em 18 de julho de 1868 e a realização de novas eleições, alguns desses homens ocuparam as vagas em aberto e defenderam com tenacidade a legislação sobre docas, sobretudo João Manuel Pereira da Silva.

No ano seguinte, André Rebouças perguntou ao visconde de Itaboraí a respeito da sua posição sobre a proposta da bancada pernambucana sobre o melhoramento do porto e o "sem número de aditivos à lei do orçamento" para quase todos os portos do Império. Ao obter dele a resposta de que "faria cair todos", Rebouças tentou induzi-lo de que seria "melhor procurar dar uma satisfação às províncias apresentando o projeto geral de melhoramentos dos portos, que já lhe havia oferecido a 29 de maio". Embora Itaboraí dissesse que apresentaria um plano neste sentido no Senado em substituição ao projeto de Pernambuco, acabou mudando de ideia e encarregado o ministro da Agricultura de apresentá-lo como emenda ao projeto de docas na Saúde e da Gambôa. Antes disso, ele recebeu Rebouças em sua casa munido de um projeto de "lei geral para o melhoramento dos portos". Segundo o mesmo engenheiro, após fazer uma "análise do projeto artigo por artigo, ele não quis conceder isenção de direitos de importação ao material das empresas, nem isenção de recrutamento aos empregados como se tem feito para os caminhos de ferro" ⁴⁹⁴. É aí que se pode dizer que a papel de Rebouças foi ativo, mas não decisivo. Ao contrário do que pensa Alexandrino Dantas, Itaboraí não se ateve a corrigir a proposta do engenheiro baiano ⁴⁹⁵. Como político experiente, ele estava a par dos debates da Câmara e tinha uma visão realista do que poderia ser aprovado. Se dependesse de Rebouças, por exemplo, o sistema de garantia de juros jamais seria excluído do projeto de lei.

⁴⁹³ FLORA; VERISSIMO, 1938. p. 174; REBOUÇAS, André Pinto. *Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro*: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização. Resposta às acusações que lhe tem sido feitas. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp. 1870. p. 39.

⁴⁹⁴ FLORA; VERISSIMO, *op. cit.* p. 179.

⁴⁹⁵ TRINDADE, Alexandrino Dantas. *André Rebouças: um engenheiro do Império*. São Paulo: HUCITEC; Fapesp, 2011. p. 134-135.

A segunda discussão sobre o projeto de lei de docas durou cinco sessões e colocou em lados distintos a bancada pernambucana e os defensores do programa de docas, em especial João Manuel Pereira da Silva e Dionísio Gonçalves Martins. Vale lembrar que o primeiro era acionista da Companhia Doca de Alfândega e o último um dos relatores do parecer favorável à constituição da dita companhia. Os deputados Francisco do Rego Barros Barreto, Augusto Frederico de Oliveira, cuja plataforma política centralizou-se na questão do melhoramento do porto do Recife, e Inocêncio Marques de Araújo Góes pela Bahia posicionaram-se contrários ao projeto de lei. A discussão parlamentar deixou evidente o despreparo da oposição diante da argumentação do representante do Rio de Janeiro e o da Bahia e da articulação política do presidente do conselho. No caso específico de Pereira da Silva, ele burilou-se a ponto de não mais demonstrar "completa ignorância da matéria e espírito trêfego", conforme a avaliação de Rebouças durante a fundação da Doca da Alfândega⁴⁹⁶. Os dois demonstraram conhecimento do funcionamento das docas inglesas e holandesas e só falaram do que acharam conveniente à aprovação do decreto. Eles atribuíram ao sistema de docas inúmeras vantagens de natureza fiscal, técnica, econômica e financeira.

Reunindo em apenas um recinto todas as operações comerciais de um porto e sob o controle mais eficiente de uma companhia, as docas combateriam as práticas de contrabando e operariam uma verdadeira transformação nas relações de trabalho. Os homens de negócio não precisariam ter armazéns próprios para guardar as suas cargas e tampouco de uma "cópia numerosa de empregados e caixeiros para tomarem conta das mercadorias". Bem mais do que promover a fiscalização aduaneira e as transações mercantis, o novo sistema chamaria o capital estrangeiro e desenvolveria entre nós o "espírito de associação". Para completar, o exaurido tesouro nacional não ficaria mais comprometido com a execução de obras custosas como as portuárias e ainda ganharia com o acréscimo dos direitos de consumo, decorrente do aumento da movimentação comercial. Mais do que qualquer outra, a experiência portuária inglesa demonstrou que as docas trouxeram prosperidade para os portos de Londres e de Liverpool. Tanto prova que o modelo estava em expansão na Inglaterra e de lá seguiu para a Holanda e outras partes da Europa. Apenas quando provocados, os parlamentares falaram do exemplo francês. Dionísio Martins falou muito superficialmente das "grandes dificuldades" das docas na França por causa das "prevenções e hábitos do comércio local". Em Marselha, por exemplo, a empresa lutava contra o "monopólio de carregadores"⁴⁹⁷.

⁴⁹⁶ FLORA; VERISSIMO, 1938. p. 175.

⁴⁹⁷ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1869. T. 4, p. 167-172, 176-179, 183-190, 198-202, 223-224.

A oposição utilizou três estratégias para tentar convencer os demais deputados sobre a irrelevância do projeto de lei. Eles buscaram desqualificar a necessidade das docas em geral, atacaram artigos específicos do projeto de lei e por fim tentaram proteger o porto do Recife, caso a mesma fosse aprovada. Alguns desses argumentos foram mais bem explorados do que outros. Francisco Barreto iniciou o debate mediante um argumento muito pouco convincente. Para ele, as taxas portuárias funcionariam como uma espécie de imposto a ser lançado pelo Governo imperial em comum acordo com as companhias de docas. Em vista disso, a matéria era inconstitucional, pois invadiria uma esfera exclusiva da Câmara dos Deputados, qual seja a fixação tributária. Rapidamente, Pereira da Silva rebateu-lhe, assertivamente, que não se tratava de impostos, porém de retribuição pelos serviços prestados pela empresa. Além disso, os navios mercantes não seriam obrigados a atracar nas docas. Eles poderiam escolher entre o novo sistema e o tradicional. Não se caracterizando um privilégio comercial, tampouco as docas constituiriam um monopólio, como temia a deputação pernambucana, visto que a lei possibilitava o estabelecimento de outras companhias dentro de um mesmo porto. Na sessão seguinte, a questão reapareceu na discussão entre Dionísio Martins e Augusto de Oliveira, segundo o qual o comércio inteiro do Recife não desejava docas. O deputado baiano sustentou que “se o serviço da doca não é obrigatório, a taxa não é um imposto, mas uma retribuição consentida em toda a liberdade”. Afinal de contas, “quem não quiser gozar do melhoramento, evite-o para si e vá descarregar seu gênero em outro lugar”. Quem refutou tais argumentos de modo mais contundente foi Araújo de Góis. Ele relativizou o conteúdo liberal da proposta como vinha sendo sustentado por outro entusiasta do modelo inglês, o parlamentar fluminense Andrade Figueira. Como bem lembrou Araújo de Góis, se o Governo Imperial encarregasse as companhias portuárias dos serviços de capatazias e armazenagem da alfândega, o uso das docas tornar-se-ia inevitavelmente obrigatório. Na verdade, os defensores da proposta partiam do pressuposto de que haveria convivência harmônica entre os dois sistemas portuários. A lei de desapropriações tornaria isso improvável. Ao conferir aos empresários a faculdade de desapropriar as propriedades e benfeitorias particulares, as companhias poderiam desarticular os armazéns e trapiches existentes e chamar a si toda movimentação comercial⁴⁹⁸.

Em se tratando do sistema de docas, a oposição destacou que o sistema inglês passou por um longo processo até chegar a sua versão atual. As primeiras docas de Liverpool foram construídas pela municipalidade para respeitar os direitos preexistentes e as de Londres por

⁴⁹⁸ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial & Constitucional de J. Villeneuve & C., 1869. T. 4, p. 167, 179, 187.

associações, porque “havia um crescido número de proprietários de grandes armazéns no valor de 40 e tantos milhões de libras esterlinas, que ficariam inutilizados pela construção de docas”. Além disso, na sua versão moderna, a incorporação de companhias na Inglaterra era decidida “pelo parlamento, que procede a todos os necessários inquéritos, chamando a sua presença todos os interessados, e que, depois de um processo regular em que todos os interesses são consultados e atendidos é que profere a sua sentença”. A fala de Augusto de Oliveira reacende o anseio de Francisco Barreto sobre a transferência dessas autorizações da esfera do legislativo para o executivo e fortalecimento do poder discricionário do Governo imperial. E mais do isso: tornando-se permanente, a Lei de Docas prolongar-se-ia a todos os gabinetes indistintamente. O irmão do engenheiro Barros Barreto temia claramente a sua aplicação numa situação liberal. Em seguida, o mesmo questionou o programa de docas, tal como vinha sendo propalado pelos defensores do sistema, e os seus efeitos para a indústria nacional. As docas por si mesmas não promoveram o crescimento de Liverpool, exemplificou o parlamentar, e sim a demanda das fábricas de Manchester pelo algodão norte-americano e o tráfico de escravos africanos para a lavoura algodoeira dos Estados Unidos. Não estando o Brasil em condições idênticas a dos portos ingleses para tal “dispêndio de capitais”, as casas comerciais do país seriam incapazes de concorrer em igualdade com o capital estrangeiro. No seu entendimento, o Império deveria desenvolver a indústria nacional e só depois promover a entrada do capital estrangeiro. Ademais, as nossas condições ecológicas eram bem superiores as da Europa e, conseqüentemente, não demandavam obras desse porte, exceto o porto do Maranhão por causa da grande diferença entre as marés. Os propagandistas desse modelo portuário estavam apenas motivados por um sentimento de “imitação” ⁴⁹⁹.

Uma questão importante é que a Lei de Docas tratava-se somente de numa autorização e não continha o preceito da concorrência pública. Advogando em causa própria, os autores do projeto de lei sequer cogitaram a possibilidade de competição. Tal fato limitou ainda mais o teor liberal do novo decreto. As companhias portuárias apresentariam as suas propostas e o Governo imperial analisaria cada caso. Apenas Augusto de Oliveira frisou como pré-requisito essencial ao projeto adotar o “princípio da concorrência todas as vezes que quiser empreender obras desta natureza” ⁵⁰⁰. A ausência dessa condição no início da Lei de Docas contrasta com as concessões portuárias do final do Império e do começo da República. Os únicos resultados concretos sob a vigência dessa lei, o melhoramento do porto de Santos e o de Manaus, deram-se a partir da disputa de grupos empresariais. Em São Paulo, ganhou o pleito o consórcio

⁴⁹⁹ Ver nota anterior, p. 167-176, 184 e 189.

⁵⁰⁰ *Idem.* p. 186.

formado em torno dos empresários franco-brasileiros Cândido Gafrée e Eduardo Pallasim Guinle e, no Amazonas, venceu a firma Bronislaw Rymkiewicz & Comp.⁵⁰¹. O que ocorreu aqui é o que a doutrina do direito chama de “mutação”, isto é, quando a integridade formal de uma norma permanece intacta, porém a sua interpretação apegar-se a valores distintos dos que lhe fundamentaram inicialmente⁵⁰². Além da questão levantada por Augusto de Oliveira, outra implicação do projeto foi totalmente ignorada. Após julgar excessivo o prazo de dez anos para a formação de um fundo de amortização do capital e a revisão dos lucros das empresas tão somente quando os seus dividendos atingissem 12%, Araújo de Góis perguntou ao ministro da Agricultura qual o impacto do estatuto dos warrants no sistema monetário de Império, já “tão obstruído por uma massa enorme de papel moeda”. Fernandes Leão preferiu ater-se ao discurso de Francisco Barreto do que tratar dos pontos levantados pelo deputado da Bahia que, no seu ponto de vista, eram “alheios à matéria”⁵⁰³.

Houve uma tentativa de Augusto de Oliveira de considerar a lei inútil e desnecessária, pois o Império já tinha condições legais de coibir as práticas de contrabando e roubo de carga, uma das principais bandeiras dos entusiastas do sistema de docas. Ele lembrou que a Câmara havia autorizado o ministro da Fazenda a encarregar companhias privadas dos trabalhos de carga e descarga dos navios. No tocante ao aspecto fiscal, a lei do orçamento deu ao governo toda a liberdade para “contratar todas as obras que ele julgar conveniente nas alfândegas para melhor assegurar a boa arrecadação das rendas”. Assim sendo, não havia necessidade de uma autorização especial do corpo legislativo para que particulares fossem encarregados dos serviços de capatazias e armazenagem das alfândegas. Na visão do deputado, as leis existentes continham “todos os meios ordinários necessários para levar a efeito qualquer melhoramento dessa ordem”. A única exceção era a lei de desapropriação de 1855. Seus artigos limitavam-se as inversões ferroviárias. Caso eles fossem aplicados ao sistema de docas representavam uma ameaça aos comerciantes portuários de todo o país. O ministro da Agricultura reconheceu que ainda vigorava uma lei de concessões datada de 28 de agosto de 1828. Ela foi aprimorada em 1833 e desde então se manteve incólume. No entanto, como os estadistas estavam divididos no tocante a sua aplicabilidade ao programa de docas, o gabinete atual resolveu criar uma lei específica para evitar controvérsias⁵⁰⁴.

⁵⁰¹ LISBOA, Alfredo. Portos marítimos e fluviais. In: JESUS, Palhano de. *et al.* A evolução e posição actual da engenharia no Brasil. *Revista Brasileira de Engenharia*. Rio de Janeiro, t. IV, nº 4, out. 1922. Mensal, p. 206.

⁵⁰² A mutação ou poder constituinte difuso dirige-se normalmente às leis constitucionais, o que não impede que o conceito seja adotado no estudo das leis infralegais devido à obediência hierárquica das normas, cf: BULOS, Uadi Lammêgo. *Constituição Federal anotada*. São Paulo: Saraiva, 2000. p. 22.

⁵⁰³ Ver nota nº 497, p. 187-188.

⁵⁰⁴ *Idem*. p. 184 e 199-200.

Desde a primeira discussão do projeto de lei, a deputação pernambucana temia os seus efeitos para o porto do Recife. Com razão, Barros Barreto salientou que a dinâmica portuária inglesa não se comparava com a de Pernambuco. Para cobrir os gastos com a construção e o custeio das docas, as companhias tornariam as taxas portuárias muito pensadas e a província em condições bem menos vantajosa do que as demais do Império. Uma prova disso eram as propostas de Edward de Mornay e a do conselheiro Galvão. As duas contemplavam as obras do porto e a construção de docas. Por conseguinte, as taxas auferidas da navegação seriam equivalentes ao montante do capital investido pela empresa e tornariam inviável a instalação de outras companhias. Afinal, os detentores da autorização assumiriam o papel do Estado na execução do melhoramento portuário. O temor da oneração do comércio de um lado e o risco de monopólio do outro levaram Barros Barreto a propor a seguinte emenda: “as disposições da presente lei, na parte relativa à construção de docas, só terá aplicação no porto do Recife depois que este for melhorado ao ponto de tornar-se acessível a navios de todas as lotações”. Acompanhado pelo deputado Mello Rego, o parlamentar tentou separar as obras do porto da construção de docas já que “o porto é por sua própria natureza uma doca, e doca enorme”. A partir daí, os representantes da província defenderão o argumento técnico de que o Recife não precisava de docas, visto que o seu porto era uma doca natural⁵⁰⁵.

A tese de que a configuração portuária constituía em si uma doca partiu da Associação Comercial de Pernambuco. Em 1868, ao tomar conhecimento de que havia outro projeto de docas em tramitação na Corte, a instituição enviou uma representação ao Governo imperial na qual ponderava que: “a maior e mais instante necessidade que temos é o melhoramento do porto e não docas, pois que estas as temos naturais e magníficas”. Constituído pela linha de arrecifes de um lado e pelo Bairro do Recife do outro, o canal principal do Mosqueiro não precisava de obras artificiais para constituir bacias portuárias. O mesmo pode ser dito com relação ao espaço situado entre o referido bairro e o de Santo Antônio. Ademais, em boa parte dos cais existiam armazéns e trapiches alfandegados. De acordo com a porta-voz do comércio, a urgência do segundo porto do país em movimentação comercial era a criação de novas áreas de atracação. Esse trabalho seria conseguido de maneira fácil e “sem grande dispêndio com a extração de areias por meio de barcas de escavação, devendo este melhoramento ser feito por empresa que garanta a sua conservação”⁵⁰⁶. A interpretação livre do que seria uma doca chegou ao debate da Câmara e provocou reações.

⁵⁰⁵ Ver nota nº 497, p. 169.

⁵⁰⁶ *Relatório da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á Assembléa Geral da mesma em 1 de Agosto de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868. p. 7 e A 6, p. 42.

O incansável Pereira da Silva em parte concordou com a semelhança entre a bacia portuária do Recife e o modelo portuário inglês, mas deixou claro que isso não configurava doca. Para tanto, o porto necessitava de todos os demais aspectos que caracterizavam um estabelecimento desse tipo, qual seja reunir num único lugar: “cais, armazéns, serviços de descarga e de depósito, etc.”. O ministro da Agricultura aprofundou o tema ao definir que somente poderia ser caracterizada como tal, “quando uma associação, por si, constrói a bacia e os armazéns aderentes, fazendo uma espécie de quarteirão onde ela só domina, então é que se chama verdadeiramente doca”. Em síntese: as docas compreendiam um espaço circunscrito de cais, isolado do restante da cidade, construído e administrado por uma companhia privada. Tratava-se, na realidade, de um novo conceito portuário destinado a substituir o tradicional sistema de trapiches e armazéns particulares. No lugar de um sem-número de proprietários e atravessadores, a movimentação comercial do porto ficaria sob o controle mais racional de empresários ou grupos de capital. Apesar de o ministro e os seus colaboradores não colocarem a questão nesses termos, a oposição estava certa de que a implantação de docas significava a ruína dos comerciantes portuários tradicionais. É por isso que Augusto de Oliveira abandonou o pudor dos interesses gerais do Império e discursou abertamente em nome dos negociantes de Pernambuco, os quais “não querem docas e não as pedem”. Já Araújo de Góis mal conseguiu disfarçar a sua preocupação com os interesses dos trapicheiros da Bahia, a pretexto de que estava fazendo pela “província o mesmo que se fez em Liverpool”. Partindo para exemplos mais concretos, Augusto de Oliveira tentou demonstrar a má fé das taxas propostas pelo grupo encabeçado pelo conselheiro Galvão, comparando-as com a despesa de um navio consignado a sua casa comercial. A partir das despesas da barca inglesa *Notherton* de 250 toneladas, os proponentes tomaram como certa as despesas do porto em 25 xelins por tonelada, conforme o relatório do cônsul inglês em Pernambuco, Lennon Hunt. Sem levar em consideração a falta da assinatura do capitão e da casa responsável pelo frete do navio, eles partiram do princípio de que o documento era legítimo e sustentaram que conseguiriam reduzir aqueles custos para 18 xelins. Além do ganho real, o comércio recifense apenas trocaria as taxas provenientes dos defeitos do porto pelos serviços das docas. A fatura do brigue inglês *Grecian* de 213 toneladas demonstrava que aqueles valores estavam sobrestimados. Estando em condições semelhantes, o navio pagou o equivalente a 12 xelins e 3 $\frac{3}{4}$ de pence por cada tonelada brasileira, ou seja, 33% a menos do que o dizia o projeto em discussão no Senado. A fim de evitar transtornos dessa natureza, o parlamentar e comerciante da província insistia em manter as supracitadas autorizações no âmbito do poder legislativo⁵⁰⁷.

⁵⁰⁷ Ver nota nº 497, p. 172, 200 e 185-186; MAUÁ, GALVÃO, BARRETO, 1868. p. 52-55.

O alarido da deputação pernambucana levou o ministro da Agricultura a cometer o ato falho de “aceder à modificação que o nobre deputado por Pernambuco ofereceu, que não se conceda a construção de docas em Pernambuco enquanto não estivessem feitas as obras do melhoramento do porto”. Fernandes Leão referia-se à emenda de Barros Barreto rejeitada na primeira sessão da 2ª discussão. Com o assentimento do ministro, a redação do projeto de lei conteve mais um artigo, conforme o qual: “as disposições da presente lei na parte relativa à construção de docas, não serão aplicadas ao porto do Recife enquanto não for este melhorado ao ponto de tornar-se acessível a navios de todas as locações”. As demais emendas contrárias ao programa de docas foram peremptoriamente recusadas. Coube a Pereira da Silva propor a extração do aditivo favorável a Pernambuco e retocar outros aspectos do projeto. O deputado fluminense ponderou que a única matéria do projeto de lei era a construção de docas e não melhoramentos portuários. Por conseguinte, a dita emenda não tinha sentido, bem como o trecho do artigo 1º que incluía na autorização: “quaisquer outras obras úteis ao comércio e à navegação”. Além dessas modificações, ele sugeriu que as companhias estrangeiras tivessem um representante no local da doca, ao invés de tê-lo na capital do Império conforme a redação original. As três emendas causaram espécie na Câmara dos Deputados, dado que a iniciativa partiu de um deputado e não do autor do projeto. Augusto de Oliveira pediu esclarecimentos a Fernandes Leão e Barros Barreto concluiu ironicamente: “muita força tem o nobre deputado pelo Rio de Janeiro”. Apenas seguindo as orientações de Itaboraí, o ministro aceitou todas as retificações de Pereira da Silva e limitou-se a tranquilizar os pernambucanos. A fim de conter seus ânimos, ele ratificou a intenção do Governo imperial de dar continuidade às obras do porto mediante a verba de 600 contos de reis, incluída na lei orçamentária daquele ano, e chamou a si toda a responsabilidade em caso de possíveis danos, que porventura as docas trouxessem à economia de Pernambuco. Apesar de ser uma quantia irrisória, a reforma em si manter-se-ia no âmbito estatal e a província estaria livre delas até a conclusão das obras do porto. Sem querer, a posição majoritária da câmara temporária e do ministério da Agricultura complicava a vida dos que queriam implantar tão somente docas no Recife e daqueles grupos de capital, cujos projetos incluíam simultaneamente o sistema inglês e a reforma portuária. A guerra no Rio da Prata tinha esgotado o tesouro nacional e nem tão cedo o Império teria condições de levar a efeito o empreendimento⁵⁰⁸.

⁵⁰⁸ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputado. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1869. p. 21-27. As preleções de Pereira da Silva sobre docas foram reunidas em: *Discursos Parlamentares.* Rio de Janeiro: B. L. Garnier; Paris: A. Durand e Pedone Lauriel, 1870. p. 92-122. Sobre a repercussão na província, ver: As docas e o melhoramento do porto. *Diário de Pernambuco.* Recife, 16 de set., 1869. a. XLV, nº 211, p. 1, c. 3-4.

É nesse contexto que o texto seguirá para a apreciação do Senado no início do mês de setembro de 1869. Na condição de ministro da Fazenda, Itaboraí respondeu questionamentos dos senadores e defendeu a relevância do projeto. Mesmo inexistindo uma previsão sobre o rendimento das docas, o ministro era da opinião de que se deveria “favorecer qualquer pessoa ou companhia que se mostrar suficientemente habilitada para realizar tão importante melhoramento sob as condições do projeto”. Conforme o seu discurso, as companhias apenas gozariam das concessões dadas às sociedades anônimas e do poder de desapropriar os terrenos necessários à construção das docas. Em compensação, as obras e benfeitorias realizadas pelas empresas seriam revertidas ao Estado no final da autorização. Silveira da Mota questionou-lhe se o Governo imperial não deveria “prover as taxas”. No ponto de vista de Itaboraí, a livre concorrência encontraria um ponto de equilíbrio. Só haveria demanda pelas docas se os seus serviços de carga e descarga fossem economicamente vantajosos. Caso contrário, a navegação continuaria no sistema antigo, ou recorreria a uma doca concorrente. Não haveria, portanto, sentido existir ingerência estatal em assuntos dessa natureza, até porque “os concessionários ficariam obrigados a fixar as taxas das docas de acordo com o governo”. A negociação entre as duas partes daria equilíbrio a quem fosse “executar a disposição legislativa”⁵⁰⁹.

O mesmo arguidor distinguiu positivamente o projeto de lei da experiência portuária inglesa no tocante ao estabelecimento de um prazo definido para a concessão, e à exploração temporária das docas por uma companhia. As duas condições não estavam presentes nas leis da Inglaterra, cujas concessões possuíam um caráter indeterminado e a propriedade das docas pertencia às suas respectivas construtoras. Por fim, o discurso de Itaboraí é uma verdadeira aula de liberalismo. O projeto em debate era de “grande utilidade” pública, pois provocaria a “organização de companhias que se proponham a construir obras altamente vantajosas ao comércio, e que são em algumas províncias de absoluta necessidade”. Além do mais, as docas promoveriam a entrada de capitais estrangeiros, aumentariam os instrumentos de produção e dariam “emprego a muitos braços nacionais”. E a nossa mão de obra, tão comprometida com a lavoura e a carreira pública, teria mais uma opção para exhibir as suas habilidades. Apenas Teófilo Ottoni conteve os excessos do ministro, concluindo que, na prática, “os trabalhadores vir[iam] todos da Inglaterra”. A única desvantagem que Itaboraí enxergava no programa de docas seria a sua aplicação naqueles portos de mar ou de rio “em que a faculdade de construir uma doca equivale[ria] a um privilégio exclusivo”⁵¹⁰.

⁵⁰⁹ *Annaes do Senado do Imperio do Brazil. Primeira sessão em 1869 da decima legislatura de 1 de setembro a 15 de outubro*. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. v. V, p. 143.

⁵¹⁰ *Idem.*, p. 144

Após algumas considerações de José Antônio Saraiva, o projeto passou imediatamente da 2ª para a 3ª discussão. Em 20 de setembro de 1869, o Senado aprovou a proposição da Câmara e a encaminhou para sanção imperial. Enquanto isso, Pedro de Araújo Lima efetuou alguns comentários sobre as obras do porto e a questão das docas. O discurso do marquês de Olinda trilhou um caminho oposto ao da deputação pernambucana e à posição de Fernandes Leão na Câmara. Observando que a quantia de 600.000\$ não estava declarada no projeto de lei do orçamento e tampouco daria para levar a efeito as obras, o senador concluiu que estas só seriam viáveis mediante um sistema predefinido e recursos garantidos. Em seguida, Araújo Lima deixou claro que as obras do porto extrapolavam o canal do Mosqueiro. Elas incluíam a elevação dos arrecifes entre as duas barras e os trabalhos de escavação da entrada e dos canais interiores. O relatório do engenheiro Raja Gabaglia e os efeitos da última cheia revelavam que a dragagem não deveria ficar restrita ao espaço limitado pelas duas barras e a ponte do Recife. Diante do risco de inundação da cidade e do aumento do assoreamento, ela deveria avançar na parte superior do Rio Beberibe e no canal de Afogados, a fim de limpar o leito portuário, abrir novos sangradouros e desentulhar os mais antigos. Ademais, o porto precisava ser alargado no Forte do Matos e os ramais da estrada de ferro do São Francisco deveriam chegar às estações de embarque e desembarque⁵¹¹.

Em vista disso, todas essas obras estavam aquém da capacidade econômica do Império e, por conseguinte, nem tão cedo seriam postas em execução. Sendo inviável realizá-las com recursos públicos, o melhor seria recorrer ao sistema inglês. Ocorre que o ministro deixou-se levar por uma “cruzada” contra a instituição de docas. A cruzada a qual se refere Araújo Lima diz respeito ao temor de que o governo fizesse autorizações imprudentes. Daí o entendimento dos deputados de que os dois objetos deveriam ser tratados separadamente, ou seja, as obras dos portos ficariam na esfera do Estado e as das docas a cargo de particulares. Fernandes Leão respondeu aos comentários do senador. Achava improvável que as companhias fizessem com seus próprios recursos as duas coisas. Em primeiro lugar, as taxas portuárias não dariam para cobrir investimentos desse porte. As dependências da doca não teriam condições de acolher todas as embarcações do porto. Se as mesmas fossem obrigadas a fazer uso dela, a situação caracterizar-se-ia como “uma espécie nova de contribuição sobre os portos, de que não tenho lembrança de que haja em nenhum país”. Ademais, no exterior, as obras portuárias eram feitas pelo Estado para não onerar em demasia as mercadorias. Em síntese: a empresa deveria ser levada a cabo pelo tesouro conforme as “circunstâncias do país”⁵¹².

⁵¹¹ Ver nota nº 509, p. 392-393.

⁵¹² *Idem*, p. 393 e 460-461.

O marquês de Olinda não estava sozinho quando o assunto era a transmissão das obras portuárias para a iniciativa privada. O ministro da Marinha, João Maurício Wanderley, tinha a mesma opinião. Seu relatório anual começou defendendo a transferência da pasta da portuária para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, visto que nesta secretaria havia “engenheiros hidráulicos e todo o pessoal técnico necessário”. A seguir, o barão de Cotegipe separou as funções tipicamente militares de um porto daquelas relativas às suas atividades comerciais. As primeiras deveriam permanecer a cargo da Marinha e a segunda sob a tutela do Ministério da Agricultura. Na sua avaliação, um porto moderno deveria ter profundidade suficiente para admitir navios de todas as lotações; dar-lhes abrigo seguro; ser totalmente franco qualquer que fosse o estado da maré e conter: cais, docas, estaleiros e serviços de carga e descarga. Apenas o porto do Rio de Janeiro reunia tais condições. Os recursos destinados anualmente aos portos não davam conta da demanda das províncias. As obras destacavam-se pela sua lentidão e por não corresponderem às despesas realizadas. Em vista disso, o Império precisava sair de cena e estimular “o espírito de associação, que é a alavanca do progresso das sociedades modernas”. A concessão de “certos favores”, proporcionais ao capital empregado, bastava para que empresas tomassem a si esses investimentos ⁵¹³. Por outro lado, o relatório de Cotegipe trouxe um problema central da administração pública imperial: a confusão entre as competências de cada ministério. No que diz respeito aos portos, a questão se complicava ainda mais. A título de exemplo, o marquês de Olinda ignorava se a pasta portuária pertencia ao Ministério da Agricultura ou ao da Fazenda. Na dúvida, ele dirigiu-se a Fernandes Leão. Oficialmente, os assuntos relativos aos portos estavam no âmbito da Marinha desde o Período Colonial. Na prática, os portos aglutinavam interesses mais complexos. Questões envolvendo a esquadra naval, a Capitania dos Portos e a praticagem da barra e dos ancoradouros diziam respeito ao Ministério da Marinha. O sistema de fortificação era da alçada do Ministério da Guerra. A arrecadação dos direitos alfandegários e o combate ao contrabando e ao roubo de carga interessavam diretamente ao Ministério da Fazenda. Já as obras hidráulicas destinadas a facilitar a navegação marítima competiam ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ⁵¹⁴. Tudo isso entrelaçado com os negócios dos trapicheiros, comerciantes de grosso trato e proprietários de casas de importação e exportação.

⁵¹³ BRASIL, Governo do. (1868-1870: Wanderley). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Barão de Cotegipe*. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. p. 30-31; BRASIL, Governo do. (1868-1870: Wanderley). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Barão de Cotegipe*. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1870. p. 33.

⁵¹⁴ GALVÃO, Manoel da Cunha. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869. p. 8-9.

Em 13 de outubro de 1869, o Imperador sancionou o decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869 que “autoriza o governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação”. Antes de tudo, vale salientar que a Lei de Docas não contemplava o princípio da concorrência, pois se tratava apenas de uma autorização pública. Constituída de apenas dois artigos e treze parágrafos, a lei estabeleceu certos direitos e obrigações aos empresários e ao Governo imperial e deixou outros aspectos legais para a elaboração do contrato. Entre as obrigações dos concessionários estava o dever de “sujeitar à aprovação do Governo imperial, as plantas e os projetos das obras que pretenderem executar”. Portanto, a ação do poder público começava na dimensão técnica do empreendimento. A responsabilidade de escolher o sistema de obras relaciona-se a duas ordens de interesse. A primeira diz respeito à integridade do regime hidráulico do porto, visto que um programa de obras tanto poderia melhorá-lo, como comprometê-lo profundamente. Por outro lado, o conjunto de obras e os materiais fixos e rodantes da empresa reverter-se-iam ao Estado no final da concessão. A escolha de um bom projeto garantiria um ganho patrimonial. Daí a necessidade de que o mesmo inspecionasse “a execução e o custeio das obras, para assegurar o exato cumprimento dos contratos que houver estabelecido”. Além disso, o peso da administração fazia-se sentir no modelo de exploração comercial e no capital da empresa. A proposta tarifária partia da iniciativa dos empresários e ficava à mercê da aprovação do Governo imperial. O governo também arrogava a si o direito de revê-las a cada cinco anos e de reduzir o preço das taxas, se os lucros líquidos da empresa excedessem 12%. No entanto, o art. 1º §5 é omissivo no que diz respeito ao modo como deveria ser feita a revisão tarifária. Já o capital das companhias ficava dependente da aprovação do poder público, e só poderia ser aumentado ou diminuído com o seu assentimento. Em suma, os legisladores colocaram a presença do poder público em dois aspectos da concessão: uma relativa à execução das obras e outra quanto ao sistema de exploração comercial⁵¹⁵.

A Lei de Docas nada diz a partir de quando começaria a contar o prazo da concessão. Diz apenas que o período seria “fixado conforme as dificuldades da empresa, não podendo ser em caso nenhum maior de 90 anos”. O governo tinha o direito de resgatar as propriedades da companhia após a decorrência de dez anos da conclusão das obras. É importante ressaltar que a palavra “propriedade” refere-se apenas ao usufruto das docas por parte de uma companhia durante certo período. O Estado é que tem a propriedade direta do porto e de tudo o que há dentro dele. Por meio do sistema de concessão, ele afasta-se temporariamente do seu domínio

⁵¹⁵ BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1869*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869. T. XXIX, pt. 1, p. 189-190.

a favor de particulares. No resgate ocorre o contrário. Ele restabelece o seu poder exclusivo sobre o porto antes do fim do contrato e após indenizar a concessionária. Em outras palavras: a administração não compra ou desapropria bens da companhia de docas, ela restitui o direito de uso e gozo do qual abdicou por um período pré-determinado. O valor do resgate não tem relação alguma com o tempo da concessão e sim com o capital investido nas obras. A segunda parte do § 9 da lei 1.746 deixa isso bem claro: “o preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apólices da dívida pública, produza uma renda equivalente a 8% de todo o capital efetivamente empregado na empresa”. Como o Império só poderia aplicar as condições desse parágrafo após dez anos, ele garantia um período de experiência para a empresa e ao mesmo tempo fixava “um preço alto para o pagamento de suas propriedades”. O resgate enquanto condição intrínseca ao sistema de concessão serviria de corretivo para certas autorizações, cuja duração trouxesse algum prejuízo aos interesses públicos⁵¹⁶.

Indubitavelmente, a maior inovação do decreto reside no seu regime de financiamento econômico autossustentável. As empresas construiriam as docas com seus próprios recursos e em contrapartida adquiriam o direito de explorar as taxas de embarque e desembarque, guarda e conservação de mercadorias. Portanto, o Governo imperial não assegurava a remuneração do capital, ele apenas autorizava a cobrança de tarifas para amortizá-lo. Essa peculiaridade do programa de docas difere do regime das inversões ferroviárias. O §6 da lei nº 641 de 26 de junho de 1852 garantia o juros de até 5% sobre o capital empregado pelos concessionários na construção da via-férrea, cabendo ao Império estabelecer o modo e o tempo do pagamento destes juros. O reembolso do valor aplicado no pagamento dos juros dava-se mediante uma escala de porcentagem criada pelo próprio governo tão logo os dividendos da companhia atingissem 8%⁵¹⁷. Posteriormente, as províncias entraram com a sua cota-parte para atrair o capital estrangeiro. Esse sistema teve a consequência perversa de inibir a competitividade das companhias. Gozando de recursos certos, as ferrovias perderam o interesse de expandir as suas linhas férreas, estimular o crescimento do tráfego e rever a sua política tarifária. Durante o contexto da Guerra do Paraguai, o regime de cobertura do capital mostrou-se duplamente desvantajoso ao Governo Imperial. Além de desembolsar anualmente o montante equivalente ao percentual de juros, ele ficou privado de uma parte das receitas fiscais resultantes dos anos bonancosos da Guerra Civil Americana.

⁵¹⁶ Ver nota anterior, p. 190. REBOUÇAS, André Pinto. *Garantia de Juros: estudos para sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. p. 66.

⁵¹⁷ BRASIL, Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos portos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1852*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. T.XIII, pt. 1, p. 6.

Considerando que a remuneração do capital dependeria exclusivamente do movimento comercial do porto, as docas precisavam ser construídas para funcionar como entrepostos. Daí a relevância da dimensão técnica do empreendimento. Como vimos, a discussão a seu respeito precede a existência de uma lei específica para o setor. Tecnicamente, as docas deveriam ser projetadas para permitir a entrada e a saída de navios de qualquer lotação; facilitar as operações envolvendo: o trânsito e a armazenagem de mercadorias em geral; e não interferir no regime hidráulico do porto, a não ser para melhorá-lo. Isso explica a relevância do discurso da engenharia civil antes e depois do decreto 1.746. Em sendo autossustentável, as docas de comércio precisavam dar lucro aos concessionários e compensar o capital investido com as suas construções. Além do recebimento de taxas, a Lei de Docas dava aos armazéns das docas “todas as vantagens e favores concedidos por lei aos armazéns alfandegados e entrepostos”. E o Governo imperial também poderia encarregá-las dos “serviços de capatazias e armazenagem das alfândegas”. Por conseguinte, as docas teriam condições de exercer mutuamente funções particulares e públicas, qual seja a de recolhimento tributário. Finalmente, os concessionários desfrutariam da “faculdade de emitir títulos de garantia das mercadorias depositadas nos respectivos armazéns, conhecidos pelo nome de *warrants*”⁵¹⁸.

Os “garantes” funcionariam no Império de maneira semelhante ao modelo inglês. Na condição de entrepostos comerciais, as docas receberiam as mercadorias dos seus clientes e as depositariam em seus armazéns. Uma amostra do produto seria retirada no ato do depósito para servir de negociação. Os funcionários da doca elaborariam um conhecimento do produto no qual viriam: a data da entrada da mercadoria; o nome e a classe do navio responsável por trazê-la ao porto; a descrição da qualidade, espécie, marca, número e peso bruto dos volumes; a qualidade, quantidade e o valor do produto; e “quaisquer outras indicações que estabeleçam a identidade da mercadoria”. Por meio dessas informações, eles emitiriam o título de garantia extraído de um livro talão, no qual ainda constariam: o número do título; a taxa de ¼ % do valor total da carga declarada; o nome do depositante, seu domicílio e o número da amostra. Apenas diante dos warrants seria possível fazer “a abertura, mudança de envoltório, despacho ou entrega do volume”. A avaliação da mercadoria dar-se-ia pela amostra e a transferência da propriedade mediante endosso. Em síntese: os warrants substituiriam a presença física de todo carregamento durante todo o processo de negociação. Realizada a transação, a companhia de docas endereçaria a carga sob sua tutela ao novo proprietário⁵¹⁹.

⁵¹⁸ Ver nota nº 515. p. 189-190.

⁵¹⁹ BRASIL, Decreto nº 4.450 de 8 de janeiro de 1870. Regula a emissão dos títulos de garantia das mercadorias depositadas nos armazéns das Alfândegas ou Companhias de docas. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870. p. 5-10.

Finalmente, o § 10 da lei 1.746/69 concedia aos empresários o poder de “desapropriar, na forma do Decreto nº 1.664 de 27 de outubro de 1855, as propriedades e benfeitorias pertencentes a particulares, que se acharem em terrenos necessários à construção das suas obras”. A “lei de desapropriação” surgiu para facilitar o processo de instalação das estradas de ferro mediante um processo “sumário”. Quer isso dizer que a ação judicial de desapropriação de prédios e terrenos particulares seguiriam trâmites menos burocráticos. O primeiro passo seria a aprovação dos planos e plantas das obras pelo Império. Todas as construções que estivessem parcial ou totalmente insertas no projeto seriam automaticamente expropriadas, e nenhuma autoridade judiciária ou administrativa poderia contestá-las. Mas, os empresários só poderiam tomar posse dos terrenos e edifícios após o pagamento das indenizações. Caso as partes envolvidas não chegassem a um acordo amigável, os concessionários teriam de recorrer ao juizado civil e, na ausência deste, ao juizado municipal. Cinco árbitros decidiriam o valor das indenizações: dois deles representando o empresário ou companhia, mais dois no lugar dos proprietários e um designado pelo governo. O sistema de avaliação dos prédios urbanos diferiria dos demais. A base de cálculo partiria do rendimento do edifício nos últimos 20 anos e do valor pago pela décima mais recente ⁵²⁰.

Apenas copiando a legislação destinada às ferrovias, a Lei de Docas não tem uma só palavra a respeito dos terrenos de marinha e acrescidos, e como eles poderiam ser usufruídos pelos concessionários. As *terras de marinha* compreendiam as faixas de terra de “33 metros de largura, contados a partir da linha da preamar média registrada em 1831”. Nesses terrenos desenvolviam-se atividades produtivas, e jamais alguém teve o domínio absoluto sobre eles, uma vez que estavam sujeitos ao “instituto da enfiteuse, tal como nos foi legado pelo Direito Romano”. Melhor dizendo: os ocupantes dos terrenos de marinha tinham o domínio útil do solo e pagavam um foro a quem possuía o direito real. Em 1868, o Império deixou claro que as marinhas pertenciam ao domínio público ⁵²¹. As peculiaridades da legislação das terras de marinha passaram em branco pelas mãos dos legisladores, os quais deixaram que os contratos suprissem essa lacuna. A questão é tão mais importante se levarmos em conta, que a maior parte dos cais das cidades foi construída com o concurso direto de particulares. Na maioria das vezes, eles tinham os seus negócios ligados de uma maneira ou de outra à navegação marítima e moravam nos seus respectivos estabelecimentos.

⁵²⁰ BRASIL, Decreto nº 1664 de 27 de outubro de 1855. Dá Regulamento para execução do Decreto nº 816 de 10 de Julho do corrente anno sobre desapropriações para construcções de obras e serviços das Estradas de ferro do Brasil. *Collecção das leis do Imperio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. T. XVIII, pt. II, p. 552-556.

⁵²¹ SANTOS, Rosita de Souza. *Terras de Marinha*. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 1985. p. X-XI e 16-17.

Apesar de o seu método ser mais sucinto do que o do decreto nº 353 de 12 de julho de 1845, a lei de desapropriação continuaria a ser onerosa aos concessionários devido ao valor elevado das propriedades⁵²². A faixa de preço variaria entre a proposta dos proprietários e a contraposta dos empresários. Diante da brecha da lei de docas no tocante às terras de marinha, os primeiros tinham como supervalorizar o imóvel, considerando inclusive as benfeitorias realizadas nestes terrenos. Sem a fixação de um valor certo e ainda incluindo as vantagens de construções de uso precário, o preço das desapropriações tenderia inevitavelmente a subir. É o caso, por exemplo, dos trapiches munidos de pontes de descarga construídos em marinhas ou acrescidos. Em outros termos: o § 10 da lei de docas não tratava o processo de desapropriação de armazéns e trapiches nas mesmas condições de um edifício urbano qualquer. Nem poderia sê-lo devido à natureza especial da construção. Por outro lado, a lei nº 1.746 poderia conceder gratuitamente os terrenos públicos e os devolutos inseridos no plano de obras portuárias. Na segunda discussão da lei supracitada, Araújo de Góis falou dos “abusos que se deram nessas desapropriações [ferroviárias], elevando-se a preços fabulosos pequenas porções de terrenos e construções, o que embarçou a marcha regular das empresas e exagerou os capitais”. Para o deputado, os processos deveriam correr administrativamente e não por via judicial⁵²³.

Para concluir, a lei de docas obrigava as empresas estrangeiras a “ter um representante nas localidades em que tiverem seus estabelecimentos, para tratarem diretamente com o Governo imperial”. Questões envolvendo direitos e obrigações dos empresários e do Estado seriam resolvidas no país por três árbitros. Dois deles representariam cada um dos envolvidos e um terceiro, ambas as partes. Originalmente, o fórum para a resolução de litígios ficaria na capital do Império, porém, uma emenda de Pereira da Silva transferiu-lhe para o local da concessão⁵²⁴. A decisão de centralizar os assuntos relativos às docas no Brasil tem relação direta com a experiência ferroviária. O capital inglês financiou a maioria de nossas estradas de ferro e as suas matrizes ficavam em Londres. O que obrigava o Governo Imperial a recorrer a sua legação no exterior para tratar de processos de encampação, revisão de fretes, demandas técnicas e outros assuntos correlatos. Embora houvesse vozes destoantes, os legisladores de 1869 evitaram repetir os erros do passado. As propostas de contrato para a construção de docas anteriores à lei 1.746 inspiravam-se na lei nº 641 de 1852. Contudo, a redação final da Lei de Docas não conteve muitas de suas cláusulas.

⁵²² BRASIL, Decreto nº 353 de 12 de julho de 1845. Designa os casos em que terá lugar a desapropriação por utilidade publica geral, ou municipal da Côrte. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1845*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845. T. VII, pt. 1, p. 34-40.

⁵²³ Ver nota nº 497, p. 188.

⁵²⁴ Ver nota nº 515, p. 190.

A petição dos engenheiros André Rebouças e Belford Roxo para a incorporação de uma companhia de docas no porto de Maranhão requeria entre outros favores a garantia de juros de 5% durante trinta anos para a compra de materiais de construção e melhoramento geral do porto. Já Barros Barreto e William Matineau não requereram garantia de juros, mas solicitaram “os mesmos favores e isenções concedidos às companhias das estradas de ferro do Império”. Os mesmos peticionários, Edward de Mornay e Cunha Galvão pediram dispensa dos direitos de importação para o material destinado às obras de suas respectivas companhias, conforme o art. 1º §3º da legislação ferroviária. O conselheiro Cunha Galvão “obrigava-se a não possuir escravos e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres”. Os trabalhadores nacionais seriam dispensados do recrutamento militar e do serviço da Guarda Nacional. Esta cláusula pouco diferia do § 9º do referido decreto, segundo o qual as estradas de ferro só dariam emprego: “a pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais”. A proposta de contrato de André Rebouças e Belford Roxo também continha a promessa de só empregar “no serviço de suas obras e no seu custeio pessoas livres”. Bem mais do que combater a escravidão e promover a divisão social do trabalho, os empresários teriam em suas mãos o poder de decidir o futuro dos seus empregados. Provavelmente, muitos homens prefeririam se submeter ao regime de trabalho nas docas do que ser mandados ao Prata. No caso da proposta em evidência, a companhia enviaria ao presidente da província uma relação, assinada pelo respectivo superintendente ou representante, contendo os nomes dos indivíduos contemplados com a liberação do serviço da Guarda Nacional e do alistamento militar obrigatório. É escusado aduzir que os funcionários “pouco laboriosos” ou desabitoados com a remuneração assalariada perderiam tais benefícios⁵²⁵. Com uma guerra ainda em curso, os legisladores evitaram tocar na questão do recrutamento. Eles tampouco falaram a respeito da substituição do trabalho escravo pelo livre. Nem havia necessidade. A lei nº 641/52 saiu no contexto dos acordos subsequentes ao fim do tráfico negreiro. O emprego obrigatório da mão de obra livre nas ferrovias e a própria experiência das docas europeias deixava implícito que o regime de trabalho das docas brasileiras seria assalariado.

⁵²⁵ REBOUÇAS, André Pinto; ROXO, Raimundo Teixeira Belford. *Melhoramento do porto do Maranhão: organização da companhia do porto e das docas do Maranhão*. Representação apresentada a Assembléa Legislativa Provincial do Maranhão. São Luiz: Imp. por B. de Mattos, 1868. p. 14; MORNAY, Edward. *Condições de contracto propostos para a construção de huma Doca no porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro, FBN, Códice I-34,25,010, fl. 1; BARRETO, Manoel de Barros; MARTINEAU, William. *Condições da proposta dos engenheiros M. Barros Barreto e W. Martineau para a incorporação de uma Companhia com o fim de estabelecer Docas no porto de Pernambuco*. Recife, 27 de março de 1866. Rio de Janeiro, FBN, Códice II-32, 34,19, fl. 34; MAUÁ, GALVÃO, BARRETO, 1867. p. 23-25.

Tão logo entrou em vigor, o Governo imperial distribuiu várias concessões nos termos da Lei 1.746/69. Em 1870, os engenheiros Stephen Brusk e André Rebouças obtiveram uma concessão para a construção de docas nas enseadas da Saúde da Gambôa no Rio de Janeiro. O mesmo Rebouças e Belford Roxo adquiriam um privilégio para erguer uma doca no local da Capitania do Porto do Maranhão e concluir o Dique das Mercês. O conde Estrela e Francisco Praxedes de Andrade Pertence receberam uma autorização para construir docas e outras obras no porto de Santos. Para esse fim, os concessionários contrataram o engenheiro inglês Robert Pearson Brereton. No ano seguinte, os bacharéis Francisco Ignácio Ferreira e Manuel Jesuíno Ferreira venceram um litúgio com outros peticionários e conseguiram obter uma concessão de docas e outros melhoramentos no porto da Bahia. Enquanto alguns adquiriram concessões outros esperavam um posicionamento da Corte. André Rebouças e Charles Neate aguardavam uma resposta ao pedido de construção de um porto transatlântico na enseada de Cabedelo na Paraíba. O projeto destacava a submissão econômica da Paraíba junto à praça do Recife e a importância de se estabelecer uma ligação direta entre a província e a Europa. O Barão de Mauá e o engenheiro João Martins da Silva Coutinho também esperavam o resultado de uma petição relativa ao porto de Belém na província do Pará ⁵²⁶. Desde 1866, os empresários Zózimo Barroso e John James Foster ganharam um privilégio exclusivo para construir um porto de desembarque na enseada de Mucuripe no Ceará e de uma linha férrea entre o mesmo porto e a capital da província. Não conseguindo fazer incorporação da empresa, eles pediram a prorrogação do privilégio e mudaram o plano original. Os dois desistiram da enseada do Mucuripe devido à “repugnância que encontrou da parte do comércio da capital” e acordaram em estabelecer uma doca em frente à alfândega da cidade de Fortaleza, conforme o projeto desenvolvido pelo engenheiro Zózimo Barroso. Simultaneamente, o major Francisco Antônio Pimenta Bueno apresentou uma memória para o mesmo porto e entrou com um pedido de concessão para a edificação de uma doca na capital da província ⁵²⁷.

⁵²⁶ BRASIL, Governo do. (1870: Albuquerque). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870. p. 78-79, a. P e Q.

⁵²⁷ BRASIL, Governo do. (1871-1872: SILVA). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Theodoro Machado Freire Pereira da Silva*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de E. & H. Laemmert, 1871. p. 147-148; BRASIL, Governo do (1872: Monteiro). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Barão de Itaúna*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de E. & H. Laemmert, 1872. p. 153-155; BARROSO, Zózimo. *Plano e relatorio apresentado a 8 de julho de 1870 pelo engenheiro Zózimo Barroso sobre o porto de Fortaleza*. Londres: Typ. Brethell & C., 1870; *Collecção de leis do Império do Brasil de 1870*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1871, t. XXXIV, pt. II, p. 147, 335e 474; *Collecção de leis do Império do Brasil de 1871*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1871, t. XXXIII, pt. II, p. 106.

Apesar de todas essas concessões e pedidos de construção de docas, um dos relatórios do Ministério da Agricultura ressaltou que o decreto nº 1.746/69: “longe está de ter produzido os resultados que se esperavam”. A Companhia das Docas de D. Pedro II enfrentava vários problemas para a sua realização, enquanto que nas demais províncias “nada ou quase nada se têm conseguido com o favor daquela lei”⁵²⁸. Esse quadro não mudou com o passar dos anos. Fazendo um balanço das primeiras décadas da existência do decreto, Alfredo Lisboa concluiu que “nos primeiros 20 anos de vigência dessa lei, isto é, até o advento da República, tais concessões, conquanto referentes aos nossos principais portos, não deram em resultado a realização de seus objetivos”⁵²⁹. Na realidade, o mencionado decreto-lei reforçou a máxima brasileira da “lei que não pega” ou, como se dizia na época, da “lei para inglês ver”. Nenhuma doca à inglesa foi construída no Brasil e os seus artigos só teriam aplicação prática nos portos de Santos e de Manaus no regime republicano. Os únicos portos que tiveram algum tipo de melhoramento apreciável durante o Segundo Reinado foram o do Rio de Janeiro e do Ceará. Ambos se beneficiaram das vantagens oferecidas pelo aditivo à Lei de Docas presente na lei do orçamento para o ano de 1887. O aditivo dava em benefício dessas empresas uma taxa nunca maior de 2% ouro em referência ao valor da importação e de 1% ao da importação, que seriam recolhidas diretamente pelo Estado⁵³⁰. Apesar disso, as duas empresas descumpriram as cláusulas contratuais e acabaram sendo encampadas. No caso do Rio de Janeiro, ocorreu um fato curioso. Em plena vigência do contrato da Companhia D. Pedro II, um dos últimos atos do Império concedeu ao Visconde de Figueiredo tanto os privilégios da lei de docas, como os benefícios da lei do orçamento. Destarte, vigorava no porto carioca dois tipos de financiamentos diferentes.⁵³¹ Uma questão desperta a curiosidade a respeito do fracasso do sistema de docas no Brasil: o que levou um regime de concessão não oneroso e tecnicamente inovador a desagradar às províncias e ao próprio Governo imperial? Funcionando de modo autossustentável, as docas teoricamente não trariam prejuízos econômicos ao Estado como no sistema de garantia de juros, e ainda dariam às províncias a capacidade de substituir as antigas despesas portuárias pelas taxas das docas. Não sendo viável analisar todos os casos, veremos no capítulo seguinte a questão a partir da experiência do porto do Recife.

⁵²⁸ BRASIL, Governo do (1873-1875: Pereira Júnior). *Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1875. p. 193.

⁵²⁹ LISBÔA, Alfredo. *Portos do Brasil*. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926, p. IV.

⁵³⁰ CAETANO JÚNIOR (org.). *Repertorio da legislação sobre dócas, portos maritimos e terrenos de marinha (1831-1901) e dos actos officiaes referentes ás concessões de melhoramentos de portos marítimos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 7.

⁵³¹ LISBÔA, *op. cit.*, p. VIII e 193.

5. O PARODOXO DA ESCOLHA

No capítulo anterior, mostramos a oposição da representação provincial ao programa de docas até a aprovação do Dec.1.746/69. Embora o parlamento até certo ponto aglutinasse as aspirações provinciais, a impraticabilidade da Lei de Docas no Recife também precisava ser analisada sob a ótica dos demais atores. Por excelência, a discussão parlamentar é apenas a caixa de ressonância de debates ocorridos alhures. Eles tanto compreendem os motivos dos agentes ligados ao modelo portuário antigo, dos que desejavam implantar o sistema inglês, e do próprio Governo Imperial. É bom salientar que os conflitos em torno da lei não devem ser restritos a nenhum desses agentes. Se a província assumiu uma posição majoritariamente contrária ao sistema de docas, o Império adotou uma posição ambígua e os peticionários não conseguiram se entender entre si. As implicações da Lei de Docas dividem o nosso estudo em dois momentos. Antes do seu advento, as decisões relativas aos portos pertenciam à esfera do poder legislativo, pois, juridicamente, eles não podiam ser objeto de alienação pelo executivo. O Dec. 1.746/69 facultou ao Estado o poder discricionário de autorizar a exploração portuária pelo capital privado. Em sentido estrito, o parlamento não tinha mais como interferir nas decisões do Governo imperial e dos seus ministérios.

O presente capítulo começa pela identificação dos segmentos sociais, que seriam mais diretamente atingidos com a instalação das docas. Em seguida, falaremos da corporação de classe que aglutinava os seus interesses a nível local contra a implantação de docas no Recife, e como ela instigava os seus representantes da Corte. O período anterior ao Dec. 1.746/69 é marcado por um clima de especulação acerca da formalização de um contrato entre alguma companhia e o Império, como também por conflitos técnicos e econômico-financeiros entre os peticionários. Uma parte das contendas no âmbito dos projetos foi alimentada pelo próprio Governo imperial, seja instigando os peticionários a dar maiores explicações, seja pedindo pareceres técnicos a engenheiros nacionais e estrangeiros, seja evocando órgãos de consulta como o Conselho de Estado. Não se tratava de instigar polêmicas pura e simplesmente. A natureza do objeto exigia uma decisão política conscienciosa. A escolha de um projeto teria consequências diretas no regime hidráulico do porto, nas finanças públicas e na economia provincial. O reflexo dessas discussões influenciou a elaboração do decreto. Com a aprovação da nova lei, o Governo imperial estava habilitado a fazer a concessão, mas antes precisava escolher entre os diversos planos existentes, e enfrentar a animosidade da província. Essa questão será analisada na última parte do capítulo e também a substituição das docas inglesas pelo sistema de *Jerry Principle* e deste pelo o de cais contínuo.

5. 1. Os inimidos das docas de comércio

Predominava entre os comerciantes da província uma aversão ao programa de docas e uma preferência geral pela execução direta das obras pelo Estado. Nem poderia ser diferente. As docas funcionariam como uma espécie de corpo estranho dentro da estrutura tradicional do porto, mudariam a rotina do comércio de importação e exportação ou, o que é mais provável, causariam a ruína de negócios seculares da praça do Recife. Conforme notamos na oposição entre “alvarengueiros” e “pranchários” (trapicheiros), determinadas benfeitorias prejudicavam grupos específicos. No caso em questão, os proprietários de alvarengas perdiam espaço no porto toda vez que a dragagem aproximava os navios do cais. Mostramos ainda os fracassos da Companhia Locomotora ao tentar concorrer com os carroceiros no sistema de distribuição de carregamentos na zona portuária e no circuito urbano do Recife. Segundo Ernest Mouchez, a administração local não satisfaz a demanda do comércio estrangeiro por numerosos cais de desembarque graças à oposição dos proprietários das alvarengas⁵³². Já André Rebouças ouviu do senador Marcelino “que a verdadeira causa da guerra ao projeto das docas de Pernambuco é o interesse sórdido do barão do Livramento proprietário dos saveiros, do barão de Suassuna proprietário de um trapiche, e de outros influentes proprietários e parentes de proprietários de trapiches do Recife”. O engenheiro baiano estava convencido de que a objeção da deputação pernambucana à Lei de Docas advinha da “influência dos proprietários de saveiros e do barão do Livramento que ‘FAZ CONTRABANDO EM PERNAMBUCO’”⁵³³. Não nos parece muito acertada a observação de Mouchez. Embora a atracação direta contrariasse o ramo de atuação dos alvarengueiros, ela beneficiava os negócios dos trapicheiros ao eliminar os intermediários entre os trapiches e os navios. Em outras palavras, os primeiros não tinham como prejudicar a reforma do porto isoladamente. Mais perspicaz é a percepção de Rebouças de que as docas atraíram simultaneamente a hostilidade dos dois segmentos portuários, cujos interesses nem sempre convergiam. Criando uma área destacada do restante do porto e da cidade, onde os navios pudessem atracar diretamente e ter a sua disposição: armazéns, telheiros e ramais ferroviários integrados às estradas de ferro; as docas mexeriam fatalmente com os negócios dos trapicheiros, alvarengueiros, carroceiros e demais agentes ligados à dinâmica portuária. Nesse grupo, incluem-se homens como o deputado Augusto Frederico de Oliveira que também tinha negócios no porto.

⁵³²532 MOUCHEZ, Ernest Amédée Barthélemy. *Les côtes du Brésil, descriptions e instructions nautiques*. 2^{ème} section: Du Cap San Roque a Bahia. Paris: Imprimerie Nationale, 1874. p. 96.

⁵³³533 FLORA, Ana; VERISSIMO, Inácio José. (Org.) *André Rebouças. Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1938. p. 179-180. O destaque não é nosso.

Em suma, a oposição às docas aglutinava múltiplos interesses e não somente deste ou daquele setor portuário. Antes de continuar cabe um esclarecimento. Evaldo Cabral de Mello estabelece uma espécie de clivagem entre os trapicheiros e o “grande comércio” ⁵³⁴. Ainda que inexista um estudo sobre os trapicheiros do Recife é possível dizer que eles desempenhavam um papel relevante na economia provincial. O barão do Livramento, por exemplo, a quem nos reverimos várias vezes nestas páginas, presidiu a Associação Comercial de Pernambuco entre 1863-1865⁵³⁵. A mesma instituição teve entre seus sócios efetivos vários desses “armazenários” entre os quais José Veloso Soares. Locatário do trapiche *Companhia*, José Veloso possuía um privilégio exclusivo sobre a totalidade do açúcar alagoano. Na perspectiva de um desafeto seu, chamado Antônio Climaco Moreira Temporal, o trapicheiro cobrava o triplo do valor usual por cada saco do produto. Faltando espaço para tantos volumes, parte dos sacos de açúcar era atirada sobre a cal procedente de Lisboa, a pretexto de que “não seriam atacados pelo cupim”. Além da depreciação do produto, o correspondente do engenho Bom Jesus reclamou do ritmo moroso da descarga e da expedição alfandegária, chegando ao ponto de as mercadorias não serem liberadas mesmo após o despacho e a venda. Um dos recebedores do produto alagoano engrossou o debate em torno do privilégio de José Veloso. Para Joaquim Rodrigues Tavares de Mello, o desleixo do trapiche era tão demasiado que as diversas categorias de açúcares misturavam-se entre si e perdiam qualidade. Como se não bastasse, o trapicheiro priorizava o descarregamento das barcas de Pernambuco em detrimento das de Alagoas, pelo fato de que estas eram obrigadas a descarregar no *Companhia*, enquanto que as primeiras estavam livres a se dirigir “aonde bem lhes aprouver”. O que mais surpreende a cerca dessas denúncias é o silêncio do trapicheiro e a ousadia dos delatores de não se cobrirem com a capa do anonimato, exceto o que se intitulou “um inimigo dos estradeiros”. A bem da verdade, eles não tinham certeza se a concessão expirara ou tinha sido renovada pelo Governo imperial. Um deles instigou os demais comissários e recebedores de açúcar a exigir judicialmente a apresentação do título comprobatório da manutenção do exclusivismo; e, diante da sua confirmação, a dirigir às autoridades uma representação “contra alguma desgraçada prorrogação do nefasto privilégio do Sr. Veloso” ⁵³⁶.

⁵³⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império (1871-1889)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. p. 239.

⁵³⁵ PINTO, Estevão. *A Associação Comercial de Pernambuco: livro comemorativo do seu primeiro centenário (1839-1939)*. 2ª ed. fac-similar. Recife: [s. e.], 1987, p. 284.

⁵³⁶ TEMPORAL, Antonio Climaco Moreira. Correspondências. *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de mar. 1867, a. XLIII, nº 61, p. 2, c. 1-2; MELLO, Joaquim Rodrigues Tavares de. Correspondências. *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de mar. 1867, a. XLIII, nº 65, p. 2, c. 1-2; BRANDÃO. Publicações a pedido. *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de mar. 1867, a. XLIII, nº 66 p. 2, c. 6; O bom homem José Velloso Soares. *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de abr. 1867, a. XLIII, nº 86, p. 2, c. 4-5.

O caso de José Veloso ilustra bem que não estamos diante de um mero comerciante, mas de quem detinha o controle sobre o principal produto de uma província. O trapicheiro e o seu societário, Manoel Inácio de Oliveira, outro membro efetivo da Associação Comercial de Pernambuco, obtiveram um contrato de depósito exclusivo firmado em 9 de setembro de 1859 com a presidência de Alagoas e com a prévia anuência da Assembleia Provincial, conforme a lei nº 357 de 11 de julho do mesmo ano. Ocorre que a mesma província rescindiu o contrato antes do prazo de 5 anos e constituiu outro com Camilo Pinto de Lemos, locatário do trapiche *Alfândega Velha* no Recife. A presidência alegou que o administrador do trapiche alterava a qualidade e o valor do açúcar e violava os regulamentos das Alfândegas e Mesas de Renda, segundos os quais os trapiches alfandegados não poderiam exercer simultaneamente negócios particulares. Ademais, o acordo dava ao Governo provincial o poder de rescindir o direito “se a experiência demonstrasse que é desvantajoso aos interesses da província”. É certo que havia denúncias sérias a respeito da atuação de José Veloso, mas a administração alagoana também estava preocupada em aumentar a arrecadação provincial. O novo beneficiário concordou em transferir uma parte do rendimento à parte concedente. No entanto, o Império compreendeu que concessões desse tipo conflitavam com as atribuições das autoridades fiscais, aos quais competiam: “designar o entreposto (ou trapiche) para depósito das mercadorias, mas também o direito dos depositantes, que, como o permite o mesmo artigo [o 234 do regulamento de 19 de setembro de 1860], podem pedir e indicar o trapiche que deverá ser preferido”. Em 28 de novembro de 1861, o tesouro “acabou com o exclusivo dos depósitos de açúcares procedentes da província de Alagoas”. No ano seguinte, os proprietários do Companhia e do Alfândega Velha pediram a revogação da ordem fazendária. Naquele momento, o Imperador após ouvir a opinião da Seção de Fazenda do Conselho de Estado decidiu indeferir as duas representações. Descontentes com o resultado, José Veloso e Manoel Inácio redigiram outra reclamação e conseguiram restaurar o privilégio em 3 de fevereiro de 1864. Cerca de cinco meses depois, o Governo imperial voltou atrás e mandou rescindir definitivamente a ordem original de 10 de julho de 1858⁵³⁷. Prescinde dizer que todas essas mudanças de normas criavam insegurança jurídica e geravam dúvidas entre os depositantes. Cientes disso, os donos do Companhia continuaram obrigando os seus clientes alagoanos a depositar os seus produtos no referido trapiche, ignorando totalmente as leis do Império.

⁵³⁷ BRASIL, Governo do. Nº 6 – Fazenda. – Em 3 de janeiro de 1863. Communica a Resolução de Consulta que manda subsistir a Ordem de 28 de novembro de 1861 sobre a designação do entreposto ou trapiche para o depósito de mercadorias importadas. *Collecção das decisões do governo do Imperio do Brasil*. 1863. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1863. T. XXVI, p. 5-25; *Regulamento das alfândegas e mesas de rendas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860. p. 100; *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de nov. 1861, a. XXXVII, nº 269, p. 1, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de ago. 1864, a. XL, nº 190, p. 1, c. 1.

É bom salientar que um trapiche não se tratava apenas de um depósito de mercadorias e sim um complexo de vários armazéns. A título de exemplo, o visconde de Camaragibe, o barão de Muribeca e Bento José da Costa Júnior possuíam os “prédios do trapiche do Ramos”. A propriedade do Alfândega Velha compunha-se de 9 edifícios dos quais quatro dedicavam-se à compra e venda de açúcar e o restante formavam um trapiche⁵³⁸. A origem provável desses estabelecimentos adveio do comércio de seres humanos antes e após os tratados anti-tráfico anglo-brasileiros. O Alfândega Velha pertencia aos herdeiros de João Pinto Lemos e de dois traficantes de negros africanos, a saber: Elias Batista da Silva e Ângelo Francisco Carneiro, o visconde de Loures. Ao morrer em Portugal em 1858, Ângelo Carneiro deixou aos seus dois filhos uma “avultada fortuna, cuja maior parte consiste em ótimos prédios existentes nesta cidade”. Um deles ficava no cais da Companhia Pernambucana e se chamava trapiche *Ângelo*. O filho de um “plantador-traficante”, termo cunhado por Marcus Carvalho, herdou de Bento José da Costa, pai, um armazém alfandegado no cais do Ramos, outro no do Apolo e uma parte do trapiche do Ramos⁵³⁹. Muitos desses “capitalistas” constituíram fortuna a partir dos seus trapiches, punham-nos sob a direção de um administrador ou rendeiro e depois aplicavam seus capitais noutras atividades. É o caso de José Antônio de Araújo (1824-1884) que, começando com um armazém de potassa e sal no Beco do Gonçalves no Bairro do Recife, conquistou os títulos de barão e visconde do Livramento. Além das atividades elencadas alhures, o comerciante atuou como empreiteiro de inúmeras obras públicas dentre as quais: edificações de cais, calçamentos, reparação do istmo de Olinda e dragagem do porto. Ele também obteve com José Bernardo Galvão Alcoforado e Antônio Luiz dos Santos uma concessão para a instalação de uma linha de trilhos urbanos entre o Recife e a povoação de Apipucos. Com a riqueza vieram os títulos e as honrarias. Era dignitário da Ordem da Rosa e comendador da de Cristo, cavaleiro da *Légion d'honneur* da França e comendador da Ordem Imperial Austríaca de Francisco José. Em 1859, D. Pedro II nobilitou-o com o título de barão durante a visita a Pernambuco e elevou-o a categoria de visconde em 1876. O Imperador nomeou-o cônsul da Áustria em Pernambuco desde 1868⁵⁴⁰.

⁵³⁸ *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de set. 1867, nº 211, a. XLIII, p. 1, c. 2; Acta da sessão ordinária da direcção d'Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 25 de outubro e 9 de novembro de 1861. *Livros de Actas (1851-1867)*, Recife, ACP, v. II, p. 146 v-147 e 148v-149.

⁵³⁹ Fallecimento. *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de out. 1858, nº 229, a. XXXIV, p. 2, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 15 de set. 1865, nº 213, a. XLII, p. 2, c. 2-3; CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001. p. 156 e 160.

⁵⁴⁰ *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de ago. 1862. nº 189, a. 38, p. 1, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de jan. 1867. nº 8, a. XLIII, p. 2, c. 4-5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de set. 1876. nº 223, a. LII, p. 2, c. 3; Visconde do Livramento. *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de ago. 1884. nº 180, a. LX, p. 3, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 15 de ago. 1884. nº 188, a. LX, p. 3, c. 2.

Os proprietários, administradores e rendeiros de trapiches e armazéns quase sempre não prestavam conta dos seus negócios e só com muita insistência deixavam o Tribunal do Comércio examinar os seus registros. Em 1865, uma comissão composta por Antônio Gomes de Miranda Leal, José Marcelino da Rosa e Cândido C. G. Alcoforado analisou 17 trapiches e armazéns alfandegados. A Comissão logo percebeu que o armazém nº 1 do *Alfândega Velha* simplesmente inexistia. Os livros de dois armazéns do mesmo estabelecimento achavam-se selados e rubricados pelo tribunal, mas o seu método de escrituração “não facilitava o exame” e continha “algumas raspaduras”. Os lançamentos do trapiche *Pelourinho* do visconde de Suassuna não foram conferidos, pois faltavam pessoas no local. O proprietário do trapiche *Machado* e locatário do trapiche *Barbosa*, Antônio Muniz Machado, fez uma pré-seleção do processo de escrituração. A respeito do primeiro estabelecimento, ele escriturou os gêneros de importação sujeitos a direitos; e, no tocante ao segundo, registrou apenas o açúcar procedente de outras províncias. Ademais, os dois livros não possuíam os selos do Tribunal do Comércio e da Alfândega. O administrador do trapiche do *Barão do Livramento* no Forte do Matos, José da Silva Loio & C., cometeu dois vícios: não obteve um desses selos e só veio a escriturá-lo em data posterior a do início de suas atividades. Os dois armazéns de José Bento da Costa manifestaram problemas. O do cais do Ramos achava-se fechado durante a vistoria e não remeteu o seu respectivo balanço. O do cais do Apolo tinha o seu livro selado, porém “estava todo ele em branco”. O trapiche *Ávila* de Manoel João de Amorim, que se encontrava sob a direção de João Ignácio Ávila, possuía um diário escriturado, porém, de maneira irregular e “sem asseio” e não declarava a “procedência dos gêneros”. O locatário do *Companhia* e o dono do trapiche *Cunha*, José da Cunha, possuíam seus livros selados e rubricados, porém, ambos só escrituram até certo período. O major Belarmino do Rego Barros, responsável pelo trapiche *Tasso*, não anunciou a origem das mercadorias e também deixou de preencher o seu livro-diário. Mais dois armazéns do Alfândega Velha cumpriram a exigência do selo, mas um deles não indicava “a procedência dos gêneros”. Possuíam vícios contábeis os livros-diário do trapiche do cais do Apolo e o do Forte do Matos do barão do Livramento, o primeiro não designava a origem dos produtos e o segundo parou os seus registros em 1865. O do armazém da *Companhia Pernambucana*, gerido por Francisco Ferreira Borges, continha a estampilha e o visto do Tribunal, estava “em dia e com limpeza”, mas, o método de contabilidade obstava comparações com o balanço correspondente. Por tudo isso, a Comissão lamentou ora a falta do livro diário, ora o atraso e irregularidade da escrituração⁵⁴¹.

⁵⁴¹ Chronica Judiciária. Tribunal do Comércio. *Diário de Pernambuco*. Recife, 15 de set. 1865. nº 213, a. XLII, p. 2, c. 2-3.

Como a violação do Código Comercial e do regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda poderia redundar na revogação do título de alfandegamento, os trapicheiros cedo ou tarde entendiam-se com o Tribunal do Comércio. Antes mesmo da comissão supracitada, o desembarcador fiscal ofereceu os artigos de acusação e o oficial-maior da secretaria concluiu os processos instaurados contra os administradores dos trapiches alfandegados: Pelourinho, Barbosa e Machado, Barão do Livramento no Largo da Assembleia, Companhia, Alfândega Velha, Companhia Pernambucana e Barão do Livramento no cais do Apolo e no Forte do Matos. Conforme o respectivo despacho, os acusados tinham cinco dias para apresentar as suas justificativas⁵⁴². A possibilidade de perder as prerrogativas conferidas aos trapiches e armazéns alfandegados era um motivo a mais para organizar os papéis e regularizar a situação do estabelecimento junto à justiça comercial. Contudo, a certeza da impunidade dava espaço a novas transgressões. Em 1867, o Tribunal do Comércio sob a direção do desembargador Anselmo Francisco Peretti voltou a notificar João Pereira Rabelo da Costa, administrador do trapiche do Barão do Livramento no cais do Forte do Matos nº 15; Francisco Ferreira Borges, idem do armazém da Companhia Pernambucana; e José da Silva Loio & C., idem do trapiche do Barão do Livramento no cais do Apolo. Além destes: João Inácio Ávila, idem do trapiche Ávila; Rego & Irmão, idem do armazém alfandegado nº 17 do cais do Apolo; Pinto & Costa, idem do trapiche da Rua da Madre de Deus nº 4 e Praxedes da Silva Gusmão, idem do trapiche *Ramos*. O motivo das notificações era invariavelmente o mesmo. Os mapas enviados ao tribunal pelos citados estabelecimentos a cada semestre continham “irregularidades e faltas sensíveis”. Alguns desses trapicheiros conseguiam resolver mais facilmente suas pendências com a justiça, como no caso de Pinto & Costa e Francisco Antônio de Albuquerque Mello, cuja irregularidade acabou não sendo confirmada. A situação mais curiosa é a do trapiche Ávila no Largo da Assembleia nº 26 e no cais do Apolo nº 39 e 61 que, apesar de regularizar os seus dados relativos aos meses de outubro, novembro e dezembro de 1866, entrou logo em seguida na lista dos que deviam explicações a justiça. Os processos contra os trapicheiros Francisco Ferreira Borges, José da Silva Loio & C., e Rego & Irmão ainda se estenderam por algum tempo⁵⁴³. Volte e meia alguns trapicheiros, como Saunders Brothers & C. e Bento José da Costa, evitavam transtornos como o Tribunal do Comércio⁵⁴⁴.

⁵⁴² Chronica Judiciária. Tribunal do Comércio. *Diário de Pernambuco*. Recife, 08 de mar. 1865. nº 55, a. XLI, p. 2-3, c. 6-1.

⁵⁴³ Chronica Judiciária. Tribunal do Comércio. *Diário de Pernambuco*. Recife, 11 de jul. 1867. nº 157, a. XLIII, p. 2, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de jul. 1867. nº 164, a. XLIII, p. 1, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de set. 1867, nº 211, a. XLIII, p. 1, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 30 de set. 1867. nº 224, a. XLIII, p. 1, c. 6.

⁵⁴⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 25 de fev. 1869. nº 44, a. XLV, p. 2, c. 1.

Quadro 23: Armazéns e trapiches alfandegados (1869)

Nomes	Endereços	Órgão de classe
1. Antônio Muniz Machado	Largo do Corpo Santo, 11	-
2. Antônio Bernardino Vaz de Carvalho	Cais da Cia Pernambucana, 6	-
3. Antônio Muniz Machado	Rua do Apolo, 42	-
4. Ângelo Batista do Nascimento	Rua do Trapiche, 10	-
5. Belarmino do Rego Barros	Travessa da Companhia, 2	Sócio da ACP
6. Bernardino Gomes de Carvalho	Rua do Apolo, 20	Sócio da ACP
7. Barão do Livramento	Cais do Apolo, 45	Sócio da ACP
8. Francisco Ferreira Borges	Largo da Assembleia, 10	Sócio da ACP
9. David Ferreira Baltar	Rua do Brum, 92 e 94	Sócio da ACP
10. Francisco Antônio de Albu ^{que} Mello	Cais do Apolo, 73 e 75	Sócio da ACP
11. José Antônio Bastos	Rua do Trapiche, 9, 15 e 17	Sócio da ACP
12. José da Silva Loio & C.	Largo do Corpo Santo, 19	Sócio da ACP
13. José Luiz Guaiaco	Largo da Assembleia, 29	-
14. José da Silva Loio Filho & C	Praça da Assembleia, 1 e 15	Sócio da ACP
15. José Eleutério de Azevedo	Cais do Ramos, 12	Sócio da ACP
16. João Antônio Veloso & Fernandes	Rua do Lima, 14	-
17. João Inácio Ávila	Praça da Assembleia, 4	-
18. João Pereira Rabelo Braga	Praça da Assembleia, 17	-
19. James Ryder & C.	Rua do Apolo, 26	Sócio da ACP
20. Luiz José da Silva Guimarães	Rua do Trapiche, 3, 5 e 7	Sócio da ACP
21. Manoel Teixeira Bastos	Rua do Trapiche, 11 e 13	Sócio da ACP
22. Manoel Alves Guerra & Filho	Rua do Amorim, 3	-
23. Pinto & Costa	Rua da Madre de Deus, 4	-
24. Saunders Brothers & C.	Cais do Apolo, 61	Sócio da ACP
25. Viúva de José da Cunha	Cais da Companhia, 8	-

Fonte: AMARAL, Francisco Pacífico do (org.). *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola da província de Pernambuco para o anno de 1870*. Terceiro anno. Recife: Typ. Universal, 1869. p. 192-193.

Um “fiel depositário”, segundo a denominação do Código Comercial, não limitava as suas atividades econômicas ao trapiche ou armazém alfandegado. Para ilustrar, pegamos uma lista dos proprietários, administradores e locatários desses estabelecimentos do almanaque de Francisco Amaral. É importante destacar que a listagem não é exaustiva, pois não incluiu, entre outros, o armazém de depósito de Anacleto José de Matos, sito no largo da Alfandega Velha nº 6. Mais da metade desses nomes integrava o corpo social da Associação Comercial de Pernambuco. Inclusive os que não estavam entre os seus sócios efetivos possuíam algum tipo de relação com a instituição. A maioria absoluta dos trapiches e armazéns de depósito situava-se no Bairro do Recife e desempenhava atividades relacionadas ao porto. Apenas a sociedade composta por José Antônio Veloso e Bernardo Fernandes ficava em Santo Amaro e dedicava-se ao negócio da panificação⁵⁴⁵.

⁵⁴⁵ *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de out. e 4 de nov. 1869, nº 157 e 252, a. XLV, p. 1, c. 6; p. 4, c. 2.

Para se tornar um alfandegado, o negociante matriculado tinha que obter uma certidão de fiel depositário e uma ordem de alfandegamento do tesouro nacional. Exercendo funções aduaneiras, os trapiches e armazéns de depósito eram fiscalizados pelo Tribunal de Comércio, composto por desembargadores, adjuntos, deputados, suplentes e secretários. Os “deputados comerciais” defendiam o corpo comercial para mandatos de 2 anos e, geralmente, eram eleitos no edifício da Associação Comercial. Nota-se que alguns deputados também atuavam como trapicheiros, a exemplo de José Antônio Bastos⁵⁴⁶. Cumpre frisar que havia muita rotatividade entre os arrendatários e rendeiros desses estabelecimentos devido à concorrência e à própria natureza do negócio. O que parece ser um sinal de que muitos deles fracassaram ao assumir todas as obrigações relativas à guarda e conservação de mercadorias, bem como as despesas de custeio e manutenção dos trapiches. Por outro lado, isso deve ter gerado muitos lucros aos seus proprietários, pois eles se livravam temporariamente desses encargos e ainda recebiam os valores previstos em contrato. Houve quem, como José da Silva Loio e o seu filho homônimo, os quais gerindo trapiches de terceiros, adquiriram os seus próprios edifícios, enriqueceram e atingiram posição de destaque. Ambos presidiram a Associação Comercial. O primeiro em 1866-1867, 1870-1871 e 1871-1872 e o segundo em 1898-1900⁵⁴⁷.

Diversas vezes, o conjunto de edifícios de um mesmo trapiche era alugado a vários negociantes. Só o Alfandega Velha estava sendo administrado por José Antônio Bastos, Luiz José da Silva Guimarães e Manoel Teixeira Bastos. A variedade de atividades desses homens surpreende. Configuravam entre os negociantes de grosso trato os ingleses James Ryder & C. e Saunders Brother & C., David Ferreira Baltar, Barão do Livramento e a firma *Vaz & Leal*, composta por Antônio Bernardo Vaz de Carvalho e Miguel Pereira Leal. Os gêneros de estiva eram negociados por José da Silva Loio, João Inácio Ávila e Manoel Alves Guerra. Possuíam armazéns de açúcar: Antônio Muniz Machado, Saunders Brothers & C., Bernardino Gomes de Carvalho, Barão do Livramento, David Ferreira Baltar, José Antônio Bastos, Luiz José da Silva Guimarães e Manoel Teixeira Bastos. Os estabelecimentos de José da Silva Loio Filho & C., José Eleutério de Azevedo, José Luiz Guiaco, Belarmino do Rego Barros, Francisco Antônio de Albuquerque Mello, Saunders Brothers & C., Pinto e Costa e James Ryder & C., (a vapor) continham prensas de algodão. O negociante João Inácio Ávila também era dono de armazéns de madeira na Rua de Santa Rita nº 39 e 51⁵⁴⁸.

⁵⁴⁶ *Diário de Pernambuco*. Recife, 9 de dez. 1864. nº 282, a. XL, p. 1, c. 5; AMARAL, Francisco Pacífico do (org.). *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola da província de Pernambuco para o anno de 1870*. Terceiro anno. Recife: Typographia Universal, 1869. p. 69.

⁵⁴⁷ PINTO, 1987. p. 284-285.

⁵⁴⁸ AMARAL, *op. cit.*, p. 177-181, 193, 196 e 201.

Um empresário como David Ferreira Baltar atuava como importador, exportador, consignatário de embarcações e revendedor. Seu armazém na Rua do Brum vendia molinetes de balanço para barcas e iates, vinho do Porto, farinha de mandioca e pedras de louça. Ele importou muita carne do Rio Grande do Sul e vendeu cal de Lisboa⁵⁴⁹. Ao que tudo indica, alguns ramos de negócio exigiam a formação de sociedades como parece ter sucedido com o comércio do algodão. José Pinto da Costa constituiu uma empresa com José Pinto Ribeiro para a compra e venda de algodão e, após a sua dissolução, organizou outra com Sebastião José da Silva Braga. A parceria entre Francisco Antônio de Albuquerque Mello e Augusto Coelho Leite iniciada em 1864, sob o nome social *Augusto Leite & Albuquerque*, dissolveu-se no ano seguinte, muito embora o primeiro deles continuasse negociando algodão⁵⁵⁰. Além das atividades mais tipicamente portuárias, os trapicheiros investiam os seus capitais em outros empreendimentos, alguns dos quais de curta duração. O oficial da Ordem da Rosa e cunhado do político João Alfredo, Belarmino do Rego Barros, o comendador da comissão consultiva do governo português, Bernardino Gomes de Carvalho, José da Silva Loio e David Baltar foram subscritores da sociedade de socorros mútuos *A Previdente* do Banco Aliança sediado no Porto. O mesmo Bernardino Carvalho também era sócio benemérito da caixa filial do Banco do Brasil⁵⁵¹. A companhia *Indenizadora* de seguros marítimos e terrestres possuía entre os seus acionistas: Antônio Bernardo de Carvalho, Barão de Livramento, Bernardo Carvalho, David Baltar e José da Silva Loio pai e filho⁵⁵². A companhia de trilhos urbanos do Recife a Olinda contava entre os seus acionistas Ângelo do Nascimento e Francisco Borges. O último ainda gerenciava a Companhia Pernambucana de Navegação e configurava entre os diretores da seguradora *Fênix Pernambucana*. Quem também se envolveu com companhias de seguro foi Saunders Brother & C., que agenciava os títulos da *Liverpool, London & Globe Insurance Company*. A mesma firma também atuava como agente da *Liverpool, Brazil and River Plate Steamers*⁵⁵³. A casa comercial Manoel Alves Guerra & Filho firmou contrato com o Governo da província para a arborização da cidade do Recife⁵⁵⁴.

⁵⁴⁹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 9 de jan., 12 de fev., 4 de abr., 31 de jul., 10 e 23 de ago., 28 de set de 1867, nº 7, 35, 80, 173, 182, 192 e 223, a. XLIII, p. 5, c. 1; p. 1, c. 2; p. 2, c. 4; p. 3, c. 1; p. 2, c. 5; p. 3, c. 3; p. 5, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de abr. e 27 de nov. 1868, nº 87 e 187, a. XLIV, p. 3, c. 1; p. 2, c. 5; *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de jul. 1869, nº 187, a. XLV, p. 6, c. 6.

⁵⁵⁰ *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de jan. 1869, nº 20, a. XLV, p. 3, c. 6; *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de jan. 1864, nº 12, a. XL, p. 5, c. 1; *Diário de Pernambuco*. Recife, 02 de mai. 1865, nº 100, a. XLI, p. 4, c. 2.

⁵⁵¹ *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de out. 1865, nº 235, a. XLI, p. 3, c. 4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de mai. 1865, nº 120, a. XLI, p. 2, c. 2.

⁵⁵² *Relatório da companhia de seguros marítimos e terrestre Indemnizadora apresentado na reunião da assembléa geral em 26 de janeiro de 1869*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1869. p. 11-15.

⁵⁵³ *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de mai. 1869, nº 107, a. XLV, p. 2, c. 4; AMARAL, 1869. p. 156, 329, 152.

⁵⁵⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de jul. 1869, nº 19, a. XLV, p. 2, c. 3.

Diante do que se disse, fica claro que os trapicheiros compunham o “grande comércio” e muitos deles atuavam em segmentos econômicos diversos. O destaque dado aos trapiches e armazéns de depósito decorre da implicação direta do §12 da lei 1.746/69, conforme o qual os armazéns das docas possuiriam privilégios idênticos aos armazéns alfandegados e entrepostos. Contudo, os alfandegados não seriam os únicos atingidos de uma maneira ou de outra pelo sistema de docas. Na verdade, a importância desse tipo de estabelecimento parece ter decaído nos anos seguintes. Em 1880, apenas três trapiches do Barão do Livramento e um da Cia Pernambucana classificavam-se como tais, segundo Francisco Amaral⁵⁵⁵. É bem provável que as adversidades econômicas da década de 1870 tenham desestimulado a habilitação de fieis depositários. Em todo caso, um trapiche ou armazéns que deixava de exercer funções fiscais continuava desempenhando atividades comerciais. O que não podemos perder de vista é que os alfandegados faziam parte de um sem-número de armazéns, depósitos, casas comerciais e fábricas da cidade. No ano da lei de docas, 103 comerciantes atuavam no comércio de grosso trato, 55 nos gêneros de estiva, 23 possuíam armazéns de açúcar, 57 de carne seca, 6 de couros secos, 8 de drogas, 3 de “espíritos”, 2 de farinha de mandioca, 5 de farinha de trigo, 8 de fornecimento de materiais náuticos, 18 de madeira, 5 de materiais de construção, 7 de sal, 3 depósitos de carvão, 12 ditos de massas e biscoitos, 3 ditos de piano, 23 fábricas diversas, 46 padarias, 36 prensas de algodão, 23 refinarias e mais de 300 tabernas⁵⁵⁶. É difícil supor quais desses estabelecimentos seriam prejudicados direta ou indiretamente pelas docas, pois tudo dependia do local onde as mesmas seriam instaladas. Ademais, como elas funcionariam como depósitos e centros comerciais, até mesmo os lugares mais distantes do porto não estariam imunes aos seus efeitos. É por isso que um deputado da província afirmou que: “no comércio inteiro não há uma só voz a favor” das docas⁵⁵⁷. Embora falando genericamente, o parlamentar em questão, Augusto Frederico de Oliveira, advogou em causa própria. Ele era comerciante de grosso trato, possuía um estabelecimento comercial na Rua do Trapiche nº 5 e pertencia ao quadro social da Associação Comercial⁵⁵⁸. No tocante a Francisco do Rego Barros Barreto, uma parte da sua argumentação na Câmara dos Deputados deve aos artigos publicados pelo seu irmão Manoel na província e na Corte. Mais adiante, veremos que este tinha uma visão muito crítica em relação ao regime autossustentável.

⁵⁵⁵ AMARAL, Francisco Pacífico do (org.). *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agrícola da província de Pernambuco para o anno de 1881*. Recife: Typographia Mercantil, 1881. p. 159.

⁵⁵⁶ *idem*, 1869. p. 177-210.

⁵⁵⁷ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869*. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1869. T. 4, p. 178.

⁵⁵⁸ AMARAL, *op. cit.*, p. 177; *Relatório da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 2 de agosto de 1869*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1869, p. 19.

Envolvendo interesses tão diversos e ao mesmo tempo convergentes, a Associação Comercial reuniu os seus associados e a imprensa numa causa em comum: o melhoramento do porto prescindia de docas e deveria manter-se no domínio do Estado. Seja dirigindo representações ao Governo imperial ou motivando os parlamentares da província, a instituição fez o que pôde para inviabilizar a instalação de docas na Recife. Por outro lado, não devemos exagerar no protagonismo da instituição. Antes da lei de docas, as decisões relativas às obras portuárias ficavam no âmbito do legislativo. Após o decreto imperial passaram a pertencer à esfera do executivo. Poucos autores de projeto preocuparam-se com a opinião da Associação e a maioria absoluta dos pedidos de concessão tramitava à revelia da corporação. Somente os engenheiros Henry Law e Manoel de Barros Barreto e a empresa de consignação *Barroca & Medeiros* sujeitaram os seus planos à avaliação do seu corpo diretor. Aliás, a atitude dos dois últimos é bastante compreensível em razão de serem empresários estabelecidos na província. A firma Barroca & Medeiros configurava na relação de sócios da Associação. Apesar disso, ela não avaliou a proposta do seu associado. E tampouco quis se envolver com Henry Law, pois mandou arquivar o seu relatório de 1859⁵⁵⁹. Quem recebeu um parecer favorável da porta-voz do comércio foi Barros Barreto porque o seu plano mantinha o centro comercial no Bairro do Recife e facultava o acesso dos “navios de grande calado d’água”⁵⁶⁰. O apoio ao referido projeto decorre de motivo bem mais interessado. Os informantes da Associação ouviram dizer que Edward de Mornay firmara um contrato com o Governo imperial e, no último navio, seguiu em direção a Londres para constituir uma empresa. Como a doca ideada pelos irmãos Mornay ficaria em Santo Antônio e isso implicava, na visão da corporação, na decadência de estabelecimentos comerciais do bairro portuário, ela deu preferência à proposta de Barros Barreto. Efetivamente, o engenheiro inglês dirigiu-se a Europa com esse intuito, mas não assinara acordo algum com o Império⁵⁶¹. O caso ilustra o quanto as questões envolvendo docas muitas vezes escapavam ao seu conhecimento. Se o Ministério da Agricultura dirigiu-lhe um ofício perguntando sobre a conveniência ou não de se levar a efeito o melhoramento do porto nos termos da lei de docas em 1879, é porque o ministro em exercício era um dos filhos da província, ou melhor, Manoel Buarque de Macedo⁵⁶².

⁵⁵⁹ Acta da sessão extraordinária da direcção d’Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 7 de dezembro de 1859. *Livros de Actas (1851-1867)*, Recife, ACP, v. II, p. 119; *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 5 de agosto de 1859*. Recife: Typographia Nacional, 1859. p. 13.

⁵⁶⁰ *Jornal do Recife*. Recife, 26 de out. 1865, nº 249, a. VII, p. 3, c. 1-2. Barros Barreto deixou 10 exemplares do seu projeto na instituição, ver: *Jornal do Recife*. Recife, 24 de out., 1865, nº 247, a. VII, p. 3, c. 1-2;

⁵⁶¹ Sobre as docas. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de out. 1865. nº 247, a. VII, p. 1, c. 5.

⁵⁶² Acta da sessão ordinaria da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 21 dias do mez d’abril de 1880. *Livro de Actas (1879-1886)*, Recife, ACP, v. V, p. 22-23.

5.2. A oposição às docas e as disputas por concessões

O combate às docas começou a partir do momento em que os projetistas deixaram o ambiente puramente técnico e passaram a pleitear concessões públicas. Conforme observou Neate ao analisar a *Memória* de Law & Blount, ignorava-se qual a intenção real de ambos ao publicaram aquele projeto. Apesar de ser uma proposta particular, ela teoricamente poderia ser aprovada e levada a efeito pelo Governo imperial. É o mesmo caso do segundo projeto do engenheiro Law de 1862. Aparentemente, o inglês Peniston pretendia entrar com um pedido de concessão, mas, como o seu plano repercutiu negativamente, não seguiu adiante. Quem de fato demonstrou intenção de executar as obras do porto foi Thomas Lowden. O inglês obteve a concessão de uma linha férrea movida à energia animal no Ceará⁵⁶³. Enquanto empreiteiro, Lowden firmou um contrato com o Governo imperial para a edificação de vários faróis na costa brasileira e ergueu o de Cabo Frio no Rio de Janeiro⁵⁶⁴. Na condição de agente da casa *Horácio Green & C.*, sediada na capital do Império, ele fechou um contrato com o governo da província para construir uma ponte entre o cais do Teatro de Santa Isabel e a Rua da Aurora, conforme o projeto de William Martineau⁵⁶⁵.

Articulado na Corte e perfeitamente capaz de levantar capitais em Londres, Thomas Lowden ideou um plano tecnicamente simples e economicamente viável. Sua especialidade no campo da engenharia civil era a instalação de estruturas metálicas. Pretendendo implantar cais de comércio sobre pilares de ferro, o projeto não mexeria substancialmente com o regime hidráulico do porto e tampouco contemplaria docas. É bem provável que o súdito de S. M. B. quisesse levantar capitais ingleses em nome do Império e atuar no Recife como empreiteiro de obras portuárias. Seja qual fosse a sua intenção, não viveu tempo suficiente para cumprir nem ao menos a obra da ponte sobre o Capibaribe, pois faleceu em 17 de março de 1862⁵⁶⁶. Em se tratando dos demais projetos, a grande maioria deles tinha sido encomendado pelo Governo imperial para analisar ou propor novas obras. Logo, os empresários que revelaram claramente intenção de empreender o melhoramento do porto e submeteram propostas com esse objetivo foram: Edward e Alfred de Mornay, Manoel de Barros Barreto e o consórcio composto pelo Barão de Mauá, Muniz Barreto e Cunha Galvão. Todos elaboraram propostas de contrato, das quais duas alimentaram os debates na Câmara e no Senado.

⁵⁶³ *Diário de Pernambuco*. Recife, 10 de ago. 1858, nº 181, a. XXXIV, p. 1, c. 4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 17 de jun. 1859, nº 138, a. XXXV, p. 1, c. 4.

⁵⁶⁴ *Jornal do Recife*. Recife, 23 de fev. 1861, nº 113, v. 3, p. 66, c. 2-3.

⁵⁶⁵ *Jornal do Recife*. Recife, 30 de nov. 1861, nº 153, v. 3, p. 386, c. 2.

⁵⁶⁶ *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de mar. 1862, nº 71, XXXVIII, p. 1, c. 1.

Em 18 de julho de 1865, Edward de Mornay informou ao Governo imperial que dera no seu país “os passos preliminares para a organização de uma associação empreendedora de obras públicas no Brasil” e sujeitou-lhe “um plano de importantes melhoramentos relativos à estrada de ferro e ao porto de Pernambuco”. O peticionário apresentou ainda uma proposta de contrato na qual não demandava “garantia de juros, subvenção, nem empenho algum para o tesouro”. Destacando a abundância momentânea de capitais na Inglaterra, ele pediu urgência na assinatura de um acordo, a fim de dar continuidade ao processo de incorporação de uma companhia de docas em Londres⁵⁶⁷. A minuta do contrato conferia aos irmãos De Mornay privilégio exclusivo de construir uma doca no porto, munida de cais, armazéns e trilhos de ferro (*tramways*). Em contrapartida, o governo dar-lhes-ia isenção de direitos de importação sobre máquinas, equipamentos diversos e carvão, bem como a concessão de terras de marinha e a faculdade de desapropriar os terrenos necessários à edificação da doca. Desistindo de todo tipo de cobertura financeira da parte do Estado, os peticionários obteriam os seus dividendos a partir das taxas de tonelagem da carga e descarga e de armazenamento de fazendas e outras mercadorias nos seus armazéns alfandegados. As cargas passíveis de ficar a céu aberto dariam uma gratificação nunca maior da que a metade das mercadorias em depósito. O governo repassaria aos empresários a quantia 1.200 contos de réis, votada na lei do orçamento para a construção de uma ponte de descarga na Alfândega⁵⁶⁸. Com esse dinheiro, eles fariam uma ponte provisória até a conclusão das obras definitivas. Os concessionários teriam permissão de organizar uma sociedade anônima sob a condição de não modificar as condições do resgate e muito menos “pedir algum tipo de garantia de juros ou outro encargo ao tesouro nacional”. Mediante um aviso prévio de seis meses, o Império poderia resgatar as obras após 5 anos da sua conclusão e do início da exploração comercial da doca. Finalizado o prazo, o contratante só teria o direito de solicitá-las novamente decorridos mais 5 anos. O preço do resgate seria calculado a partir do termo médio dos lucros líquidos da empresa nos últimos três anos. Ocorrendo o resgate, o Governo imperial ficaria livre para firmar um contrato com os antigos concessionários para a administração e o custeio da doca. Estando a concessão em vigor, o mesmo teria o direito de apreciar as receitas e despesas de custeio das obras tão logo a doca estivesse aberta ao serviço público⁵⁶⁹.

⁵⁶⁷ Ofício de Edward de Mornay dirigido ao Governo imperial. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1865. FBN, Códice I-34, 25, 010, fl. 1.

⁵⁶⁸ Ver o Art. 7º §17. BRASIL, Governo do. Lei nº 1.245 de 28 de junho de 1865. Fixa a despesa e orça a receita geral do Imperio para o exercício de 1865-1866, e dá outras providencias. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1865*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865. T. XXV, pt. 1.

⁵⁶⁹ Condições de contracto propostos para construção de huma Doca no porto de Pernambuco. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1865. FBN, Códice I-34, 25, 010, fl. 1.

O rumor de que o Governo imperial firmou um contrato com os De Mornay começou nas páginas do *Jornal do Recife*. Representando os interesses do comércio, o periódico moveu uma campanha na imprensa contra o programa de docas, chegando, inclusive, a publicar as atas das reuniões da Associação Comercial. Seu proprietário, José de Vasconcelos, era um dos membros da instituição⁵⁷⁰. Em 12 de outubro de 1865, o jornal reproduziu uma carta publicada no *Jornal de Comércio* do Rio de Janeiro. Segundo o autor da correspondência, pessoas “bem informadas” disseram-lhe que o Império autorizou uma companhia inglesa a construir uma doca no cais do Ramos. Nessa concessão, a parte contratada renunciou as garantias de juros e só pediu “pequenos favores”. Pressupondo a existência de um contrato, o articulista desconfiou das intenções reais do concessionário. A experiência da Estrada de Ferro do São Francisco demonstrara que a companhia inicialmente apresentou um orçamento modesto, e, paulatinamente, obteve novos favores até multiplicá-lo mais de 200%. Portanto, a “renúncia de juros e ônus pesados” poderia “ocultar uma especulação”. Além da falta de publicidade a respeito das bases pelas quais foi construída a concessão, o Império acabou reservando para si a parte mais onerosa, isto é, o melhoramento do porto⁵⁷¹.

Na prática, o Governo imperial não havia firmado contrato algum. Ele apenas recebera a proposta e mandou que o engenheiro Giacomo Raja Gabaglia analisasse o pedido e desse o seu parecer. Por outro lado, vale ressaltar que, nessa época, ainda havia quem achasse um absurdo que “o governo contratasse a construção de docas, sem obrigar a companhia a melhorar o porto ou, ao menos, conservá-lo fundo”. Vimos que o entendimento da deputação pernambucana era bem diferente em 1869. As obras do porto diziam respeito ao Estado e as docas à iniciativa privada. Antes disso, um segmento da imprensa achava uma desvantagem que particulares ficassem com a parte mais lucrativa e menos custosa do empreendimento, qual seja a construção de docas; e o Estado reservasse “para si o que é mais dispendioso de todos os trabalhos do melhoramento porto”. Afinal, o governo do país adotava a política de “sacrifícios”. Ele abdicava dos “gozos e proveitos porque só o que é trabalhoso e sumamente dispendioso satisfazia a sua dedicação”. Por esse motivo, ficava com o aspecto “mais custoso da obra do nosso porto, e entregava à companhia o privilégio das docas, sujeito unicamente a ‘pequenos favores e concessões’, especioso espaço a muita coisa”⁵⁷². Vale dizer que a partir do momento em que uma empresa pretendeu realizar as duas coisas, ou seja, as obras do porto e as docas, a ideia também não agradou aos agentes locais.

⁵⁷⁰ *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1 de agosto de 1865*. Recife: Typ. Commercial de G. H. de Mira, 1865, p. 17.

⁵⁷¹ Docas. *Jornal do Recife*. Recife, 12 de out. 1865, nº 237, a. VII, p. 1, c. 3-4.

⁵⁷² *Ibidem*.

Cada vez que um navio tinha entre seus passageiros Edward de Mornay, o clima de apreensão exarcebava-se no Recife. Em 1865, o engenheiro-empresário dirigiu-se novamente à Inglaterra desta vez no vapor *La Plata*. O pacote inglês deixou o Rio de Janeiro em 8 de setembro, fez escala na Bahia e no Recife, e seguiu para Southampton⁵⁷³. Após passar pela capital da província no dia 13, cresceram as especulações de que De Mornay “fora organizar uma companhia para a execução do contrato de docas”⁵⁷⁴. Deve-se, no entanto, salientar que a existência de um contrato não implicava numa concessão imediata. Para que a mesma viesse a ocorrer, o parlamento deveria aprová-la. Por outro lado, uma posição favorável do Império e a situação liberal eram motivos de sobra para suscitar preocupações no comércio. O *Diário de Pernambuco* também abraçou a causa e lamentou que uma “matéria tão intimamente ligada ao comércio, não se dignasse o Governo imperial de ouvir a Associação Comercial” sobre os “inconvenientes práticos, que resultam do plano do Sr. Mornay”. Tal como o colaborador do *Jornal do Recife*, o periódico desconfiou da presumida ausência de “ônus pecuniário para os cofres públicos”, pois a experiência prática consagrava a expressão de Virgílio: *timeo danaos et dona ferentes* [temo os gregos ainda quando oferecem presentes]. A doca ficaria distante do Bairro do Recife, não teria as dimensões necessárias para “comportar navios carregados, quer na entrada, quer na saída” e faltaria a profundidade da maré “para lhes dar livre trânsito nesse movimento”. Por conseguinte, o Estado teria apenas duas alternativas: continuar despendendo capitais para que os navios de grande calado chegassem até a doca ou fazer um novo contrato para o melhoramento do porto. A fim de evitar transtornos dessa ordem, o autor da matéria recomendava antes de qualquer decisão: “a audiência não só da Associação Comercial desta praça, como já dissemos, senão também do governo da província, da inspetoria da alfândega, e de outras autoridades com quem ela entende mais diretamente”. Além do que, o projeto de Barros Barreto estava bem cotado entre os profissionais da área. Sua doca ficaria localizada entre os bairros centrais, custaria menos capital e, de quebra, resolveria “a grave questão do rompimento do istmo de Olinda, questão que tanto interessa a nossa população e sobre a qual não se tomou, todavia, ainda a precisa providência”. Após todas essas considerações, o jornal julgou acertada a atitude da corporação do comércio de “representar ao Governo imperial contra o presumido contrato do Sr. E. Mornay”. Descoberta a tempo a concessão, a instituição poderia fazê-lo reconsiderar aquela medida⁵⁷⁵.

⁵⁷³ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 8 e 9 de set. 1865, nº 246, a. XXII, p. 3, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de set. 1865, nº 210, a. XLI, p. 4, c. 3.

⁵⁷⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 24 de out. 1865, nº 247, a. VII, p. 1, c. 5.

⁵⁷⁵ *Diário de Pernambuco*. Recife, 6 de nov. 1865, nº 254, a. XLI, p. 1, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de nov. 1865, nº 261, a. XLI, p. 2, c. 4-5.

Antes de saber da existência de um suposto contrato entre Edward de Mornay e o Governo imperial, a Associação Comercial estava entretida com a apreciação do projeto de Manoel de Barros Barreto. Na sessão ordinária de 23 de setembro de 1865, o comerciante de grosso trato, Eusébio Rafael Rabelo, instigou a instituição “a tomar uma deliberação a tal respeito, a fim de que se não realize o contrato do Sr. Dr. Mornay para o estabelecimento de docas no lugar da Cabanga”. O associado preveniu os colegas de corporação do quanto o dito plano “prejudicará em grande escala os interesses das propriedades edificadas no Recife, e ao comércio em geral”. Apesar das matérias do *Jornal do Recife*, a Associação só resolveu reunir os seus sócios quando o Ministério da Fazenda enviou ao presidente da província um ofício sobre a existência dessa proposta⁵⁷⁶. Um clima especulativo dominou a sessão extraordinária de 3 de novembro, mesmo após a “leitura de um documento autêntico”. O referido documento atestava a tramitação da concessão no governo geral. Na condição de tesoureiro, Euzébio Rabelo apenas repetiu o que dissera na reunião anterior. O presidente da instituição, Henry Forster Hitch, concordou com as suas ideias e acrescentou que a “principal necessidade era a profundidade do porto, a fim de admitir navios de grande calado d’água”. Nesse aspecto, o projeto de Barros Barreto merecia mais “aquiescência” do que o de De Mornay. Quem tinha a mesma opinião era o comerciante de gêneros de estiva e deputado do Tribunal do Comércio, José Marcelino da Rosa. Houve certa discordância entre João Inácio de Medeiros Rego e Augusto Frederico de Oliveira a respeito do caminho a seguir. Para o último, a Associação só deveria enviar uma representação ao Império assim que tivesse certeza do caso. Já João Inácio tanto foi favorável a sua redação imediata, como instigou os demais integrantes da reunião a “publicar nos jornais, artigos sobre a matéria, a fim de obstar a realização do projeto de docas na Cabanga”. O presidente Philippe Frith Needham arguiu em prol do melhoramento do porto, visto que a propalada doca não tinha qualquer sentido enquanto este não “estivesse com a profundidade precisa”. A deliberação da assembleia geral chegou as seguintes conclusões: a direção da Associação estava autorizada a representar contra a construção de docas entre o cais do Ramos e a Cabanga; a representação deixaria claro que principal necessidade do Recife era o aprofundamento do porto; e, finalmente, o mesmo documento deveria demonstrar “respeitosamente” a importância de “ser ouvida a província e, principalmente, o comércio representado por esta Associação”⁵⁷⁷.

⁵⁷⁶ *Jornal do Recife*. Recife, 27 de out. 1865, nº 250, a. VII, p. 3, c. 1-2; *Jornal do Recife*. Recife, 28 de out. 1865, nº 251, a. VII, p. 3, c. 1-2.

⁵⁷⁷ Acta da sessão extraordinária d’assembléa geral da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco em 3 de novembro de 1865. *Livro de Actas (1851-1867)*, Recife, ACP, v. II, fls. 228-230; *Jornal do Recife*. Recife, 04 de nov. 1865, nº 256, a. VII, p. 2, c. 1.

Na prática, a Associação acatou aos conselhos de Augusto de Oliveira e solicitou uma cópia do projeto ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Como o ministério manteve a proposta em segredo, a instituição resolveu elaborar uma representação “no sentido acordado na assembleia geral”⁵⁷⁸. Enquanto isso, os comerciantes da praça resolveram seguir a recomendação de João Inácio de povoar as páginas da imprensa com artigos desfavoráveis ao programa de docas. Para um deles, pouco importava se o ato não houvesse sido confirmado e o corpo legislativo tivesse dado a sua autorização. Não faltavam exemplos da “onipotência do poder executivo” e do grau de comprometimento ministerial para obter do legislativo a aprovação de matérias da “máxima importância”. A mera possibilidade de que algo do tipo estivesse ocorrendo era razão suficiente “para não duvidar da efetuação do contrato” e incitar a classe a utilizar os “meios competentes”, com o objetivo de que “desista do ato praticado e aguarde para sua deliberação as informações e exames que a importância do ato reclama como condições de sua existência”. Doutra maneira, o poder público agiria com imprudência e ofenderia “interesses radicados”. O plano em questão, reforça o arguidor, “não é um simples melhoramento tendente a proporcionar fácil cômodo aos navios [que] demandarem o porto desta cidade; é uma alteração completa das condições materiais em que é exercitado desde remota data o nosso comércio”. O autor do artigo destaca entre as mudanças mais nocivas aos negócios preexistentes: a transferência da alfândega e a construção de armazéns na doca. Os contratadores ou a companhia portuária gozariam do privilégio de “usufruir dos direitos de armazenagem, além de outros favores que lhes são concedidos”. Um indicativo de que o privilégio estava prestes a acontecer era a decisão do governo de suspender a edificação da ponte de ferro na Alfândega, e substituí-la por uma provisória capaz de durar “três a quatro anos, tempo que se gastará na construção da doca”. Ocorre que a obra fora autorizada pelo corpo legislativo e revertida em lei do orçamento para o exercício de 1865-1866. A suspensão convergia com a pretensão de De Mornay de utilizar o recurso para a ereção de uma ponte de descarga na Alfândega até a conclusão da doca. Portanto, o nível de informação do articulista não era desprovido de fundamento. Com ou sem contrato, a postura do ministério indicava pelo menos a tramitação de uma proposta na Corte. Até aquele momento, os negociantes da praça do Recife não se sentiram de tal maneira ameaçados e, ao mesmo tempo, tão apáticos com o que estava ocorrendo nos bastidos da capital do Império⁵⁷⁹.

⁵⁷⁸ Acta da sessão ordinária da direcção d'Associação Commercial Beneficente de Pernambuco em 10 de novembro de 1865. *Livro de Actas (1851-1867)*, Recife, ACP, v. II, fl. 231; Acta da sessão extraordinária da direcção d'Associação Commercial Beneficente de Pernambuco em 15 de dezembro de 1865. *Livro de Actas (1851-1867)*, Recife, ACP, v. II, fl. 236.

⁵⁷⁹ Docas. *Jornal do Recife*. Recife, 16 de nov. 1865, nº 266, a. VII, p. 2, c. 2-3.

Daí por diante, a classe comercial deixou de olhar as “docas privilegiadas” como algo inofensivo, e passou a vê-las como potencialmente prejudicial aos seus negócios e ao direito de propriedade dos armazéns, trapiches e prédios urbanos do Recife. Não por acaso, as teorias quanto aos possíveis danos desses estabelecimentos na capital foram formuladas nessa época, e se sustentarão antes e depois da Lei de Docas. Tomando como base a proposta dos irmãos Mornay, um anônimo enumerou quais seriam as suas principais implicações: 1º) o monopólio do movimento comercial do porto decorrente da centralização na doca dos serviços de carga, descarga, assim como da mudança da Alfândega e do tráfego de navios; 2º) a “aniquilação do Bairro do Recife, que representa milhares de contos de réis empregados em propriedades; e não só deste bairro, como das principais ruas de Santo Antônio e da Boa Vista”; 3º) o abalo das operações portuárias tradicionais devido à mudança de suas atividades econômicas para o lugar compreendido entre o cais do Ramos e a Cabanga; 4º) a valorização súbita e exacerbada dos terrenos da doca e adjacentes. Em resumo, ocorreria uma “perda incalculável de muitos” e um “benefício incalculável de poucos, que são os donos dos terrenos das docas”. Provém daí, o argumento de que inexistia razão plausível para causar “um desastre sobre a mais bela e rica parte da cidade do Recife”, bem como a tese mais tarde sustentada pela Associação Comercial e pela deputação pernambucana de que o porto já era “uma doca natural”⁵⁸⁰.

Inicialmente restritos à transferência do porto para um lugar mais distante do Bairro do Recife, os críticos do modelo portuário inglês aos poucos se deram conta de que não haveria convivência harmônica entre eles e as “docas privilegiadas”. Seja no trecho situado entre os Cais do Ramos e a Cabanga, seja no espaço compreendido entre os Bairros do Recife e o de Santo Antônio, como no caso projeto de Neate e Lane, as docas transformariam para sempre as antigas relações de poder no porto. O ancoradouro artificial representado pela doca não dividiria espaço com as propriedades preexistentes, uma vez que os dividendos das empresas portuárias viram apenas do próprio movimento do porto. Ciente disso, o autor enalteceu as qualidades naturais do porto concernentes ao espaço de ancoragem, segurança e facilidades de embarque e desembarque de navios. Para ele, a navegação comercial usufruiria plenamente de todas as vantagens da configuração portuária apenas promovendo: “o melhoramento da barra do nosso porto, e a remoção das areias que o obstruem internamente, com o que Pernambuco florescerá sem as docas do Sr. Mornay, ou outras quaisquer”.⁵⁸¹ É certo que este ainda não era o posicionamento majoritário da Associação Comercial. Mas, não demorará a que os demais integrantes da corporação percebam as implicações reais das docas.

⁵⁸⁰ Docas. *Jornal do Recife*. Recife, 23 de nov. 1865, nº 272, a. VII, p. 2, c. 2.

⁵⁸¹ *Ibidem*.

Uma série de artigos publicados no *Jornal do Recife* deixa claro que os maiores prejudicados seriam os proprietários de edifícios do Bairro do Recife. Havendo a mudança da alfândega para o local da doca, “os vastíssimos armazéns existentes em suas principais ruas, os inúmeros trapiches e armazéns alfandegados que o circundam desde a margem do Beberibe no cais do Apolo até o ponto fronteiro à barra” perderiam valor e inevitavelmente ficariam desocupados. Conforme a descrição do articulista, o bairro portuário tinha “numerosíssimos escritórios dos comerciantes nacionais e estrangeiros” e casas residenciais da “máxima parte dos comerciantes de grosso trato e dos que exercita[vam] o comércio a retalho em dito bairro, que as ocupa[vam] pela conveniência e comodidade de terem nelas seus escritórios ou de se acharem próximos aos seus estabelecimentos”. Devido ao seu traço essencialmente mercantil, a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves seria esvaziada, dado que não serviria de “residência daqueles que não se acha[vam], por qualquer forma, envolvidos nas relações comerciais”. Além de salientar o “grave prejuízo” dos proprietários, o colaborador do jornal apelou para a diminuição da arrecadação do “imposto da décima e dos demais impostos estabelecidos sobre os prédios urbanos”. A desvalorização inevitável dos capitais empregados na construção desses edifícios bastava para evitar a transferência da Alfândega⁵⁸².

Não é preciso dizer que os negociantes queriam as obras do porto e deixar as coisas como estavam. Paulatinamente, a maneira como se deu a implantação do modelo portuário inglês passou a fazer parte da argumentação. Assertivamente, o autor dos artigos demonstrou que as docas surgiram em Liverpool para proporcionar aos navios um “abrigo seguro contra a impetuosidade dos ventos e das ondas que muito se fazia sentir”. O caso de Londres foi bem diferente. As docas foram autorizadas pelo parlamento inglês para “facilitar o serviço da carga e descarga e, mais que tudo, o de evitar a substituição dos produtos, que havia tomado avultadas proporções”. Aqui não se dava nem uma coisa, nem outra. Aprofundando o canal do Mosqueiro, o porto teria condições de “receber o triplo ou o quádruplo dos navios que ora nele se abrigam, e nem se tornará sensível o efeito da corrente das águas nas grandes enchentes dos rios”. Circundando todo o Bairro do Recife com plataformas de cais e pontes de desembarque, o serviço de carga e descarga seria “fácil e pronto”. Essas obras tornariam o porto do Recife “uma doca natural, sem os inconvenientes das projetadas docas”. Vale frisar que a objeção à obra no cais do Ramos só virou um problema quando o Estado pensou em entregá-la a iniciativa privada, pois o projeto foi aprovado desde 1849⁵⁸³.

⁵⁸² As docas. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de dez. 1865, IV, nº 299, a. VII, p. 2, c. 1-2.

⁵⁸³ Docas. *Jornal do Recife*. Recife, 09 mar. 1866, VI, nº 56, a. VIII, p. 1, c. 3-4. Cf ainda: *Jornal do Recife*. Recife, 25 de nov. e 9 de dez. 1865, II-III, nº 274 e 285, a. VII, p. 2, c. 1-2; p. 2, c. 2-3.

Quando Edward de Mornay retornou ao Brasil no vapor inglês *Oneida* de 1.372 ton, vindo de Southampton e “portos intermédios”, encontrou aqui um debate intenso contra o seu projeto de docas. O navio tocou o porto do Recife em 27 de março de 1866 e chegou 4 dias depois na capital do Império com o mencionado passageiro ⁵⁸⁴. No mês anterior, um artigo do *Jornal do Recife* em nome do “interesse geral” reforçou a urgência de que a praça do Recife tivesse uma opinião formada sobre a matéria, visto que estava próxima “a época da abertura das câmaras legislativas, a cuja aprovação o Governo imperial naturalmente sujeitará o contrato que consta haver efetuado com os Srs. De Mornay”. O responsável pelo artigo, temendo que o documento enviado pela Associação Comercial tornasse letra morta, incitava a classe comercial a apelar ao corpo parlamentar. ⁵⁸⁵. A representação da Associação em parte repetiu a linha de argumentação da imprensa. Em primeiro lugar, ela exaltou a surpresa com que a notícia do contrato acometeu o Recife e o inconveniente de não terem sido ouvidos a província e o corpo comercial. Em seguida, passou a criticar a ideia da mudança da Alfândega para o cais do Ramos e a concessão de “direitos de armazenagem e outros favores”. Em curto prazo, o privilégio causaria um aumento dos custos de locomoção das mercadorias, sobretudo das importadas. Inexistindo em São José edifícios próprios ao armazenamento de cargas, os armazéns e trapiches do bairro portuário continuariam desempenhando as mesmas funções de depósito. A única diferença é que os negociantes recolheriam os direitos aduaneiros alhures e, conseqüentemente, pagariam pelo transporte dos carregamentos até a doca e vice-versa. Tão logo os armazéns das docas estivessem de pé e as operações comerciais do porto fossem parar no cais do Ramos, o Bairro do Recife entraria inevitavelmente em decadência porque os seus edifícios não prestavam a “outro serviço que não [fosse] o comércio”. O assunto era tão mais preocupante no tocante ao inevitável monopólio do porto. Após a exposição dos motivos, a Associação Comercial suplicou a “V. M. I que, se porventura já houve[sse] sido aprovada a dita proposta, o Governo de V. M. I. abr[isse] mão de sua execução por ser eminentemente prejudicial ao comércio, ofensiva de tão importantes interesses, e não firmada em razão alguma de interesse público”. A título de curiosidade, a corporação não declarou no texto a sua preferência pelo trabalho de Barros Barreto. Apenas o seu relatório anual afirmou que entre todos os projetos, o dele merecia anuência devido à sua localização, ao melhoramento provável do porto e ao aumento da área física do Bairro do Recife ⁵⁸⁶.

⁵⁸⁴ *Diário de Pernambuco*. Recife, 28 de mar. 1866, nº 72, a. XLII, p. 2, c. 6; *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, 2 e 3 de abr. 1866, nº 91, a. XXII, p. 3, c. 6.

⁵⁸⁵ As docas. *Jornal do Recife*. Recife, 09 de fev. 1866, V, nº 32, a. VIII, p. 2, c. 1.

⁵⁸⁶ *Relatorio da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1 de agosto de 1866*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1866. p. 7-8 e anexo nº 1.

Consta que Edward de Mornay tentou convencer Philippe Needham de que o seu principal objetivo era “profundar o porto para admitir navios de grande calado d’água, como os vapores transatlânticos e outros”. O presidente da Associação Comercial comunicou aos membros da instituição, o recebimento em mão de “uma exposição do projeto” apresentado ao Império. A maioria dos sócios presentes na sessão ordinária de 12 de março chegou a seguinte conclusão: “enquanto esta direção não tivesse cópia autêntica do contrato e quais as suas bases; se conservaria firme nas ideias por ela emitidas, visto como as informações que se dignou prestar não são bastante minuciosas” ⁵⁸⁷. Em 07 de abril de 1866, a imprensa local comemorou a desaprovação da proposta e a ordem da Corte para que a legação brasileira em Londres ficasse a par da decisão. Uma salva de louvores foi dirigida ao próprio governo que atendeu “a justa reclamação do comércio desta praça e a opinião que pela imprensa se firmou contra a ideia contida em tal proposta”. A Associação Comercial também mereceu elogios por ter se apressado “a representar ao Governo imperial, patenteando os graves inconvenientes que traria a construção das docas no lugar projetado e a transferência da alfândega” ⁵⁸⁸. Apesar do clima de otimismo reinante, a proposta não foi arquivada. Os pareceres da Diretoria Geral das Rendas Públicas e do capitão Raja Gabaglia, ambos favoráveis a concessão, seguiram a mando do Imperador para a sessão da fazenda do Conselho do Estado, composta por José Pimenta Bueno, Francisco Salles Torres e pelo visconde de Itaboraí. Os conselheiros ativeram-se ao parecer da repartição da Fazenda. A lei de 29 de agosto de 1828 não autorizava o governo a fazer a contratação, porquanto ela versava sobre obras de caráter exclusivamente público e inalienáveis. Ao contrário do que disse o diretor das Rendas Públicas, os armazéns das docas prescindiam de aprovação legislativa, pois funcionariam de modo similar a “um vasto trapiche alfandegado”. O que não quer dizer que o poder executivo pudesse fazer por si a concessão, uma vez que “o porto é propriedade do Estado e de uso público; e o governo não pode alienar ou dar o uso exclusivo de uma parte dele a qualquer indivíduo ou corporação, sem estar autorizado para isso pelo poder legislativo”. Por fim, os conselheiros adaptaram os termos do contrato ao das estradas de ferro. A desapropriação da doca poderia ocorrer 3 anos depois da sua conclusão. O valor do resgate seria calculado pelo termo médio do rendimento líquido dos últimos três anos desde que não fosse inferior a 5%. E os empresários seriam pagos com fundos públicos de igual rendimento ⁵⁸⁹.

⁵⁸⁷ *Jornal do Recife*. Recife, 04 de abr. 1866, nº 77, a. VIII, p. 3, c. 1-2.

⁵⁸⁸ *Docas. Jornal do Recife*. Recife, 07 de abr. 1866, nº 80, a. VIII, p. 2, c. 5.

⁵⁸⁹ Nº 843. – Resolução de 31 de agosto de 1866. Sobre a proposta de Eduardo de Mornay para a construção de uma doca no porto de Pernambuco. *Consultas da secção da fazenda do Conselho de Estado (1866-1870)*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, v. VI, p. 51-53.

Depreende-se da consulta do Conselho do Estado que o Governo imperial tencionava formalizar um contrato com os suplicantes à revelia da província, mas carecia de instrumentos legais para tanto. Apenas a centralização das decisões sobre portos no Executivo tornaria o processo de concessão mais simplificado, dado que não dependeria mais das eternas delongas do parlamento. Eis aí o principal motivo para o surgimento da Lei de Docas. A petição dos engenheiros Mornay era bastante tentadora. O Estado repassaria uma parte do melhoramento aos peticionários, isentava-se de qualquer tipo de compromisso relativo à cobertura do capital da empresa e ainda reforçaria a política centralizadora do Segundo Reinado. Não foi senão o surgimento de novas ofertas de contrato que complicaram a vida dos De Mornay e de outros peticionários. Antes mesmo do parecer do Conselho do Estado, os engenheiros Barros Barreto e William Martineau submeteram uma proposta para a “incorporação de uma companhia com o fim de estabelecer docas no porto de Pernambuco”⁵⁹⁰. O projeto executivo fora publicado na imprensa em 1864 e convertido em folheto no ano seguinte. Os empresários visavam fazer uma doca, armazéns alfandegados e estaleiros para reparação e fabricação de embarcações, e aprofundar o canal próximo ao farol do Picão. Em lugar do sistema de garantia de juros, eles requeriam como remuneração do capital “um imposto de docas regulado segundo a lotação dos navios e sujeito à aprovação do governo” e outro imposto incidente sobre o embarque, desembarque e armazenagem de mercadorias. Além disso, os engenheiros pediam as mesmas vantagens dos armazéns alfandegados e entrepostos; a isenção de todos os direitos gerais, provinciais ou municipais relativos à aquisição de máquinas e equipamentos necessários às instalações da companhia; a concessão de “todos os terrenos e alagados de marinhas de que a companhia precisar para construção das docas, armazéns e estaleiros”; e a faculdade de transferir o privilégio mediante aprovação do governo. A prazo de incorporação da companhia seria de até 2 anos e o privilégio teria vigência de 90 anos. Durante o período da concessão, nenhuma companhia ou pessoa alguma poderiam “fazer obras semelhantes destinadas ao mesmo fim dentro do referido prazo”⁵⁹¹. Esta última cláusula contrariava o próprio sistema inglês de docas. Em que pese a concessão de privilégios exclusivos sobre produtos específicos ou mercados econômicos do mundo, o parlamento inglês não criou obstáculos à instalação de outras empresas afins num mesmo porto. É aí que reside a antevisão da praça do Recife quando dizia em alto e bom som que as docas visavam o monopólio do porto.

⁵⁹⁰ Desde o ano anterior, um correspondente da imprensa falou da intenção dos dois engenheiros de levar a efeito as obras do porto, ver: Sobre as docas. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de out. 1865, nº 247, a. VII, p. 1, c. 5.

⁵⁹¹ BARRETO, Manoel de Barros; MARTINEAU, William. *Condições da proposta dos engenheiros M. Barros Barreto e W. Martineau para a incorporação de uma Companhia com o fim de estabelecer Docas no porto de Pernambuco*. Recife, 27 de março de 1866. Rio de Janeiro, FBN, Códice II-32, 34,19.

Possuindo mais uma solicitação de contrato, o Ministério da Fazenda resolveu pedir a opinião a pessoa mais improvável, ou melhor, a Edward de Mornay. O engenheiro confessou sua dificuldade de manter a imparcialidade. Mesmo assim, ele enumerou quais os supostos problemas do plano e dos termos contratuais dos dois empresários. O primeiro ponto negativo dizia respeito ao art. 4º da proposta. Ele utilizava as despesas atualmente feitas no porto como parâmetro de taxaço. Se os petiçãoários seguissem o raciocínio do cônsul Lennon Hunt, as taxas cobradas poderiam atingir 25 xelins, enquanto que as suas chegariam, no máximo, a 3 xelins e 6 dinheiros. Outra questão era o “grande inconveniente” de não incluir condições para a rescisão do contrato, sobretudo no tocante a uma concessão de longo prazo. A conservação da entrada do porto não mereceu o cuidado necessário. Em sua opinião, a natureza do objeto exigia, impreterivelmente, que as plantas e orçamentos fossem apreciados pelo governo antes de qualquer deliberação. Passando a analisar o projeto propriamente dito, Edward de Mornay achou desproporcional a grande despesa para encerrar a doca, em comparação com o número pequeno de navios que a mesma seria capaz de admitir. Além de tudo, a doca ficaria longe do “foco comercial” e da ferrovia do São Francisco e estaria sujeita a “nocivos miasmas” devido à falta de ventilação e à proximidade do Beberibe e dos pântanos de Olinda⁵⁹².

Considerando muito lenta a decisão imperial, o engenheiro inglês dirigiu um ofício ao ministro da Agricultura no qual esclareceu alguns pontos controversos, pediu o deferimento imediato da concessão e arrolou os seus “esforços em prol dos interesses do Brasil”. Sua primeira precaução foi adverti-lo de que o requerimento da doca em São José e da extensão da Estrada do Ferro do Recife a São Francisco até a beira do cais, não tinha nenhuma relação com a implantação de um tramway entre a estação de Escada ou de Trombetas da mencionada ferrovia até a vila de Bonito ou de Bezerras. Como desistira da arrecadação de impostos e dos regulamentos fiscais da Alfândega, não encontrava razão para não formalizar um contrato, em condições similares a John James Foster. O decreto nº 3.689/66 permitiu a este empresário construir um cais de desembarque na enseada de Mucuripe e de uma ferrovia, ligando-o a cidade de Fortaleza. Exaltando suas qualidades profissionais, Edward de Mornay ateu-se à “realização da grande empresa da Estrada de Ferro de Pernambuco, a primeira feita no Império com capitais levantados fora do país”⁵⁹³. A concretização do empreendimento provara sua capacidade de conseguir capitais estrangeiros para obras de grande utilidade, mesmo não pedindo qualquer tipo de favor econômico ao Estado.

⁵⁹² Ofício de Edward de Mornay ao ministro da Fazenda, João da Silva Carrão. Rio de Janeiro, 7 de julho de 1866. FBN, Rio de Janeiro, Códice I-34, 25, 010.

⁵⁹³ Ofício de Edward de Mornay ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas. Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1866. FBN, Rio de Janeiro, Códice I-34, 25, 001, fls 1-2.

No seu relatório, Souza Dantas falou da necessidade do prolongamento da Estrada de Ferro do Recife a São Francisco da estação de Cinco Pontas até o porto do Recife. Durante o seu ministério, o ministro da Agricultura recebeu diferentes propostas com esse propósito, entre as quais a dos irmãos Mornay. Este pedido específico foi indeferido porque se chocava com os direitos da ferrovia. Particularmente, Souza Dantas estimulou a legação em Londres a incentivá-la a “proceder a esta obra de indeclinável necessidade, e de lucro certo para sua empresa, ficando, entretanto, na inteligência de que o Governo imperial lhe não concederia nem garantia do juro do capital que empregasse, nem qualquer outro favor pecuniário”. Sobre a doca no cais do Ramos, o ministro disse que não “teria dúvida em entrar em ajustes, se as condições fossem razoáveis, e se os proponentes se obrigassem a construí-la de conformidade com o plano dos Srs. Neate e Lane, modificado pelo célebre engenheiro Hawkshaw”. Na sua avaliação, este projeto satisfazia melhor “tanto ao melhoramento do porto do Recife, como às conveniências da estrada de ferro, logo que for prolongada até o mesmo porto”. Em síntese, o ministério estava mais inclinado tecnicamente ao novo projeto. O que faltava na prática era a sujeição de alguma proposta de contrato ⁵⁹⁴.

Enquanto o Estado deixava o assunto em banho-maria, o Ministério da Marinha e o da Agricultura tratavam de modo particular o empreendimento. Por conta própria, a Marinha resolveu tocar a obra segundo o plano “formulado” por John Hawkshaw, ao qual “devem ficar subordinadas todas as obras que ali tenham de ser realizadas, quer por conta do Estado, quer dos particulares”. A secretaria de estado tomou essa deliberação após ouvir os pareceres do capitão-tenente Gabaglia de 22 de julho e 6 de novembro de 1865, acerca das propostas de Barros Barreto e de Edward de Mornay. Vale salientar que Hawkshaw não formulou projeto algum. Ele apenas fez algumas alterações no plano traçado por Neate e Lane, principalmente no alinhamento do Bairro do Recife e no corte do Istmo de Olinda. Mas, a autoridade técnica do engenheiro civil era tanta que o seu parecer automaticamente tornou-se um novo projeto ⁵⁹⁵. É escusado aduzir que o grupo de empresários constituído pelo Barão de Mauá, Cunha Galvão e Muniz Barreto valeu-se disso para sustentar uma parceria realmente inexistente. Quando o renomado engenheiro deu um parecer favorável ao referido plano, ele nem sequer conhecia pessoalmente o porto do Recife. Veremos mais adiante, que o mesmo profissional só pisou em solo brasileiro em agosto de 1874.

⁵⁹⁴ BRASIL, Governo do. (1866-1868: Dantas). *Relatorio apresentado a assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867, p. 118.

⁵⁹⁵ *Correio Mercantil*. Recife, 04 de dez. 1866, nº 335, a. XXIII, p. 1, c. 6.

Em 27 de junho de 1867, a proposta dos três empresários chegou a conhecimentos do Governo imperial. O consórcio propôs-se tanto a “melhorar a barra e o canal, dando-lhe mais profundidade, como alargar o ancoradouro mantendo as suas águas tranquilas, e, finalmente, construir uma doca com trapiches nas suas margens”. Tomando como certa a aprovação do plano executivo após o parecer Hawkshaw e o posicionamento dos ministérios da Agricultura e da Marinha, os autores da proposta elogiaram o sistema de docas e condenaram a ação direta do Estado em obras desse porte. Eles argumentaram que o meio mais adequado à realização do empreendimento era entregá-lo a “companhias poderosas”. O Governo imperial só teria a ganhar com isso, pois cessariam as despesas inúteis com as obras do porto e com os serviços de capatazia e vigilância aduaneira. Assim procedendo, os empresários chamariam “ao país, capitais avultados e operários hábeis”; aumentariam “o comércio de Pernambuco, dando-lhe um porto de primeira ordem”; e gerariam “novas fontes e renda, empregando meio poderosos para criar recursos no país, que ajudem a superar as dificuldades da época”. Para levar a cabo tudo isso, os suplicantes pediam “uma taxa sobre cada tonelagem dos navios que entrarem e saírem do porto, quer para navegação de longo curso, quer por cabotagem”. Como as obras foram orçadas pelos projetistas ingleses em 1.500,000£ e o termo médio do tráfico portuário elevava-se a 533.023 toneladas, a taxa portuária seria de 18 xelins para as despesas da doca, ancoragem e reboque. O pagamento desse valor dava direito a reboque para dentro e fora do porto, embarque e desembarque de suas mercadorias e a conservação das mesmas pelo espaço de 15 dias. A mencionada taxa equivalia às tarifas cobradas na London Docks por serviços semelhantes. O valor de 18 xelins por tonelada dos navios só poderia ser revisto decorridos 5 anos, e o Governo imperial somente teria direito de reduzi-la se a receita líquida da empresa excedesse 12%. Caso a estadia na doca excedesse 4 dias, a companhia cobraria uma “taxa adicional pela armazenagem dos gêneros e mercadorias”. Os empresários pediram isenção permanente de direitos gerais, províncias e municipais; bem como os relativos à importação de máquinas e equipamentos durante 10 anos. As obras deveriam começar em até 5 anos e ser concluídas em igual período. Todos os terrenos adquiridos por meio de aterros e construções pertenceriam à companhia. Ela teria direito de fazer uso da lei de desapropriações das estradas de ferro. Independentemente do fim do privilégio de 90 anos, os concessionários continuariam com a “posse da doca, das suas dependências e dos terrenos adquiridos”⁵⁹⁶. As demais cláusulas falavam das condições de resgate e de desapropriação das obras.

⁵⁹⁶ GALVÃO, Manoel da Cunha. *Apontamentos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco pelo conselheiro Manoel da Cunha Galvão e proposta para leva-lo a efeito pelos Srs. Barão de Mauá, Conselheiro Manoel da Cunha Galvão e Dr. Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1867. p. 21-25.

Na sessão de 8 de julho de 1867, ou seja, 11 dias após o conhecimento da proposta supracitada, a Câmara dos Deputados recebeu o requerimento de Edward de Mornay, no qual se propunha “a melhorar o porto do Recife e facilitar o comércio com a construção de uma doca com seus respectivos armazéns”. A solicitação de contrato converteu-se no texto-base do projeto de nº 88, apresentado por 13 deputados⁵⁹⁷. Por conseguinte, o projeto de lei que deu origem ao decreto 1.746/69 foi a proposta dos irmãos Mornay. Temendo o pior, isto é, que o grupo liderado por Cunha Galvão fizesse o mesmo e a proposta suplantasse a sua requisição, Edward de Mornay apressou-se em enviar um ofício ao Imperador. Queixando-se da perda de tempo diante da “abundância de capitais na praça de Londres”, o peticionário pediu urgência na formalização do ato, ainda que o este ficasse dependente da autorização legislativa. Disse-lhe que realizou estudos técnicos com recursos próprios e montou uma equipe de engenheiros na província desde 1856. O seu projeto mantinha a doca no cais do Ramos, conforme a recomendação da Comissão de 1848. Mas, as suas proporções aumentaram na direção da Cabanga devido às necessidades atuais do comércio. Adaptando-se às condições do momento, De Mornay ofereceu-se a empreender o melhoramento da barra e do porto, segundo as orientações de Hawkshaw, mas com “algumas modificações sugeridas pelas observações que o abaixo assignado teve ocasião de fazer na sua longa residência em Pernambuco”. Em comparação com outros planos, a execução dessas obras dispensaria uma soma elevada de capital, não oneraria o comércio com taxas exorbitantes e tampouco exigiria compensação da parte do governo. Já os seus concorrentes orçaram as obras em £ 1:500,000, estipularam a “taxa onerosíssima” de 18 xelins e o uso obrigatório da doca. O seu plano custaria cerca de £ 700,000, a entrada na doca seria facultativo e as taxas portuárias bem mais módicas: 1 ½ sh por tonelada dos navios; 3 ½ sh por tonelada de carga ou descarga e 1 ½ % do valor das mercadorias em depósito. Ademais, a taxa de guarda e conservação dava direito a 60 dias de armazenagem e a da concorrência apenas 15 dias. O engenheiro inglês afirmou ter sido procurado por Neate e Lane, a fim de chegarem a um acordo. Eles passaram informações técnicas e colocaram-no a par da conferência daquele com a diretoria da Estrada de Ferro do São Francisco e da publicidade dos termos do contrato. Segundo as suas próprias palavras, ele concordou com “a proposição destes senhores de adotar o seu plano, no caso que o governo entendesse conveniente que este fosse executado”.⁵⁹⁸

⁵⁹⁷ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeira anno da decima-terceira legislatura. Sessão de 1867*. Rio de Janeiro; Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1867. p. 80-81

⁵⁹⁸ Ofício documentado de Edward de Mornay dirigido ao Imperador D. Pedro II. Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1867. FBN, Rio de Janeiro, Códice I-34, 25, 001. 12 fls e 5 anexos.

Conforme o esperado, o projeto de lei passou na 1ª discussão, na 2ª sofreu emendas e na 3ª já tinha como texto-base a proposta de Cunha Galvão. Quando tudo parecia caminhar a favor desta empresa, o *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro publicou um artigo de Manoel de Barros Barreto, originalmente impresso no *Diário de Pernambuco*. Para Barros Barreto, o engenheiro Hawkshaw deu a entender que não dispôs de elementos necessários a uma análise judiciosa. Faltaram-lhe informações básicas relativas à localidade, nivelamento, e sondagem do porto. E como os planos de Edward de Mornay e o dele próprio foram publicados depois, não pôde confrontá-los com o de Neate e Lane. Apesar disso, Hawkshaw considerou mais importante a desobstrução portuária, a remoção dos entraves da barra, o aumento do cais e de suas dependências do que qualquer outra obra. Até o governo mostrava incerteza a respeito do referido plano, pois construiu a nova ponte do Recife bem no local de um dos molhes da doca. Como esta obra suscitava dúvidas, ele deveria priorizar os trabalhos aprovados pela maioria dos engenheiros. O que poderia ser feito mediante a contratação de um empreiteiro, a ser pago com um “diminuto imposto de ancoragem ou outro semelhante”. Se o Governo imperial dispensava maiores esclarecimentos, que pusesse “o projeto [de Hawkshaw] em concorrência dentro e fora do Império”, visto que ele foi custeado pelos cofres públicos⁵⁹⁹.

O conselheiro Cunha Galvão replicou os argumentos de Barros Barreto, transcrevendo um parecer de Charles Neate em que este refutava a tese de que o canal através do istmo de Olinda causaria o alagamento de ruas, a ruína de alicerces da cidade, o aumento da obstrução da foz e o embarço da navegação de canoas. Quanto ao primeiro ponto, Neate arguiu que o corte no istmo só ocorreria em paralelo ao prolongamento do arrecife. Essa medida protegeria o próprio istmo. Quanto ao suposto desabamento dos alicerces, originava-se de uma teoria errônea de que a velocidade do rio aumentava com o declive do leito. Mesmo aceitando tal hipótese, a inclinação do álveo do Capibaribe não atingia uma extensão de mais de 2.000 m, conforme dizia Barros Barreto, e sim de menos de 200 m. Daí que a abertura de um canal de 400 a 500 metros daria “condições mais favoráveis do que o atual leito”. Por isso, não havia ameaça de assoreamento ou a perturbação da navegação fluvial. A seguir, Neate desmereceu o plano de Barros Barreto. Sua doca teria o grave defeito de não ser integrada a estrada ferro e estaria mais distante do centro comercial do Recife⁶⁰⁰. Ao contrário do que afirmava, o local escolhido pelos projetistas era mais central. O mesmo ainda se enganava sobre a permanência das baldeações no porto, já que as projeções da doca permitiriam a atracação direta.

⁵⁹⁹ BARRETO, Manoel de Barros. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 21 de ago. 1867, nº 190, a. XLIII, p. 2, c. 2-4.

⁶⁰⁰ GALVÃO, Manoel da Cunha. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 10 de set. 1867, a 46, nº 252, p.1, c. 5.

Ao tomar conhecimento do parecer de Charles Neate sobre a sua Memória, Barros Barretos desenvolveu uma tréplica⁶⁰¹. Antes de prosseguir, faremos um aparte de que não era a primeira vez de que a sua competência técnica sofreu objeções. Na sessão do Senado de 22 de agosto de 1864, o Barão de Muribeca, levando a sério as observações de Barros Barreto, lembrou “o que já aconteceu ao Sr. Neate nas obras da alfândega desta Corte, causando ao Estado um prejuízo de mais 600:000\$, porque o plano de tais obras não foi organizado com as necessárias cautelas, pois que ele quis ensaiar um sistema novo”. Por este motivo, o senador tinha “desconfiança de que o mesmo possa ter lugar a respeito do melhoramento do porto de Pernambuco”. O ministro da Marinha, Francisco Carlos de Araújo Brusque, comunicou na mencionada sessão que chegou a “compartilhar com o nobre senador as mesmas apreensões a respeito das grandes obras que se indicavam para o porto de Pernambuco”. Apesar de seguir a preferência do capitão Gabaglia pelo projeto Mornay, Francisco Brusque aguardava o retorno deste à Corte para tomar uma “resolução definitiva”, pois naquele ano houve uma ruptura do istmo de Olinda e o oficial da Marinha tinha ido estudá-lo⁶⁰². Eis aí a razão de Cunha Galvão ter assumido a defesa técnica do projeto.

Não entraremos nos detalhes da resposta de Barros Barreto. Basicamente, ele manteve o seu posicionamento sobre os riscos da ruptura do istmo. O autor do projeto não conseguia prever a perturbação do regime portuário, visto que não tinha “conhecimento completo das localidades, o que provavelmente resulta da pequena demora que teve nesta cidade”. Entre os projetistas mais recentes, apenas ele próprio e Edward de Mornay conheciam mais de perto as peculiaridades do porto. Mas na ora de recorrer aos seus colegas de profissão, Barros Barreto ateve-se aos dados de Vauthier e Henry Law. Nada mais conveniente. Ambos não estavam disputando uma autorização pública. Embora não tivesse constituído residência no Recife, Neate prestou várias consultorias técnicas sobre o objeto e realizou estudos na província em 1854 e 1859. Seja como for, os estudos portuários ficaram cada vez mais especializados com o passar do tempo. Quando Barros Barreto refutou o projeto Neate, ele trouxe o nivelamento dos principais cais da cidade para fundamentar os seus argumentos contrários à abertura de um canal no istmo de Olinda. Firme nas suas ideias, ele contestou Cunha Galvão quando este lhe pediu para “acompanhar os Srs. Neate, Lane, Hawkshaw e o Governo imperial”⁶⁰³. Contra a opinião geral, ele mantinha os seus “receios contra o projeto adotado”.

⁶⁰¹ NEATE, Charles. *Porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro, 01 de janeiro de 1867. AMIP, Rio de Janeiro, Códice: II – ZGV 01011867 Nea. C [D02]

⁶⁰² *Annaes do Senado do Imperio do Brasil. Segunda Sessão de 1864 da 12ª legislatura de 1 a 31 de agosto de 1864*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Mendes Campos e Comp., 1864. p. 149 e 153.

⁶⁰³ BARRETO, Manoel de Barros. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 06 de nov. 1867, a. XLIII, nº 255, p. 2, c. 5-6; p. 3, c. 1-2.

Por meio de três artigos, Cunha Galvão treplicou o novo artigo de Barros Barreto e respondeu ao de um anônimo. Grosso modo, o conselheiro do Império pediu que o engenheiro pernambucano aceitasse a anuência do seu projeto. Ele possuía a assinatura de dois grandes nomes da engenharia e recebeu a aprovação de John Hawkshaw. Ademais, o empreendimento contava com a participação do conselheiro Muniz Barreto e do maior empresário brasileiro, o barão de Mauá. O projeto tramitava favoravelmente nos corredores do Império desde que o ministro Joaquim Raimundo de Lamare esteve à testa do Ministério da Marinha. Os exames realizados pelos ministérios da Marinha, Agricultura e Fazenda indicavam que “o plano do melhoramento do porto de Pernambuco já estava assentado e só restava executá-lo”. Apesar de ser mais habilitado a discutir assuntos administrativos, ele assumiu a tarefa de respondê-lo, visto que Charles Neate encontrava-se em Londres. Para Cunha Galvão, o projeto de Barros Barreto continha o erro capital de não fazer a integração entre a estrada de ferro e a doca, o que por si só bastava para desqualificá-lo. Diferentemente da sua opinião, a abertura do istmo preveniria a cidade das inundações porque encurtaria a distância do rio até a sua foz. Se a experiência demonstrasse que as ruas e os cais poderiam ficar alagados, bastava alteá-los adequadamente como ocorria na Holanda⁶⁰⁴. No tocante à correspondência anônima publicada no *Diário do Rio de Janeiro*, a resposta de Cunha Galvão beirou a arrogância. No seu ponto de vista, a prática condenava o sistema administrativo e o país não estava em condições de arcar com um empreendimento desta envergadura. Por conseguinte, a província devia se curvar aos interesses gerais do Império e não o inverso. Perguntou-se: “o que tem o habitante do interior de Minas, Mato Grosso e Goiás com o porto de Pernambuco para contribuir com a sua quota para aquele melhoramento, que havia de ser pago com o suor de todo o povo brasileiro?”. A respeito de ser exorbitante a taxa de 18 xelins, Cunha Galvão achava perfeitamente natural que ela fosse comparável a da London Dock. Os investidores estrangeiros não aplicariam os seus capitais se o rendimento fosse inferior. Ademais, a taxa era inferior aos 25 xelins que se pagava no porto do Recife. Sem falar, que as taxas da London Dock eram inicialmente altas e diminuíram gradualmente. O que Cunha Galvão desconsiderou é que a redução das tarifas no porto de Londres dizia respeito ao fim do privilégio e ao aumento da concorrência. Como no Recife a companhia fazia as obras do porto e da doca e gozaria de um privilégio de 90 anos, a redução das tarifas jamais ocorreria pela concorrência⁶⁰⁵.

⁶⁰⁴ GALVÃO, Manoel da. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 26 de dez. 1867, I, a. 46, nº 329, p. 1, c. 5-6.

⁶⁰⁵ *Idem*. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 27 e 28 de dez. 1867, II e III, a. 46, nº 330 e 332, p. 1, c. 8; p. 1, c. 8; p. 2, c. 1; Correspondência. *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 23 de nov. 1867, nº 308, a. 50, p. 1, c. 6-7.

Diante de tantas polêmicas e com três propostas de contrato em aberto, o Imperador resolveu ouvir novamente o Conselho de Estado, desta vez, por intermédio da sessão dos negócios do Império. Em 11 de outubro de 1867, os três conselheiros analisaram as propostas de Edward de Mornay; de Barros Barreto e William Martineau; e do Barão de Mauá, Cunha Galvão e Muniz Barreto. Os conselheiros Bernardo de Souza Franco e o visconde de Sapucaí foram bem concisos. Acatando a posição do ministro Sousa Dantas, eles rejeitaram o sistema administrativo e a contração de um empréstimo. Ambos concordaram com a reprovação das duas primeiras propostas. Já a terceira continha a assinatura técnica de “três engenheiros abalizados”. Todas as objeções relativas à fixação do capital, ao valor da taxa e ao corte do istmo caíram por terra. E o projeto já estava na prática aprovado pelo ministério da Marinha desde 1864. Por conseguinte, os dois deram parecer favorável à “proposta Mauá, Barreto e Galvão com as mesmas condições oferecidas”. Quem se posicionou antagônico ao voto da maioria foi Pedro de Araújo Lima. O marquês de Olinda limitou-se quase que exclusivamente a terceira proposta. Ele começou discordando da ideia dos peticionários de que o projeto já estava aprovado, pois mesmo se estivesse “o governo está no uso pleno do direito de reformar o plano, e até de rejeitá-lo absolutamente”. Enquanto os demais conselheiros evitaram entrar na questão técnica, Araújo Lima demonstrou familiaridade com os projetos conhecidos sobre o melhoramento. A hipótese levantada por Barros Barreto de que a cidade poderia ser alagada com a abertura do istmo encontrou um árduo defensor. Os aterros realizados nos bairros do Recife embaraçavam o escoamento dos rios. Tal situação complicava-se ainda mais quando coincidiam com as grandes enchentes. Para o conselheiro, Hawkshaw não tomou ciência da grande cheia de 1854 e por isso aprovou o projeto. A construção de uma doca entre os bairros do Recife e de Santo Antônio limitaria ainda mais os espaços de atracação. Além disso, como inexistia clareza no orçamento, o imposto a ser lançado para cobrir o capital da companhia poderia tornar-se “injusto e vexatório”. As condições oferecidas pelos peticionários não dava a propriedade da doca ao Estado no final do privilégio. Por tudo isso, Araújo Lima achava demasiada as exigências da empresa. Ele também desaprovou a proposta de Mornay por visar, sobretudo, o estabelecimento de uma doca e a de Barros Barreto por colocá-la longe do centro comercial e da estação ferroviária. Na sua perspectiva, a única alternativa era adquirir um empréstimo externo e contratar um empreiteiro para levar a efeito as obras mais emergenciais, entre as quais a desobstrução do porto e a reabertura dos antigos sangradouros⁶⁰⁶.

⁶⁰⁶ OLINDA, Marquês de; SAPUCAÍ, Visconde de; FRANCO, Bernardo de Souza. Melhoramento do porto de Pernambuco. Conselho de Estado. Secção dos Negócios do Império. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de jan. 1868, nº 19, a. X, p. 1, c. 1-4. “Actos Officiaes”.

Em 14 de outubro de 1867, a mesma sessão do Conselho do Estado reuniu-se para tratar da proposta atualizada de De Mornay, que desejava realizar, simultaneamente, as obras do porto e a construção da uma doca, ainda que o contrato ficasse pendente da autorização das duas casas legislativas⁶⁰⁷. Assim como na sessão supracitada, o marquês de Olinda analisou cada item da proposta. Ele reconheceu que a mesma era menos onerosa ao comércio do que a da empresa de Cunha Galvão no tocante ao valor das tarifas, ao maior tempo de armazenagem e ao caráter opcional do ingresso na doca. Contudo, Araújo Lima julgou-a deficiente quanto à reforma do porto. O conselheiro criticou o conjunto de seis obras destinadas a facilitar as condições de entrada e de navegabilidade dentro do porto, bem como a construção de um cais ao sul do Mosqueiro. No seu ponto de vista, o projeto em questão não contemplava ou então modificava obras importantes, das quais concordavam grandes nomes da engenharia civil, quais sejam: Neate, Lane, Hawkshaw e, sobretudo, Gabaglia, a quem o marquês não esconde admiração. Para Araújo Lima, o porto carecia de novas áreas de atracação, pois o Forte do Matos já se achava bastante estreito. Uma linha de cais em direção ao Arsenal de Marinha satisfaria as necessidades imediatas do porto, e deveria ser feita o quanto antes para evitar a valorização daqueles terrenos. A Assembleia Provincial, a Câmara Municipal e o Governo da Província precisavam trabalhar em conjunto para evitar o lançamento de lixo e entulho nos ancoradouros. Além disso, a obra do Dique do Nogueira precisava ser rapidamente concluída e o Rio Capibaribe canalizado. Após fazer todas essas considerações, o conselheiro concluiu que a proposta de Edward de Mornay não tinha condições de ser aceita. Por outro lado, a falta de um projeto definitivo não impedia que o Império comesasse “desde já as escavações, as quais pode[riam] começar sem perigo para as obras”. O Império prestaria grande serviço à “província se mandasse, dentro das forças do orçamento, dar-lhes andamento”. No tocante à obtenção de um contrato dependente de autorização legislativa, ele ponderou a sua inutilidade diante das leis do país. Havia cláusulas na proposta de contrato que independiam da anuência do poder legislativo, enquanto que outras poderiam importar para “os empresários o abandono de todos os trabalhos”. Conformados com o parecer anteriormente proferido a favor do grupo constituído pelo Barão de Mauá, Cunha Galvão e Muniz Barreto, o visconde de Sapucaí e Bernardo de Souza Franco concordaram “com o ilustrado relator somente na rejeição da nova proposta de E. de Mornay”⁶⁰⁸.

⁶⁰⁷ Ofício documentado de Edward de Mornay dirigido ao Imperador D. Pedro II. Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1867. FBN, Rio de Janeiro, Códice I-34, 25,001. Anexo nº 5, 2 fls.

⁶⁰⁸ OLINDA, Marquês de; SAPUCAÍ, Visconde de; FRANCO, Bernardo de Souza. Melhoramento do porto de Pernambuco. Conselho de Estado. Secção dos Negócios do Império. *Diário de Pernambuco*. Recife, 25 de jan. 1868, nº 20, a. XLIV, p. 1, c. 1-3. “Parte Oficial”.

É bom lembrar que o Conselho de Estado era um órgão consultivo do poder executivo e não tinha poder decisório. Seus pareceres apenas agregavam valor ao tema em discussão e seguiam para as sessões plenárias. As duas consultas demonstraram que a maioria aprovava a proposta de Cunha Galvão, mas, dois dos conselheiros careciam de familiaridade com o tipo de assunto em debate. Já o marquês de Olinda apresentou intimidade com o discurso técnico. Ele tentou convencer o ministro Dantas de que mediante a obtenção de um empréstimo e a contratação de um empreiteiro livrava-se do sistema administrativo. Em suma, Araújo Lima queria manter as obras no âmbito do Estado. Indiretamente, o conselheiro endossou a nova representação da Associação Comercial que, tomando conhecimento do desejo do governo de “por em prática o projeto de docas neste porto”, pediu apenas pelo “seu prolongamento, o que seria fácil de conseguir, sem grande dispêndio, com a extração das areias por meio de barcas de escavação, devendo este melhoramento ser feito por empresa”⁶⁰⁹. Na prática, as pareceres do Conselho não ajudaram às decisões do parlamento. O projeto Cunha Galvão mantinha-se bem cotado, mas a Câmara dos Deputados entendeu que as docas e as obras do porto seriam propriedade pública no final da autorização. O clima de incerteza só aumentou quando com a ascensão do segundo gabinete Itaboraí em 16 de julho de 1868.

Paralelamente, Edward de Mornay firmou um acordo com Lewis William Miller para montar uma empresa tão logo obtivesse uma concessão pública. Não sabemos se ele fechara um acordo com Neate & Lane ou ainda tinha esperança de obter sozinho uma autorização. Numa carta escrita em Londres para um indivíduo de nome Carvalho (provavelmente Antônio Joaquim Pereira de Carvalho), Edward falou que estava em fase de elaboração uma proposta de contrato, com objetivo de “receber a assinatura do Imperador quando ele chegar do sul [do Império]”. Na mesma correspondência, o engenheiro inglês desdenhou do projeto de Manoel de Barros Barreto que, na sua visão, tinha dois “defeitos cardeais”: a entrada da doca ficaria “sempre sujeita a ser entupida de areia pela ação das vagas” e a localidade escolhida para o estabelecimento era imprópria ao tipo de empreendimento. Ela impediria o aumento da cidade oferecido pelas “docas e outros melhoramentos propostos”. Afinal, o engenheiro projetou a doca num “istmo estreito, isolado, e já malmente [*sic*] ministrando cômodos para o comércio existente; e, de mais a mais, o autor comete o erro crasso de arredar esta obra longe do *terminus* da Estrada de Ferro”⁶¹⁰. Em momento algum, Edward demonstrou preocupação com a proposta de Cunha Galvão em tramitação na Câmara dos Deputados.

⁶⁰⁹ *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembléa geral da mesma em 1º de agosto de 1868*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1868. p. 7 e anexo nº 6, p. 41-42.

⁶¹⁰ Carta de Edward de Mornay a Carvalho criticando o projeto para as obras do porto de Pernambuco. Londres, 23 de novembro de 1868. Rio de Janeiro, I.H.G.B., Códice: lata 208, pasta 83. O grifo não é nosso.

No mês anterior, o engenheiro inglês organizou com outros empresários ingleses, sob “The Companies Act, 1862”, a *Pernambuco Dock and Harbour Company (Limited)* em 22 de outubro de 1868. A sociedade anônima possuía entre os seus integrantes: os irmãos Edward e Alfred de Mornay, os comerciantes Robert Capper e Edward Noble, o arquiteto Harry Robert Newton, o contador Lewis William Miller e o capitão da Marinha Real Britânica (*Royal Navy*) Bedford Clapperton Trevelyan Pim. O objetivo social da empresa era a “construção, manutenção e funcionamento de uma bacia flutuante ou docas, e *graving docks* (docas secas) no porto de Pernambuco”; a edificação de armazéns e edifícios destinados ao recolhimento de cargas; a compra de navios para o transporte de bens e mercadorias; o recebimento, entrega e armazenagem de produtos importados e exportados; a construção, reparo e pintura de navios a vela e a vapor; a compra e venda de navios, barcos, aparelhamento, equipamento, carvão, ferro, madeira e suprimentos navais em geral; a fabricação e venda de todo tipo de madeira, ferro e outros metais relativos à navegação marítima; o compromisso de conduzir os negócios dos proprietários de armazéns e trapiches, construtores e reparadores navais, fabricantes de artigos de ferro e fornecedores navais; a construção e manutenção de molhes e quebra-mares; e a compra e venda de terrenos alagados para os fins acima destinados ⁶¹¹.

O contrato social da empresa era de responsabilidade limitada e o seu capital chegava a 1.000.000 £, sendo dividido em 50.000 ações de 20 £. Segundo o memorando da associação, Edward de Mornay tencionava vender à sociedade os planos, direitos e benefícios adquiridos junto ao Governo imperial. Em troca, ele receberia um pagamento em dinheiro de 15.000 £ e 500 cotas de 20£ em dinheiro, emitidas totalmente liquidadas. Uma das cláusulas do acordo firmado com Lewis Miller estipulava o prazo de 31 de dezembro de 1869 para a incorporação da companhia e o levantamento mínimo de 10.000 cotas. Isso explica a pressa de Edward de Mornay para conseguir um contrato do Império do Brasil. Como tantos outros especuladores, ele precisava trazer algo de concreto aos demais membros da sociedade. Mas, a abundância de capitais e o clima especulativo reinante na capital inglesa permitiram o levantamento das cotas necessárias e a incorporação da empresa antes do prazo estipulado. Por outro lado, o engenheiro e empresário tinha boas credenciais. A primeira estrada de ferro de capital inglês havia sido construída a partir da concessão obtida pelos irmãos Mornay. E mais recentemente, o Governo provincial contratou Edward de Mornay para construir o já mencionado *tramway*, interligando Bonito ou Bezerros a uma das gares da ferrovia do São Francisco ⁶¹².

⁶¹¹ *Memorandum of association of the Pernambuco Docks and Harbour Company (Limited)*. London: Spottiswoode & C., Printed, 1868. Public Record Office: Board of Trade (doravante BT), Doc. 4175, p. 1-2.

⁶¹² BT, Códice: 4175 CNL 3985/4; *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de mai. 1866, nº 121, a.XLII, p. 1, c. 1-3.

Seja como for, a condição necessária à obtenção da autorização dependia da aprovação de um projeto executivo. O de Edward de Mornay foi recusado e do Neate e Lane necessitava de um parecer definitivo. No final de 1868, Cunha Galvão queixou-se na imprensa de terem-no nomeado “o asno da fábula”. O plano que até então era perfeito tecnicamente “tornou-se péssimo, capaz de inundar a cidade do Recife”. Os seus opositores refutaram o parecer do “mais eminente” engenheiro da Inglaterra e desconsideraram o trabalho de dois profissionais que “viveram tantos anos no Brasil e que durante todo esse período de tempo foram os árbitros do governo nas grandes questões da engenharia”. A competência técnica de Charles Neate era tanta, que o governo inglês encarregou-lhe de estudar os portos do Cabo da Boa Esperança. Obviamente, o conselheiro Galvão está se referindo às objeções de Barros Barreto à abertura de um canal no istmo de Olinda. No mesmo artigo, ele transcreveu uma resposta de Neate ao engenheiro pernambucano. Não entraremos no seu conteúdo e tampouco na réplica de Barros Barreto, uma vez que não trará novidade à presente discussão⁶¹³. Interessa-nos, sim, destacar que um brasileiro não se curvou diante de uma suposta autoridade técnica estrangeira e defendeu vigorosamente o seu ponto de vista.

Sendo ou não um personagem dos contos de Esopo, a “fábula” da qual figurava Cunha Galvão ganhou novos contornos com a cheia de fevereiro de 1869. A maior enchente do Séc. XIX obrigou o Governo imperial a levar o assunto mais a sério. O Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas enviou a Pernambuco, em comissão, o engenheiro potiguar Rafael Arcanjo Galvão Filho (1836-1888)⁶¹⁴. Ele chegou a capital da província em 7 maio de 1869 no vapor *Tocantins*. O ministro Fernandes Leão incumbiu-lhe de avaliar aos estragos da cheia, orçar as obras de reconstrução das estradas e estudar o nível das águas. Em seguida, Galvão Filho deveria traçar um plano para tornar o regime fluvial estável, e determinar a nivelamento das águas em relação à altura dos cais e ruas adjacentes. A partir dessas informações, ele diria se de fato a abertura de um canal no istmo poderia causar a inundação do Recife. O ministro pediu-lhe ainda para analisar a importância técnica da obstrução da Barra do Picão; dizer qual o melhor local para o estabelecimento de docas; traçar um projeto de desvio fluvial; e estudar a possibilidade de modificar o traçado do cais proposto por Hawkshaw⁶¹⁵. Pela primeira vez, um representante do governo admitiu a inexistência de um plano aprovado e a presença de lacunas no plano Hawkshaw, cabendo ao chefe da comissão preenchê-las.

⁶¹³ GALVÃO, Manoel da Cunha. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 28 de nov. 1868, nº 331, a. 47, p. 1, c. 2; p. 2, c. 1; BARRETO, Manoel de Barros. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 13 de jan. 1869, a. XI, nº 9, p. 2, c. 4-6.

⁶¹⁴ BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902. V. 6, p. 94-95.

⁶¹⁵ *Diário de Pernambuco*. Recife, 09 de abr. 1869, nº 79, a. XLV, p. 2, c. 3-4.

Como se não bastasse as objeções técnicas, uma série de artigos anônimos publicados no *Jornal do Recife* e depois no *Jornal do Comércio* do Rio criticaram o projeto de Neate e Lane quanto a sua viabilidade econômico-financeira. Sabe-se que o autor desses artigos era o mesmo Barros Barreto. Seus argumentos animaram o discurso de Augusto de Oliveira na sessão da Câmara dos Deputados de 25 de agosto de 1869⁶¹⁶. Demonstrando familiaridade com a dinâmica tarifária das docas inglesas e francesas, Barros Barreto criticou a importância exagerada dada à parte técnica do empreendimento. Para o engenheiro, um rendimento de 8% dos capitais empregados era mera ilusão. Por causa de uma série de fatores, entre os quais a concorrência, as docas londrinas rendiam apenas de 4 a 7 % e recebiam menos de 30% da navegação portuária. As de Marselha e do Havre apresentavam-se até certo ponto lucrativas, mas davam resultados insatisfatórios ao comércio. No caso do porto do Recife, o articulista tomou como exemplo o exercício de 1867 a 1868. A navegação absoluta do porto relativa ao número de entrada e saídas dava um total de 8.382 navios e de 940.116 toneladas. Aí estão inseridos a navegação de longo curso, a grande e a pequena cabotagem. Doravante, Barros Barreto passou a fazer várias deduções. A primeira categoria excluída da remuneração das docas foi a pequena cabotagem. A natureza do seu tráfego e a irrelevância de sua lotação não dava espaço a ser objeto de exploração comercial. Os transatlânticos quase sempre traziam passageiros, passavam pouco tempo na província e tinham lotação superior 1.000 t. Portanto, eles dificilmente pagariam as taxas das docas e, muito provavelmente, prefeririam “afastar-se de nosso porto a sujeitarem-se a tal imposição”. As mercadorias perecíveis como o charque não poderiam sair dos navios e ser armazenadas nas docas. Assim sendo, elas perderiam as receitas da navegação de alto bordo e do Rio da Prata. Os navios da Companhia Brasileira de Paquetes e os da Companhia Pernambucana tinham razões semelhantes às dos transatlânticos para não entrar nesses estabelecimentos, pois já ingressavam no porto independentemente do modelo portuário inglês. A Companhia Pernambucana a vapor tinha seus próprios armazéns e conseguia descarregar no cais por meio de pranchas. Destarte, na visão de Barros Barreto seria “uma iniquidade pretender sujeitar tais vapores a pagarem os impostos de docas”. Após todas essas deduções, a companhia portuária só viria a explorar cerca de 14% do número de navios e 39% da lotação. Ainda assim, há de se considerar a quantidade de navios arribados, os em lastro, e os isentos dos direitos de ancoragem⁶¹⁷.

⁶¹⁶ *Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs. Deputados. Primeiro anno da decima-quarta legislatura. Sessão de 1869.* Rio de Janeiro: Typographia Imperial & Constitucional de J. Villeneuve & C., 1869, t. 4, p. 185.

⁶¹⁷ BARRETO, Manoel de Barros. *Projecto de docas para o porto de Pernambuco.* *Jornal do Recife*, 14, 21 e 28 de jul. 1869, nº 158, 164 e 170, a. XI, p. 2, c. 1-2; p. 2, c. 1-2; p. 2, c. 2-4; *Jornal do Commercio.* Rio de Janeiro, 26 de jul, 10 de ago e 8 de set. 1869, nº 206, 221, 249, a. 48, p. 1, c. 6; p. 3, c. 7-8; p. 1, c. 2-3.

Reportando-se ao projeto de lei em discussão no Senado e não ao que estava em tramitação na Câmara, Barros Barreto analisou a proposta de conferir às empresas de docas uma taxa capaz de produzir um lucro líquido de 8%. A proposta do Barão de Mauá, Cunha Galvão e Muniz Barreto orçou todas as obras em 13.333 contos de réis. Como as despesas de custeio das docas absorveriam cerca de 60% do rendimento bruto, o lucro líquido de 8% só seria alcançado mediante um rendimento bruto de 20% do capital, ou seja, 2.666 réis. Ao dividir este valor pela tonelagem efetivamente passível de tarifação, equivalente a 181.042 toneladas, a despesa média pela utilização das docas corresponderia a 14\$720 por tonelada brasileira, que ao câmbio de 25 ½ equivaleria 31 xelins e 3 pence. Ainda que na Europa houvesse diferentes níveis de taxação conforme a classe da mercadoria, a diminuição do preço de uma acabava sendo compensado pelo aumento das outras. Por fim, as tarifas das docas não isentavam os navios e mercadorias dos impostos e direitos do Estado⁶¹⁸. O conselheiro Galvão mostrou despreparo ao tentar responder a essas críticas. Ele limitou-se a fazer comparações entre o rendimento das docas de Londres e o movimento comercial no porto do Recife no fito de ressaltar a natureza *self-supporting* do empreendimento⁶¹⁹.

Sujeitando-se à posição contrária ao sistema de docas da Associação Comercial e da deputação pernambucana, Barros Barreto desistiu do próprio projeto e submeteu ao Império uma proposta exclusivamente portuária. Partindo do princípio de que algumas obras relativas ao porto tinham a aprovação da maioria dos engenheiros civis, ele dispôs-se a levar a efeito: o prolongamento do Arsenal de Marinha; a elevação dos arrecifes desde o farol até a Barra Grande; a conclusão da ilha do Dique do Nogueira; a escavação do Mosqueiro e do Poço; a colocação de faróis e o balizamento da barra; a conclusão da ponte do cais da Alfândega e a construção de um canal de desvio do Rio Capibaribe. Ele pretendia financiar e executar as mencionadas obras. Sua remuneração viria de uma taxa de entrada dos navios no porto, capaz de render um lucro líquido de 28% ao ano. Se o rendimento superasse 8%, o valor excedente seria dividido em duas partes iguais. Uma delas formaria um fundo de amortização do capital e a outra metade elevaria o lucro líquido da empresa. A mesma gozaria de isenção de direitos para a compra de máquinas, aparelhos e equipamentos e dos favores das estradas de ferro, exceto subvenções e garantia de juros⁶²⁰. Julgando necessárias novas obras, o governo poderia lançar um imposto sobre as mercadorias entradas na alfândega.

⁶¹⁸ BARRETO, Manoel de Barros. Projecto de docas para o porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*, 28 de jul. 1869. nº 170, III, a. XI, p. 2, c. 2-4.

⁶¹⁹ GALVÃO, Manoel da. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 29 e 31 de jul. e 02 de ago. 1869, nº 209, 211 e 213, a. 48, p. 1, c. 6; p. 1, c. 6; p. 2, c. 2.

⁶²⁰ Proposta e requerimento do engenheiro Manoel de Barros Barreto encaminhado ao presidente da província de Pernambuco. Recife, 24 de julho de 1869. FBN, Rio de Janeiro, Códice: I,34, 25,007.

O presidente da província, Manoel do Nascimento Machado Portela, encaminhou a proposta ao engenheiro responsável pela comissão incumbida de analisar os danos causados pela última cheia e propor um projeto geral de melhoramento. O analista preferiu abster-se da parte contratual, pois o peticionário deixou “os orçamentos, o plano das obras, a fixação do capital, a taxa de juros e da amortização do capital à inteira disposição do governo, exceto no que se refere aos limites mínimos do capital e juros”. Assim sendo, Galvão Filho prendeu-se ao lado técnico das obras. Sua primeira conclusão é de que não havia a suposta uniformidade de pensamento sobre as obras indicadas. Pelo contrário, ela versava sobre “pontos aceitos por alguns engenheiros e rejeitados por outros”. A expansão parcial ou total do cais do Arsenal não foi aceita nem por John Hawkshaw, nem pelo capitão-tenente Gabaglia. A elevação dos arrecifes também era uma questão controversa. Enquanto alguns defendiam a obstrução da Barra do Picão, outros acreditam que esta obra tanto era inútil como causaria embaraços à navegação de cabotagem. Além disso, Barros Barreto não disse como realizaria o fechamento da barra. No tocante ao Dique do Nogueira, Galvão Filho destacou que a sua estrutura possuía uma série de fendas. O trecho a ser concluído ficava defronte a Barreta das Jangadas, onde havia muita agitação das vagas durante a preamar. Ocorrendo a extensão da muralha até o ponto indicado, a sua estrutura provavelmente não suportaria os embates das ondas. Quando à desobstrução do porto, o autor da proposta apenas indicou que aprofundaria o Poço a pouco mais de 7 metros. Se a mesma profundidade fosse estendida ao ancoradouro do Mosqueiro, os cais do Bairro do Recife desabariam, visto que eles foram feitos com materiais de 2ª categoria e as suas fundações só chegavam a pouco mais de 3 metros. O canal de desvio do Capibaribe, partindo dos arrabaldes da Várzea e passando pelo engenho Jiquiá, chegaria até a ponte de Motocolombó em Afogados. Compreendendo uma extensão de mais de 8 km, o canal tinha a função de resguardar das cheias uma parte dos terrenos onde a população encontrava-se mais adensada e, simultaneamente, contribuir para o melhoramento do porto. O responsável pelo parecer não tinha dúvida da sua importância quanto ao primeiro objetivo, mas discordava do segundo. Ao desaguar em Motocolombó, as águas do Capibaribe teriam grande velocidade, em razão do “menor raio e maior declive do canal”, e levariam os sedimentos ali existentes ao interior do porto. Ademais, a proposta do engenheiro pernambucano não vinha instruída com planos e orçamentos. Diante de tudo isso, Galvão Filho concluiu o seu relatório dizendo: “a presente proposta do Dr. Barreto não contém matéria nova, nem derrama luz sobre a tão debatida questão do melhoramento do porto”⁶²¹.

⁶²¹ Ofício do engenheiro Rafael Arcanjo Galvão Filho ao presidente da província de Pernambuco, Manoel do Nascimento Machado Portella. Recife, 08 de agosto de 1869. APEJE, Recife, Códice D II-24, fls 107-121.

No final de 1869, o balanço de todas essas controvérsias técnicas e empresariais pode ser resumido da seguinte maneira: os projetos de Edward de Mornay, Barros Barreto e do grupo de Cunha Galvão não mereceram a aprovação do Império. Os engenheiros discordavam entre si sobre quais medidas deveriam ser adotadas. Eles submeteram propostas de contrato ora consideradas excessivamente dispendiosas ao comércio, ora reputadas insuficientes diante da magnitude do empreendimento. A grande enchente do Capibaribe complicou ainda mais a tomada de uma decisão técnica e política. O Governo imperial teve de nomear às pressas uma comissão especial, chefiada pelo engenheiro Galvão Filho, para avaliar os danos causados pela última cheia, fazer uma apreciação dos projetos conhecidos e propor um plano de obras para a instalação de docas, melhoramento do porto e regularização do regime fluvial. A partir dos resultados dessa comissão seriam tomadas as próximas deliberações. Até lá, quaisquer planos ou pedidos de autorização ficariam suspensas. Paralelamente, um dos peticionários incorporou uma companhia de docas na capital inglesa. A *Pernambuco Docks and Harbour Company* (Ltd.) tanto poderia adquirir uma concessão do próprio Edward de Mornay, como obter qualquer outra por seu intermédio.

Por seu turno, os proprietários de armazéns, trapiches e casas comerciais, devidamente representados pela Associação Comercial e pelos parlamentares da província, assumiram uma atitude nitidamente hostil ao modelo portuário inglês. As docas representavam a ruína dos seus negócios e atrasavam indefinidamente as obras do porto. O editorial do *Jornal do Recife* bem sintetizou o pensamento do comércio: “não só as docas não são essenciais, como ligá-las ao melhoramento do porto, é adiá-lo ainda mais, é cercá-lo de novos embaraços”. Para fazer as duas empresas seria preciso “um capital considerável”. Se o Governo imperial assumisse o empreendimento sentiria “dificuldade em despendê-lo de uma só vez”, pois não conseguiria obter “um empréstimo com hipoteca das rendas do porto e das docas, como propôs o Marquês de Olinda, e só em largos anos realizaria a obra projetada”. Se uma companhia particular tomasse a si os trabalhos exigiria “o privilégio odioso do serviço exclusivo das docas com obrigação para todos os navios de ali carregarem ou descarregarem, e isto mediante uma taxa superior, em muitos casos, ao que se paga[va] atualmente por todas as despesas do porto”. A única maneira de fazer desaparecer esses embaraços só separando as suas coisas. Primeiro o Governo imperial levaria a cabo as obras do porto mediante um “imposto de ancoragem ou criando uma taxa de entrada”. Quando a entrada estivesse franca e o ancoradouro profundo é que se pensaria na implantação de docas⁶²².

⁶²² Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 19 de jan. 1869, III a. XI, nº 14, p. 2-; As docas e o melhoramento do porto. *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de set. 1869, nº 211, a. XLV, p. 1, c. 3-4.

5.3. A impraticabilidade da Lei de Docas

A posição do parlamento a respeito da implantação de docas em Pernambuco foi bem clara. O decreto nº 1.746/69 não se aplicava a melhoramentos portuários e sim à instalação de estabelecimentos portuários conhecidos pelo nome de docas. Sem porto acessível e profundo o suficiente para admitir grandes navios, não tinha sentido construir uma obra dispendiosa e inútil do ponto de vista prático. Destarte, os interessados tinham que aguardar a realização das obras do porto pelo Estado, e só depois pleitear uma autorização para estabelecer esse tipo de empreendimento no Recife. Essa interpretação prejudicou tanto os projetos exclusivamente voltados ao estabelecimento do sistema inglês, como os que queriam realizar simultaneamente o melhoramento do porto e as docas. Mas, como ponderou alguns deputados pernambucanos, qual a garantia de que o Governo imperial não mudaria de opinião após a aprovação do decreto? Na realidade, não havia garantias. O decreto centralizou a decisão política na esfera do poder executivo. Bastava uma mudança de gabinete para causar apreensões de que algum aventureiro viesse a obter a referida concessão. Mesmo que o porto não fosse melhorado, uma doca em qualquer lugar do estuário poderia explorar o movimento preexistente, e acabar com os negócios dos comerciantes-trapicheiros. É por isso que os representantes da província na Corte e no Recife ficaram atentos às articulações do governo.

Após a aprovação da Lei de Docas, o Governo imperial ainda esperava uma posição do engenheiro Galvão Filho. Apesar de todas as críticas, o projeto de Neate e Lane não fora totalmente descartado. Não sendo a concessão de caráter oneroso e participando do consórcio nomes importantes, a proposta ainda era tentadora. O suposto risco de alagamento de ruas da cidade, embora aparentemente convincente, precisava ser confirmado por um engenheiro de primeira plaina. As objeções de Barros Barreto sobre a inviabilidade financeira da proposta carecia de um exame das despesas reais do porto do Recife. A análise das contas dos navios determinaria se a taxa de 18 xelins seria realmente abusiva. No tocante ao Governo imperial, a concessão acabaria de vez com as despesas inúteis do Ministério da Marinha. A rubrica *melhoramento do porto* não estava surtindo efeito. E a própria secretaria de estado reconhecia sua incapacidade de tocar obras de engenharia hidráulica. Uma das vantagens apresentadas pelos ideólogos do regime autossustentável era o aumento da arrecadação fiscal. Extraindo o seu rendimento da própria atividade portuária, a companhia de doca combateria de modo mais eficientemente às práticas de contrabando e de roubo de carga, geralmente atribuídas aos comerciantes-trapicheiros. Querendo o governo mais eficiência na arrecadação de impostos, ele poderia transferir à companhia os serviços alfandegários.

Os relatórios de Galvão Filho tornou a questão do melhoramento do porto ainda mais complexa. Em 18 de julho e 31 de agosto de 1870, o engenheiro apresentou ao Ministério da Agricultura o seu plano de obras e fez algumas observações. Ele dividiu o plano de obras em três categorias principais: 1ª) As obras destinadas a propiciar o acesso portuário, em qualquer hora e independentemente da fase da maré, diziam respeito à reforma do porto propriamente dita; 2ª) As obras voltadas a facilitar à carga, descarga e armazenamento de mercadorias sob um regime mais eficiente de fiscalização tinham a ver com o sistema de docas de comércio; e 3ª) As obras tendentes a atenuar os prejuízos causados pelas enchentes extraordinárias dos rios Capibaribe e Beberibe relacionavam-se à regularização do regime fluvial. Após definir a referida classificação, Galvão Filho nomeou os responsáveis diretos por cada uma delas. O melhoramento do porto deveria ficar a cargo do Governo imperial e ser feita quer pelo sistema administrativo, do que por empreitadas parciais sob a fiscalização do governo. A natureza de empresas desse porte, quanto à “perfeição e segurança das obras, [eram] incompatíveis com as vistas interesseiras das empresas”. Ademais, o movimento do “comércio de Pernambuco, não oferec[ia] larga margem para permitir o emprego de grossas somas em obras que não da[riam] renda imediata”. As docas deveriam ser “entregues à iniciativa individual e às empresas, que se propuserem a empenhar os seus capitais com vistas a desenvolver o comércio e achar no aperfeiçoamento do sistema a justa remuneração da sua atividade e indústria”. Finalmente, o terceiro nível de obras, devido à sua ligação direta com os interesses da província, competia ao tesouro provincial “mediante subvenções ou garantia proporcionais às vantagens que delas espera a província; convindo, entretanto, que nem uma obra desse gênero seja autorizada em desacordo com o plano que for adoptado pelo Governo imperial”. Em síntese, a distribuição de responsabilidades indicada por Galvão Filho chamava a um tema em comum: a iniciativa privada e os governos provincial e Imperial. Ele justificou a sua posição nos seguintes termos: “as três categorias de obras acima indicadas, perfazendo o sistema de melhoramentos que mais urgentemente reclama a província de Pernambuco, têm tal correlação na ordem material para o seu êxito feliz, como na ordem econômica os interesses do comércio se prendam aos da província, e os desta última aos do Estado para criar a prosperidade nacional”. Pensando assim, ele afastou-se do pensamento dos “distintos engenheiros” que se ocuparam daquela matéria, por causa da “natureza e dificuldade de certos trabalhos submarinos que constituem a maioria das obras compreendidas no projeto”⁶²³.

⁶²³ GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meios de removel-as*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870, p. 11-12.

Sensível ao debate parlamentar e à contenda no âmbito dos projetos, os *Estudos* de Galvão Filho atingiram em cheio todos os envolvidos. Reportando-se aos discursos de Barros Barreto e Augusto de Oliveira de que o porto era em si uma doca natural, ele admitiu que a ideia até pudesse ser admitida pela sua “aparência”. Mas, a rigor, o porto não possuía um recinto limitado e livre das correntezas, onde os navios pudessem fazer descargas simultâneas e passar por rigorosa fiscalização. Mesmo admitindo que as docas fossem prescindíveis, ele preferia recomendá-las para garantir a manutenção das obras realizadas e estabelecer “novos interesses” advindos de “um movimento vigoroso às transações comerciais”. Opondo-se as objeções de Barros Barretos e da praça do Recife, ele propôs a construção de uma doca de 14 hectares no local proposto pela Comissão de 1848, ou seja, entre o Cais de Ramos e o Forte das Cinco Pontas. A localidade tinha espaço suficiente para a construção de mais de uma doca e estaleiros de reparação naval; canalizaria o braço direito do Rio Capibaribe; ampliaria a superfície navegável do Mosqueiro; tornaria as desapropriações menos dispendiosas; e ficaria mais próxima da estação ferroviária. Como o melhoramento do porto não ficaria a cargo de uma empresa, que em troca teria atracação obrigatória, a doca projetada não teria o monopólio do fluxo portuário, e conviveria harmonicamente com o porto tradicional. Por conseguinte, elas não representavam uma ameaça aos comerciantes do bairro portuário, pelo menos até quando conviesse aos interesses da navegação. Ao indicar o Cais do Ramos como o melhor lugar para o estabelecimento de uma doca, Galvão Filho condenou o projeto dos engenheiros Neate e Lane no tocante à interceptação de um dos canais do Capibaribe e do malfadado canal no istmo de Olinda. Para ele, o regime portuário precisava ser preservado, carecendo apenas de obras de engenharia hidráulica. Nesse aspecto, Galvão Filho concordou com a tese de Barros Barreto a respeito da inundação da cidade. Aliás, o engenheiro pernambucano desistiu de vez do empreendimento em 1869. Talvez o aspecto mais relevante dos Estudos de Galvão Filho não fosse a sua apreciação técnica do projeto de Neate e Lane, mas a sua avaliação da taxa proposta pelos engenheiros para remunerar o capital. A partir de 25 contas de navios oferecidas pela Associação Comercial, o engenheiro separou as despesas próprias dos usos do porto daquelas relativas aos seus defeitos. Estas chegavam a uma média de 5 sh. e 6 d. por tonelada e não aos 25 sh calculados por Mauá, Galvão e Barreto. Ainda que os empresários suprimissem a segunda ordem de despesa, a navegação seria sobrecarregada com 18 sh, ou seja, 12 sh a mais do que se pagava naquele momento⁶²⁴. Sem contar as gastos independentes das obras do porto, o que reforçava o seu caráter “exagerado e vexatório”.

⁶²⁴ GALVÃO FILHO, 1870. p. 22-35; Acta da sessão extraordinária da direcção d’Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 5 de julho de 1869. *Livro de Actas, 1867-1873*. Recife, ACP, V.III, fls 33v e 34.

Os relatórios de Galvão Filho complicaram diretamente a empresa de Cunha Galvão e livraram temporariamente a praça do Recife da ameaça das docas. Eles também prejudicaram a intenção do Governo imperial de repassar o melhoramento à iniciativa privada. Na sua ótica, o problema da execução das obras pelo Estado não era falta de dinheiro. Durante 21 anos, o Ministério da Marinha gastou um total 2.458:085\$156, ou seja, quase a metade das obras da 1ª categoria, as quais foram orçadas em 5.812:933\$500. O que ocorreu foi “falta de sistema e de unidade de pensamento”. Sem um projeto sistemático, a aplicação da verba *melhoramento do porto* tornou-se inútil. Daí a importância da aprovação de um plano geral o mais rápido possível e levá-lo a cabo ininterruptamente. Não resta dúvida de que ele tinha em parte razão. Contudo, o andamento das obras também encontrava obstáculos na instabilidade das dotações orçamentárias, sobretudo, após a deflagração da Guerra do Paraguai ⁶²⁵. Pois bem, o Governo imperial agora tinha mais um plano em mãos. O que ele fez? Recorreu ao antigo expediente dos pareceres técnicos. Um do engenheiro Francisco Pereira Passos, e, não satisfeito com isso, outro da comissão composta pelo Barão de Angra, Hermenegildo Antônio Barbosa, Francisco Pereira Passos, José da Costa Azevedo e Galvão Filho na qualidade de consultor.

Concordando com as linhas gerais do projeto, Pereira Passos concluiu que o mesmo deveria “ser adotado sem a menor hesitação”. Ele achou prudente a decisão de preservar o regime fluvial e apenas direcionar mais convenientemente as correntezas, com o objetivo de aprofundar naturalmente o leito. Sob essa perspectiva, o projeto levava “decisiva vantagem sobre os dos Srs. Neate e Lane, o qual se fosse executado e desse como resultado os maus efeitos que tanto receiam o Sr. B. Barreto e o mesmo Sr. R. A. Galvão redundaria em um erro irremediável”. Ele apenas sugeriu que uma parte do braço esquerdo do Rio Capibaribe fosse desviada para o braço direito, a fim de aumentar o poder erosivo das águas sobre a Coroa dos Passarinhos. A execução do projeto funcionaria como uma orquestra. A escavação do porto e a remoção dos parciais da Barra Grande correriam administrativamente. A conclusão do Dique do Nogueira e a ampliação da Ilha de Santo Antônio pelo sistema de empreitadas. O Império iria chamar “concorrentes para o estabelecimento de docas de comércio” e incitar a província a promover a regularização da rede fluvial. Pereira Passos apenas sentiu falta de uma medida para inibir a prática de lançamento de lastro nos ancoradouros internos, e dos orçamentos para o revestimento do Rio Beberibe e os diques de reparação naval. Ademais, ele resgatou a velha ideia de reforçar os arrecifes para receber um sistema de defesa portuária ⁶²⁶.

⁶²⁵ GALVÃO, 1870. p. 65-66.

⁶²⁶ PASSOS, Francisco Pereira. *Parecer do engenheiro Francisco Pereira Passos consultor do Ministerio da Agricultura*. Rio de Janeiro, 17 de abril. 1871. Rio de Janeiro, FBN, Códice: I-34-25, 015. 8 fls.

A Comissão liderada por Elisiário Antônio dos Santos, o barão de Angra, descreveu cada etapa do projeto e o sistema de distribuição de responsabilidades. Declarou-se totalmente de acordo com o engenheiro responsável pelo plano, visto que preservaria a Barra do Picão e, portanto, não embarçaria a navegação de cabotagem naquela entrada; manteria o regime dos rios, descartando o corte no istmo de Olinda, a supressão da nova ponte do Recife e a perda dos capitais que lhe foram empregados; não deixaria a cidade vulnerável a inundações durante as cheias; não perturbaria a navegação de canoas entre o Recife e Olinda; e só empreenderia obras “reclamadas pela necessidade”. Mesmo não citando nomes, a Comissão indiretamente reprovou o projeto de Neate e Lane. Entre as suas qualidades, o plano transformaria a enseada do Poço num anteporto; ampliaria consideravelmente o “ancoradouro do Mosqueiro, dando-lhe maior capacidade, profundidade e abrigo”; estabilizaria as correntezas deste ancoradouro; criaria uma bacia tranquila e com profundidade suficiente para atracações diretas em um local vizinho à Estrada de Ferro do São Francisco; evitaria a continuidade das causas da obstrução entre as quais a erosão das areias da Ilha do Nogueira; e, por fim, pouparia o comércio de uma sobrecarga de despesas, pois os custos das obras seriam divididas entre a província, o governo geral e a companhia de doca. Os conselheiros preferiam que as obras da 1ª categoria fossem realizadas pelo sistema de empreitadas e não pelo administrativo. Eles também opinaram a favor da abertura do canal proposto por Pereira Passos. Em síntese, a Comissão aprovou com breves alterações os dois relatórios do engenheiro Galvão Filho. Aconselhou a publicação na Europa e em língua inglesa a parte do relatório “relativa a docas, abrindo-se a concorrência no Império e naqueles países, e concedendo-se privilégio *intransferível* a empresa que se propuser a realizá-las”. Na concessão concernente a docas também deveria incluir os diques de reparação naval. Por seu turno, o Governo provincial promoveria “a adoção de medidas legislativas para a execução das obras relativas ao melhoramento dos rios na forma do projeto aprovado pelo Governo imperial”. Os trabalhos a cargo do Estado deveriam ser empreendidos imediatamente seja por administração, seja por empreitadas parciais. Em seguida, os quatro conselheiros estabeleceram uma ordem de prioridades na execução das obras e analisaram uma proposta do Barão do Livramento para a escavação do porto. A título de conclusão, eles ponderam que o melhoramento competia ao Ministério da Agricultura e não ao da Marinha por se tratar de um porto comercial ⁶²⁷. O que implicava necessariamente na tão aguardada reforma ministerial defendida desde o ministério Cotegipe.

⁶²⁷ Analyses e pareceres sobre o melhoramento do porto de Pernambuco. In: BRASIL, Governo do. (1872-1875: Luz). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na segunda sessão da decima quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz*. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1873. A. 33, p.11-16. Os grifos não são nossos.

Ao tomar conhecimento de que Galvão Filho tinha feito uma apreciação desfavorável ao seu projeto, Charles Neate elaborou uma réplica. O engenheiro inglês concentrou-se em dois aspectos dos *Estudos*: a condenação da tarifa proposta pela empresa da qual participava e da parte técnica do empreendimento. Para Neate, era inadmissível julgar que a taxa de 18 sh. fosse “exagerada e vexatória”, dado que os preços locais eram decididamente mais caros do que as tarifas de três docas de Londres. O mesmo sustenta que Galvão Filho não incluiu no cálculo uma série de despesas portuárias. Além disso, os organizadores da empresa, levando em conta as peculiaridades da navegação, não iriam aplicar a taxa indistintamente. Para isso, existia na Europa uma escala de tarifas mercantis. Não era justo cobrar o referido valor dos navios em lastro, dos que entravam e saíam com a mesma carga, dos que tomavam provisões, dos que recebiam ordem e dos condutores de carvão de pedra. Feitas essas ponderações, a taxa de 18 shs “firmava-se em dados seguros e é moderada em relação às obras, cuja execução se propõe e às comodidades que elas oferecerão”. Quanto ao teor do projeto, Neate reprovou a asserção de que os projetistas defendiam certo plano e depois mudavam “radicalmente as suas primeiras ideias e acabavam por abraçar outras inteiramente opostas”. No seu caso isso não ocorreu. Entre o relatório escrito em março de 1854 e o projeto de 1859, grandes mudanças ocorreram devido ao aumento da navegação portuária e à entrada em operação da Estrada de Ferro do São Francisco. As demandas do comércio pediam uma doca conectada à ferrovia e capaz de acomodar um número crescente de navios. Ademais, as obras destinadas a facilitar a entrada no porto e a regularizar os canais permaneceram as mesmas. Em diversas passagens de sua apreciação, Charles Neate censurou Galvão Filho de manipular a ordem do discurso de Hawkshaw para depreciar o seu projeto. Outra questão é sugerir que o parecerista inglês teria uma opinião diferente, caso tivesse visitado o Recife. Embora a análise *in loco* tivesse muitas vantagens, uma prática comum dos engenheiros era proferir pareceres à distância. O mesmo Galvão Filho continuou ratificando os temores de Barros Barreto sobre a inundação de ruas da capital, apesar de constatar pessoalmente que os seus dados concernentes ao nivelamento dos cais eram errôneos. Se seus alicerces corriam risco de desabamento, bastava reforça-los com pedras e ordens de estacadas e não condenar a abertura do canal. Em conclusão, Charles Neate não enxergou nenhuma vantagem em manter a Barra do Picão, a não ser devido à perda do seu uso pelos vapores costeiros e pequenas embarcações. A estabilidade do Poço e a maior concentração de correntes num mesmo canal justificava o fechamento da barra. Por isso, ele divergia da sua posição e da do capitão Raja Gabaglia⁶²⁸.

⁶²⁸ NEATE, Charles. *Port of Pernambuco: observations upon reports of Dr. R. A. Galvão*. Londres: 20 de abril de 1871. Rio de Janeiro, AMIP, Códice: maço 160, doc. 7408. 23 p.

Provavelmente instigado pelo Governo imperial, Galvão Filho formulou uma extensa tréplica. A primeira questão refutada diz respeito à tarifa de 18 xelins. Valendo-se do artigo de Barros Barreto acerca da viabilidade econômica da proposta de Neate e Lane, o engenheiro potiguar questionou a base de cálculo dos dois engenheiros. Ambos só levaram em conta o rendimento de três docas londrinas e não das seis existentes. Intencionalmente, eles omitiram o movimento da Victoria Docks, que, diminuindo 30% de suas tarifas, causou um enorme prejuízo às demais companhias. O pior de tudo é que a Victoria Docks detinha quase 50% da movimentação comercial do porto de Londres em 1863. Por conseguinte, a taxa proposta não exprimia o valor real das tarifas cobradas naquele porto. Sem falar que elas só exploravam cerca de 30 % do fluxo portuário. Em razão disso, os empresários tinham apenas duas opções para estipular aqui tarifas equivalentes às da capital inglesa: cobrar uma taxa sobre os 30 % da tonelagem absoluta do porto do Recife, ou cobrar uma taxa média do seu movimento total. Nos dois casos, a empresa não conseguiria cobrir o capital de 14.000 contos. Em vez disso, Galvão Filho ideou uma doca de comércio de 5.099.360\$ réis, dando um juro de 7% e tendo uma taxa de amortização de 1 ½. Residia aí a vantagem de planejar as obras separadamente, ao invés de colocá-las num único bloco.

Embora não admitisse, Charles Neate abandonou sua antiga posição e dotou um plano totalmente oposto ao inserir uma doca no curso fluvial. Em 1854, ele não propôs a obliteração de um dos braços do Rio Capibaribe e a abertura de um sangradouro. No que diz respeito à acusação de ter invertido as citações de Hawkshaw, Galvão Filho manteve a posição de que o inglês demonstrou nítida hesitação quanto à mudança do curso fluvial. Ela tanto se aplicava aos planos de Law como ao de Neate. Vários trechos do seu parecer indicavam a carência de dados para estabelecer um juízo consciencioso. O que se notava era um engenheiro “sempre reservado e cauteloso nas suas conclusões” diante da “falta de documentos ilustrativos das questões sobre as quais versou o seu exame”, e da impossibilidade de fazer pessoalmente o “necessário exame local”. Se tivesse visitado o Recife, Hawkshaw indicaria a ampliação do porto na direção da bacia do Pina e a normalização de suas correntezas. Desistiria da ideia de um canal através do istmo de Olinda e da doca dos seus compatriotas, pois não se arriscaria em “um plano aventureiro, cuja realização trará novas alterações no leito desta parte do rio, e o dispêndio de avultadas somas sem a perspectiva de um resultado seguro”. Noutros termos, ele daria razão a Galvão Filho e, por extensão, a Barros Barreto⁶²⁹.

⁶²⁹ GALVÃO FILHO, Rafael Archanjo. *Refutação das observações do Sr. engenheiro Charles Neate sobre alguns pontos do relatório do engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho a respeito do melhoramento do porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1871. Rio de Janeiro, FBN, Códice: I-34,25,015.

Mencionado diversas vezes nos relatórios de Neate e Galvão Filho, Barros Barreto resolveu entrar no debate. Seu foco principal foi rebater os comentários daquele a respeito do caráter errôneo dos seus dados, que, na sua ótica, não receberam a devida consideração do autor dos *Estudos*. Ele negou uma afirmação de Neate de que o mesmo Barros Barreto dissera que em certas ocasiões haveria inundações inevitáveis no Recife. Suas publicações só falaram da ocorrência desses fenômenos, quando a maré alta coincidissem com os aguaceiros, ventos e ressacas durante certas épocas do ano. Acerca dos erros de medição do nivelamento dos cais, Barros Barreto reconhece que não dispôs dos instrumentos de precisão utilizados por Galvão Filho. Como este compartilhava do mesmo temor quanto à ruptura do istmo, ele não procurou contestá-lo. Tudo mudou quando Neate começou a ressaltar o erro para defender tecnicamente o mencionado canal. Valendo-se das novas medições de José Tibúrcio Pereira de Magalhães, Barros Barreto destacou a diferença de resultado entre as três medições e concluiu que, dadas as circunstâncias, não houve engano de sua parte. O pernambucano também refutou a tese de Neate de que a extensão dos arrecifes até a Barra Grande e o canal projetado não causariam inquietação dentro do porto. A existência de ventos costeiros soprando em direção idêntica a do sangradouro facilitaria a entrada de ondas nos canais interiores⁶³⁰.

Em 27 de abril de 1872, o Ministério da Marinha tentou resolver a questão recorrendo à legação imperial na Inglaterra. A embaixada recebeu a missão de traduzir para o inglês “o estudo dos planos dos engenheiros Lane e Neate” e entrar novamente em contato com John Hawkshaw. O engenheiro inglês daria “parecer a respeito da exequibilidade e conveniência dos ditos planos, tendo em atenção os quesitos juntos, e a impugnação feita pelo engenheiro Rafael Arcanjo Galvão; interpondo sobre as dúvidas sugeridas a sua autorizada opinião”. A partir do seu relatório o Governo imperial ficaria “habilitado a empreender resolutamente a execução dos trabalhos”. As instruções da Marinha seguiram para a Europa com 10 questões elaboradas pelo ministério acerca da praticabilidade do projeto. As perguntas dizem respeito às dúvidas suscitadas pelos engenheiros Raja Gabaglia, Barros Barreto e Galvão Filho. Nota-se, pois, que a secretaria de estado insistia na proposta dos dois ingleses, e nem estava disposta a assumir uma parte do empreendimento, conforme a divisão de responsabilidades elaboradas por Galvão Filho. Sem contar que ela desconsiderou os pareceres da Comissão do Barão de Angra e de Pereira Passos. Numa época em que a engenharia nacional buscava o seu espaço, o poder público ainda procurava opiniões estrangeiras⁶³¹.

⁶³⁰ BARRETO, Manoel de Barros. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 20 de fev. 1872, nº 41, a. XLVIII, p. 2, c. 3-5.

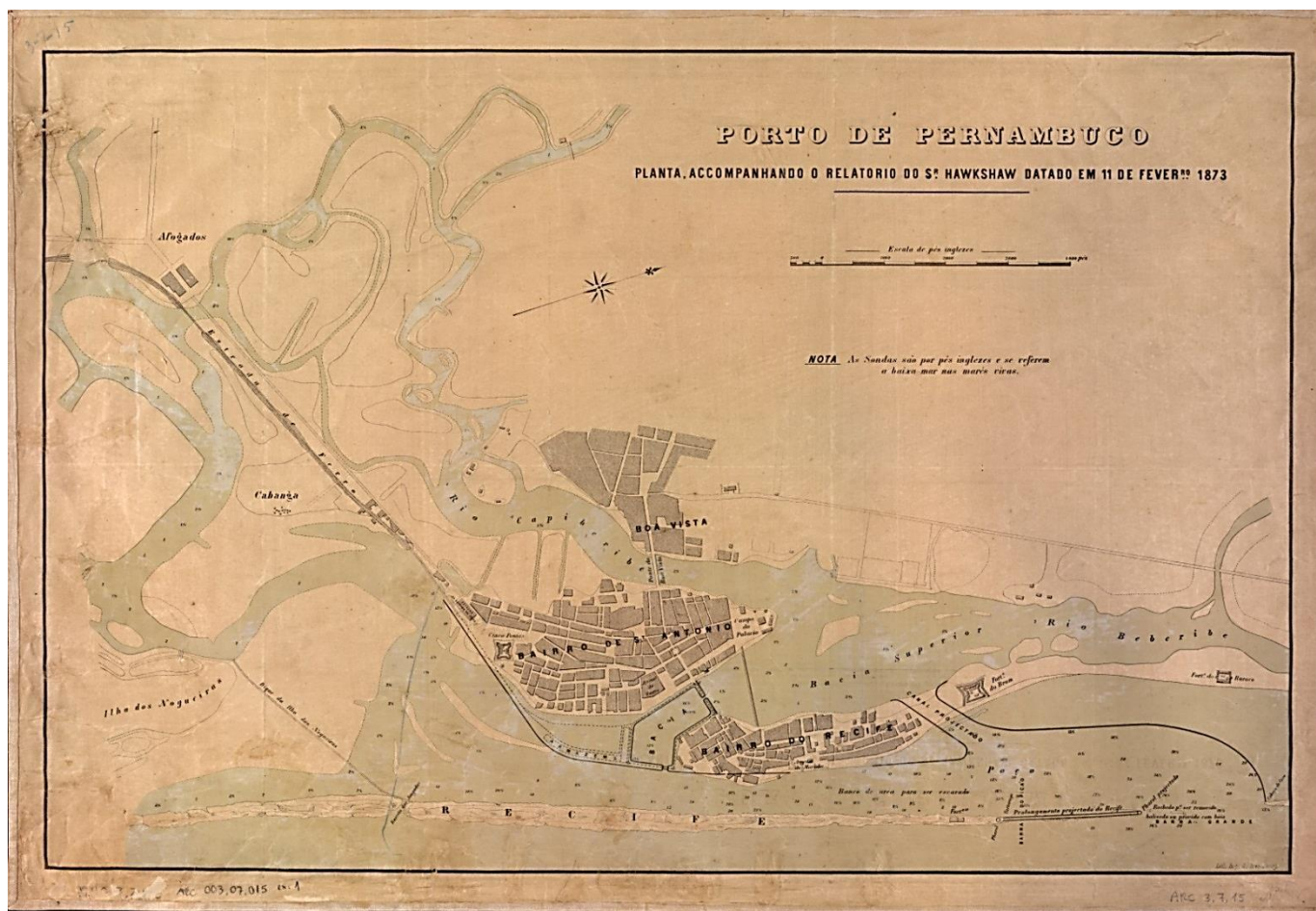
⁶³¹ Ver nota nº 627, p. 24-25.

A embaixada brasileira entregou os documentos a John Hawkshaw em agosto de 1872 e o mesmo redigiu o seu relatório em 11 de fevereiro de 1873. Para Hawkshaw, o documento mais importante que chegou as suas mãos foi o relatório do engenheiro Galvão Filho, mas, na sua avaliação, não tinha “grande soma de matéria nova” e, “em alguns casos, os seus dados não são corretos”. Vale destacar, que os erros apontados pelo engenheiro britânico referem-se a informações sobre portos estrangeiros e à interpretação das leis de dinâmica de fluidos e hidrografia de Henry Darcy e Henri-Émile Bazin. Para completar, o autor dos *Estudos* deu um sentido incorreto ao seu relatório de 30 de maio de 1863. Na ocasião, ele demonstrou-se cauteloso no tocante às mudanças mais amplas na rede fluvial, e não ao sangradouro planejado no istmo de Olinda. Respondendo às questões formuladas pelo Ministério da Marinha, John Hawkshaw defendeu o conjunto de obras projetadas por Neate e Lane e descartou todas as hipóteses contrárias ao referido projeto. As ruas da cidade não corriam risco de ser inundadas seja qual fosse a circunstância. Nem a navegação de canoas seria perturbada na Bacia de Santo Amaro. Tampouco as águas do mar teriam força suficiente para invadir o Poço e causar algum tipo de instabilidade no ancoradouro. Isso só ocorreria e, ainda assim parcialmente, se o Governo imperial mantivesse aberta a Barra Pequena ou do Picão, segundo recomendava Raja Gabaglia e Galvão Filho. Na sua visão, o fechamento desta passagem daria estabilidade ao Poço e levaria toda a massa d’água a correr uniformemente até a Barra Grande, ampliando o poder natural de escavação das correntes. O parecerista inglês não enxergava vantagem em preservá-la por causa do tráfego portuário. A navegação de cabotagem seguiria para a Barra Grande e a administração portuária controlaria o movimento dos navios. Quando perguntado se a interceptação do braço esquerdo do Capibaribe e a abertura do sangradouro poderiam ser revertidas, Hawkshaw destacou que estas obras tinham caráter permanente e tranquilizou os leitores do relatório de que elas não ofereciam perigo. Tornando o Poço abrigado e dragando os canais interiores, o porto aumentaria consideravelmente a sua área de atracação. O final do seu relatório trata da questão orçamentária. Ele preferiu não se posicionar sobre a divisão dos custos com o Governo imperial. Apenas lembrou que, na Inglaterra, o governo investia mais diretamente nos portos militares e os de abrigo, pois a navegação não suportaria financiar tais obras por meio de taxas. Mas aquelas destinadas a facilitar as operações comerciais acabavam no âmbito da iniciativa particular ⁶³². Em síntese, as obras mais tipicamente portuárias eram financiadas pelo governo inglês e as docas pelo capital privado.

⁶³² HAWKSHAW, John. Relatório do engenheiro J. Hawkshaw sobre o porto de Pernambuco. BRASIL, Governo do. (1872-1875: Luz). *Relatório apresentado á assembléa geral legislativa na segunda sessão da decima quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz*. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1873. A. 33, p.27-34.

MAPA 16: Porto de Pernambuco

Planta, acompanhando o relatório do Sr. Hawkshaw datado em 11 de fevereiro de 1873.



Fonte: FBN. Rio de Janeiro: Lith Imperial de Rensburg, 1873. Cartografia: ARC 003,07,015 ex.1, 1 mapa: 76x51 cm. Colorido. Escala 4.000 pés ingleses. Material cartográfico.

A indefinição técnica teve um efeito contraditório na província. De um lado, a praça do Recife respirava aliviada diante da ameaça eminente das docas; por outro, ela mantinha-se privada da sua mais cara aspiração: o melhoramento do porto. Um artigo de *A Província* recordou que há dois anos o tema estava em destaque. A “luta dos pretendentes” trouxe como resultado o esquecimento da obra. Um deles contava com “indivíduos poderosos e fortemente relacionados na Corte”. Eles pretendiam executar um plano, “cuja inconveniência foi posta em evidência, e se não tiveram força para, apesar disto, conseguir o contrato, tiveram-nas para fazer que não fosse este celebrado com outros, segundo um plano diferente”. Em que pese a presença de membros da província em cargos ministeriais, reinou um silêncio absoluto sobre a questão. O jornal refere-se indiretamente aos ex-ministros da Agricultura Teodoro Machado e Francisco Barreto e ao ministro João Alfredo nos negócios do Império. Além da inércia dos membros da província no executivo, a representação parlamentar de Pernambuco não ergueu “uma só palavra nesse sentido”. Tudo isso destacava “o menosprezo” como que o governo central tratava a “província que com a maior renda concorre para o tesouro nacional”. Entre outros defeitos, os “funestos laços da centralização” atribuíam os melhoramentos materiais a pessoas alheias aos interesses imediatos das províncias⁶³³.

O Diário de Pernambuco partiu em defesa não só dos representantes da província como do Governo imperial. Para a folha conservadora, não faltavam demonstrações de apreço pelo empreendimento. O Estado tinha a opção de chamar a si a obra, levando-a a efeito por meio de recursos do tesouro ou empréstimos públicos; ou firmar um contrato com o capital privado, dando-lhes em troca “certos favores e regalias”. O que faltava era a definição de um projeto executivo. Os “homens de ciência” ofereceram mais de uma opção técnica. O Império não estava na posição de “oráculo” para pronunciar “o supremo *fiat lux*”. A própria magnitude da empresa e os múltiplos interesses nele envolvidos “exigem que, antes de ser resolvida pelo governo, seja a questão bem elucidada e definitivamente solvida pela ciência, pelos operários da ideia, únicos competentes para salvaguardarem o futuro”. Em parte, o articulista do *Diário* tinha razão. Ao contrário de outros melhoramentos materiais, uma obra portuária malsucedida poderia causar a inutilização do porto. A posição incorreta de um quebra-mar, por exemplo, seria capaz de acentuar o assoreamento ou provocar a agitação dos canais, inviabilizando a navegação. Por outro lado, estando a questão no âmbito da ciência e não da política, quando os engenheiros formariam um consenso em assuntos dessa ordem?⁶³⁴

⁶³³ *A Província*. Recife, 05 de out. 1873, nº 113, a. II, p. 1, c. 1-3.

⁶³⁴ O porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 13 de out. 1873, nº 235, a. XLIX, p. 1, c. 6; *A Província*. Recife, 16 de out. 1873, nº 122, a. II, p. 1, c. 1-2.

Na verdade, o Governo imperial até certo ponto abusou das disputas técnicas para escapar de uma decisão política. Além de encomendar pareceres a engenheiros comissionados pelos ministérios da Marinha ou da Agricultura, o Império instigava os envolvidos a defender os seus próprios projetos. Em seguida, ele publicava os resultados dessas polêmicas no *Diário Oficial*, na *Imprensa* e nos relatórios ministeriais. Estas e outras atitudes davam a entender que o mesmo demonstrava uma “preocupação constante” com as obras do porto. Na avaliação do *Diário de Pernambuco* não faltavam provas disto nas:

constantes recomendações que à capitania do porto e à inspetoria do arsenal de marinha faz o governo; os contínuos trabalhos de desobstrução feitos pelas dragas, trabalhos que acarretam avultadas despesas; as interessantes notícias que se encontram nos relatórios dos ministros sobre esse objeto; e, finalmente, os debates jornalísticos que, por influência do governo, têm havido na Corte, e, ainda no ano passado, se deram mesmo nas colunas do *Diário Oficial* ⁶³⁵.

Uma atitude mais positiva em relação às obras do porto ocorreu em 31 de dezembro de 1873. O decreto nº 5.512 reformou o Ministério da Agricultura, transferindo-lhe boa parte das responsabilidades do Ministério da Marinha, entre as quais os melhoramentos portuários. Os parágrafos 3º e 4º da 3ª seção do art. 11 encarregaram a secretaria de estado da “abertura, desobstrução e melhoramentos dos portos e baías” e dos assuntos relativos aos “cais, as docas e outras obras hidráulicas” ⁶³⁶. O legado deixado pela Marinha era desanimador. Ela entregou a pasta após instigar ao extremo as polêmicas técnicas. Pediu pareceres ao engenheiro Pereira Passos, à Comissão de Barão de Angra e ao engenheiro Hawkshaw e, não satisfeita com isso, fez outra consulta ao Conselho Naval. Um ano após proferir o seu último parecer, Sir John Hawkshaw foi convidado a vir pessoalmente ao Brasil para analisar o porto do Recife, São Luiz, Fortaleza, Campos (Rio de Janeiro) e do Rio Grande do Sul. O ministro da Agricultura, José Fernandes da Costa Pereira Júnior, no seu relatório recomendou aos líderes do governo “prudência” e o adiamento de qualquer “decisão até que se obtenha o parecer da autoridade científica”. Concomitantemente, o secretário de estado estudava a possibilidade de realizar por contrato os trabalhos de escavação do porto ⁶³⁷.

⁶³⁵ O porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de out. 1873, nº 240, a. XLIX, p. 1, c. 3-5.

⁶³⁶ BRASIL, Decreto nº 5512, de 31 de dezembro de 1873. Reforma a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. T. XXXVI, pt. II, p. 1057

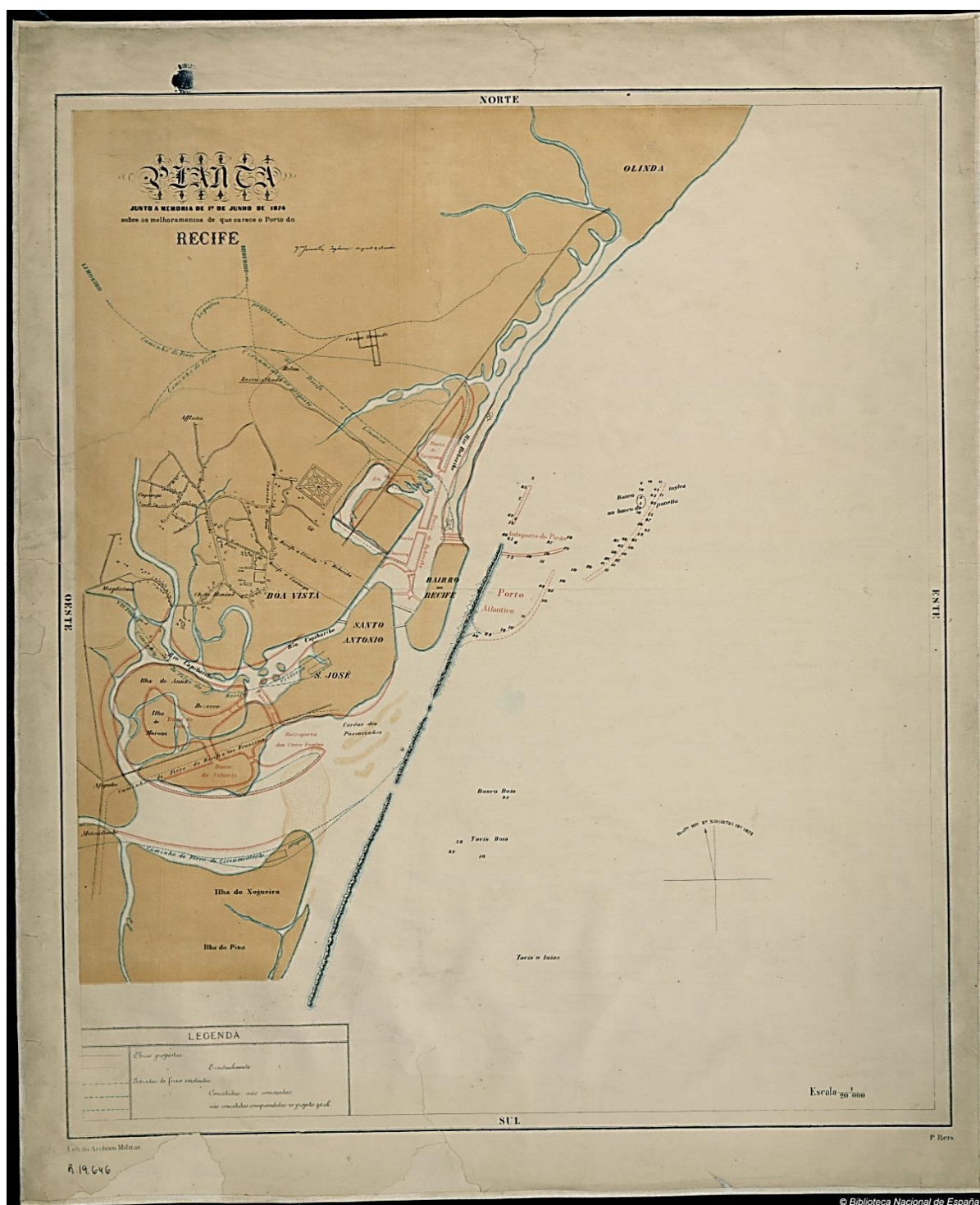
⁶³⁷ BRASIL, Governo do. (1873-1875: Pereira Júnior). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na terceira sessão da decima quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1874. p. 144.

Durante o governo do Barão de Lucena (1872-1875), o Governo provincial realizou ampla reforma na Repartição de Obras Públicas. O pernambucano José Tibúrcio Pereira de Magalhães (1831-1886) solicitou a exoneração do cargo de engenheiro-chefe e, em seu lugar, assumiu Victor Fournié. O engenheiro francês chegou ao Recife no paquete inglês *John Elder* da Companhia do Pacífico, com a missão de reformar a repartição e organizar a *Diretoria das Obras de Conservação dos Portos de Pernambuco*, vinculada ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas⁶³⁸. Em 1 de junho de 1874, Fournié concluiu um *Étude* sobre as obras do porto e mandou publicá-lo na capital francesa. Para o padrão da época, o projeto era muito ambicioso. O engenheiro destacou a importância de um conjunto de faróis para facilitar a navegação na costa norte do Brasil e a colocação de uma estação eletro-semafórica em Fernando de Noronha e a sua junção ao Recife por um cabo submarino. No tocante às obras mais diretamente relacionadas ao porto, Fournié projetou um conjunto de molhes e quebra-mares, destinados a abrigar o ancoradouro das Laminhas e do Poço e constituir um porto atlântico. O aproveitamento do fundeadouro exterior (*rade*) para a atracação de navios visava separar, convenientemente, a navegação mercante da marinha de guerra. Além disso, o plano contemplou um sistema de fortificação, composto por um forte na extremidade de Olinda, outro na Ilha do Nogueira, e a reparação do Forte do Buraco ou a construção de uma bateria sobre o quebra-mar do Banco Inglês. A fim de resguardar o Poço das intempéries do mar, Fournié concordou em grande parte com o relatório de Galvão Filho, de quem não esconde admiração. Ele sugeriu a preservação da Barra do Picão em prol da navegação de cabotagem e a elevação dos arrecifes submersos entre as duas barras. Os ancoradouros internos passariam por um processo amplo de dragagem e receberiam plataformas adequadas de cais. A respeito das estradas de ferro, Fournié propôs uniformizar as bitolas, construir uma ferrovia na direção norte, e um cinturão ferroviário desde a Encruzilhada até o Forte do Picão. A cidade receberia várias obras destinadas à salubridade pública, tais como: saneamento, limpeza e dissecação de pântanos. O projeto contemplou ainda a edificação de um bairro industrial, bem como bacias de concerto, vistoria e depósito de madeiras para fins navais. O engenheiro do *Corps National des Ponts et Chaussées* cogitou, ademais, a transferência do Arsenal de Marinha e trabalhos de engenharia hidráulica, com o intuito de minorar os efeitos das cheias do Capibaribe⁶³⁹. É bom lembrar que tudo isso foi projetado em pouco mais de 3 meses.

⁶³⁸ PERNAMBUCO, Governo de. (1872-1875; Lucena). *Falla com que o Exm. Sr. Commendador Henrique Pereira de Lucena abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874*. Pernambuco: Typ de M. Figueiroa de F & Filhos, 1874. p. 36; Engenheiro. *Jornal do Recife*. Recife, 25 de fev. 1874, nº 45, a. XVII, p. 4, c. 4.

⁶³⁹ FOURNIÉ, Victor. *Étude sur les travaux nécessaires au développement du port de Pernambuco*: mémoire adressé au gouvernement brésilien. Juin 1874. Paris: Dunod, Éditeur, 1874. 66 p.

**MAPA 17: Planta junto a memoria de 1º de junho de 1874
sobre o melhoramento de que carece o porto do Recife**



Fonte: Biblioteca Nacional de España (Doravante BNE). Madrid. Cartografia: MA00019646 MV/6. Rio de Janeiro: Lith. do Archivo Militar, 1874. 1 mapa: 72,5 x 55 cm. Colorido. Escala 1:20.000. Desenho de P. Reis. Material cartográfico.

Se o Governo imperial não conseguiu aprovar projetos bem menos complexos, o que dizer de um plano dessa magnitude que nem sequer continha dados orçamentários? É por isso que o *Étude* foi ignorado. Apenas o *Diário de Pernambuco* entusiasmou-se com as ideias de Fournié ao ponto de dedicar-lhe 10 edições do seu editorial⁶⁴⁰. O que se nota na engenharia francesa é uma extrapolação dos limites práticos da profissão e uma preocupação com um tipo de atuação profissional voltada ao bem estar público. Eis a razão de certo desprezo de grande parte dos engenheiros franceses com o que ocorria do outro lado do Canal da Mancha. Daí o interesse de Fournié de distinguir claramente as “bacias abertas ao livre comércio” daquelas “bacias especiais” ou docas de comércio, controladas por “uma sociedade possuidora de um entreposto privilegiado”. Tanto melhor evitar confundi-las, pois se voltaria “contra o interesse geral, o interesse dos industriais que se apresentariam com o fim de absorver em uma bacia com entreposto privilegiado a totalidade do movimento comercial de Pernambuco”⁶⁴¹. No outro extremo, os ingleses possuíam uma visão mais pragmática do que a dos seus vizinhos continentais. Os ramos da ciência do engenheiro estavam a serviço do desenvolvimento das relações de produção capitalistas.

Em 25 de julho de 1874, os engenheiros James Graham, John George Gamble, Herbert Benjamin Murray e Hamilton Stuart Dobson desembarcaram do vapor *Douro*. Integrantes da equipe de Sir John Hawkshaw fizeram estudos preparatórios antes da chegada do engenheiro-chefe da comissão. O nobilitado inglês pisou o solo pernambucano em 26 de agosto de 1874, após uma viagem de 16 dias a bordo do vapor inglês *Neva*. O Governo imperial enviou para auxiliá-los no trabalho o transporte nacional de guerra *Werneck*, sob o comando do capitão-tenente Saldanha da Gama. A princípio, a comissão hidráulica inglesa analisaria os portos de 5 províncias do Império, mas Henrique Pereira de Lucena conseguiu que ela se estendesse ao porto de Natal e de Jaraguá em Alagoas. Além do porto do Recife, os engenheiros ingleses percorreram o de São Luís, Fortaleza, Natal, Maceió, o Rio Grande do Sul, Campos e a barra de Manguinhos na província do Rio de Janeiro. No Rio Grande do Sul, o grande problema era o acesso à Lagoa dos Patos. Alguns engenheiros propuseram a construção de molhes para conter o assoreamento e outros defendiam um porto alternativo em Torres⁶⁴².

⁶⁴⁰ O melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 23, 24, 26, 27 de set., 01, 02, 03, 05, 08 e 09 de out. 1874, nº 216, 217, 219, 220, 223, 224, 225, 226, 229, 230, a. L, I-II, p. 1, c. 5-6; p. 2, c. 1; III-IV, p. 1, c. 3-5; V, p. 1, c. 5-6; p. 2, c. 1; VI, p. 1, c. 4-5; VII, p. 2, c. 1-2; VIII, p. 2, c. 5-6; IX, p. 1, c. 5-6; p. 2, c. 1; X, p. 2, c. 3-4; p. 2, c. 2-4; XII-XIII, p. 1, c. 6; p. 2, c. 1.

⁶⁴¹ FOURNIÉ, 1874, p. 31.

⁶⁴² PERNAMBUCO, Governo de. (1872-1875: Lucena). *Falla com que o excellentissimo Sr. Desembargador Henrique Pereira de Lucena abriu a Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874*. Pernambuco: Typ de M. Figueiroa de F & Filhos, 1874. p. 36; Melhoramento de portos. *Diário de Pernambuco*. Recife, 27 de jul., 1874, a. XVII, nº 168, p. 3, c. 4; 24 e 27 de ago. nº 191, p. 2, c. 3; nº 194, p. 2, c. 3.

A maior parte do relatório de John Hawkshaw tratou do melhoramento do porto de Pernambuco. Após se posicionar duas vezes favorável ao projeto de Neate e Lane, o súdito de S.M.B. descartou o corte no istmo de Olinda. Alegou que mudou de opinião porque a cidade mudara nos últimos anos. Na área do canal planejado, “o Barão do Livramento construiu uma bacia para uso de pequenas embarcações, levantou telheiros exatamente no local escolhido por Neate para o canal que projetava” e “uma grande zona do terreno vizinho foi também concedida ao caminho de ferro do Limoeiro”. A seu favor predominou a desculpa de que não conhecera o Recife pessoalmente, bem como o valor dos edifícios próximos a Associação Comercial. Por isso, ele desistiu da retificação da parte mais esteira do canal do Mosqueiro entre o Cais da Lingueta e os recifes. E concluiu ser “desnecessário construir em Pernambuco docas servidas por eclusa e comporta, porque é muito reduzida a oscilação da maré”. Uma vez reconhecida a inutilidade da doca: “o canal proposto por Mr. Neate, perto do Forte do Brum, é perfeitamente dispensável”. Com essas palavras, Hawkshaw deu a sentença de morte ao plano em questão e ao modelo portuário inglês no Recife⁶⁴³. Apenas Tibúrcio de Magalhães planeou um projeto de docas à inglesa que, por sinal, não teve qualquer repercussão.

O que teria feito o engenheiro inglês mudar de opinião em pouco mais de dois anos? A hipótese mais improvável é que ele tivesse se sensibilizado com as razões do comércio e dos proprietários de imóveis do Bairro do Recife. Seus pareceres sempre foram intransigentes a respeito da relevância da empresa de Neate. É difícil de aceitar que o parecerista desconhecia a pequena oscilação das marés no porto. Muitos projetos por ele examinados falavam dessa tênue variação, entre os quais o de Galvão Filho. É provável que o próprio Governo imperial, estando convencido da sua impraticabilidade, encomendou-lhe um projeto mais compatível com as aspirações da província. Após tantas polêmicas técnicas e econômicas, a imagem do sistema ficou bastante desgastada. Ela imediatamente remetia à ideia de monopólio comercial de uma companhia, à sobrecarga de taxas incidentes sobre a navegação mercantil e à ruína de estabelecimentos tradicionais da praça do Recife. Por outro lado, o projeto Neate sofreu vários revezes desde que se organizara como empresa. O mais recente foi o falecimento de Manoel da Cunha Galvão em 27 de março de 1872. Além de ser o responsável direto pela empresa, o conselheiro transitava entre homens influentes da Corte⁶⁴⁴. Ademais, os negócios de outro aliado não andavam muito bem. É suficiente dizer que a apresentação do relatório Hawkshaw coincidiu com a falência do Banco Mauá.

⁶⁴³ HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Relatorios de Sir John Hawkshaw. Publicação Oficial. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 41-42.

⁶⁴⁴ Falecimento. *Diario do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 28 de mar. 1872, a. 55, nº 86, p. 2, c.1

O relatório Hawkshaw começa com uma descrição topográfica do porto; trata de suas vantagens e necessidades comerciais; faz um breve resumo dos diferentes projetos relativos ao melhoramento do porto; e, por fim, recomenda um sistema de obras. Para o ex-presidente do *Institution of Civil Engineers* de Londres, as necessidades imediatas do porto resumiam-se a construção de cais ou molhes com profundidade suficiente para permitir a atracação direta, e assim evitar as “grandes despesas da carga e descarga em alvarengas”; e a desobstrução do canal do Mosqueiro, principalmente do Banco do Breguedé e do banco existente em frente ao farol do Picão. O porto também precisava ser mais abrigado para admitir navios de grande calado e ter uma entrada franca. Para tanto, o rochedo da Barra Grande deveria ser removido e posto um sinalizador numa das extremidades da Barra do Picão. Os arrecifes precisavam ser reparados e alteados ao sul do Mosqueiro para evitar “a violência da ressaca”. Uma medida importante seria desenvolver meios de evitar os “prejuízos produzidos pelas enchentes do Capibaribe e do Beberibe”. O porto necessitava de um sistema moderno de manutenção naval, tal como um plano inclinado ou um dique de reparação⁶⁴⁵.

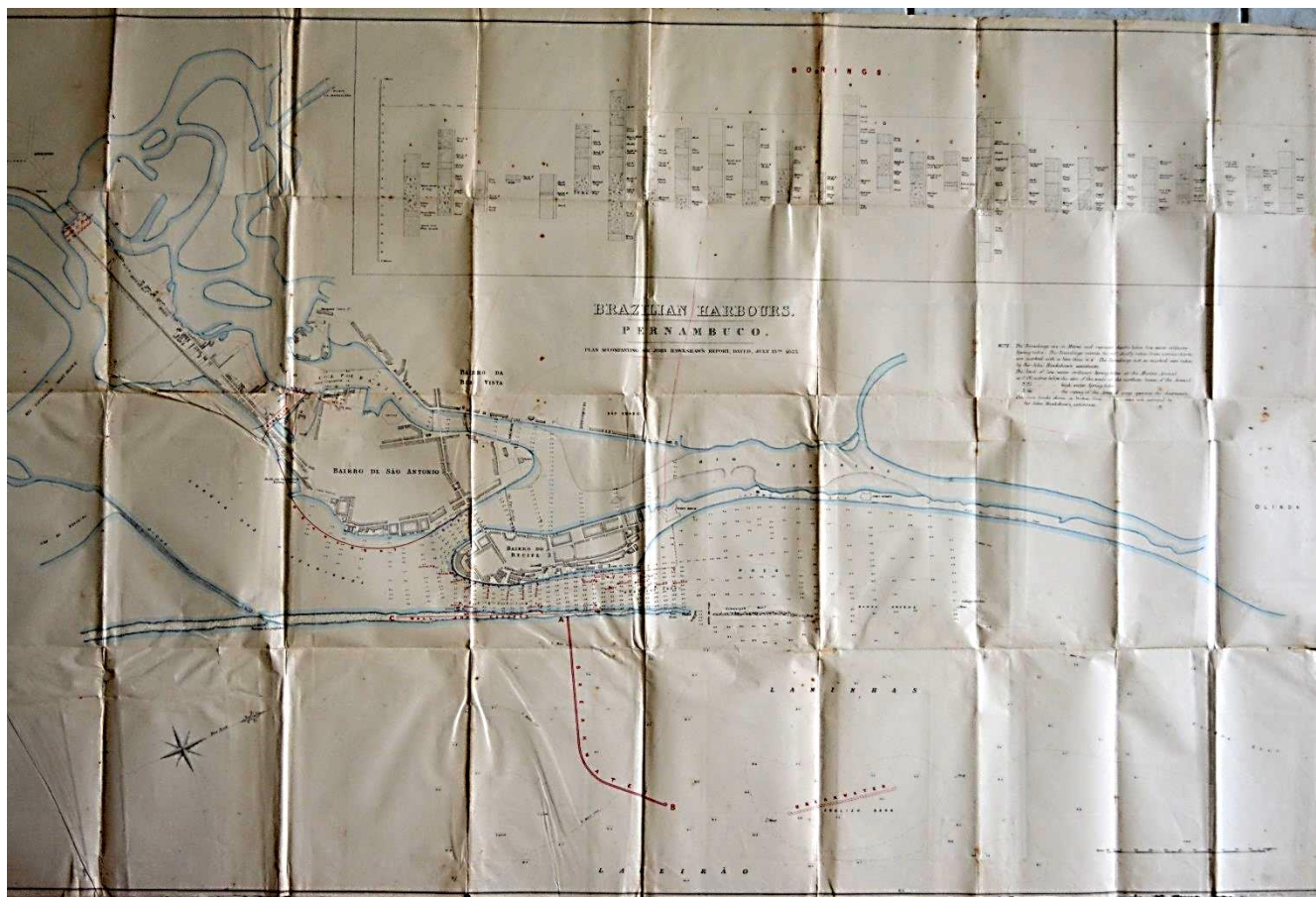
O engenheiro dividiu a reforma em duas categorias: as obras do interior do porto e as obras dos ancoradouros externos. As primeiras durariam cerca de 5 anos e as segundas o dobro devido a sua maior complexidade. O custo das obras no Poço e no Mosqueiro foram avaliados em 380.000 £, e as dos ancoradouros externos em cerca de 950.000 £, perfazendo um total de 1.330.000 £. A grande novidade do projeto era construção de dois quebra-mares (*breakwaters*), um sobre o Banco Inglês e outro a partir dos arrecifes. Ambos visavam abrigar as Laminhas e proteger a enseada do Poço. Mais de 71% do orçamento seriam aplicados na execução destes trabalhos. Por motivos financeiros, Hawkshaw ofereceu opções ao Governo imperial. Se o quebra-mar partindo do arrecife fosse considerado muito custoso, a elevação dos arrecifes entre as duas barras seria imprescindível. Se o mesmo fosse priorizado, ele poderia servir de cais aos grandes vapores transatlânticos. O quebra-mar no Banco Inglês não seria uma obra imediata. A cidade precisava de novas plataformas de cais desde a ponte do Recife até um ponto fronteiro ao farol da barra. O governo decidiria se as executariam pelo modo indicado, ou pararia a linha de cais no Arsenal de Marinha. O inglês traçou outra linha de cais desde o Cais do Colégio até o sul da Ilha de Santo Antônio (*embankment*). O trabalhos de dragagem aprofundariam o porto entre 7 e 6 metros de profundidade, a contar do nível da maré baixa, e se concentrariam na remoção do Banco de Breguedé⁶⁴⁶.

⁶⁴⁵ HAWKSHAW, 1875. p. 20-22.

⁶⁴⁶ *Idem.*, p. 42-52. Para outras informações a respeito da comissão inglesa, ver: Carta de John Hawkshaw ao Imperador D. Pedro II. Londres, 5 de agosto de 1875. Rio de Janeiro, AMIP, Códice: Maço 173, Doc. 7.886.

MAPA 18: Brazilian Harbour. Pernambuco

Plan accompanying Sir John Hawkshaw's Reports, dated, July 15th 1875.



Fonte: HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Relatorios de Sir John Hawkshaw. Publicação Official. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875. 1 mapa: 1m 29,5 cm x 81cm. Colorido. Escala 1:1.000 metros. Thomas Kell Lith. Material cartográfico.

Considerado em bloco, o projeto era mais caro do que o de Neate e Lane em 170.000 £ e mais barato do que o Rafael Galvão em 90.000 £. Mas nenhum dos dois contemplava obras na orla exterior e o consequente aumento do espaço físico do porto. Coincidência ou não, Victor Fournié e John Hawkshaw viam o futuro da navegação comercial no ancoradouro das Laminhas. O projeto Hawkshaw tinha tudo para dar certo. Embora mais custoso, ele poderia ser executado paulatinamente conforme a ordem de prioridades, e não continha as infelizes docas inglesas. Tendo a assinatura de uma notabilidade da engenharia europeia, considerada uma sumidade da hidráulica só comparável a posição de George Stephenson (1781-1848) na especialidade ferroviária; o projeto acabaria de vez com as eternas delongas técnicas e daria ao Recife um porto de primeira linha. De mais a mais, o engenheiro inglês ateu-se às obras estritamente portuárias e absteve-se de processos de desapropriação. Em outras palavras: o comércio tradicional do Recife e a administração portuária não sofreriam grandes alterações. Pelo contrário, as linhas de cais obedeciam ao traçado preexistente dos armazéns e trapiches alfandegados. Apenas as baldeações por meio de alvarengas deixariam de existir por causa das atracções diretas no Mosqueiro e no quebra-mar exterior.

Esse clima de otimismo é bem notório no comunicado dirigido por Manoel Buarque de Macedo (1837-1881) à Associação Comercial de Pernambuco. Bacharel em matemática e doutor em ciências políticas e administrativas pela Universidade de Bruxelas, Buarque de Macedo participou da reformulação do Ministério da Agricultura em 1873⁶⁴⁷. Ocupando a chefia da Diretoria de Obras Públicas da secretaria de estado, o pernambucano teve acesso exclusivo ao relatório Hawkshaw e ao posicionamento ministerial. Como quem detém as boas novas, ele comunicou que o engenheiro inglês, “por motivos muito honrosos e que justifica, abandonou o projeto de abertura do istmo e da grande bacia que se devia construir no ancoradouro com o sacrifício da ponte do Recife”. Para Buarque de Macedo, o exame local foi decisivo para que o mesmo se convencesse de que “as docas fechadas são desnecessárias” no respectivo porto. Sabendo disso, o Governo imperial convenceu-se de que “o parecer de Sir John Hawkshaw é a última palavra para o porto do Recife”. As novidades positivas não paravam por aí. O ministro da Agricultura ficou tão entusiasmado, que estava organizando a proposta financeira do empreendimento e iria submetê-la ao corpo legislativo⁶⁴⁸. Resumindo, o Ministério da Agricultura desistiu do sistema de docas e apresentava-se disposto a executar o melhoramento do porto mediante recursos públicos.

⁶⁴⁷ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Diccionario biographico de pernambucanos celebres*. Recife: Typographia Universal, 1882. p. 644-651.

⁶⁴⁸ MACEDO, Manoel Buarque de. Melhoramento do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 24 de set. 1875, nº 218, a. XVIII, p. 1, c. 6-7.

Houve quem não compartilhou do mesmo entusiasmo de Buarque de Macedo. Uma ‘Publicação a pedido’ do *Diário de Pernambuco* criticou a certeza deste de que o relatório Hawkshaw fosse a “última palavra” acerca das obras do porto. Para Afonso de Albuquerque Mello, o funcionário público deixou-se levar pela fama do engenheiro, a quem chamava de *príncipe dos engenheiros*. Na sua visão, o projeto em foco, mesmo importando “milhares de contos de reis”, seria tecnicamente improfícuo. O seu autor não se preocupou em combater as causas do assoreamento. Contrariando a opinião majoritária dos estudiosos do porto, afirmou que os sedimentos derivavam da ação marítima e não das águas fluviais. Ademais, o inglês não apresentou nada para combater as enchentes⁶⁴⁹. As críticas mais duras ao trabalho de John Hawkshaw vieram da pena de Tibúrcio de Magalhães. O engenheiro pernambucano escreveu uma análise do projeto em Paris e a enviou à redação do *Diário*. A apreciação tem um cunho quase pessoal. Ela começa reprovando a ausência de uma investigação sobre a origem da sedimentação e desmente as justificativas de Hawkshaw acerca do abandono do projeto de Charles Neate. Segundo Tibúrcio de Magalhães, o autor do relatório não formou um juízo sobre a origem da obstrução. Logo, a dragagem do Breguedé e o alargamento do canal desde a Barra Grande até os cais projetados teriam efeitos temporários. Para a dragagem tornar-se efetiva era fundamental a canalização completa do rio. A extensão de 600 metros de cais não daria conta do movimento portuário. Até porque os cais em Santo Antônio só serviriam de calçada à estrada de ferro e não foram projetados para atracação de navios. Um quebra-mar nas Laminhas só teria utilidade em determinadas estações do ano devido à ação dos ventos e das correntezas marítimas. Ele nem se deu ao trabalho de comentar os projetos, pois “entre os ingleses ‘time is money’; e pequena quantia 16.000 libras esterlinas não o convidava a perder o seu precioso tempo com essas ninharias”. A respeito do projeto Neate, ele não mudou de opinião porque a cidade mudara. As obras do barão do Livramento e a concessão de terrenos à Estrada de Ferro do Limoeiro não eram tão importantes, a ponto de embargar uma obra de utilidade pública. O que lhe fez mudar de ideia foi a oposição enérgica de Barros Barreto e o seu impacto negativo no Senado. Naquela época, o inglês não deu a mínima para a diferença de nível das marés, condição essencial às docas munidas de comportas. Por tudo isso, o plano recomendado “não pode ser considerado como um trabalho completo; não inspira confiança, e nem pode ser tomado em consideração pelo Governo imperial”⁶⁵⁰.

⁶⁴⁹ MELLO, Afonso de Albuquerque. Melhoramento do porto da província de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 29 de set. e 01 de out. 1875, a. LI, I, nº 223, p. 3, c. 2-3; II, nº 225. p. 2, c. 5-6.

⁶⁵⁰ MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. Apreciação do projecto sobre o melhoramento do porto de Pernambuco, apresentado pelo Sr. Hawkshaw. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de jan. 1876, nº 13, a. LII, p. 8, c. 1-6. “Sciencias e Artes”.

A apreciação de Tibúrcio de Magalhães antecede a publicação do seu próprio projeto. Em 10 de fevereiro de 1876, o capitão do corpo de engenheiros concluiu na capital francesa mais um projeto, que, como dissemos, foi o último a contemplar docas inglesas. Sua primeira versão saiu na seção “Ciências” do *Diário de Pernambuco* de 1874⁶⁵¹. Engenheiro militar e bacharel em ciências físicas e matemáticas pela Escola Militar do Rio de Janeiro, Tibúrcio de Magalhães entrou na posteridade por causa dos seus planos arquitetônicos entre os quais: o Liceu de Artes e Ofícios, a Assembleia Legislativa Provincial e o Asilo de Mendicidade do Recife e o Teatro da Paz de Belém. Ele exerceu interinamente o cargo de diretor de obras públicas em 1865 e o mesmo efetivamente entre 1870-1874⁶⁵². O talento de arquiteto não vez jus ao de engenheiro civil. Ele atuou como fiscal da companhia de esgotos *Recife Drainage Company, Ltd.*, participou de inúmeras comissões técnicas, realizou estudos sobre estradas de ferro e de rodagem, reconstruiu uma parte do Teatro de Santa Isabel e elaborou uma “carta corográfica do teatro da guerra”, na qual indicou a posição das tropas terrestres e navais durante a Batalha do Riachuelo. Seus trabalhos mais próximos ao melhoramento do porto consistem em um projeto de desvio do Rio Capibaribe e nivelamentos periódicos dos cais da cidade. Até Barros Barreto recorreu às suas sondagens para embasar a tese de que o corte no istmo de Olinda causaria inundações no Recife. Após perder a função de engenheiro-diretor para Victor Fournié, ele obteve licença do Ministério da Guerra e se dirigiu à Europa, onde estudou obras portuárias e o “encouraçamento de fortificações”⁶⁵³.

Dividindo os projetos existentes em duas categorias, Tibúrcio de Magalhães reabilitou o de Emmanuel Liais e refutou os de Neate & Lane, Galvão Filho e Hawkshaw. A primeira categoria compreende os projetos que conservavam a foz dos rios, aumentando a velocidade das águas e fazendo mudanças no regime fluvial. Já a segunda abarca os que visavam alterá-la e acabar com a correnteza para nela construir um porto de abrigo ou doca. Apenas Liais enquadrou-se na última classificação. Para o oficial, o astrônomo francês estava certo quanto à origem exclusivamente fluvial da sedimentação. Uma doca na Coroa dos Passarinhos teria a função de impedir a entrada dos rios Capibaribe e Beberibe no Mosqueiro, preservando o “seu

⁶⁵¹ MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. Projecto do melhoramento do porto de Pernambuco, organizado pelo bacharel José Tibúrcio Pereira de Magalhães, capitão do corpo de engenheiros. *Diário de Pernambuco*. Recife, 03, 04 e 06 de jun. 1874, a. L, nº 125, p. 8, c. 1-6; nº 126, p. 8, c. 1-6; nº 127, p. 8, c. 2-4.

⁶⁵² BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899. v. 5, p. 220; *Diário de Pernambuco*. Recife, 18 de jul. 1865, a. XLI, nº 163, p. 2, c. 3; Directoria das obras publicas. *Jornal do Recife*. Recife, 11 de jan. 1870, a. XII, nº 7, p. 1, c. 2; *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 de fev. 1870, a. XLVI, nº 40, p. 1, c. 4-5; Falecimento. *Diário de Pernambuco*. Recife, 04 de mai. 1886, a. LXII, nº 100, p. 3, c. 1-2.

⁶⁵³ *Diário de Pernambuco*. Recife, 03 de out. 1865, a. XLI, nº 226, p. 2, c. 3; *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de fev. 1874, a. XVII, nº 46, p. 1, c. 6; Melhoramento de portos e encouraçamento de fortificações. *Jornal do Recife*. Recife, 13 de jul. 1874, nº 156, a. XVII, p. 4, c. 3.

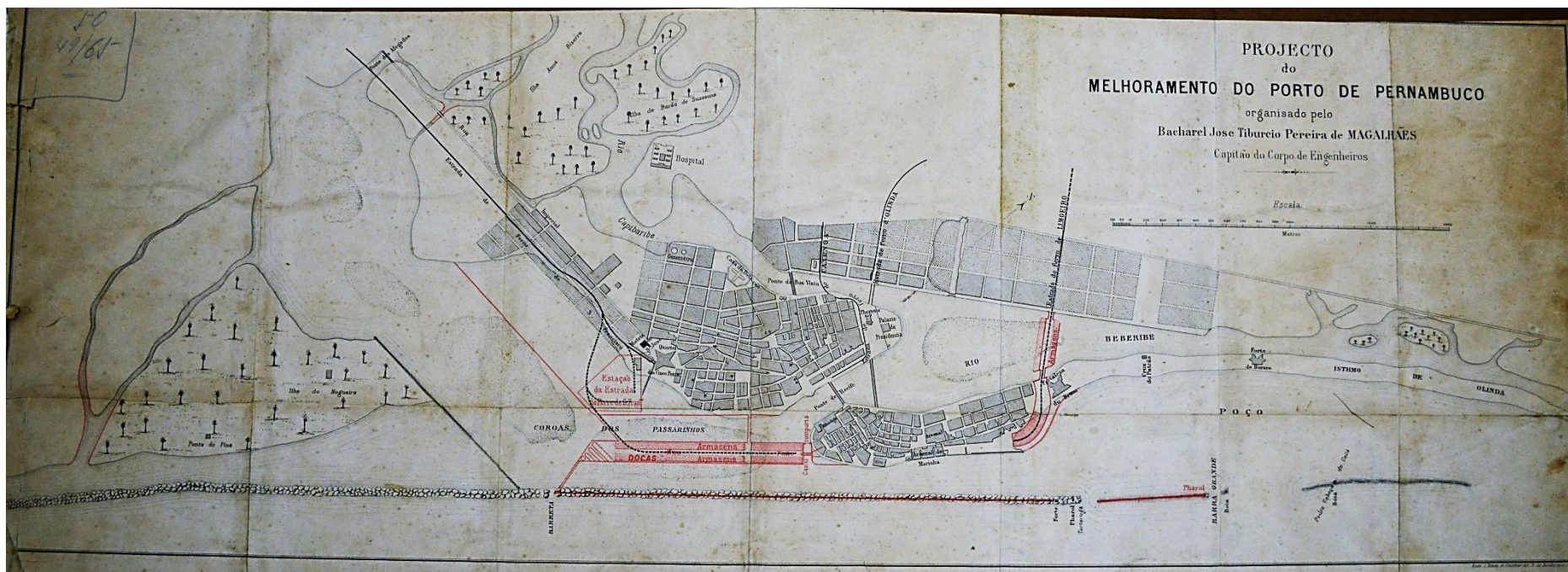
curso dentro da cidade e bem assim essa natural beleza de que ele reveste esta capital”. Seu projeto, portanto, mantinha a “essência” da proposta Liaís, ao propor a separação das águas fluviais daquelas sob a influência das marés. Tendo a forma de um trapézio, a doca possuiria 150.000 m² de superfície, 1.250 m de comprimento e 120 m de largura. Ela seria composta por dois cais paralelos em relação aos arrecifes e encerrada na sua extremidade norte com um cais perpendicular e outro oblíquo no extremo sul. O cais oblíquo seguiria no mesmo sentido até a Barreta das Jangadas, com o objetivo de obstrar a passagem dos rios no canal do porto. A configuração da doca criaria uma bacia externa e outra interna. Um sistema de comportas situado entre a mesma e o Forte do Matos permitiria o ingresso da navegação de cabotagem à bacia interior. Já os navios de maior lotação atracariam na sua face marítima. Três pontes ligariam a doca ao Recife e a Santo Antônio, sendo um delas destinada à ligação do porto com a Estrada de Ferro de São Francisco. Foi desenhado ainda um cais no Forte do Matos e outro paralelo à doca desde o cais do Ramos até Cinco Pontas ⁶⁵⁴.

Em caráter opcional, Tibúrcio de Magalhães planeou um cais entre Cinco Pontas e o Cabanga e outro sinuoso entre o Forte do Brum e o cais do Norte. Neste cais haveria grandes armazéns conectados à Estrada de Ferro de Limoeiro, bem como na estrutura da ponte sobre o Rio Beberibe. As instalações da doca conteriam três diques de reparação naval de diferentes tamanhos, uma rua central e mais duas transversais, e duas ordens de armazéns térreos com 40 metros de profundidade, construídos sobre alicerces para dois ou três andares. No tocante às obras mais tipicamente portuárias, ele indicou a extração da Pedra Redonda; a elevação dos arrecifes submarinos existentes entre a Barra Grande e a do Picão; a ereção de uma muralha sobre os arrecifes emergentes desde o foral até a Barreta das Jangadas; e a dragagem de toda a área compreendida entre a Barra Grande e o sul da doca. Para aumentar a vazão das águas fluviais na nova foz, ele recomendou o derrocamento do Dique do Nogueira; a recuperação da Barreta das Jangadas; a construção de três boeiros na Rua Imperial; e a abertura de um canal de 100 m ao sul da Ilha do Nogueira. O orçamento total das obras eleva-se a 12.000.000\$000, sendo deste total pouco mais da metade destinado à doca. Segundo a proposta, as obras portuárias deveriam ser construídas pelo Estado e as demais conferidas à iniciativa privada, mediante garantias de juros. O rendimento da companhia viria do aluguel dos armazéns e dos diques de reparação naval ⁶⁵⁵. Defendendo um modelo portuário desgastado e um sistema de financiamento condenado, a proposta caiu no esquecimento.

⁶⁵⁴ MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Projecto de melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo bacharel José Tiburcio Pereira de Magalhães, capitão do Corpo de Engenheiros*. Paris: Imprimerie V^e Ethiou-Pérou, 1876. p. 30-36

⁶⁵⁵ *Idem.*, p. 36-40.

**MAPA 19: Projecto do melhoramento do porto de Pernambuco
organizado pelo Bacharel José Tibúrcio Pereira de Magalhães
Capitão do Corpo de Engenheiro**



Fonte: MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Projeto de melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo bacharel José Tiburcio Pereira de Magalhães, capitão do corpo de engenheiros*. Paris: Imprimerie V^e Ethiou-Pérou, 1876. 1 mapa: 95,6 cm x 33,4 cm. Colorido. Escala: 1.000 metros. Autographie J. Broise et Courtier, 43 Rue de Dunkerque, Paris. Material cartográfico.

Conforme Buarque de Macedo, a posição do Ministério da Agricultura apontava no sentido da acabar com as polêmicas técnicas e tomar uma decisão política. Para o ministro Tomás de Almeida, chegou o “tempo de realizarmos alguns dos melhoramentos indicados pelo eminente engenheiro inglês”. Em face de uma “opinião tão autorizada, mormente com relação aos portos onde os estudos, feitos pelo próprio engenheiro ou por seus auxiliares, foram mais acurados e detidos”, o secretário de estado acreditava que não havia justificava plausível para “espaçar mais a execução de tais obras”. No relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa, ele detalhou os trabalhos indicados por Hawkshaw e defendeu a execução imediata das obras dos portos do Recife e de Fortaleza. As colocações de Tomás de Almeida indica certa aversão aos artigos autossustentáveis da Lei de Docas. Sua intenção era “mandar de preferência construir essas obras a custa do Estado e por empreitadas” do que “confiá-las a empresas, que façam das taxas de navegação fonte de renda, ou que empreguem capitais com garantia de juros”. A experiência mostrava que as companhias sobrecarregavam a navegação com inúmeras taxas, causando transtornos ao comércio e às rendas publicas, pois a “razão capital” das empresas privadas era “subsistir dos impostos de ancoragem, faróis e praticagem calculados sobre a lotação dos navios”⁶⁵⁶.

Tudo parecia ser a solução definitiva para o procrastinado melhoramento do porto. Mas, uma sucessão de crises nacionais e internacionais minou o sonho dourado do Recife de atrair para si a navegação transatlântica. Tão logo o Ministério da Agricultura tomou medidas positivas nesta direção, irrompeu a crise econômica mundial e o governo trocou “a euforia orçamentária por uma política de contenção de despesas”. Na verdade, Tomás de Almeida ainda estava inebriado com o Gabinete Rio Branco, reconhecido entre nós como o ministério dos ‘melhoramentos materiais’. O desequilíbrio orçamentário de um lado e conjuntura política desfavorável do outro redundaram na queda de José Maria da Silva Paranhos, e na subida do Gabinete Caxias-Cotegipe em 25 de junho de 1875. Como assinalou Evaldo Cabral de Mello, a sucessão ministerial decorreu da crise em torno da reforma eleitoral, da tensão política com a Argentina e da falência de Mauá⁶⁵⁷. Não havendo mais espaço para execução direta pelo Estado, a província viu-se novamente sob a ameaça das docas. Vale dizer que a nova situação financeira e os primeiros fracassos da lei 1.746/69 substituíram o conceito portuário inglês por um sistema mais barato de construção.

⁶⁵⁶ BRASIL, Governo do. (1875-1878: Almeida). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, Thomaz José Coelho de Almeida*. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1877. p. 308.

⁶⁵⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. p. 22, 117.

Em se tratando da divulgação de um novo modelo portuário no Império, temos outra vez o nome de André Pinto Rebouças. O baiano encontrou dificuldade em atrair investidores aos seus empreendimentos. No estudo *Garantia de Juros*, ele observou que “a experiência de quatro anos tem demonstrado que essa Lei [a de nº 1.746/69] não pode ser cumprida sem a segurança da garantia de juros”, porquanto “nem os capitais nacionais, nem os capitais estrangeiros querem dedicar-se ao melhoramento dos portos de mar do Brasil sem garantia de juros”⁶⁵⁸. Não sabemos quanto às demais províncias do Império, mas o comentário de André Rebouças não se aplica ao caso de Pernambuco. Apesar de ter os seus pedidos de concessão negados, Edward de Mornay manteve aberta a *Pernambuco Dock and Harbour Company*, Ltd, até 31 de agosto de 1883⁶⁵⁹. O que é um indício claro de que o empresário enxergava o negócio como economicamente promissor. Ainda que um plano de sua autoria não merecesse a aprovação imperial, a companhia de De Mornay poderia candidatar-se a empreender um projeto encomendado pelo Estado, a exemplo do de John Hawkshaw. Diante da continuidade da aversão ao sistema de juros, homens como Rebouças só enxergaram uma saída: importar um modelo portuário empresarialmente viável.

Na verdade, o programa inglês tornou-se um problema não somente aos empresários brasileiros. O conjunto de molhes das docas inglesas elevava consideravelmente o capital. Os investidores precisavam dispor de um volume considerável de dinheiro para construí-las e aguardar o retorno do valor investido. É nesse quadro que surgiu o *Jetty Principle*. O modelo nova-iorquino consistia na construção de um cais central de alinhamento contínuo, munido de pontes perpendiculares de ferro ou de madeira. Por conseguinte, a obra mais custosa resumia-se a um cais de pedra. Os defensores do novo sistema alegaram que os portos perderam a função de entrepostos comerciais. A circulação intensa de mercadorias substituiu a docas de armazenagem pelas “docas de trânsito”. Tal como as docas inglesas, os engenheiros do Brasil tomaram conhecimento do *Jetty Principle* pela literatura técnica francesa, sobretudo a *Note sur l'aménagement des ports de commerce* de Louis-Julien Barret (1828-1887). Entre outros aspectos, Louis Barret narrou os inúmeros obstáculos da *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille* de Paulin Talabot. As matérias contidas no livro causaram forte impressão em Rebouças, que chegou a publicar uma resenha da obra⁶⁶⁰. Cumpre ressaltar que a palavra docas deixou de ser, desde então, sinônimo de bacias fechadas.

⁶⁵⁸ REBOUÇAS, André Pinto. *Garantia de Juros*: estudos para sua aplicação às empresas de utilidade publica no Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. p. 192.

⁶⁵⁹ BT, Códice: 4175 CNL 3985/4

⁶⁶⁰ BARRET, Louis-Julien. *Note sur l'aménagement des ports de commerce*. Marseille: Typ. et Lith Barlatier-Feissat Père et Fils, 1875, 2v; REBOUÇAS, André Pinto. *Portos de Comércio*: synopse da nova obra de Mr. Louis Barret. Engenheiro diretor da companhia das Dócas de Marselhe: [S.l: s.n.], 1877. 30 p.

Feito o aparte, voltemos à questão do melhoramento do porto. Em 1877, o Gabinete Caxias conteve os gastos da repartição responsável pela manutenção portuária e desconstruiu a orientação do ministério anterior. O mesmo Tomás de Almeida recomendou ao Governo da província, “que sob pretexto algum seja excedida a verba a que foi distribuída mensalmente para as despesas do serviço de conservação do porto”. Vale dizer que o excesso de despesa a qual se refere o ministro decorreu de mais uma ruptura do istmo de Olinda⁶⁶¹. Um fato curioso ainda estava por vir. Na sessão de 9 de julho, o presidente do Senado, Visconde de Jaguarari, pôs em 2ª discussão “a proposição da câmara dos Srs. deputados nº 195 de 1867, autorizando o governo a contratar o melhoramento do porto de Pernambuco e o estabelecimento de docas na cidade do Recife”. O senador Barros Barreto ironizou o objeto em pauta por se tratar de “um fóssil que tem escapado miraculosamente às investigações do Sr. Hartt”. A proposição dizia respeito à proposta de Mauá, Barreto e Galvão convertida em projeto de lei geral e que acabou sendo prejudicada pelo Dec. 1.746/69. Para justificar a presença de uma matéria tão anômala, os representantes do governo na câmara alta alegaram descompasso entre os temas discutidos na Câmara e as prioridades do Senado. A frente governamental era constituída pelos senadores José Antônio Saraiva e Zacarias de Góis pela Bahia, Francisco Otaviano pelo Rio de Janeiro e Diogo Velho pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros. O intuito deles não era ressuscitar o projeto, e sim deixar clara a inexistência de um plano aprovado. Em vão, os pernambucanos tentaram oferecer um substitutivo. Apesar de incrédulo, Barros Barreto pediu autorização para “o governo mandar começar as obras do porto”. Contudo, Diogo Velho apressou-se em dizer: “o projeto em discussão está prejudicado, quer quanto às docas, quer quanto às obras do porto do Recife”. Uma substituição no sentido indicado pelo senador era incabível, pois as “circunstâncias do tesouro não permitem o empreendimento de trabalhos dessa importância”. Por sua vez, João Alfredo encontrou uma brecha na fala do ministro para requerer uma consignação anual de 1.000:000\$. O requerimento logo recebeu a reprovação de Francisco Otaviano. Para o político fluminense, o Senado deveria espelhar-se no parlamento inglês e deixar as matérias pecuniárias na esfera do governo. Já que o gabinete deu orientação para economizar, a solicitação proposta significava uma ameaça ao programa governamental. Após receber repreendas dos demais membros da casa, João Alfredo disse que a sua intenção era “provocar uma declaração do governo”. Em tom sarcástico, Zacarias de Góis perguntou se existia outro projeto além daquele que se encontrava na ordem do dia⁶⁶².

⁶⁶¹ Porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 15 de mai. 1877, nº 110, a. XX, p. 1, c. 7.

⁶⁶² *Annaes do Senado do Império do Brasil*. 2ª sessão da 16ª legislatura. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1877. V. II, p. 52-58; V. III, p. 62-63.

A província recebeu com certa indiferença a discussão do Senado. A praça do Recife vivia o ápice da crise econômica dos anos de 1870 e os efeitos imediatos da Grande Seca. A elite político-econômica de Pernambuco estava mais preocupada com o aumento da produção açucareira e das fronteiras agrícolas; as linhas de crédito hipotecário e agrícola; a política cambial; a redução ou eliminação de impostos gerais e provinciais; a carência de mão de obra; e a implantação de obras de infraestrutura. Todos esses temas foram tratados exaustivamente por Henrique Milet em seus artigos econômicos e no Congresso Agrícola do Recife de 1878, promovido pela Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. No tocante às grandes obras de infraestrutura, as inversões ferroviárias ganharam maior importância do que os investimentos portuários⁶⁶³. Enquanto o Senado dava um passo atrás no encaminhamento do melhoramento do porto, a Associação Comercial enviou uma representação à Corte, pedindo o seu adiamento até “quando a província oferecer vantagens de outra natureza à navegação; quando tivermos tão grande quantidade de gêneros a exportar, que seja necessário dar entrada no porto a navios de toda lotação e em grande número”⁶⁶⁴.

Não devemos concluir daí que o porto deixou de ter importância. O posicionamento da Associação Comercial deve ser compreendido em paralelo com os progressos das obras de conservação do porto. Ainda que funcionasse a trancos e barrancos e com material obsoleto, a repartição do Ministério da Agricultura dragou boa parte do Mosqueiro e do Poço, permitindo a entrada de navios maiores e a atracação direta por meio de pranchas. Ela estabeleceu uma tabela regular de níveis das marés; ampliou o balizamento das barras e dos parciais exteriores; realizou diversos trabalhos de reparação na muralha dos arrecifes, no Dique do Nogueira e no istmo de Olinda; e ampliou as áreas de atracação. Como resultado, houve maior facilidade na carga e descarga e a consequente diminuição das despesas portuárias⁶⁶⁵. Apenas nas páginas de *A Província*, a questão ganhou contornos mais emocionais. Para o jornal, a mudança de rumo da obra era mais uma prova do tratamento discriminatório do Sul diante das urgências legítimas e indeclináveis do Norte. Os “esbanjadores das grandes somas do tesouro nacional” resgataram um projeto elaborado havia dez anos apenas para rejeitá-lo⁶⁶⁶.

⁶⁶³ Ver: MILET, Henrique Augusto. *O meio circulante e a questão bancária*. 2ª ed. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1875; Idem. *Os quebra-kilos e a crise da lavoura*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1876; Idem. *Auxílio à lavoura e crédito real*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1876; SOCIEDADE AUXILIADORA DA AGRICULTURA DE PERNAMBUCO. *Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife*. Recife: Typ. de Manoel de Figueiroa Faria & Filhos, 1879.

⁶⁶⁴ *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral de 4 de agosto de 1877*. Recife: Typ. Classica de Ignacio F. dos Santos, 1877. p. 63.

⁶⁶⁵ Conservação do porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 01 de fev. 1877, a. XX, nº 26, 36 e 44, I-II, p. 2, c. 1-2; III, p. 2, c. 6; IV, p. 2, c. 2-3.

⁶⁶⁶ Causas do Norte, e causas do Sul. *A Província*. Recife, 18 de jul. 1877, a. VI, nº 1188, p. 1, c. 1-2.

Com a ascensão do partido liberal ao poder, a província viu-se sob o perigo eminente da Lei de Docas. No início de 1879, o Gabinete Sinimbu retomou a proposição da câmara temporária de 1867, ainda em aberto. O presidente do Conselho votou pela sua rejeição por causa da superioridade técnica do projeto Hawkshaw⁶⁶⁷. Ele visava encerrar as brechas sobre a questão técnica e aguardar um posicionamento da Câmara dos Deputados. Esta pôs na lei do orçamento um aditivo, autorizando o governo “a contratar o melhoramento dos portos de Pernambuco, Ceará e Maranhão, segundo os planos do engenheiro Hawkshaw, mediante a concessão do produto de taxas de ancoragem, docas e outras”. De acordo com a proposta, os contratos ficariam “dependentes da aprovação do poder legislativo”. Chegando ao Senado, uma comissão composta por 7 senadores analisou a parte do orçamento relativa às despesas dos Ministério da Agricultura, na qual se achava a referida emenda. Integrante da comissão, o senador Barros Barreto apressou-se em suprimi-la. Curiosamente, o próprio Sinimbu aceitou a supressão por ser de natureza ociosa, mas deixou bem claro que ele prescindia de “autorização para levar a efeito tais melhoramentos”. Em tom quase humilhante, o senador pernambucano pediu-lhe que desviasse da sua “província um contrato de melhoramento do porto, fazendo para isso a aplicação da Lei de Docas”. Que o mesmo aguardasse a recuperação econômica do tesouro a “nos entregar de mãos atadas a companhias estrangeiras”. A relativa facilidade com que o presidente do conselho aceitou as mudanças realizadas pela comissão orçamentária desagradou o visconde do Rio Branco. Para José Maria Paranhos, a postura de Cansação de Sinimbu exprimia desconsideração com os trabalhos da Câmara dos Deputados, e conferia descrédito ao Gabinete 5 de janeiro. Ora, as sessões realizadas na outra casa legislativa foram acompanhadas pelo governo, que demonstrou concordância com as propostas dos deputados. Em vista disso, não tinha sentido dizer agora que as medidas só foram aceitas, e não indicadas pelo governo. O que irritou Rio Branco foi a renúncia gratuita de toda uma agenda liberal. Ela incluía a concessão dos portos mencionados, o arrendamento da ferrovia Pedro II, a venda da Estrada de Ferro de Baturité, e os estudos de uma linha férrea entre o norte de Minas Gerais e o porto de Caravelas. Naturalmente, os senadores de Pernambuco gostaram da discordância. João Alfredo falou da oposição sistemática dos parlamentares da província a qualquer assunto relativo às docas inglesas. Seu “nobre amigo” apenas evitou que se renovasse “os projetos que importam em um gravame insuportável para o comércio de Pernambuco”⁶⁶⁸. Longe do Rio de Janeiro, houve quem não gostasse da eliminação do aditivo.

⁶⁶⁷ *Annaes do Senado do Império do Brasil. 1ª sessão da 17ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. v. I, p. 200 e 206.

⁶⁶⁸ *Idem. 2ª sessão da 17ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. v. III, p. 285; v. V, p. 15, 24-25, 148-149, 232.

No Recife, um autor de uma série de artigos intitulados “O porto de Pernambuco e o Senado” fez duras críticas a Barros Barreto. Ele equivocou-se na interpretação do Diário do Parlamento Brasileiro. Na sua avaliação, o senador o Império, não seguindo o exemplo dos demais membros da câmara vitalícia, perdeu a oportunidade de obter a aprovação da obra e fazê-la pelo sistema de empreitadas. A emenda da Câmara não previa a sua execução direta pelo Estado, mas a concessão da obra à iniciativa privada. A situação de Barros Barreto era bastante delicada. Ele e os seus companheiros precisavam convencer o ministro a não aprovar um contrato particular. O legislativo não tinha prerrogativas para intervir, uma vez que a lei 1.746/69 concedeu poder discricionário ao poder executivo para tratar, a seu bel-prazer, de concessões portuárias. Mas, o articulista do *Jornal do Recife*, que ocultava sua identidade sob o pseudônimo *Um brasileiro colono do Brasil*, acreditava que a representação provincial deveria assumir uma atitude mais bairrista em relação às “cousas do Norte”. Seu pensamento assemelha-se ao artigo supracitado de A Província. Situado na parte mais oriental da América do Sul e sendo o local de passagem dos grandes paquetes transatlânticos, o porto do Recife depois de melhorado promoveria um desenvolvimento econômico sem precedentes. Ao fluxo comercial preexistente, o porto atrairia automaticamente os roteiros transatlânticos pela costa Norte do Brasil. Por esse motivo, nenhuma ferrovia possuía o peso necessário de maneira a igualar-se a tão importante empreendimento. Ele manteve-se na contramão do entendimento da época, segundo o qual uma ferrovia por si mesma significava progresso. O correspondente do *Jornal do Recife* interpretou ao seu modo o regime self-supporting. Os gastos do Estado com a promoção da reforma seria compensado com o crescimento correspondente das taxas de ancoragem e de doca. Ao invés de ficarem em franquia no Lamarão, os navios de alto bordo prefeririam atracar nas Laminhas sob a proteção dos molhes de Hawkshaw. Além disso, o Governo imperial se livraria de vez das despesas improfícuas dos serviços de conservação do porto a cargo do engenheiro Antônio Vicente do Nascimento Feitosa. Atacando diretamente um senador da província e um funcionário do Ministério da Agricultura, o arguidor recebeu respostas de Manoel de Barros Barreto e Nascimento Feitosa. O primeiro partiu em defesa do irmão, explicando qual a sua intenção ao suprimir o aditivo. Já o segundo destacou os avanços da repartição sob sua supervisão técnica⁶⁶⁹.

⁶⁶⁹ O porto de Pernambuco e o Senado. *Jornal do Recife*, 10,12, 20 e 28 de set., 01 e 06 de out.,1879, a. XXII, I, nº 202, p. 2, c. 3-4; II, nº 209, p. 2, c. 2-4; III, nº 216, p. 2, c. 3; IV, nº 223, p. 2, c. 2-3; V, nº 225, p. 2, c. 3-5; VI, VII, VIII, nº 229, p. 2, c. 2-3; BARRETO, Manoel de Barros. O porto de Pernambuco e o Senado. *Jornal do Recife*. Recife, 13 e 17 de set.1879, a. XXII, nº 210, p. 2, c. 6; nº 213, p. 2, c. 3; O porto de Pernambuco, o Senado e o engenheiro M. de Barros Barreto. *Jornal do Recife*. 16 e 19 de set. 1879, a. XXII, nº 212, p. 2, c. 3-4; nº 215, p. 2, c. 1-2; FEITOSA, Antônio Vicente do Nascimento. *O porto de Pernambuco e o Senado*. Recife, 10 de out. 1879, a. XXII, nº 233, p. 2, c. 4.

Ao assumir o Ministério da Agricultura, Manoel Buarque de Macedo decidiu ouvir a opinião da Associação Comercial Pernambuco sobre a conveniência de levar a efeito o plano Hawkshaw na parte relativa aos ancoradouros internos, “mediante as vantagens da lei nº 1.746 de 13 de outubro de 1869”. Ele informou que as condições econômicas do país não permitiam o financiamento das obras pelo Estado, e que a mesma providência estava sendo tomada com relação ao porto de Santos⁶⁷⁰. O corpo diretor da Associação reuniu-se para dar uma resposta ao ministro em abril e junho de 1880. A instituição concluiu que era imprescindível “acautelar o acréscimo de despesa para o comércio e conjurar os maus efeitos do monopólio”. Por mais que algumas despesas portuárias viessem a desaparecer com a reforma, a companhia lançaria tarifas proporcionais ao capital empregado na execução e custeio da empresa. Além disso, ela dificilmente aceitaria conviver com os comerciantes tradicionais. Para proteger o comércio do monopólio e do aumento de despesas, a Associação propôs um conjunto de medidas, que, na prática, inviabilizaria a execução da Lei de Docas. Os agentes do governo deveriam fiscalizar e dirigir tanto as obras da empresa, como aquelas realizadas pelo Estado. A empresa somente poderia perceber as taxas de entrada e saída e as taxas de docas ou de uso de cais para carga e descarga, desde que não excedessem o valor das tarifas existentes. Para evitar o monopólio, todo e qualquer comerciante continuaria livre para “abrir e manter armazém alfandegado ou entreposto, de acordo com as leis da fazenda”. Caso a empresa viesse a construir edifícios análogos, suas tarifas seriam reguladas pela alfândega e sujeitas a revisão. No tocante a lei de desapropriações, ela só se aplicaria “ao canal da saída das águas das cheias de S. José; mas nunca à aplicação de propriedades particulares para construção de armazéns alfandegados ou entrepostos”. Por fim, a porta-voz do comércio pediu mais uma vez a abolição do serviço de praticagem do porto. A instituição também achava injusto que a navegação mercante fosse privada dos benefícios conquistados pela dragagem do Bairro do Recife para beneficiar uma empresa de docas. Além do que, alguns tipos de navio não poderiam ser objeto de exploração comercial, como os em lastro, os fretados para transportar o açúcar de Rio Formoso e Goiana, e os que faziam uso de alvarengas para levar mercadorias ao seu lugar de destino. É escusado dizer que as medidas propostas visavam desencorajar Buarque de Macedo a formalizar uma concessão baseada nos artigos da lei 1.746/69⁶⁷¹.

⁶⁷⁰ BRASIL, Governo do. (1880-1881: Macedo). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na 3ª sessão da 17ª legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas, Manoel Buarque de Macedo*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. p. 185-186.

⁶⁷¹ Acta a sessão ordinária da Direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco aos 21 dias do mes d'abril de 1880. *Livro de Actas, 1879-1886*. Recife, ACP, v. V, p. 22-23; *Relatorio da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em assembléa geral em 7 de agosto de 1880*. Recife: Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1881. p. 10 e anexo 18.

Decidido a tocar a obra e não contrariar a Associação Comercial, Buarque de Macedo aproveitou a presença do engenheiro norte-americano William Milnor Roberts (1810-1881) no Brasil para mandá-lo examinar os portos de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Aracajú. Seu objetivo era encontrar um meio “mais acertado e econômico” de empreender as mencionadas obras por conta do governo⁶⁷². Quase a metade do relatório de Milnor Roberts é dedicada ao porto do Recife. Como ele próprio reconheceu, o americano traçou um plano de obras tomado de empréstimo de outros engenheiros. Ele recomendou a dragagem sistemática do canal do Mosqueiro compreendido desde o farol até a ponte do Recife. A escavação atingiria 6 metros da linha da maré baixa, e se concentraria na eliminação completa do Breguedé. Para reduzir os custos da dragagem, os sedimentos extraídos do porto serviriam aos aterros da cidade ou seriam acumulados na Coroa dos Passarinhos, protegidos das correntes marítimas por ordens de estacadas. Desta maneira, ter-se-ia uma economia no transporte do material dragado, que antes era atirado em alto-mar. A segunda obra em ordem de importância seria a elevação dos recifes submersos entre as duas barras para abrigar o Poço. As pedras necessárias à construção deste quebra-mar viriam de pedreiras existentes numa zona cortada pela Estrada de Ferro de Limoeiro. Milnor Roberts sugeriu o prolongamento do Cais do Norte até uma linha paralela à Barra do Picão. O prolongamento destinava-se a servir de depósito ao material extraído pelas dragas e, sobretudo, regularizar o canal do Mosqueiro, evitando a formação de bancos entre os quais o Breguedé. Se o Governo imperial optasse pela preservação da Barra do Picão, uma de suas extremidades deveria ser alteada, e um contraforte oblíquo em relação aos recifes viria a ser feito para protegê-la dos embates do mar. A grande novidade do projeto era a indicação de oito molhes de ferro para os serviços de carga e descarga dos navios. Como as dragas não podiam chegar perto do cais e a construção de um de pedra custava bastante, os molhes promoveriam atracções diretas a menor custo. Tratava-se, na realidade, da adoção dos molhes perpendiculares do sistema de Jetty Principle. Por fim, o engenheiro aconselhou a edificação de uma muralha de pedra ou de tijolo em frente à parte comercial do Recife. O projeto foi orçado em R\$ 1.770:000\$000, incluindo as despesas de administração, estudos e demais eventualidades. Levando em conta a variação cambial, o sistema de Milnor Roberts chegava a ser 47% mais barato do que o de Hawkshaw⁶⁷³.

⁶⁷² BRASIL, Governo do. (1881: Saraiva). *Relatorio apresentado á assembléa geral no primeira sessão da decima oitava legislatura pelo ministro e secretario de estado interino dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. A. 8, p. 3.

⁶⁷³ ROBERTS, William Milnor. *Relatorio de W. Milnor Roberts, engenheiro civil, sobre os portos de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Aracajú feito em 1881 por ordem de S. Ex. o Sr. conselheiro Manoel Buarque de Macedo*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. p. 3-51. A documentação manuscrita dos trabalhos de Milnor Roberts integra o acervo da Montana State University nos Estados Unidos.

A partir da descrição do projeto observa-se que o engenheiro preocupou-se, sobretudo, com as condições de entrada e com a profundidade no interior do porto. Não propôs nenhuma obra consideravelmente durável, exceto o quebra-mar entre as duas barras e o contraforte na Barra do Picão. Reportando-se ao ofício da Associação Comercial que lhe foi entregue pelo Ministério da Agricultura, Milnor Roberts considerou as ponderações da instituição “em geral razoáveis e adequadas”. O sistema recomendado não foi projetado para dar remuneração direta a particulares. Assim sendo, o capital privado só se interessaria em fazê-lo mediante “garantia feita pelo governo geral ou provincial, ou por ambos; ou uma autorização para obter rendas por meio de taxas sobre o comércio ou uma porcentagem sobre os impostos da exportação e importação recebidos pelo governo”. Caso o Governo Imperial quisesse incitar o concurso de particulares, ele precisaria garantir um lucro correspondente ao capital exigido. Para produzir o valor estimado das obras, um fundo de amortização de 40:000\$ ao ano a 6% possibilitaria chegar ao valor do orçamento em 25 anos. O Império também poderia financiar as obras diretamente. Apenas 3% do rendimento da alfândega dariam para pagar as despesas de dragagem. O melhoramento do porto poderia ser financiado com 9% do total de impostos de importação e exportação. Se os proprietários de trapiches quisessem bancar a construção dos molhes de ferro, o governo oferecer-lhes-ia os benefícios dos armazéns alfandegados e entrepostos ou qualquer outro tipo de vantagem. A venda dos terrenos conquistados a partir da construção do Cais do Norte permitiria auferir algum tipo de rendimento; mas, em bloco, as obras planeadas não gerariam lucros. Ele não projetou docas à inglesa no porto, mas admitiu que as mesmas fossem construídas por particulares na Coroa dos Passarinhos, desde que o seu uso fosse facultativo. Daí que, concluiu Milnor Roberts, não seria tarefa “fácil chegar a uma solução satisfatória do problema quanto ao modo mais vantajoso de obter capitais para levar a efeito os melhoramentos propostos”. O estado financeiro do país e as restrições indicadas pela Associação Comercial limitavam o levantamento dos capitais. Caberia ao Governo imperial, pois, decidir-se entre: a execução direta, o regime de concessão, ou um sistema misto de financiamento. Contudo, aquele ano foi particularmente trágico a homens ligados às obras do porto. Quatro meses após redigir o seu relatório, Milnor Roberts faleceu em Soledade em Minas Gerais. Em 27 de agosto, Buarque de Macedo adoeceu e morreu na mesma província durante a inauguração de uma estrada de ferro. E Manoel de Barros Barreto sucumbiu no Rio de Janeiro vítima de um câncer de estômago em 29 de novembro de 1881⁶⁷⁴.

⁶⁷⁴ ROBERTS, 1881. p. 47-51. William Milnor Roberts. *The Rio News*. Rio de Janeiro, July 24 th, 1881, v. VIII, nº 21, p. 1, c. 2-3. O conselheiro Buarque de Macedo. *Diário de Pernambuco*, 30 de ago. 1881, nº 196, a. LVIII, p. 1, c. 6; p. 2, c. 1; Falecimento. *Jornal do Recife*. Recife, 30 de nov. 1881. a. XXIV, nº 273, p. 1, c. 6.

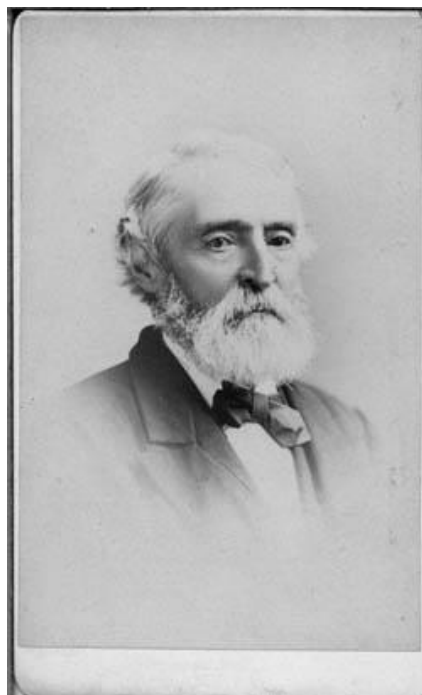


Figura 4 – William Milnor Roberts, carte de visite, autor desconhecido. Fonte: Collection 783 - William Milnor Roberts Papers, 1828-1959. Series 7 – Photographs and paintings, 1860-1923, Box 11. Disponível em <http://www.lib.montana.edu/digital/objects/coll0783/0783-B11-img03.jpg>. Acesso em 26 dez., 2015.

Com o falecimento de Buarque de Macedo, a província perdeu a pasta da Agricultura e um importante aliado na Corte. A partir daí, o assunto caiu no esquecimento. Durante certo período, o serviço de conservação do porto suprimiu a demanda do comércio do Recife, e resguardou o Governo imperial de uma decisão política. Contudo, o desgaste do material de dragagem e a ausência de um plano definitivo não trouxeram benefícios duradouros. Como se dizia à época, os trabalhos de desobstrução equiparavam-se ao “tonel das Danaides” ou ao “rochedo de Sísifo”. Os equipamentos de dragagem não foram renovados com o tempo. Ainda estavam em operação os que foram comprados à *Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée*, postos em exercício em 1871. Após mais de uma década de uso, as dragas e batelões só funcionavam a remendo. Os relatórios dos engenheiros responsáveis pelo serviço falam, repetidamente, do descompasso entre capacidade da escavação portuária e as condições de transporte dos sedimentos. Melhor dizendo: ora a conjuntura era propícia à extração da vasa, porém não havia como transportá-la até o alto-mar; ora os batelões estavam em perfeitas condições de uso, mas as dragas encontravam-se quebradas. Como não poderia ser diferente, o rendimento da dragagem caiu gradativamente⁶⁷⁵.

⁶⁷⁵ LISBOA, Alfredo. Portos: a dragagem do porto de Pernambuco. *Jornal do Recife*. Recife, 11 e 12 de ago. 1886, a. XXIX, nº 182 e 183, p. 2, c. 3-5; p. 2, c. 3-5; Melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de ago. 1887. nº 183, a. LXIII, p. 2, c. 6.

Em 1886, o empenho do ministro da Agricultura em promover as obras do porto de sua província natal despertou viva oposição parlamentar. Apesar da decadência da economia açucareira, os portos do Recife e o de Santos possuíam movimentos comerciais semelhantes nesse período. Respalado numa representação da Associação Comercial, o deputado Rosa e Silva falou da dedicação de Antônio da Silva Prado em providenciar “o cais de Santos, cujas condições de navegabilidade são melhores que as do porto de Pernambuco”. Ele requereu ao ministro o mesmo tipo de providência para o Recife, a fim de que o melhoramento não fosse “adiado indefinidamente”. Entre o sistema de contrato e o administrativo, o deputado preferia o segundo, pois a experiência dos Engenhos Centrais revelou-se um completo desastre. Uma companhia inglesa adquiriu garantia de juros de 6 e 7% e, julgando-se insatisfeita, comprou “material barato e maquinismo rejeitado”. Como resultado, a fábrica não tinha capacidade para produzir o açúcar que lhe fora contratado. É por isso que Rosa e Silva achava melhor o sistema administrativo, ou seja, a execução direta da reforma por uma equipe técnica do governo. Temendo que Império viesse constituir depois um contrato de exploração comercial, Rosa e Silva nem sequer cogitou o regime de empreitadas⁶⁷⁶.

O que Rosa e Silva talvez não soubesse é que o Governo imperial estava estudando meios de promover as obras dos portos do Império e o do Recife especificamente. Uma das medidas foi criar um aditivo ao Dec. 1.746/69 na lei do orçamento para o ano de 1887. A lei nº 3.314 de 16 de outubro de 1886 autorizava o governo a estabelecer a favor das empresas portuárias, além dos favores previstos pela Lei de Docas, uma taxa de até 2% sobre o valor da importação e de 1% sobre o da exportação. As duas taxas seriam recolhidas pelo Estado, e “calculadas de maneira que não excedam o necessário ao juro correspondente ao capital das empresas a razão de 6% ao ano e para a respectiva amortização no máximo prazo de 40 anos”. Caso o Império decidisse assumir as respectivas obras por conta do Estado, ele poderia “aplicar o produto das mencionadas taxas às obrigações que neste sentido contrair”. Houve muita discussão se a emenda conflitava com os mecanismos autossustentáveis da lei 1.746/69, já que a remuneração da capital viria apenas das taxas portuárias. Além disto, as empresas ficariam dependentes do repasse das taxas arrecadadas pela alfândega. No entanto, a maioria dos legisladores concordou que a Lei de Docas por si mesma não surtiu efeito após 17 anos, e que o novo aditivo estimularia o capital privado⁶⁷⁷. Ao contrário da anterior, a lei nº 3.314/86 estabelecia um *quantum* a ser retirado do movimento do porto.

⁶⁷⁶ *Diário de Pernambuco*. Recife, 08 de set., 1886. a. LXII, nº 206, p. 2, c. 4-6.

⁶⁷⁷ BRASIL, Lei nº 3.314 de 16 de outubro de 1886. Fixa a despesa geral do Império para o exercício de 1886-1887 e 2º semestre de 1887, e dá outras providências. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1886*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. pt. 1, t. XXXIII. Art. 7§ 4, p. 80.

No tocante ao porto do Recife, Antônio da Silva Prado resolveu acabar de vez com as eternas delongas técnicas, começando com a extinção da Diretoria das Obras de Conservação dos Portos de Pernambuco. A pá de cal lançada sobre a repartição vinculada ao Ministério da Agricultura demonstrou que o Governo imperial não estava disposto a executar as obras pelo sistema administrativo e, tampouco, pela execução direta. A primeira medida da secretaria de estado foi promover a demissão em massa dos seus operários. Os trabalhadores mantidos no quadro de funcionários deixaram de receber salário⁶⁷⁸. O engenheiro civil Alfredo Antônio Simões dos Santos Lisboa (1847-1936), graduado na Universidade de Gand na Bélgica, ficou encarregado da tarefa espinhosa de fechar as portas da instituição, reunir os estudos realizados por gerações de engenheiros nacionais e estrangeiros, e elaborar um projeto definitivo⁶⁷⁹. Mal tomou posse do cargo de engenheiro-chefe, e o ministro da Agricultura mandou chamá-lo ao Rio de Janeiro em caráter de urgência. No mês seguinte, Alfredo Lisboa retornou com Arthur de Senna Campos, também engenheiro, com as instruções ministeriais⁶⁸⁰.

A *Memória* de Alfredo Lisboa foi o último projeto do Império e a mais completa obra sobre o tema. O engenheiro preocupou-se desde as características hidrográficas e topográficas do porto e da cidade até as questões puramente econômicas, passando por um estudo bem minucioso dos preços da mão de obra e dos materiais de construção. Sua missão era elaborar um plano mais barato do que o de Hawkshaw e mais definitivo do que o de Milnor Roberts. A *Memória* de Alfredo Lisboa não é propriamente um estudo original. Ele indicou a remoção do Banco de Breguedé, o aprofundamento e ampliação do canal e dos ancoradouros, mediante dragagens executadas em larga escala; a construção de cais suficientemente profundos para permitir atracações diretas, seja qual fosse o estado da maré; o emprego do material da dragagem na formação de terraplenos; a construção de um quebra-mar entre as duas barras e de outro na extremidade sul da Barra Pequena ou do Picão; a fixação de boias e postes de amarração em locais específicos do ancoradouro; a remoção da Pedra Redonda na Barra Grande; a reparação do Dique do Nogueira e do Cais do Norte, e a construção de um dique de reparação naval⁶⁸¹. A respeito de um modelo portuário, ele indicou um cais contínuo ao invés de uma doca inglesa devido a pouca variação das marés e ausência de grandes correntezas, e às consequências nocivas das docas sobre o comércio do Recife.

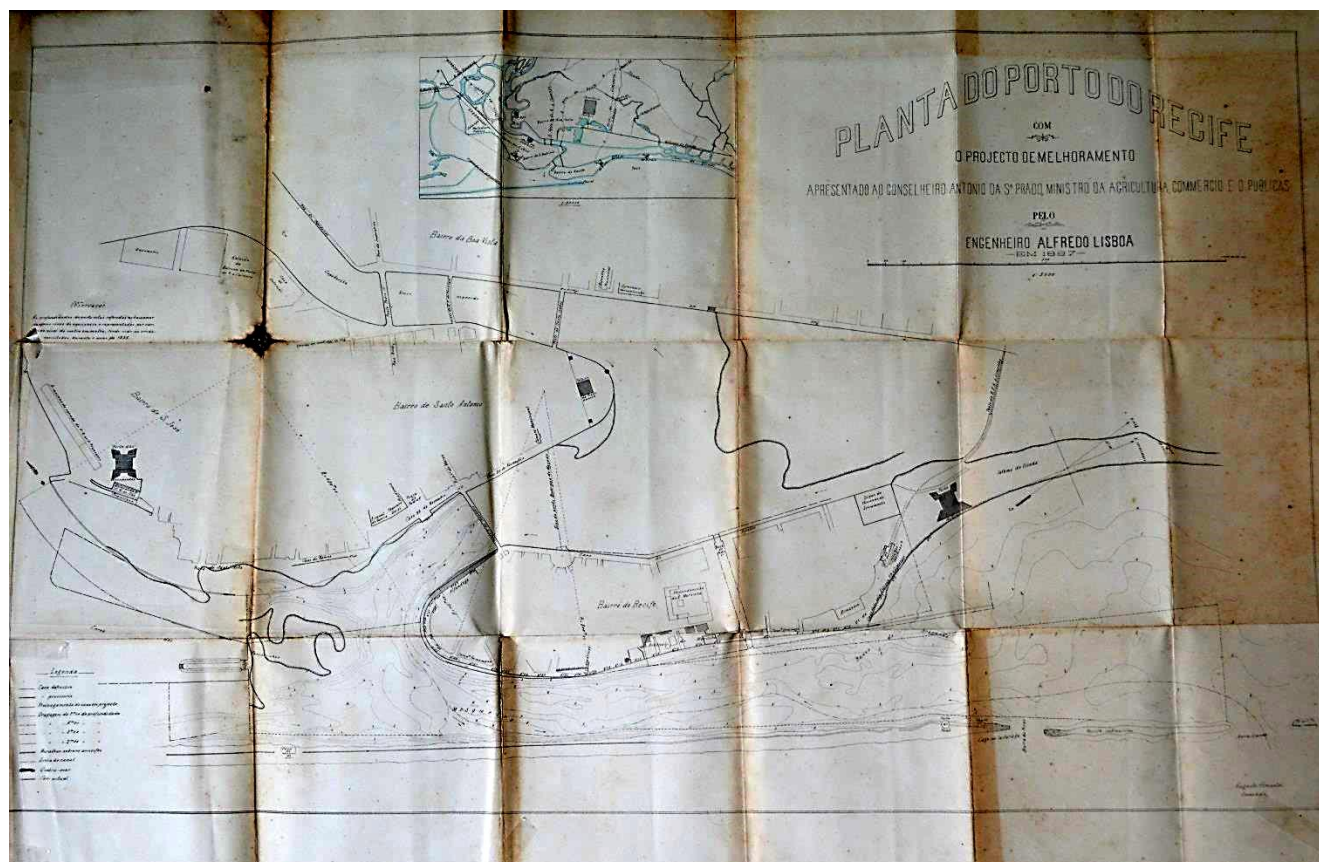
⁶⁷⁸ Obras do melhoramento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 29 de jan. 1886, a. XXIX, nº 230, p. 1, c. 5; Melhoramento do porto. *Jornal do Recife*, 02 de mar., 1886, a. XXIX, nº 49, p. 1, c. 7.

⁶⁷⁹ VELHO SOBRINHO, João Francisco. *Dicionário Bio-bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1937, v. 1, Aarão Garcia – Azevedo Castro, p. 217-218.

⁶⁸⁰ Obras publicas gerais. *Jornal do Recife*. Recife, 05 de jan. 1886, a. XXIX, nº 3, p. 2, c. 1; Melhoramento do porto. *Jornal do Recife*. Recife, 07 de fev. 1886, a. XXIX, nº 30, a. XXIX, p. 1, c. 2.

⁶⁸¹ LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887.

**MAPA 20: Planta do porto do Recife com o projecto de melhoramento
apresentado ao conselheiro Antônio da Silva Prado, ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas
pelo engenheiro Alfredo Lisboa em 1887**



Fonte: LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. 1 mapa: 75cm x 48cm. Colorido. Escala 5.000 m. Desenho de Augusto Pimentel. Material Cartográfico

Seguindo uma linha totalmente diferente, o Governo imperial não instigou polêmicas técnicas. Apenas os capítulos VI e VII da Memória de Alfredo Lisboa foram enviados a Paris, a fim de serem apreciados por Victor Fournié. O primeiro deles discute o projeto geral de melhoramento do porto, quais obras eram indispensáveis e exequíveis naquele momento, e as suas projeções futuras. O segundo capítulo trata do orçamento. Na Rua Val de Grâce nº 9, Fournié escreveu uma *Mémoire* em 6 de agosto de 1887. O engenheiro francês insistiu na conveniência de se construir um molhe oblíquo em relação aos arrecifes, partindo da Barra do Picão em direção ao oceano. A *Jetée Picão* tinha a função de resguardar o ancoradouro das Laminhas e a entrada da Barra Pequena. Outra objeção de Fournié ao projeto diz respeito à remoção imediata da Pedra Redonda. Ele também se pronunciou contra o prolongamento do Cais do Norte e a colocação do dique de reparação na Coroa de Passarinhos. As observações de Fournié foram analisadas pelo autor do projeto. Alfredo Lisboa concordou com a execução imediata do molhe do Picão por considerá-lo útil à navegação, e com o adiamento da remoção da Pedra Redonda. Não fez objeção em colocar o dique de reparação em Santa Rita no lugar da Coroa dos Passarinhos. O restante das obras deveria seguir o plano indicado⁶⁸².

Observa-se, pois, que não se tratava de sérias objeções ao plano, mas apenas mudanças na ordem de prioridades e colocações pontuais. Com o aval de Fournié, o Governo imperial abriu o edital de concorrência em 12 de setembro de 1887. As legações do Brasil em Londres, Paris, Berlim, Bruxelas e Washington fizeram a sua divulgação no exterior. O projeto posto em concorrência era o de Alfredo Lisboa com o molhe projetado por Victor Fournié. A favor dos concorrentes, o Estado imperial ofereceu as vantagens da lei 1.746/69 e as taxas especiais criadas pela lei 3.314/86. Alguns nomes conhecidos participaram direta ou indiretamente da concorrência pública. Os comerciantes do Recife, José da Silva Loio Júnior e Antônio João de Amorim, futuros presidentes da Associação Comercial. Um trapicheiro da mesma cidade, Luiz Lack Leiba. O filho de um político do Império, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu Júnior, em parceria com os engenheiros John Hawkshaw, Son & Hayter. O obstinado Edward de Mornay. E a firma francesa *Pellerin, Bonnevey et Guérin* de uma parte e Xavier Mortier de outra, com o concurso da *Société Française d'Études et d'Entreprises* e a assessoria de Louis-Léger Vauthier⁶⁸³. As propostas foram analisadas pelos engenheiros Alfredo Lisboa e Saboia e Silva, pelo tesouro nacional e pelo Ministério da Agricultura.

⁶⁸² MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Melhoramento do porto de Pernambuco*: parecer do Engenheiro V. Fournié sobre o projecto de melhoramento do porto de Pernambuco e informação prestada a respeito pelo Engenheiro Alfredo Lisboa. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. 17 p.

⁶⁸³ *Obras do porto de Pernambuco*: documentos referentes á concessão feita por decreto n. 10.157 de 5 de janeiro de 1889 para a construcção das obras de melhoramento do porto de Pernambuco. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.



Figura 5 – Alfredo Lisboa, carte de visite, autor Alberto Henschel & Cia. Fonte: FUNDAJ, Cehibra, Coleção Francisco Rodrigues, FR-2921, 9,1cm x 5,6 cm.

Sem aprofundar os detalhes de cada proposta, pode-se dizer que Alfredo Lisboa optou pela anulação da concorrência, porque nenhum dos proponentes conformou-se com os termos do edital. Para o engenheiro, o Governo imperial deveria assumir o empreendimento, como fez o governo português em relação ao porto de Lisboa e de Leixões. Pelas mesmas razões, Saboia e Silva também indicou a anulação da concorrência. Ele era favorável ao regime de empreitadas por conta do Estado, conforme a proposta financeira de Pellerin, Bonnevey et Guérin e Xavier Mortier. O setor de obras públicas do Ministério da Agricultura estava tão de acordo com os dois engenheiros, que aconselhou a abertura de novo edital. Se o governo não fosse da mesma opinião, a proposta de Sinimbu Júnior parecia ser a mais vantajosa do ponto de vista técnico devido à presença de John Hawkshaw e Harrison Hayter. As informações do tesouro basicamente apontaram erros de cálculo de Alfredo Lisboa na análise financeira de cada proposta. Não havendo quem apresentasse uma proposta compatível com o edital, os analistas pediram a revogação da concorrência. Contudo, o posicionamento do Ministério da Agricultura foi bem outra. Para a secretaria de estado, a proposta mais vantajosa era a de José da Silva Loio Jr. e João Antônio de Amorim, futuro Barão de Casa Forte ⁶⁸⁴.

⁶⁸⁴ Ver nota anterior. BRASIL, Decreto Nº 10.157 de 5 de janeiro de 1889. *Collecção das leis do Império do Brazil de 1889*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, v. 1, p. II, p. 86-91.

Foge ao escopo deste trabalho entrar nos meandros dessa concessão. Contudo, cabe tecer algumas palavras sobre o seu desfecho. Há indícios de que João Alfredo abusou de sua influência para favorecer parentes. Um dos seus rebentos possuía laços de matrimônio com a família Loio. A maneira como se deu a concessão contrapôs dois grandes nomes da política brasileira. Empregando o termo “loismo”, Rui Barbosa, com seu estilo literário característico, escreveu vários artigos na *Gazeta de Notícias* sobre o favorecimento de amigos e parentes de João Alfredo em diversas concessões. No outro extremo, Joaquim Nabuco partiu em defesa do ex-presidente. Para Nabuco, João Alfredo estava sofrendo retaliações por ter presidido o gabinete da Lei Áurea. Uma prova da sua inocência era o fato de o contrato ter sido assinado antes da formação do Gabinete 10 de março de 1888 ⁶⁸⁵. Favorecidos ou não, os empresários venderam a concessão no ano seguinte à *Empresa de Obras Públicas no Brasil*, que, por sua vez, transferiu-lhe à *Companhia de Obras Hidráulicas no Brasil* em 31 de dezembro de 1890, com a condição de ser a empreiteira das obras. Quer dizer: o termo de concessão passou por três concessionários em 1 ano. A Empresa de Obras Públicas do Brasil, que de contratante tornou-se empreiteira, desapropriou e demoliu prédios do Bairro do Recife; construiu uma rua de 20 metros de largura no antigo cais; e dragou mais 100.000 m³ de sedimentos. Em seguida, vendeu uma parte do seu equipamento de dragagem, e passou a trabalhar em ritmo cada vez mais lento até parar suas atividades em 1892. É aí que ocorreu um fato para inglês ver. A Companhia de Obras Hidráulicas não pagou os trabalhos da empreiteira, e não formalizou a transferência da concessão no Ministério da Agricultura. Por conseguinte, a concessionária continuava a ser a Empresa de Obras Públicas, que, intimada a manter as obras, não pôde prosseguir, “porque tinha vendido a concessão por escritura pública e recebido a respectiva importância”. Enquanto as duas empresas entravam em litígio, a Associação Comercial pediu ao governo a rescisão do contrato e sugeriu-lhe as seguintes alternativas: realizar as obras por administração, mediante a compra do material e instalações da Empresa de Obras Públicas; fazer um contrato com a mesma empresa; ou chamar nova concorrência. Outra opção seria continuar os trabalhos por conta da caução depositada no ato do contrato. O governo preferiu “cruzar os braços” e esperar que a concessão fosse declarada caduca em 1895. O episódio encerrou a primeira e única experiência da Lei de Docas no Recife ⁶⁸⁶.

⁶⁸⁵ ANDRADE, Manoel Correia de. *João Alfredo: o estadista da Abolição*. Recife: Massangana, 1988. p. 217-18.

⁶⁸⁶ Melhoria do porto do Recife. *Jornal do Recife*. Recife, 27 de jul. 1895, a. XXXVIII, nº 169, II, p. 2, c. 2-3; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco lido em sessão da assembléa geral de 24 de agosto de 1893*. Recife: [s.n.], 1893. p. 69-72; *Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado a Comissão Executiva composta dos Snrs. Antonio Carlos Ferreira da Silva, Dr. Manoel Gomes de Mattos, Augusto de Figueiredo Costa em 7 de abril de 1895*. Recife: Typ. Arthur de Mattos, 1897. p. 9-14. O decreto que encerrou a concessão é o de nº 10.157 de 5 de fevereiro de 1889.

CONCLUSÃO

Em 19 de novembro de 1887, um advogado observou nas ‘Publicações a pedidos’ do *Diário do Pernambuco* a rapidez com que o último projeto de melhoramento do porto foi aprovado e posto em concorrência. Para Afonso de Albuquerque Mello, os antigos projetos não foram recepcionados pelo Governo imperial, porque receberam ampla divulgação “não só em folhetos como pela imprensa jornalística, esperando-se que a crítica viesse mostrar a sua conveniência ou inconveniência”. Graças à mesma crítica, “que mostrou os inconvenientes de todos eles”, nenhum chegou a ser aprovado. Contudo, o plano do engenheiro Alfredo Lisboa “teve a fortuna ou infortúnio de ser aceito logo que saiu das mãos de seu autor, antes que a crítica viesse mostrar algum defeito radical ou a sua improficuidade, ou indicar, porventura, algum defeito que parecesse susceptível de correção”⁶⁸⁷. Não nos interessa explorar os pontos fracos do projeto na perspectiva de Albuquerque Mello. Basicamente, ele insiste na falta de estudos mais profundos sobre o assoreamento do porto. Cumpre-nos, contudo, ressaltar que um homem bem colocado notou uma postura diferente no Governo imperial. As controvérsias técnicas cederam diante de uma decisão política. Mas, uma atitude mais decisiva em relação ao grande anseio da província já era tarde de mais. O que sobrou no final do Império faltou durante a maior parte do regime Monárquico. O Governo imperial não conseguiu se decidir entre os vários planos de melhoramento do porto e, tampouco, entre o regime autossustentável da Lei de Docas, ou a execução direta por conta do Estado. Durante a maior parte do Segundo Reinado, prevaleceu o regime administrativo. A partir de 1849, o Ministério da Marinha tocou as obras desse modo até o início da Guerra do Paraguai. O reconhecimento de que o Governo imperial não tinha competência técnica e administrativa para empreender obras desse porte resultou na aprovação do Dec. 1.746/69. A nova lei prometia livrá-lo das despesas portuárias; atrair investidores nacionais e estrangeiros; aumentar a arrecadação de impostos; e incentivar a política de centralização, mediante a intermediação entre o capital privado e as províncias. Ademais, o modelo portuário não exigia qualquer tipo de compensação financeira na forma de garantia de juros, subvenções ou empréstimos públicos. Na contramão do discurso pró-doca, o governo decidiu restabelecer o regime administrativo em 1873. Uma das primeiras atitudes do Ministério da Agricultura ao assumir a pasta portuária foi instituir a Diretoria das Obras de Conservação dos Portos de Pernambuco.

⁶⁸⁷ MELLO, Afonso de Albuquerque. O novo plano de melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 19 e 20 de nov. 1887, a. LXIII, nº 265, p. 3, c. 4-5; nº 266, p. 3, c. 3; BLAKE, Augusto Victorino Alves. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1883. v. 1, p. 11.

No fundo, o sistema administrativo não agradou a ninguém. É certo que para o Recife, a conservação do porto, por engenheiros do governo e mediante dotações orçamentárias, era menos mal do que entregá-lo a companhias privadas. Mas, ela tinha o caráter protelatório, já que não seguia um plano executivo. Um correspondente do *Diário de Pernambuco*, que, aliás, era favorável a realização da reforma por contratos privados, acreditava que o “governo é o pior dos empreiteiros”, porque diante dos “casos passados em nosso país, as empreitadas da administração são verdadeira calamidade econômica”. Para o mesmo, a existência de vários projetos tem “ao menos servido, em falta de melhor êxito, para levar à consciência pública a certeza de que os simples trabalhos de dragagem, sem as obras preliminares que lhes assegurem os resultados, constituem um paliativo caro, caríssimo, e nada mais”⁶⁸⁸. Em se tratando do poder público, os próprios ministros reconheciam a incompatibilidade entre as despesas realizadas e os resultados conseguidos. O ministro da Agricultura, João Ferreira de Moura, falou da urgência de “empreender o melhoramento definitivo deste importante porto que, desde o princípio do século, há sido estudado por eminentes engenheiros nacionais e estrangeiros, como é fácil reconhecer pelos relatórios apresentados ao governo em 1875 e em 1881 por John Hawkshaw e por W. Milnor Roberts”. Escolhendo um destes planos, o governo atenderia a “necessidade desde muito reclamada por interesses comerciais e gerais, que se ligam ao melhoramento de um dos principais portos do Império, e de cuja execução depende a redução das despesas que atualmente se fazem sem perduráveis vantagens”⁶⁸⁹. Por seu turno, o capital privado não tinha como constituir uma companhia, enquanto o Estado estivesse tocando as obras do porto administrativamente. Na verdade, o Governo imperial meteu-se numa encruzilhada. O legislador de 1869 entendeu que o Dec. 1.746 somente dizia respeito à implantação de docas, e não ao melhoramento do porto. Por conseguinte, o Império tinha que realizar as obras exclusivamente portuárias, e só depois permitir a instalação de docas inglesas no Recife. Foi esta a intenção do Ministério da Agricultura ao instituir a Diretoria das Obras de Conservação dos Portos, e encomendar um “estudo definitivo” ao engenheiro inglês John Hawkshaw. Mas, a sucessão de crises da década de 1870 modificou os seus planos. As obras continuaram a ser executadas conforme as condições do tesouro, e sem um programa de obras a ser seguido integralmente. É nesse contexto que a Lei de Docas manterá a sua integridade formal, mas será interpretada de outra maneira.

⁶⁸⁸ O melhoramento do porto de Pernambuco. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12 de ago. 1887, a. LXIII, nº 183, p. 2, c. 6; p. 3, c. 1.

⁶⁸⁹ BRASIL, Governo do (1885: MOURA). *Relatorio apresentado á assembléa geral na primeira sessão da decima nona legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, João Ferreira de Moura*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885. p. 116.

A primeira modificação ocorreu na concepção técnica. As docas significavam bacias fechadas construídas na Inglaterra. Cada uma dessas bacias reuniam num único recinto todas as atividades portuárias sob o controle de companhias privadas. Mas, a concepção técnica inglesa desgastou-se no Brasil devido aos custos desse tipo de construção, às dificuldades dos primeiros concessionários de levantar os capitais necessários a esse tipo de empreendimento, e a sua associação à ideia de monopólio. Durante um curto período, as docas passaram a significar o sistema *Jetty Principle*, ou seja, um cais central dotado de pontes perpendiculares de madeira ou ferro. O modelo nova-iorquino também não foi bem aceito. As províncias não viam vantagem em entregar os seus portos a grupos de capital, e receber em troca um cais de pedra no final da concessão. Finalmente, as docas tornaram-se cais contínuos ou corridos, que nada mais eram do que o revestimento do porto com cais de alvenaria ou de pedra, munidos na sua superfície com todos os edifícios e aparelhos de um porto moderno. O cais contínuo prometia uma convivência pacífica entre a nova concepção portuária e o sistema de trapiches. Segundo Alfredo Lisboa, ele parecia ser “mais proveitoso para o comércio e a cidade” do que as docas de comércio, porque daria “fácil acesso por água junto aos armazéns que já existem e a introdução dos meios aperfeiçoados de manipulação das mercadorias”⁶⁹⁰. A experiência de Santos demonstrou exatamente o contrário. A *Companhia Docas de Santos*, após instalar-se no porto, conseguiu derrubar judicialmente trapiche por trapiche⁶⁹¹.

A segunda mudança deu-se na interpretação dos artigos da Lei de Docas e na criação de novas vantagens aos empresários. Originalmente, o Dec. 1.746/69 falava em autorização pública e não contemplava o princípio da concorrência. Contudo, as concessões do final do Império e do começo da República ocorreram por meio de editais. Vimos que José da Silva Loio Jr. e João Antônio de Amorim competiram com outros quatro candidatos. Assim como as docas deixaram de significar bacias inglesas, o Dec. 1.746/69 aplicava-se a melhoramentos portuários em geral realizados pelo capital privado. Desejando explorar comercialmente um porto, uma companhia de docas poderia executar obras destinadas a receber um número cada vez maior de navios. Como a referida lei aplicava-se a docas-entrepasto, tornou-se necessário criar um sistema de financiamentos para as obras mais tipicamente portuárias. É aí que surge um aditivo à lei orçamentária, permitindo ao governo constituir uma caixa especial. Ela seria constituída pela taxa de 1% sobre o produto da exportação e de 2% sobre o da importação. A lei nº 3.314 possuía dupla finalidade. Ela proporcionou ao capital privado um meio adicional

⁶⁹⁰ LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887. p. 53.

⁶⁹¹ GITARY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: UNESP, Prefeitura Municipal de Santos, 1992. p. 26.

com que empreender obras portuárias, separando-as daquelas relativas à exploração industrial, e também permitiu o papel empreendedor do Estado, mediante empreitadas diretas ou por meio de contratos. Por outro lado, as taxas especiais criadas pela lei 3.314/86 produziram um parâmetro tarifário inexistente na Lei de Docas. Todo esse aparato legal não surtiu efeito no Império devido à mudança de regime político, mas terá grande importância nas grandes obras portuárias realizadas durante a Primeira República⁶⁹².

Em parte, a reformulação da Lei de Docas não tem qualquer relação com o porto de Pernambuco, mas com as concessões malogradas de outros portos. Não houve no Recife após a aprovação do decreto, a oposição sistemática dos trapicheiros da Bahia ou as dificuldades dos empresários de docas no Rio de Janeiro. Apesar de ser uma inimiga declarada das docas, a representação provincial ficou sem poder de intervir, pois a nova lei concentrou a esfera decisiva no executivo por meio dos seus ministérios. Foi o imbróglio técnico que dificultou as obras do porto e a construção de docas. Ele formou-se ainda no Período Colonial, ganhou novos contornos com as consultas a pedido do Império, e agravou-se com as disputas entre peticionários. No início do Séc. XIX, o problema do porto era o assoreamento da barra e dos ancoradouros internos. Os engenheiros-militares não chegaram a uma conclusão sobre as causas da sedimentação e o meio de combatê-las. Posteriormente, os projetistas incluíram nos projetos as bacias de flutuação ou docas de comércio, visando resolver os obstáculos naturais e as necessidades comerciais do porto. Aos poucos, o que era secundário tornou-se principal. O posicionamento da bacia portuária no estuário do Capibaribe ganhou mais destaque do que a própria reforma em si. As disputas técnicas e as implicações econômicas das docas sobre a praça do Recife complicaram a tomada de uma decisão política. O Império viveu o dilema de qual plano adotar. A escolha entre um deles poderia trazer benefícios ao regime hidráulico do porto ou prejudicá-lo ainda mais. Sem falar da desarticulação do comércio tradicional do Recife e das suas consequências políticas. Durante certo período, ele abusou dos pareceres de engenheiros nacionais e estrangeiros para esquivar-se de uma deliberação favorável às docas ou ao regime de execução direta. Enquanto isso, as obras do porto foram tocadas pelo sistema administrativo. Esse caminho teve o seu preço. O Ministério da Agricultura comprometeu boa parte do seu orçamento com obras ineficazes, e a província não alcançou o seu mais almejado melhoramento e do qual dependia a sobrevivência do entreposto regional. Sem uma solução política no âmbito dos projetos, a Lei de Docas tornou-se impraticável.

⁶⁹² LISBOA, Alfredo. Estudo sobre os regimes de exploração industrial instituídos nos portos do Brasil. *Revista Brasileira de Engenharia*. Rio de Janeiro, t. XII, nº 4, p. 129-133, out. 1926; t. XII, nº 5, p. 228-236, nov. 1926; t. XIII, nº 1, p. 9-22, jan. 1927. Mensal.

FONTES PRIMÁRIAS

1. Manuscritos:

1. 1. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE), Recife:

1.1.1. Coleção Porto do Recife:

a) Capitania dos portos:

Códices: PR-1, PR-2, PR-3, PR-4, PR-5, PR-6, PR-7, PR-8, PR-9, PR-10, PR-11, PR-12, PR-13, PR-14.

b) Alfândega:

Códices: PR-24, PR-25, PR-26, PR-27, PR-28, PR-29, PR-30.

c) Diretoria das Obras de Conservação dos Portos:

Códices: PR-31, PR-32, PR-33, PR-34, PR-35.

1.1.2. Companhias diversas:

Código: DII-12. Companhias Diversas.

1.1.3. Comissões diversas:

Código: DII-24.

1.1.4. Obras Públicas:

Códices: OP-1, OP-2, OP-13, OP-14, OP-36, OP-46.

1.1.5. Arsenal de Marinha:

Código: AM-12.

Código: AM-13.

Código: AM-14.

Código: AM-15.

1.1.5. Diversos:

Código: B-20/1.

1.1.6. Registos Oficiais:

Código: R.O. 88-4.

1. 2. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco (IAHGP), Recife.

Código: 0536, fl. 1. Caixa 10.

1.3. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Rio de Janeiro.

Código: lata 208, pasta 83.

1. 4. Fundação Biblioteca Nacional (FBN), Rio de Janeiro.

Código: I-05,01,004.

Código: I-34,09,23

Código: I-32,34,19.

Código: I-34,16,065.

Código: I-34,24,005.

Código: I-34,24,016.

Código: I-34,25,001.

Código: I-34,25,002.

Código: I-34,25,004.

Código: I-34,25,006.

Código: I-34,25,007.

Código: I-34,25,008.

Código: I-34,25,010.

Código: I-34,25,011.

Código: I-34,25,015.

Código: I-34,25,018.

Código: I-35,25,010.

Código: II-33,50,025

1.5. Arquivo do Museu Imperial de Petrópolis (AMIP), Rio de Janeiro.

Código: maço 123, doc. 6.139.

Código: II – ZGV 01011867 Nea. C [D02]

Código: maço 160, doc. 7408.

Código: maço 173, doc. 7.886.

Código: 7.248

1.6. Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa (AHU), Projeto Resgate.

AHU_ACL_CU, Série 015, cx. 278, Doc. 18722.

AHU_ACL_CU, Série 015, cx. 280, Doc. 19013.

AHU_ACL_CU, Série 012, cx. 283, Doc. 19241.

1.7. Arquivo da École Centrale des Arts et Manufactures (EC), Paris.

Código: Dossier de BARRETO, Manoel de Barros. Promotion 1850.

1.8. The National Archives, Londres.

1.8.1. Public Record Office: Board of trade (BT):

Código: 1.428

Código: 4.174

Código: 4.175

1.9. Montana State University, Estados Unidos.

1.9.1. William Milnor Roberts Papers, 1828-1959.

Series 5, Box 7

14. Porto of Pernambuco, march 28, 1881.

25. Pernambuco Harbour

2. Impressos:

2.1. Porto do Recife:

VAUTHIER, Louis-Léger. *Memoria sobre os melhoramentos e aperfeiçoamentos do porto da cidade do Recife de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia da União, 1845.

FREITAS, Rodrigos Teodoro de; SANTOS, Elisiário Antonio dos; FERREIRA, José Mamede. *Memoria sobre o porto de Pernambuco, apresentada ao ministro da Marinha pela comissão para esse fim nomeada pelo capitão de mar e guerra Rodrigo Theodoro de Freitas, capitão tenente Elisiário Antonio dos Santos e o engenheiro José Mamede Alves Ferreira*. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N. L. Vianna, 1849.

LAW, Henry; BLOUNT, John. *Memoria para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856.

Relatorio da Commissão Astronomica e Hydrographica sobre o porto do Recife. In: BRASIL, Governo do. (1859-1861: Barros). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Sebastião do Rego Barros*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1860. a. 6, p. 3-14.

LIAIS, Emmanuel. Projecto sobre os meios de melhoramento para o porto da cidade do Recife. In: BRASIL, Governo do. (1861-1862: SILVA). *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na primeira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Marquez de Caxias*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1861. a. 4, 25 p.

BARRETO. Manoel de Barros. *Memoria sobre o melhoramento do porto de Pernambuco por M. de Barros Barreto*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1865.

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Apontamentos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco e proposta para leva-lo a effeito pelos Srs. Barão de Mauá, conselheiro Manoel da Cunha Galvão e Dr. Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto*. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1867.

MAUÁ, Barão de; GALVÃO, Manoel da Cunha; BARRETO, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz. *Melhoramento do porto de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Tipografia Progresso, 1868.

PERNAMBUCO DOCKS AND HARBOUR COMPANY. *Memorandum of association of the Pernambuco Docks and Harbour Company (Limited)*. London: Spottiswoode & C., Printed, 1868.

GALVÃO FILHO, Raphael Archanjo. *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguão no mesmo porto e meios de removê-las*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870.

FOURNIÉ, Victor. *Étude sur le travaux nécessaires au développement du port de Pernambuco*. Paris: Dunod Éditeur, 1874.

HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil: relatórios de Sir. John Hawkshaw*. Publicação oficial. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875.

MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Projecto de melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo bacharel José Tibúrcio Pereira de Magalhães, capitão do porto de engenheiros*. Paris: Imprimerie V^e Ethiou-Pérrou, 1876.

CAMARA, José Ewbank da. *Porto de Pernambuco: extrahido do relatório da comissão nomeada pelo governo provincial, em maio de 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1876.

FOURNIÉ, Victor; BÉRINGER, Émile. *Memoire sur le port du Recife*. Separata de: *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*. Amsterdam: C. L. Brinkman; Utrecht: J. L. Beijers, n^o 8, 1881.

ROBERTS, William Milnor. *Relatorio de W. Milnor Roberts, engenheiro civil, sobre os portos de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Aracajú feito em 1881 por ordem de S. Ex. o Sr. conselheiro Manoel Buarque de Macedo*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881.

LISBOA, Alfredo. *Memoria descriptiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Recife apresentado ao Exm. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado*. Pernambuco: Typographia Apollo, 1887.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Melhoramento do porto de Pernambuco: parecer do Engenheiro V. Fournié sobre o projecto de melhoramento do porto de Pernambuco e informação prestada a respeito pelo Engenheiro Alfredo Lisboa*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. 17 p.

Obras do porto de Pernambuco: documentos referentes á concessão feita por decreto n. 10.157 de 5 de janeiro de 1889 para a construcção das obras de melhoramento do porto de Pernambuco. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

2.2. Roteiros de Navegação:

FIGUEIREDO, Manoel. *Hidrographia, exame de pilotos no qual se contem as regras que todo piloto deve guardar em suas navegações, assi no Sol, variação dagulha, como no cartear, com algumas regras da navegação de Leste, Oeste, com mais o Aureo numero, Epactas, Marès, & altura da Estrella Polar. Com os roteiros de Portugal para o Brasil, Rio da Prata, Guiné, S. Thomé, Angolla & Indias de Portugal e Castella*. Lisboa: Vicente Alvarez, 1625.

PIMENTEL, Manoel. *Arte de Navegar e Roteiro das viagens, e costas maritimas de Guiné, Angola, Brasil, Indias & Ilhas Ocidentais, & Orientais*. Lisboa: Francisco da Silva, 1746.

PAGANINO, Jacinto José. *Roteiro Occidental para Navegação da Costa, e Portos do Brasil*. Lisboa: Offic. Patr. de Francisco Luiz Ameno, 1784.

ROUSSIN, Albin-Reine. *Le Pilote du Brésil* ou description des côtes de l'Amérique Méridionale comprises entre l'île Santa-Catharina et celle de Maranhão avec les intructions nécessaires pour atterrir et naviguer sur ces côtes. 2^a ed. Paris: Imprimerie Royale, 1845.

PEREIRA, José Saturnino da Costa. *Apontamentos para a formação de hum roteiro das costas do Brasil com algumas reflexões sobre o interior das provincias do litoral, e suas produccções*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.

OLIVEIRA, Manoel Antônio Vital de. *Descrição da costa do Brasil de Pitimbú a' São Bento e de todas as barras, portos e rios do litoral da Província de Pernambuco*. Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1855.

_____. *Roteiro da costa do Brasil do Rio Mossoró ao Rio de S. Francisco do Norte*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869.

MOUCHEZ, Ernest Amédée Barthélemy. *Les côtes du Brésil, descriptions et instructions nautiques*. 2^{ème} section: Du Cap San Roque a Bahia. Paris: Imprimerie Nationale, 1874.

PEREIRA, Felipe Francisco. *Roteiro da costa do norte do Brasil desde Maceió até o Pará publicado sob os auspícios do Exm. Sr. Conselheiro Dr. Luiz Antonio Pereira Franco, ministro da Marinha*: comprehendendo todos os portos, barras e enseadas, e indicando a maneira de demandal-a; a navegação por dentro e por fóra do canal de S. Roque e as derrotas com as marcas para bordejar no mesmo. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1877.

AGUIAR, Joaquim Duarte. *Roteiro da costa do norte do Brazil desde o Cabo de S. Agostinho até a cidade do Pará*. 2^a ed. Maranhão: Typ. do Paiz, 1880.

SILVA, Arthur Indio do Brasil. *Notícia descriptiva dos portos principaes do Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1882.

3. Periódicos:

3.1. Jornais:

Correio Braziliense ou Armazem Literario. Londres: Correio Braziliense, 1816. v. XVII.
O Investigador portuguez em Inglaterra, ou jornal literario, politico & C. Londres: Officina Portugueza, julho de 1817.

A Província. Recife, 1872-1878, 1890-91.

A União. Recife, 1840-1859

Brasil Marítimo. Recife, 1859. v. III, nº 24

Diário de Pernambuco. Recife, 1850-1896.

Diário Novo. Recife, 1840-49.

Jornal do Recife. Recife, 1859, 1861, 1865-66, 1868-1895.

O Democrata: órgão do club deste nome. Recife, 1880-1881.

Diário de Brasil. Rio de Janeiro, 1883.
Correio Official. Rio de Janeiro, 1840. v. 2.
Correio Mercantil. Rio de Janeiro, 1848, 1850, 1853, 1856, 1865, 1866, 1867.
Diário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1850-1879.
Gazeta Official do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro, 1847.
Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 1850-1870
O Brasil. Rio de Janeiro, 1848.
The Rio News. Rio de Janeiro, July 24 th, 1881, v. VIII.

3.2. Almanagues:

Almanak administrativo, mercantil e industrial da corte e província do Rio de Janeiro inclusive a cidade de Santos da provincia de São Paulo. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1880. a. XXXVII, p. 72

VASCONCELOS, José de (org.). *Almanak administrativo, mercantil e industrial da provincia de Pernambuco*. Pernambuco: várias editoras, 1860, 1861, 1862, 1864.

AMARAL, Francisco Pacífico do (org.). *Almanak administrativo, mercantil, industrial e agricola da provincia de Pernambuco*. Recife: várias editoras, 1868- 1871, 1874-1876, 1879, 1881, 1883-1886.

4. Arquivo da Associação Comercial de Pernambuco (ACP), Recife:

4.1. Manuscritos:

Livro de Actas, 1839-1851, v. I.
Livro de Actas, 1851-1867, v. II.
Livro de Actas, 1867-1873, v. III.
Livro de Actas, 1874-1879, v. IV.
Livro de Actas, 1879-1886, v. V.
Livro de Actas, 1886-1898, v. VI.

4.2. Impressos:

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE PERNAMBUCO. *Relatorios da direcção da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco*. Recife: várias editoras, 1857-1875, 1877-1895.

5. Associação Comercial Agrícola de Pernambuco:

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL AGRÍCOLA DE PERNAMBUCO. *Relatorios da directoria da Associação Commercial agrícola de Pernambuco*. Recife, várias editoras, 1879, 1881-1885, 1887-1888.

6. Relatórios e boletins oficiais:

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios apresentados á assembléa geral legislativa pelos ministros e secretarios de estado dos negocios da Marinha*. Rio de Janeiro: várias editoras, 1854-1874.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Relatórios apresentados à assemblea geral legislativa pelos ministros e secretarios de estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: várias editoras, 1870-1891.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Propostas e relatórios do Ministério da Fazenda apresentados à assembleia geral legislativa pelos ministros e secretarios de estado dos negócios da Fazenda*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional: várias editoras, 1861-1889.

MINISTÉRIO DA GUERRA. *Relatorio apresentado á assembléa geral legislativa na quarta sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Guerra, Sebastião do Rego Barros*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1860.

Boletim do expediente do Governo. Ministério da Marinha. Novembro de 1860. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. t. 16, p. 6.

Boletim do expediente do Governo. Ministério da Marinha. Dezembro de 1860. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C. 1860, t. 11.

Boletim do expediente do governo. Ministério da Marinha. Julho de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1861, t. 24.

Boletim do expediente do governo. Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Setembro de 1861. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & C., 1862, t. 26

7. Documentos oficiais de Pernambuco:

7. 1. Administração Provincial:

PERNAMBUCO, Governo de. (1837-1838: Barros). *Falla que na ocasião da abertura da Assembléa Legislativa provincial de Pernambuco no 1º de março de 1838 recitou o Exm. Snr. Francisco do Rego Barros, presidente da mesma província*. Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1838. p. 47-49.

PERNAMBUCO, Governo de. (1839-1840: Barros) *Relatorio que á assemblea legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinaria de 1840 o excellentissimo presidente da mesma provincia Francisco do Rego Barros*. Pernambuco: Typographia de Santos & Companhia, 1840. p. 11-12.

PERNAMBUCO, Governo de. (1856-1857: Macedo). *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1857 o exm. sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, presidente da mesma provincia*. Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1857.

PERNAMBUCO, Governo de. (1866: Cunha). *Relatorio que o exm. sr. 1º vice-presidente Dr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha apresentou ao excellentissimo senhor conselheiro Dr. Francisco de Paula Silveira Lobo por ocasião de entregar-lhe em novembro de 1866 a administração da provincia de Pernambuco*. Pernambuco: Typographia de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1867.

PERNAMBUCO, Governo de. (1869-1870: Almeida). *Relatorio com o qual o S. Exc. o Sr. Senador Frederico de Almeida e Albuquerque abrio a primeira sessão da assemblea legislativa provincial no 1º de abril de 1870*. Recife: Typographia de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870.

PERNAMBUCO, Governo de. (1874-1876: Lucena). *Falla com que o Exm. Sr. Commendador Henrique Pereira de Lucena abrio a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874*. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1874.

PERNAMBUCO, Governo de. (1879-1880: Albuquerque). *Falla com que o Exm. Sr. Dr. Lourenço Cavalcanti de Albuquerque abrio a sessão da Assembléa Provincial de Pernambuco no dia 1 de março de 1880*. Pernambuco: Typ. de Manoel de Figueiroa de Faria & Filhos, 1880.

PERNAMBUCO, Governo de. (1881-1882: Correia). *Falla com que o Exm. Sr. Dr. Antonio Epaminondas de Barros Correia 1º vice-presidente da provincia abrio a sessão da Assembleia Legislativa de Pernambuco em 1º de março de 1882*. Pernambuco: Typographia de M. Figueiroa de Faria & Filhos, 1882.

PERNAMBUCO, Governo de. (1885: Leão). *Falla com que o Exm. Sr. terceiro vice-presidente Dr. Augusto de Souza Leão abrio a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco a 1º de março de 1885*. Recife: Typ. de Manoel Figueiroa & Filhos, 1885.

PERNAMBUCO, Governo de. (1885-1886: Pereira Jr.). *Falla que o presidente da provincia conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Junior dirigio á Assembleia Legislativa de Pernambuco no dia de sua instalação, a 6 de março de 1886*. Recife: Typ. Manoel Figueroa de Faria & Filhos, 1886.

PERNAMBUCO, Governo de. (1885: Leão). *Falla com que o Exm. Sr. terceiro vice-presidente Dr. Augusto de Souza Leão abrio a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco a 1º de março de 1885*. Recife: Typ. de Manoel Figueiroa & Filhos, 1885.

7. 2. Anais da Assembleia Provincial:

Annaes da assembléa provincial de Pernambuco. Sessão de 1870. Pernambuco: Typographia de M. Figueirôa de F. & Filhos, 1870, t. IV.

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco do anno de 1885. Recife: Typ. de Manoel de Figueiroa de Faria & Filhos, 1885. v. I.

Annaes da Assembleia Provincial de Pernambuco do anno de 1886. Recife: Typ. Manoel de Figueiroa de Faria e Filhos, 1886.

7. 3. Coleção de Leis Provinciais:

PERNAMBUCO, Governo de. Nº 2. *Colleção de leis, decretos e resoluçoens da provincia de Pernambuco dos annos de 1835-1836*. Recife: Typ. de M. F. de Faria, 1836. t. 1, p. 4.

PERNAMBUCO, Governo de. *Leis Provinciais do anno de 1873*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filhos, 1873.

PERNAMBUCO, Governo de. *Leis Provinciais do anno de 1875*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filhos, 1875.

PERNAMBUCO, Governo de. *Collecção das leis provinciais sancionadas e publicadas no anno de 1882*. Recife: Typographia de M. Figueiroa & Filhos, 1882.

8. Coleção de Leis do Império do Brasil:

BRASIL, Governo do. *Collecção das decisões do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

BRASIL, Governo do. *Collecção das Leis do Brazil de 1815*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1890. p. 12.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1835*. 1ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1864.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1840*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1863. t. III, pt. 1

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1845*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1845. T. VII, pt.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1846*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847, p. 9-10. t. IX, pt. II.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1848*. 1ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1849. t. X.

BRASIL, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. *Codigo Commercial do Imperio do Brasil. Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1850*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1850. t. XI, pt. 1.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1852*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. T.XIII, pt. 1.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854, v. XVII, pt. II.

BRASIL, Governo do. *Collecção das decisões do governo do Império do Brasil, 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. T. XVII, aditamento ao 2º caderno.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1855*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856, t. XVI e t. XVIII.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1857*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857, t. XX, pt. II.

BRASIL. Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1862*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862, t. XXIII, pt. I; t. XXV, pt. II.

BRASIL, Governo do. *Collecção das decisões do governo do Imperio do Brasil. 1863*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1863. T. XXVI.

BRASIL, Governo do. *Additamento á Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brasil expedidas pelo ministro dos negocios da Fazenda no anno de 1864*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1865*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865. T. XXV, pt. 1

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1869*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869. T. XXIX, pt. 1.

BRASIL, Governo do. *Collecção de leis do Império do Brasil de 1870*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, t. XXXIV, pt. II.

BRASIL, Governo do. *Collecção de leis do Império do Brasil de 1871*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, t. XXXIII, pt. II.

BRASIL, Governo do. *Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brasil de 1873*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, t. XXXVI.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Império do Brazil de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1886*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. pt. 1, t. XXXIII. Art. 7§ 4, p. 80.

BRASIL, Governo do. *Collecção das leis do Império do Brazil de 1889*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, v. 1, p. II.

9. Anais parlamentares:

9.1. Câmara dos Deputados:

Annaes do Parlamento Brasileiro. Camara dos Srs Deputados. Rio de Janeiro: várias editoras, 1860-1889.

9. 2. Senado:

Anais do Senado do Império do Brasil. Rio de Janeiro: várias editoras, 1860-1889.

10. Conselho de Estado:

Consultas da secção da fazenda do Conselho de Estado (1866-1870). Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1871, v. VI.

11. Dicionários europeus do Séc. XIX:

Dictionnaire de l'industrie, manufacturière, commerciale et agricole. Paris: Chez J. B. Baillière, Libraire de l'Académie Royale de Médecine, 1833.

Dictionnaire du Commerce et des Marchandises, contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer. Paris: Guillaumin et Cie, Éditeurs, 1837. T. 1, A-F.

MCCULLOCH, John Ramsay. *Dictionary, geographical, and histotical, of the various countries, places, and principal natural objects in the world.* New York: Published by Harper & Brother, 1844. V. II.

_____. *A Dictionary pratical, theoretical, and historical of commerce and comercial navigation.* London: Longmans, Green and Co., 1871. p. 498.

12. Obras de engenharia europeia:

BARRET, Louis-Julien. *Note sur l'aménagement des ports de commerce.* Marseille: Typ. et Lith Barlatier-Feissat Père et Fils, 1875, 2v

BERTEAUT, Sébastien. *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent a son port.* Marseille: Typographie Barlatier-Feissat et Demonchy, 1845, t. 1.

BRINGOL, Jean-Charles. *Études sur la construction des Docks de Sainte-Catherine, a Londres, et sur la manutention des marchandises entreposées.* Paris: impr. De A. Belin, s. d. [18..]

CAPPER, Charles. *The Port and Trade of London: historical, statistical, local and general.* London: Smith, Elder & Co., 1862.

Collection complete des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État. Paris: Imprimé par Charles Noblet, 1863.

CONINCK, Frédéric. Le Havre. *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation.* Paris: Libraire de Guillaumin et Cie, 1861. T. II, H-Z.

_____. *Le Havre: son passé, son présent, son avenir.* Havre: imp. du Commerce, 1859.

FLACHAT, Eugène. *Établissements Commerciaux: Docks de Londres; Entrepots de Paris. Projects de docks a Marseille.* Paris: Librairie de F. -G. Levrault, 1836.

GRIFFIN, Josiah. *History of the Surry Commercial Docks.* London: Unknown, 1877. 40 p.

KING, T. H. *The London and St. Katharine Docks: some considerations on the recent management and presente state of this once valuable property.* London: Spottiswoods and Co., 1868.

_____. *The London and St. Katharine Docks: some considerations on the policy which should in future guide the directors of that Company.* London: Spottiswoods and Co., 1869.

LAMÉ, Gabriel; CLAPEYRON, Émile; FLACHAT, Stéphane *et al.* *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*. Paris: Éverat, 1832. Cap. VIII.

POTHIER, Francis. *Histoire de l'École Centrale des Arts et Manufactures*. Paris: Libraire Delamotte, 1887. 554 p.

Prospectus de l'établissements des magasins: autor du Bassin de La Villette. Paris: Imprimerie de Selligue, 1830. 8 p.

The London Dock Companies: na inquiry into their presente position and future prospectus, with suggesting for improvements of revenue and dividends. London: Richardson & Co. Cornhill, 1861.

The London Dock Companies: an inquiry into their present position and future prospects with suggestions for improvements of revenue dividends (The Dock Pamphlets, nº 2. Dock Dividends and warehousre fires). London: Richardson & Co. Cornhill, 1861.

VUIGNER, Émile. *Docks-Entrepots de La Villette: détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissements*. Paris: Dunod Éditeur, 1861. p. V-VIII.

13. Portos e docas no Brasil:

BARROSO, Zózimo. *Plano e relatorio apresentado a 8 de julho de 1870 pelo engenheiro Zózimo Barroso sobre o porto de Fortaleza*. Londres: Typ. Brethell & C., 1870.

CAMARA, Antônio Alves. *A Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos de seu porto pelo capitão-tenente Antonio Alves Camara*. Rio de Janeiro: Imp. H. Lombaerts & Comp. 1890.

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Melhoramento dos portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869.

REBOUÇAS, André Pinto; REBOUÇAS, Antônio Pinto. *Estudos sobre portos de mar*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1862.

_____. *Portos de Commercio: novos estudos durante a viagem a Europa e aos Estados Unidos em 1872 e 1873*. In: CAMARA, José Ewbark (org.). *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. t. IV, abr. 1875.

_____. *Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precedêrão e motivárão a sua organização. Resposta às acusações que lhe tem sido feitas*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. De J. Villeneuve e Comp., 1870.

_____. *Melhoramento do porto do Rio de Janeiro: organização das Docas de D. Pedro II (nas enseadas da Saúde e da Gambôa)*. Collecção de artigos publicados pelo engenheiro André Rebouças. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869.

_____. ROXO, Raimundo Teixeira Belford. *Melhoramento do porto do Maranhão: organização da companhia do porto e das docas do Maranhão*. Representação apresentada a Assembléa Legislativa Provincial do Maranhão. São Luiz: Imp. por B. de Mattos, 1868.

_____. *Portos de Comércio*: synopse da nova obra de Mr. Louis Barret. Engenheiro diretor da companhia das Dócas de Marselhe: [S.l: s.n.], 1877. 30 p.

CASTRO, Agostinho V. Borja. *Descrição do porto do Rio de Janeiro e das obras da Doca da Alfândega*. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

14. Obras diversas:

ANDRADE, Luiz de Carvalho Paes de. *Questões econômicas em relação a província de Pernambuco*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1864.

ATAÍDE, Cleuterio Augusto de (org.). *Regulamento das alfândegas e mesas de rendas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

Atas do Conselho do Governo de Pernambuco (1821-1834). Recife: Assembleia Legislativa de Pernambuco; CEPE, 1997, 2v.

BORGES, Francisco Ferreira. *Relatorio apresentado á assembléa geral dos accionistas da Companhia Vigilante de vapores de reboque pelo gerente F. F. Borges em 2 de janeiro de 1863*. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria & Filho, 1863.

BRANNER, John Casper. The stone reefs of Brazil, their geological and geographical relations, with a chapter on the coral reefs. *Bulletin of the Museum of Comparative Zoölogy at Harvard College*. Cambridge, Mass, USA: Printed for the Museum, v. XLIV, may 1904.

CHAVANTES, Olimpio José. *Compendio de apparelho dos navios*: para uso dos alumnos da Eschola de Marinha. Rio de Janeiro: Lombaerts & C., 1881.

COMPANHIA DE SEGUROS INDENIZADORA. *Relatorio da companhia de seguros maritimos e terrestre Indemnizadora apresentado na reunião da assembléa geral em 26 de janeiro de 1869*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1869.

DARWIN, Charles. On a remarkable Bar of Sandstone off Pernambuco, on the Coast of Brazil. *The London, Edinburgh and Dublin Philosophical Magazine and Journal of Science*. London: Richard and John E. Taylor, Red Lion Court, Fleet Street, v. XIX, jul./dez. 1841. Semestral.

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Noticia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869.

GARDNER, George. *Travel in the interior of Brazil, principally through the northern provinces, and the gold and diamond districts during the years 1836-1841*. 2ª ed. London: Reeve, Benham and Reeve, 1849.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Italaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

HARTT, Charles Frederick. Algumas considerações sobre o recife de Pernambuco. *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, t. VI, jun. 1876.

_____. *Relatorio preliminar de trabalhos da Commissão Geológica na provincia de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. 11^a ed. Recife: Editora Massangana, 2002.

MAGALHÃES, José Tibúrcio Pereira de. *Memoria sobre o projecto de um canal de desvio das aguas do rio Capibaribe*. Pernambuco: Tipographia de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870.

MANSFIELD, Charles Blachford. *Paraguay, Brazil, and Plate: latters written in 1852-1853*. Cambridge: Macmillan & Co., 1856.

MILET, Henrique Augusto. *Auxilio à lavoura e credito real*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1876.

_____. *A lavoura de canna de assucar*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1881.

_____. *Miscellanea economica*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1879.

_____. *O meio circulante e a questão bancária*. 2^a ed. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1875.

_____. *Os quebra-kilos e a crise da lavoura*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1876.

Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers. London: Published by the Institution, 1912, v. 187, p. 328-329.

Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers. London: Published by the Institution, 1877, v. 48, p. 266-267.

Minutes of proceedings of the Institution of Civil Engineers. London: Published by the Institution, 1891, v. 106, p. 321-335.

MULHALL, Michael George; MULHALL, Edward Thomas. *Handbook of the River Plate comprising Buenos Ayres, the upper provinces, Banda Oriental, and Paraguay*. Buenos Ayres: Standard Printing-Office, 1869. v. I.

OLIVEIRA, Cândido Batista de. (org.) *Revista Brasileira: jornal de sciencias, lettras e artes*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1861, n^o 10. janeiro. p. 220-222. Mensal.

REBOUÇAS, André Pinto. *Agricultura nacional. Estudos Economicos. Propaganda abolicionista e democracia. Setembro de 1874 a setembro de 1883*. Rio de Janeiro: A. J. Lamoureux & Co., 1883.

_____. *Garantia de Juros: estudos para sua applicação ás empresas de utilidade publica no Brazil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

Regulamento das alfândegas e mesas de rendas. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860.

Revista trimestral do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1861. t. XXIV, p. 484. Trimestral

RUBIM, Brás. *Vocabulario brasileiro para servir de complemento aos dicionarios da lingua portuguesa.* Rio de Janeiro: Typ. Dous de Dezembro, 1853.

SILVA, João Manuel Pereira da. *Discursos Parlamentares.* Rio de Janeiro: B. L. Garnier; Paris: A. Durand e Pedone Lauriel, 1870.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Elementos de estatística comprehendendo a theoria da sciencia e a sua applicação á estatistica commercial do Brasil.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865. 2v.

_____. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de 1869-1870.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. 3v.

_____. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de 1870-1871.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1877. 4v.

_____. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de 1871-1872.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1878-1880. 6v.

_____. *Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de 1872-1873.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880-1885. 6v.

_____. *Introducção retrospectiva da estatística do commercio marítimo do Brazil do exercício de 1874-1875.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

_____. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia de gêneros alimentícios no Império do Brasil.* 2ª ed. Rio de Janeiro: IPEA, INPES, 1977. (Série pensamento econômico Brasileiro, 2)

SCULLY, William. *Brazil; its provinces and chief cities; the manners & custos of the people; agricultural, commercial, and other statistics, taken from the latest oficial documents; with a variety of useful and entertaining knowledge, both for the Merchant and the emigrant.* London: Murray & Co., 1866

SOCIEDADE AUXILIADORA DA AGRICULTURA DE PERNAMBUCO. *Trabalhos do Congresso Agricola do Recife.* Recife: Typ. de Manoel de Figueiroa Faria & Filhos, 1879.

SOUZA, Irineu Evangelista de [MAUÁ, barão e visconde de]. *Autobiografia. Exposição aos Credores e ao público seguida de O Meio Circulante no Brasil.* 3ª ed. Prefaciada e anotada por Cláudio Ganns. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 1998.

TOLLENARE, Louis François de. *Notas Dominicais.* Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978.

VASCONCELOS, José de. *O commercio e a lavoura da provincia de Pernambuco e suas relações com a renda publica.* Recife: Typographia Commercial, 1862.

REFERÊNCIAS

A inserção da Bahia na evolução nacional. 1ª etapa: 1850-1889. Salvador: CPE, 1978-1980, 5v em 6.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. 1989. 231 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem do Nordeste*: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 6ª ed. Recife: UFPE, 1998.

_____. *João Alfredo*: o estadista da Abolição. Recife: Massangana, 1988.

ARRAIS, Raimundo. *O pântano e o riacho*: a formação do espaço público do Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

ASHTON, Thomas Southcliff. *A Revolução Industrial (1760-1830)*. 4ª ed. Lisboa: Europa América, 1977.

AULER, Guilherme. (org.). Viagem a Pernambuco em 1859. *Revista do Arquivo Publico*. Recife: Secretaria do Interior e Justiça, 1950-1951, a. V e VI, nº VII e VIII.

BARATA, Mario. *Escola Politécnica do Largo de São Francisco*: berço da engenharia nacional. Rio de Janeiro: AAAP, Clube de Engenharia, 1973.

BLAKE, Augusto Vitorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1883, 1893, 1895, 1898, 1899, 1900, 1902, 7 V.

BULOS, Uadi Lammêgo. *Constituição Federal anotada*. São Paulo: Saraiva, 2000.

CARVALHO, Fernando Viriato de Miranda. A evolução do programa portuário no Brasil com especialidade no Nordeste. In: *Boletim Técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas*. Recife: Imprensa Oficial, vol. XXI, n.º 2, 1950. p. 153-167.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem*: a elite política imperial. *Teatro das Sombras*: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. *A Escola de Minas de Ouro Preto*: o peso da glória. 2 ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade*: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O Quinto Século*: André Rebouças e a construção do Brasil. Rio de Janeiro: Revam, IUPERJ-UCAM, 1998.

CAETANO JÚNIOR, Antônio José (org.). *Repertorio da legislação sobre dócas, portos marítimos e terrenos de marinha (1831-1901) e dos actos officiaes referentes ás concessões de melhoramentos de portos marítimos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

CHACON, Vamireh. *Economia e sociedade no Brasil*. Recife: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1973.

CORD, Marcelo Mac. *Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho do Recife Oitocentista*. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

CORNU, Roger. Les portefaix et la transformation du port de Marseille. *Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*. Toulouse: Edoard Privat Éditeur, 1974, v. 86, n° 117, pp. 181-201.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 7. ed. São Paulo: UNESP, 1999.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da Costa. *Diccionario biographico de pernambucanos celebres*. Recife: Typographia Universal, 1882.

COSTA, Cleonir Xavier de Albuquerque; ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *José Mamede Alves Ferreira: sua vida, sua obra (1820-1865)*. Recife: APEJE, 1985.

COSTA, José Césio Regueira. *O porto do Recife: roteiro de uma viagem através da sua história*. 2ª ed. Recife: A Única, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1992.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo (London)*. Niterói, v.8, n.2, p. 123-147, ago. 1999.

EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. (Estudos Brasileiros, 15)

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História econômica & história de empresas*. São Paulo, v. V, n° 2, p. 7-27, 2002.

_____. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 3ª ed. São Paulo: GLOBO, 2001.

FLORA, Ana; VERISSIMO, Inácio José (org.). *André Rebouças: diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1938.

FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960. 2 t.

_____. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 29. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1998.

GALVÃO, Sebastião de Vasconcelos. *Dicionário Corográfico, Histórico e Estatístico de Pernambuco*. 2ª ed. Recife: CEPE, 2006. v. III, Q e R, p. 403-414.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Docas de comércio ou cais contínuos?: o controverso discurso de engenharia nas obras de modernização do porto do Recife*. 2006. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

GONDIM, Umberto Guedes. *Pôrto do Recife: sua história, sua construção e sua utilização*. Homens e Fatos. Recife: CEPE, 1968.

GRAHAN, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1997.

_____. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973. (Coleção estudos brasileiros)

HOBBSBAWN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 9ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

_____. *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1979.

_____. Sindicatos nacionais portuários. In: *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Do Império a República*. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. (História geral da civilização brasileira, t.2, v.7)

HONORATO, César Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

INIKORI, Joseph. *Africans and the Industrial Revolution in England: a study in international trade and economic development*, 2002.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A implantação de serviços urbanos no Recife: o caso da Companhia do Beberibe (1838-1912)*. 1979. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1979.

JUCA, Jucelice. *André Rebouças: reforma e utopia no contexto do Segundo Império*. Rio de Janeiro: ODEBRECHT, 2001.

LAMARÃO, Sergio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

LISBOA, Alfredo. Estudo sobre os regimes de exploração industrial instituídos nos portos do Brasil. *Revista Brasileira de Engenharia*. Rio de Janeiro, t. XII, nº 4, p. 129-133, out. 1926; t. XII, nº 5, p. 228-236, nov. 1926; t. XIII, nº 1, p. 9-22, jan. 1927. Mensal.

_____. *Portos do Brasil*. 2ª ed. rev. e amp. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.

_____. Portos marítimos e fluviais. In: JESUS, Palhano de. *et al.* A evolução e posição atual da engenharia no Brasil. *Revista brasileira de engenharia*. Rio de Janeiro, t. IV, nº 4, out. 1922. Mensal.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. História empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo.(orgs.) *Domínio da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 217-239.

_____. *História do Rio de Janeiro do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2v.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. *O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil, 1808-1930*. 3ª ed. São Paulo: Alfa-Omega, 2004.

MARCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*. São Paulo, v. 32, nº 1(126), p. 142-166, jan./mar. 2012. Trimestral.

MARSON, Isabel Andrade. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: as contradições do progresso. BRESCIANI, Stella (org.). *Imagens da cidade: séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero/Fapesp, 1994. p. 35-59

_____. *Revolução Praieira: resistência liberal à hegemonia conservadora em Pernambuco e no Império (1842-1850)*. São Paulo: Perseu Abramo, 2009.

MARTINS, Helio Leôncio. *Abrindo estradas no mar*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, v. 168, n. 436, p. 305-312, jul./set. 2007. Trimestral.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. 5ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2004.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. (Estudos Brasileiros).

_____. *Bahia, Século XIX: uma província no Império*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A ferida de Narciso: ensaio de história regional*. São Paulo: SENAC, 2001.

_____. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1999.

_____. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º Reinado*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1996.

_____. (org.). *Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)*. Recife: Diário de Pernambuco, 1875. 2v.

MOTOYAMA, Shozo (Org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.

NABUCO, Joaquim. *Um Estadista do Império*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997. 2v.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de; SILVA, Mario Roberto Melo. O comércio marítimo do Maranhão no século XIX. *Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada (HEERA)*. Juiz de Fora, v. 4, nº 6, p. 131-145, jan./jun. 2009. Semestral

_____; MACIEIRA NETO, Ivaldo Guimarães. O Comércio marítimo do Pará no século XIX. *Cadernos de Pesquisa*. São Luís, v. 19, nº especial, p. 43-54, jul.2012. Quadrimestral.

Revista do Arquivo Publico. Recife, Secretaria do Interior e Justiça, 1948. a. 3, nº 5, p. 293-298, 1º e 2º semestres.

PINTO, Estevão. *A Associação Comercial de Pernambuco: livro comemorativo do seu primeiro centenário (1839-1939)*. 2ª ed. fac-similar. Recife: [s. e.], 1987, p. 284.

_____. *História de uma estrada de ferro do Nordeste: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil Railway Company Limited" e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949.

_____. O Porto do Recife e sua Evolução Histórica. *Porto do Recife*. Recife: Oficinas Gráficas do Diário da Manhã, Lithographia Alemã, ano I, n. 1, “paginação irregular”, agosto, 1933.

PONCIONI, Claudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. Recife: CEPE, 2010. p. 328.

RIDINGS, Eugene W. *Business interest groups in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador: modernização em projeto (1854-1891)*. Salvador: Universidade Federal da Bahia; Companhia das Docas do Estado da Bahia, 1983.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. 2006. 341 f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SAMPAIO, Teodoro. *O Tupi na Geographia Nacional: memoria lida no Instituto Historico e Geographico de S. Paulo*. São Paulo: Typ. da Casa Eclectica, 1901.

SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro: [s.n], 1985.

SCHWARTZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SETTE, Mario. *Pôrto do Recife*: palestra pronunciada na Escola de Aprendizes Marinheiros. Recife: Imprensa Oficial, 1945.

SILVA, Leonardo Dantas. Pernambuco: histórico e aspecto de sua paisagem. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 411, a.162. p. 16, abr./jun. 2001. Trimestral.

_____. *Recife: uma história de quatro séculos*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife; Secretaria de Educação e Cultura, 1975.

SZMRECSÁNYI, Támas; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Edusp/ Imprensa Oficial, 2002.

_____; MARANHÃO, Ricardo.(Orgs.). *História de empresas e desenvolvimento econômico*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial, 2002.

SANTOS, Rosita de Souza. *Terras de Marinha*. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 1985.

SINGER, Paul Israel. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SKEMPTON, Alec Westley. *A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland (1500-1830)*. London: Thomas Telford, 2002. V. 1, p. 652.

SOUSA, Alberto. *O Classicismo arquitetônico no Recife Imperial*. João Pessoa; Salvador: Editora da UFPB, 2000.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil (Séc. XVI a XIX)*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora, 1984.

THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e Caçadores: a origem da Lei Negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

TRINDADE, Alexandrino Dantas. *André Rebouças: um engenheiro do Império*. São Paulo: HUCITEC; Fapesp, 2011.

VARGAS, Milton (Org.). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo: UNESP, CEETEPS, 1994.

VELHO SOBRINHO, João Francisco. *Dicionário Bio-bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1937, V. 1.

GLOSSÁRIO⁶⁹³**A**

Adornar – pender, abater duradouramente (embarcação) sobre um dos bordos, quer pelo deslocamento da carga, quer pelo impulso do mar ou do vento (navio a vela), quer em consequência de aparelhos que se aplicam para carenar; tomar a banda; adernar.

Aguada – **1** provisão de água potável, especialmente para viagens. **2** lugar em que se faz essa provisão **2.1** lugar (fonte) em que o navio pode se abastecer de água doce.

Alfaque – **1** baixio ou banco de areia ou pedra, de pouco fundo, mas que não se descobre na maré baixa. **2** conjunto de pedras dispersas no fundo mar em que por vezes se prendem âncoras dos navios, levando as amarras a se partirem.

Álveo – leito de rio ou qualquer outro curso de água.

Aluvião – **1** inundação de terras provocada por grande volume de águas correntes, pluviais etc.; cheia, enchente, enxurrada. **2** quantidade de detritos provenientes de erosão recente, compostos de areia, argila, cascalho etc. e que são transportados e depositados por correntes de água.

Amarra – **1** ato ou efeito de amarrar embarcação; amarração, amarradura. **2** corrente de elos especiais reforçados, geralmente pesada, com que se prende o navio à âncora para mantê-lo fundeado. **3** cabo de bitola geralmente grossa com que se prende uma embarcação à âncora, bóia ou a qualquer ponto fixo; calibre.

Amarração – **1** ato ou efeito de amarrar embarcação; amarra, amarradura. **2** conjunto de cabos (viradores ou espias) usado para amarrar uma embarcação. **3** aparelho usado nos portos para reter os navios em lugar conveniente ao serviço.

Arenito – rocha sedimentária de origem detrítica formada de grãos agregados por um cimento natural silicoso, calcário ou ferruginoso que comunica ao conjunto em geral qualidades de dureza e compactação.

Arribada – **1** ato ou efeito de arribar, de chegar à riba, margem, porto etc.; arribação. **1.1** retorno (de navio) ao porto de origem. **1.2** entrada em porto a que não se destinava o navio, por causa de um temporal ou qualquer outro imprevisto **2** desvio (do navio) para sotavento.

Assoreamento – acúmulo de sedimentos pelo depósito de terra, areia, argila, detritos etc., na calha de um rio, na sua foz, em uma baía, um lago etc., consequência direta de enchentes pluviais, frequentemente devido ao mau uso do solo e da degradação da bacia hidrográfica.

B

Baía – grande sinuosidade numa costa, por onde penetra o mar [A baía é maior do que a enseada e menor do que o golfo].

⁶⁹³ As palavras e definições reunidas neste glossário foram extraídas de: HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. *Dicionário Houaiss de Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

Baixamar – estado de parada em que fica a maré, depois de seu último período de vazante, até começar a encher; maré baixa.

Baixo – nome genérico de banco, parcel, recife, escolho etc.; mesmo que baixio.

Baixio – **1** banco de areia ou rochedo coberto por escassa quantidade de água do mar ou de rio; **baixia 1.1** qualquer elevação do fundo do mar que às vezes dificulta ou impede a navegação; baixo.

Baldeação – **1** ato ou efeito de passar (algo ou alguém) de uma embarcação para outra. **1.1** ato ou efeito de transferir (bagagem ou passageiro) de um meio de transporte para outra linha do mesmo, ou para meio de transporte diferente.

Baliza – **1** placa ou haste vertical, fixa ou flutuante, usada para assinalar um perigo à navegação, ou indicar passagem, canal etc. **2** todo ponto de referência para a navegação, tal como boia, farol, torre, marco etc.

Balizar – demarcar com balizas, para indicar qualquer perigo no mar ou no rio, para assinalar um canal navegável ou para indicar o rumo a seguir; abalizar.

Banco – elevação de areia ou coral do fundo do mar, que às vezes chega à superfície, especialmente na maré baixa [Constitui perigo à navegação.]

Barreta – pequena barra.

Batelão – barça de madeira ou ferro, geralmente rebocada, usa-se para transporte de carga pesada.

Betão – mesmo que concreto (mistura).

Bombordo – lado esquerdo de uma embarcação.

Bordejar – **1** dar bordo ou bordada, ora numa ora noutra amura, quando o vento não deixa navegar a caminho ou quando se quer parar. **2** navegar sem rumo certo; fazer passeios por mar.

Bornear – nivelar (pontos balizados num terreno) a olho nu ou armado, ou fixá-los segundo uma inclinação predeterminada; passar o borneio, cruzetar.

C

Cabedelo – elevação de areia ou sedimentos encontrada na foz dos rios ou em entradas de rias, podendo tomar a forma de um pequeno cabo ou promontório, ou de um cabeço (elevação de terreno submerso) ou banco de areia.

Cabrestante – máquina ou mecanismo para içar âncoras, suspender vergas e levantar grandes pesos, que consiste num eixo vertical, fixo em torno do qual gira um tambor mais estreito no centro e mais largo nas extremidades.

Calafetar – tornar (embarcação, ou parte dela) impenetrável pela água, fechando ou obstruindo as juntas, frestas, aberturas etc. com estopa alcochoada e piche, ou materiais similares.

Calçada – retenção de ribanceiras, taludes, ladeiras íngremes com paredes de pedras soltas, a fim de defendê-las da ação das enxurradas.

Canal – **1** sulco ou vala corrida, natural ou artificial, por onde corre água. **2** leito de rio.

Canalizar – **1** fazer avançar ou escorrer através de canos, canais, valas etc. **2** construir canais em. **3** conduzir, dirigir.

Cantaria – **1** obra de alvenaria feita com cantos. **2** pedra lavrada ou aparelhada em forma geométrica, para uso em construções; pedra de cantaria, alistão.

Calado – distância vertical entre a parte inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação; calado d'água.

Capataz – indivíduo que chefia grupo organizado de trabalhadores.

Carena – invólucro da parte do casco do navio, normalmente imerso; querena.

Carenagem – **1** ato, processo ou efeito de limpar e reparar a carena e as obras vivas do navio. **2** conservação das linhas da forma exterior do casco de um navio no seu desenho original.

Cavername – conjunto de cavernas que dão forma ao casco de uma embarcação.

Comporta – porta móvel que contém as águas de uma represa, de um dique, de um açude etc.

Contraforte – **1** reforço de muro ou muralha. **2** aquilo que protege, defende; proteção, anteparo. **3** reforço de uma muralha construída em declive, obra de sustentação de um muro.

Coral – designação comum a diversos animais cnidários, antozoários, coloniais, especialmente os da ordem dos escleractíneos, cujos pólipos secretam um volumoso esqueleto calcário externo, principal responsável pela formação de recifes.

Coroa – mesmo que banco de areia.

Costado – **1** lado aparente do casco da embarcação. **2** foro externo do casco de embarcação miúda. **3** forro externo do casco do navio, entre a linha de flutuação em carga máxima e a borda.

D

Delta – terreno de aluvião, de forma aproximadamente triangular, na foz ou, eventualmente, nas margens dos rios.

Demandar – tomar (o navio) o rumo de algum lugar (porto, enseada, ponto de reunião etc.)

Desaguadouro – lugar para onde e/ou por onde se escoam águas; rego de escoamento, vala, desaguadeiro.

Desembarcadouro – local onde ocorre o desembarque; cais.

Dique – barragem feita de materiais diversos (pedra, terra, areia, madeira, alvenaria, concreto, etc.) para desviar ou conter a invasão da água do mar ou de rio.

E

Embarcadouro – lugar onde se embarcam e desembarcam passageiros e carga transportados por navio; embarcadero.

Enchente – grande abundância ou fluidez no volume de águas, devido a excesso de chuvas, subida de maré etc.; cheia, inundação.

Enseada – pequena baía ou recôncavo na costa de mar, lago ou rio, que serve de porto a embarcações; angra.

Escarpado – que tem escarpa; cortado a prumo, como escarpa; alcantilado, íngreme.

Escolho - recife ou baixio à flor da água; abrolho.

Esparela – **1** tipo de remo longo, usado na popa à guisa de leme; espadela. **2** leme improvisado ou não preso no cadaste.

Esporão – **1** contraforte que se constrói externamente para dar firmeza a uma parede, um muro, um terreno, etc. **2** mesmo que espigão (espécie de dique).

Espia – cabo grosso usado para amarrar uma embarcação a outra, ao cais, a uma boia etc.

Estacada – num rio, canal etc., espécie de dique formado por estacas grandes fincadas na água, para vedar a entrada ou desviar o seu curso.

Esteio – peça de madeira, metal, ferro etc. com a qual se firma ou escora algo.

Estibordo – lado direito de uma embarcação; mesmo que boreste.

Estuário – **1** embocadura larga de um rio, sensível aos efeitos das marés. **2** braço do mar que se forma pela desembocadura de um rio **3** esteiro.

F

Fateixa – pequena âncora sem barra de ferro transversal (cepo), de haste cilíndrica, que tem na extremidade inferior quatro braços em forma de garras e serva para fundear embarcações de pequeno porte; farpão.

Fluxo – **1** ato de fluir. **2** escoamento ou movimento contínuo de algo que segue um curso. **3** movimento alternado de aproximação e afastamento do mar em relação à praia **4 f. de maré** movimento de subida das águas, que antecede a preamá; maré montante.

Franquia – isenção de imposto aduaneiro ou outro qualquer concedida pela alfândega a um navio.

G

Galgar – saltar por cima; transpor, pular, saltar.

Garrar – mover-se a embarcação levada por vento ou corrente em virtude de a âncora haver desunhado ou de a amarra não pesar suficientemente para sustê-la; apartar-se, desagarrar.

Golfo – reentrância marítima de grande porte, maior do que a baía.

Grés – mesmo que arenito; bloco de pedra, rocha sedimentária formada por numerosos pequenos elementos unidos por um cimento natural.

Grumete – graduação mais inferior das praças da Armada.

Guindar – deslocar algo de baixo para cima; levantar, içar, elevar.

Gusano – designação comum aos moluscos bivalves vermiformes, da família dos teredinídeos, de corpo muito alongado e cilíndrico, concha reduzida com apenas duas pequenas valvas anteriores; gusano-das-naus, gusano-do-mar, teredem, turu, ubiraçoca [Cavam galerias em madeira submersa, o que constitui um sério problema para os cais e embarcações construídas com madeira.]

I

Istmo – estreita faixa de terra que liga duas áreas de terra maiores.

J

Jusante – **1** vazante da maré, baixamar. **2** o sentido da correnteza num curso de água (da nascente para foz).

L

Lagamar – **1** cova no mar ou em um rio. **2** parte agrigada de um porto ou baía; lugar onde se pode fundear com toda segurança e em qualquer tempo. **3** porção de água baixa envolvida total ou parcialmente por um cordão de coral; lagoa de água salgada. **4** inundação pelas margens dos rios.

Lastro – **1** matéria pesada e de pouco ou nenhum valor comercial que, à falta de mercadorias para transporte, é colocada no fundo de uma embarcação [Usa-se o lastro para restabelecer as condições de equilíbrio, levando em conta as diferenças existentes entre o peso específico da embarcação, seu calado e a resistência da água]. **2** pesos dispostos no fundo de embarcação ou carga líquida que enche seus tanques baixos, com o fim de garantir-lhe melhor estabilidade.

Leme – peça ou estrutura plana de madeira ou de metal que mergulha na água e é ligada à popa de uma embarcação por um eixo ou haste vertical móvel, de modo a poder girar para um ou outro lado e determinar a direção em que aponta a proa.

Leito – o solo no fundo de (rio, lagoa, mar, etc); canal de escoamento de curso de água; álveo.

M

Memória – dissertação sobre um assunto ou uma matéria de ciência, de erudição, para ser apresentada num congresso, a uma sociedade científica, artística, cultural.

Molhe – paredão nos portos marítimos, a modo de cais, destinado a proteger das vagas do mar as embarcações, podendo dispor de berços para atracação; quebramar.

Montante – subida de maré; enchente, cheia.

P

Paragem – região marítima alcançável pela navegação.

Parapeito – parede ou outro tipo de proteção que se ergue na altura do peito ou pouco mais abaixo, à borda de janelas, varandas, terraços, pontes etc. 2 peça de pedra, granito, madeira etc. que integra a parte inferior de uma janela e serve para apoiar quem nela se debruça.

Parcel – 1 recife que aflora à água; escolho, esparcel. 2 leito da mar de pouca profundidade, às vezes aflorando à superfície, com aspecto plano.

Patrão – chefe da guarnição de embarcação pequena a remos ou a motor.

Penedia – 1 local cheio de penedos; penedal, penedio, piçarra. 2 conjunto de penedos (rochedos).

Penedo – 1 grande rocha; calhau, fraga, rochedo. 2 grande massa de rocha saliente nas encostas, no alto de um morro ou ainda nos mares e no leito de rios e lagos, constituída pelo afloramento de rocha nua.

Pilotagem – 1 ação de pilotar. 2 arte ou ofício de piloto. 3 ciência e arte de conduzir seguramente uma embarcação no mar.

Piloto – 1 aquele que pilota navio mercante, como oficial de náutica ou como práctico do porto, subordinado ao comandante. 2 aquele que dirige qualquer embarcação.

Pique – **ir a pique:** ir ao fundo; afundar. **Pôr a pique:** fazer afundar (geralmente embarcação).

Popa – extremidade de ré de uma embarcação; a parte posterior da embarcação, oposta á proa, no seu movimento normal, onde se localiza o leme.

Praticagem – 1 arte de conduzir com segurança embarcação em portos e águas restritas, aprendida com a prática. 2 ofício de práctico.

Prático – indivíduo conhecedor dos acidentes hidrográficos e topográficos de áreas restritas marítimas, fluviais ou lacustres, e que nelas conduz embarcações em segurança; piloto, timoneiro, patrão.

Preamar – nível máximo da maré; maré-cheia, maré alta.

Proa – parte dianteira de uma embarcação.

Q

Quebramar – muralha ou outra estrutura, construída ou natural, à entrada de baía ou porto, destinada a oferecer resistência aos embates das ondas ou às forças das correntes; cortamar, molhe, talha-mar.

Querena – qualquer reparo, limpeza ou conserto em embarcação. **Virar de querena:** tombar a embarcação para efetuar reparo, limpeza ou conserto; dar de carena, querenar.

Querenar – **1** construir a querena de. **2** mesmo que carenar.

R

Refluxo – ato ou efeito de refluir. **1** movimento da maré que se afasta da margem. **2** mesmo que vazante. **3** corrente ou movimento que se opõe a outro.

Remanso – **1** porção mais ou menos considerável de água que, no mar ou num rio, penetra em recorte curto do litoral ou da margem e forma uma espécie de pequena enseada tranquila. **1.1** trecho mais largo de rio em que as águas, após movimentos de agitação intensa, geralmente provocados por correnteza em leito estreito, se tornam mansas. **1. 2** pequena porção de água parada, ou com movimento pouco significativo; água estagnada.

Ressaca – **1** forte movimento das ondas sobre si mesmas, resultante de mar muito agitado, quando se chocam contra obstáculos no litoral. **1.1** a vaga que se forma nesse movimento.

Rocega – **1** ação ou efeito de rocegar. **1.1** a procura de âncoras no fundo do mar. **2** cabo, guarnecido de peso, que se arrasta no fundo do mar para procurar objetos.

Rocegar – **1** procurar com vara ou rocegas (objeto perdido) no fundo do mar; dragar. **2** rebocar uma linha de aço numa região do mar, para detectar perigos ou verificar a sonda navegável para fins hidrográficos. **3** limpar (leito de rio); gratear.

Roteiro – publicação com descrição minuciosa de pontos e acidentes geográficos de regiões costeiras ou ilhas, com indicação de correntes, ventos, marés, faróis, cidades litorâneas, sugestão de rotas para cada época do ano etc., cujo conhecimento é necessário para se fazer uma viagem marítima.

S

Sangradouro – **1** canal, sulco pelo qual se desvia parte da água de um rio, de uma fonte ou na barragem de um açude ou de uma represa, pelo qual escoam a água excessivamente acumulada; sangrador. **2** afluxo, rompimento de um líquido. **3** vala ou conduto para dar saída a líquidos, dejetos etc.; sarjeta, escoadouro, bueiro.

Singrar – **1** navegar, seguir caminhos (das águas). **2** percorrer, navegando.

Sobressano – prancha de madeira, de pouca espessura, pregada na parte inferior da quilha para protegê-la, em caso de encalhe; falsa-quilha.

Soçobrar – emborcar, virar (geralmente uma embarcação) e ir a pique, naufragar ou fazer naufragar; afundar(-se), submergir(-se).

Surgidouro – lugar onde surgem ou ancoram embarcações; ancoradouro, surgidoiro.

Surto – ancorado, fundeado.

T

Terral – diz-se de ou vento de pouca intensidade, que sopra da terra para o mar, durante a noite.

Terraplenagem – ato ou efeito de terraplenar; terrapleno. **1** conjunto das operações necessárias para se proceder a uma construção (edifício, estrada de ferro ou de rodagem, fortificação etc.) e que, basicamente, consistem no desmonte (escavação, desaterro ou corte) e no transporte de terras no aterro.

Topografia – **1** descrição ou delineação exata e minuciosa de uma localidade; topologia. **2** arte de representar no papel a configuração de uma extensão de terra com a posição de todos os seus acidentes naturais ou artificiais.

V

Vaga – **1** cada uma das elevações de grande porte formadas nos mares, rios, lagos etc. pelos movimentos de vento, marés etc; onda. **2** água que se agita e se eleva, lembrando a vaga; onda.

Vagalhão – vaga (‘cada uma das elevações’) de grande tamanho.

Vasa – **1** espécie de lama de consistência muito tênue que se acumula no fundo do mar, formada de elementos orgânicos e minerais. **2** qualquer acumulação de terras misturadas a matérias orgânicas em decomposição no fundo das águas do mar, de rios, de lagos; lodo, limo.

Vaso – **1** mesmo que navio. **2** o casco do navio. **3** peça que sustentava o casco do navio, na antiga construção naval.

Vazão – **1** ato ou efeito de vazar; vazadura, vazamento. **2** volume de um fluido que escoar através da seção transversal de um conduto por unidade de tempo. **3** movimento de saída; deslocamento, escoamento, esvaziamento.

Vazante – período de águas baixas no leito de um rio.

Velejar – **1** navegar a vela **2** percorrer navegando a vela **3** dispor ou colocar as velas em (embarcação).