

Os portos do Rio de Janeiro Colonial¹

Fania Fridman e Mario Sergio Natal Ferreira²

Introdução

Os portos, que ao longo da História representaram a alma das cidades, intermediaram no Brasil Colônia as relações entre a cidade do Rio de Janeiro e os engenhos de açúcar, as minas de ouro e as fazendas de gado, de gêneros alimentícios e de café. Além disso, nos ancoradouros aportavam mercadorias estrangeiras como vestuário, maquinaria ou escravos que eram transportadas para outras regiões do país. Reconhecemos a cidade colonial brasileira como um espaço urbano subordinado aos arredores rurais, seu *hinterland*. Esta concepção espacial, de território, remeteu-nos aos portos existentes no termo do Rio de Janeiro no período que vai desde a fundação da cidade, em 1565, até meados do século XIX, quando o Brasil se torna independente de Portugal.

Nos dois primeiros séculos de ocupação da cidade, o porto do Rio de Janeiro localizou-se em pontos abrigados e não passavam de cais. Os navios ancoravam na Baía de Guanabara e a ligação com a terra se estabelecia através de botes que desembarcavam passageiros e mercadorias e recebiam mantimentos e água. A situação geográfica era propícia já que a Baía além de protegida por montanhas, possuía águas profundas. Os portos coloniais não se constituíam ainda em indústrias flutuantes, característica que passaram a apresentar a partir do século XIX com o advento da navegação a vapor e de grande porte. Segundo Soares (1965) o Rio de Janeiro Colonial era, ao mesmo tempo, porto, fortaleza, capital e a porta do *hinterland* e foi em torno do porto que a cidade começou a crescer.

O porto do açúcar. O Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII.

O primeiro ciclo econômico pode ser apontado como aquele do escambo do pau-brasil entre portugueses e índios. No caso carioca, antes mesmo da fundação da cidade, esta troca se dava através do porto de São Tiago (Santiago), aos pés do Morro do Castelo. A fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1565 ocorreu por questões de segurança e de defesa do território já que não havia uma política colonizadora por parte da Coroa Portuguesa. Seu sítio inicial, a Vila Velha, localizado na entrada da Baía de Guanabara entre os morros Pão de Açúcar e Cara de Cão, serviu de base ao ataque definitivo aos franceses e à dominação da baía. A partir de então a cidade pôde ser transferida para o Morro do Castelo, onde as condições de sobrevivência eram mais propícias segundo os critérios dominantes na época: existência de água, de bons ventos e de segurança. A idéia religiosa assim como a de defesa predominavam. A cidadela, cercada por muralhas, possuía dois fortes, o de São Sebastião e o de São Januário. Como esta política estava baseada sobretudo na lavoura da cana, iniciou-se o ciclo do açúcar.

¹Trata-se de uma versão preliminar. O texto é parte da pesquisa “Propriedade fundiária e produção do espaço do Rio de Janeiro” desenvolvida junto ao IPPUR/UFRJ com o apoio do CNPq e da SR-2/UFRJ.

²Professora do IPPUR/UFRJ e pesquisadora do CNPq; arquiteto e mestrando do IPPUR/UFRJ.

Antes mesmo do final do século XVI, parte do *hinterland* carioca, às margens da Baía de Guanabara e as freguesias rurais, já estava ocupada. Com o assentamento estimulado, a penetração para o interior fluminense no século seguinte aconteceu através dos engenhos e das fazendas de exploração de madeira, instalados próximos ao curso dos rios Meriti, Suruí, Sarapuí, Iguaçu, Pilar, Saracuruna, Magé (ou Magepe), Inhomirim, Guapimirim, Macacu, Guaxindiba e Guasunhão (ou São Gonçalo). À beira destes rios estabeleceram-se os portos fluviais do Grande Magepe, Velho da Piedade ou de Iguaçu, Iriri, Pilar ou Estrela ou Charem e Inhomirim. Com a transferência da Vila Velha para o morro do Castelo o porto da cidade mais procurado para o desembarque das canoas e das embarcações de maior porte continuou sendo o da praia da Piaçava ou de Santa Luzia, na base do Morro do Descanso ou do Castelo. Era neste ancoradouro que chegavam, em pequenos botes, os produtos da MetrÓpole assim como dos engenhos e chácaras dos arredores da cidade.

Sem o risco das invasões, no final do século XVI a cidade iniciou a descida para a várzea. O estabelecimento da população, que se fixou em torno do morro, consolidou-se entre 1610 e 1630. Este fato, decorrente da necessidade econômica de se aproximar do litoral, permitiu a expansão urbana e a atividade portuária foi deslocada para a praia de Dom Manuel onde localizava-se o porto dos Padres da Companhia. Tal embarcadouro era resguardado pelo pontal do Calabouço. Em 1603 o governador Martim Corrêa de Sá mandou construir uma bateria à beira mar na ponta de São Tiago para impedir ataques à praia, isto é, ao porto. Neste porto havia um guindaste que era alugado aos que utilizavam seu movimentado desembarcadouro e próximos a êle instalaram-se os armazéns de sal.

É importante ressaltar que a conquista da planície foi incentivada pela presença de ordens religiosas, sobretudo dos beneditinos, jesuítas, franciscanos e carmelitas. Os primeiros instalaram-se no morro de São Bento e os do Carmo estabeleceram-se no Terreiro da Polé. Os jesuítas instalaram-se no Morro do Castelo, o ponto mais estratégico da Baía, e os franciscanos no morro de Santo Antônio. O centro econômico, administrativo e religioso da cidade deslocou-se para a praia Dom Manuel onde canoas atracavam à porta das casas. A rua Direita constituiu-se em eixo principal no qual a presença de trapiches, armazéns, igrejas e fortificações se tornaram marcantes (Bernardes, 1995).

Para a ocupação da várzea ocorreram aterros de lagoas e retificação da orla marítima que permitiram o surgimento de novos ancoradouros, além de obras de defesa da cidade. Estes empreendimentos foram decorrentes do fato da navegação marítima constituir-se no único sistema de transporte para a MetrÓpole e no principal meio de deslocamento tanto aos demais centros da Colônia como às localidades do termo da cidade, atingidas através de pequenos portos. Estes foram surgindo em vários pontos da baía, como Caju, Inhaúma, Maria Angu, Irajá e Porto Velho, na foz do rio Merity. Fora da baía, nas localidades de Pedra e Sepetiba, na freguesia de Guaratiba, citamos os portos fluviais de Marapicu, no rio Itaguaí e o da Figueira, no canal da barra de Guaratiba (Silveira, 1965).

A produção do recôncavo da baía dedicava-se à cultura da cana-de-açúcar, exportada para a MetrÓpole, e aos gêneros alimentícios para o consumo da população da cidade. A via fluvial, principal acesso ao interior, assumiu um importante papel para o escoamento e para a ocupação da região. Inúmeros pontos de embarque de açúcar surgiram nos rios navegáveis ainda que, para Bernardes (op.cit.) nenhum desses

numerosos pequenos portos fluviais tenha crescido a ponto de influenciar a transformação dos povoados em vilas.

Medidas promulgadas nesta época revelam a preocupação com a segurança da cidade frente às possíveis invasões. Para Freire (op.cit.) o desenvolvimento agrícola e o número de habitantes eram, entretanto, insuficientes para tal defesa. Tal fenômeno, segundo Vieira Fazenda (1921), pode ser analisado pela idéia de que o campo dominava econômica e politicamente a cidade. Para Santos (1981) “desde os tempos coloniais, foi-se acentuando certo antagonismo entre a vida urbana e a vida rural. Mesmo dentro da área do termo da cidade do Rio de Janeiro pode ser assinalada a diferença de costumes entre o habitante da cidade e o que mourejava no recôncavo.”(pg.171)

Sugerimos que os ancoradouros ou portos assumiram o papel de vetor de expansão ou de atração de uma localidade. Cabe distinguir, nesta questão, as zonas agrícola e urbana. Na época colonial o *hinterland* dedicava-se unicamente à produção agrícola ou de extração que era deslocada ao porto do Rio para ser exportada para Portugal. Neste sentido havia uma estreita relação entre o porto do Rio de Janeiro e seus arredores. Mas os pequenos ancoradouros dos arredores não desempenharam um papel indutor de expansão *urbana*. Pensamos que caberia ainda estabelecer conexões entre os portos e a propriedade fundiária, o que recolocará a questão relativa à privatização de equipamentos públicos tratada em Fridman (1994a). Vejamos as sesmarias cedidas às *grandes* ordens religiosas:

No final do século XVI os beneditinos receberam a sesmaria de Manoel de Brito que chegava até o porto na Prainha, conhecido pelo nome de seu proprietário, Braz de Pina, posteriormente Cais dos Mineiros, importante ponto de embarque e desembarque da cidade (Greenhalgh, 1947). Ainda na mesma sesmaria, em 1669 os beneditinos doaram ao Governo parte de sua propriedade para a construção de uma fábrica de fragatas. A localidade havia sido aforada pelo Mosteiro à Junta do Comercio da Companhia Geral em 1656 (Boiteux, 1908). Cabe assinalar ainda a existência de um cais, na base do Morro de São Bento, construído pelos monges e equipado com um guindaste que descarregava mercadorias no Mosteiro.

Os religiosos eram proprietários, desde 1667, dos Engenhos de Camorim, Vargem Grande e Vargem Pequena, que correspondiam a 10 km² na atual Barra da Tijuca e 2 km² em Jacarepaguá. Produziam basicamente açúcar, carne, um pouco de anil e material de construção como tijolos, telhas e madeira (Fridman et alii, 1995). Estes bens chegavam à cidade pelo mar ou por caminhos pelo interior que alcançavam o porto em Irajá. De Irajá seguiam em pequenas embarcações pela baía de Guanabara até o *centro*.

Os jesuítas ao chegarem na cidade receberam várias concessões entre as quais todas as terras desde o rio Catumbi até Inhaúma, a sesmaria do “Iguaçu e suas águas” doada em 1567. O Rio Comprido, que era navegável, atravessava as propriedades do Engenho Velho, Engenho Novo e São Cristovão e desaguava no Saco de São Diogo. No Engenho Velho havia uma fábrica de açúcar e lá passavam os rios São Francisco Xavier e Maracanã, este último teve seu curso desviado para que suas águas banhassem suas fazendas. Os Padres da Companhia usavam o transporte marítimo nos deslocamentos em suas fazendas, e sobretudo entre o Colégio, no morro do Castelo, e suas terras. Pelo exposto podemos perceber que a região do mangal de São Diogo constituía-se em um importante porto pertencente aos jesuítas.

Outra sesmaria dos loyolistas foi a Fazenda de Santa Cruz, recebida como doação ainda no século XVI e que teve sua área acrescida posteriormente através da

aquisição de outras datas de terras e da grilagem. Nesta fazenda produziram farinha, anil, arroz, açúcar e carne além dos artefatos das oficinas (tanoaria, serraria, marcenaria, entre outras), bens que eram escoados pelo rio Guandu e pelos canais do Itá³e de São Francisco (Lamego, 1964, Fridman et alii, op.cit), navegáveis até a Baía de Sepetiba, onde estava o porto. Havia uma comunicação por terra entre Santa Cruz e São Cristovão que passava por suas terras de Inhaúma, Irajá e Iguassú.

Para finalizar, os carmelitas possuíam um engenho em Irajá e terras próximas à aguada dos Marinheiros (Fridman, 1994b). Em 1629 os religiosos do Carmo receberam doação de sesmaria em Guaratiba, onde organizaram a Fazenda da Pedra com engenho e criação de bois e de cavalos. Estas terras partiam do rio Guandu, dos jesuítas, até atingir Guaratiba e continham o Porto das Pedras.

O porto do ouro. O Rio de Janeiro no século XVIII.

Nos setecentos o porto a serviço da produção açucareira tornou-se também do ouro. Em termos de defesa havia o forte de São Sebastião, também conhecido como forte Vermelho ou dos jesuítas, que protegia a cidade e o ancoradouro, o de Santa Luzia ou de Santiago, o forte de Laje e três fortalezas. Pelo interior havia a proteção natural dos pântanos e mangues.

O ouro e as pedras preciosas das regiões auríferas vinham pelo Caminho dos Guaianases, trilha aberta pelos índios que passava pelas baías de Angra e Sepetiba, Parati, onde havia um porto, para atingir São Paulo, Santos, Ubatuba e as Minas, seguindo o roteiro dos bandeirantes. Os carregamentos passaram a ser despachados pelo porto fluvial de Estrela ou Pilar, que ficava a uma légua para dentro do rio Inhomirim e de lá eram transportados para a cidade. Com o fechamento do porto de Santos em 1711, cujo objetivo era o término do contrabando com as províncias do Prata através da Colônia do Sacramento, o Rio de Janeiro assumiu o papel de único porto do ouro e dos diamantes para a Metrópole e responsável pelo abastecimento de arroz, açúcar, aguardente, couro, feijão, farinha, milho, toucinho, peixe, sal, tecidos e escravos para a população das Minas. O porto do Rio de Janeiro mantinha também cabotagem com outras áreas da capitania e com o sul do país. Cabe lembrar que a atividade comercial exercia-se na praia Dom Manuel, no porto dos jesuítas, isto é, no porto do ouro.

Com tamanha atividade portuária e comercial da cidade, foi construído em 1702 o cais da Alfândega e proibida a entrada de navios estrangeiros no porto. O governo português, que não confiava na proteção das naus inglesas, estabeleceu um imposto sobre a importação que foi revertido na reforma das fortificações.

Guaratiba, localizada no termo da cidade constituía-se em uma das mais importantes passagens do ouro vindo das Minas pelo Caminho Velho (Peixoto, 1906) que, com sua costa desamparada, era muito visitada por piratas. Lá havia os ancoradouros da Pedra de Guaratiba, na Fazenda da Pedra dos carmelitas, da Praia Funda, do Capão e do Culmain. Os portos do Capão e de Guaratiba, assim como o de Sepetiba dos jesuítas, relacionavam-se com vilas das baías de Sepetiba e de Ilha Grande.

³Rio artificial, de 10 km de extensão, aberto pelos exímios engenheiros jesuítas que foram aos Países Baixos aprender as técnicas de construção de diques. Outra obra monumental para a época foi o desvio do excesso de água, em época das chuvas, do rio Guandu para o rio Itaguaí cujas margens eram campos destinados à agricultura.

A região de Santa Cruz era ocupada pela Fazenda de Santa Cruz dos padres jesuítas que lá permaneceram até sua expulsão em 1759. Pelo porto de Sepetiba os jesuítas mandavam para o porto dos padres da Companhia, na praia Dom Manuel, 500 bois anuais, verduras e legumes para a manutenção do Colégio (Gerson, 1965). Este ancoradouro também servia aos demais engenhos da localidade como o Novo, de Fora, do Morgado, da Ilha, da Bica e da Pedra. Na atual zona oeste da cidade observemos que na Baixada de Jacarepaguá os engenhos de açúcar dominavam a paisagem no século XVIII que escoavam sua produção pelo porto de Sernambetiba. Neste porto foram construídos importantes depósitos de sal.

Voltemos à área central. Com as invasões francesas e as ameaças constantes dos corsários, o Rio de Janeiro militarizou-se para proteger sua baía e seu porto. Com a construção do Muro, entre os morros da Conceição e de Santo Antônio, a cidade foi cercada. Esta obra proposta pelo francês Massé, tinha por finalidade evitar uma invasão pelo sertão. No governo Gomes Freire (1733-1763) as construções extra-muro, proibidas até então, foram permitidas. Foi construído um chafariz que não só proporcionava comodidade à população como servia para o abastecimento dos navios. A partir da transferência da capital do Vice-Reinado de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763 foram modificados a vida e o aspecto da cidade e presenciou-se o crescimento populacional e das construções no sentido norte e oeste facilitados não apenas pela melhoria dos caminhos para o interior, mas também pelos portos de Irajá e dos rios que desaguavam no fundo da baía como Magé, Piedade e Iguazu (Cruls, 1965). Novas edificações foram erguidas na Prainha e a região passou a assumir sua *vocação* portuária. Estes equipamentos, que surgiram em decorrência do crescimento do porto comandado pela mineração, provocaram a expansão da cidade naquela direção.

Em 1799 na Praça do Carmo ergueram-se com as pedras do Muro da cidade escadas e rampas para o desembarque de passageiros, obra influenciada pelo que fora executado em Lisboa após o terremoto. Os navios atracavam além da Ilha das Cobras e os passageiros, bagagens e mercadorias eram transportados em catraias e canoas até a rampa do cais. Para Silveira (op.cit.) estas foram as primeiras instalações acostáveis. Foram surgindo ao longo das praias do Mercado, dos Mineiros, dos Peixes e de Dom Manuel, seguindo sobretudo pela Prainha até São Cristóvão, região de chácaras, inúmeros pontos de desembarque, trapiches e instalações de reparo naval. Nestas localidades construíram-se baterias para a sua defesa. À Prainha e à Saúde chegavam o açúcar, madeira, couros, cal de marisco e gêneros alimentícios dos engenhos e das fazendas do recôncavo e os manufaturados vindos da Europa. A partir de 1769, os escravos passaram a desembarcar no cais Valongo para onde havia sido transferido o mercado. Lá instalaram-se armadores, o comércio atacadista e de escravos, os trapiches de sola e os pescadores, atividades que até então localizavam-se na marinha da cidade. Estes dados nos revelam uma tendência à especialização dos portos: o desembarque de passageiros e mercadorias nobres se concentravam nos atracadouros entre os morros do Castelo e de São Bento, ficando os ancoradouros do Valongo, Saúde e Gamboa recebendo os produtos trazidos pelas naus de maior porte ou aquelas do recôncavo.

Tais atividades proporcionaram também ao litoral entre a Prainha e a Praia Formosa uma ocupação de caráter urbano, ocorrida no final do século XVIII, que foi acompanhada pela abertura de ruas, dessecamento dos brejos do Valongo e apoiada pela implementação de um sistema de transporte marítimo com os demais bairros. Estes serviços coexistiram com as chácaras que mantiveram-se até meados do século XIX quando os terrenos foram loteados (Cardoso et alii, 1987).

É importante salientar que para a cidade do Rio de Janeiro e seu *hinterland*, o transporte marítimo e fluvial da produção era realizado em embarcações próprias e o serviço *público* restringia-se ao deslocamento da população.

O porto do café. O Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX.

O ciclo de mineração que impulsionou a economia brasileira até o final do século XVIII decaiu com a exaustão das jazidas. Em consequência houve um estímulo às atividades agrícolas como a produção do açúcar e a cultura do café, esta iniciada timidamente em 1760 no Rio de Janeiro.

Nas terras da freguesia de Santa Cruz em 1799 já havia vinte mil pés de café que eram escoadas pelo rio Itaguaí até chegar ao porto em Sepetiba. Ao longo do século XIX a rubiácea encontrou condições ideais na atual zona oeste e na Província (no vale do Paraíba), além da disponibilidade de mão de obra vinda das minas ou de terras até então dedicadas à cultura açucareira. Para Lobo (1978) neste contexto conformou-se uma burguesia mercantil que tornou o Rio de Janeiro o centro das atividades comerciais brasileiras articuladas à Revolução Industrial inglesa em uma nova estrutura de dependência engendrada pelo capitalismo. A cidade, até então escoadouro da produção agrária, se transformou em entreposto comercial de todo o sul e centro do país (Ferrez, 1972). O Rio de Janeiro mantinha-se distribuidor de escravos e de produtos manufaturados, fenômeno fundamental para a transformação da economia do Rio de Janeiro, agora urbana e profundamente atrelada ao porto.

Ainda que reconheçamos a produção do café da Província, a exportação pelo porto do Rio dependia também das plantações estabelecidas no litoral norte e no nordeste de São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Zona da Mata em Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Pará e Goiás. O porto do Rio de Janeiro já não dependia apenas da produção *local*, porque sua atividade fundamental tornou-se a comercial e não apenas o de escoamento da agricultura dos arredores. Neste sentido, a cidade se adequou às condições impostas pelo capitalismo, isto é, *se urbanizou*. E o porto se industrializou e se *concentrou*.

No século XIX o Rio de Janeiro cidade se *espalha* mais rapidamente ao transpor definitivamente os limites do núcleo urbano colonial. A população carioca praticamente dobra entre 1799 e 1819 ao atingir 90.000 pessoas. As fazendas foram ocupadas por casas e chácaras e o litoral do Caju à praia de Botafogo adensou-se. A Cidade Nova foi conquistada após a ida do príncipe para São Cristovão e o decreto de isenção da dízima para a região (Santos, 1965). As enseadas da Prainha, Valongo, Alferes e Gamboa, com uma atividade portuária intensa, sofreram novos aterros e Companhias de Navegação lá instalaram-se para o transporte de passageiros e de carga. Cabe uma observação aqui no intuito de salientar o surgimento deste serviço, agora prestado por empresas. Alguns proprietários de pequenas unidades de produção possuíam transporte próprio (navios, canoas) para escoar a sua produção para a cidade e até mesmo para fora do país.

Verificamos que o aumento da produção de café provocou uma dinamização do litoral até o Saco de Alferes, o que permitiu a instalação de manufaturas como estaleiros, fundições, serralherias, ferrarias, oficinas de trabalho em metal, de velas de sebo, de velas para navio, marcenarias e serrarias. Na segunda metade do século os morros do Livramento, tradicional reduto dos capoeiras, e da Conceição e Saúde foram ocupados por residências. Este local, até então de moradia de pessoas pobres, valorizou-se. A valorização ocorreu também quando a localidade se tornou um porto especial para

embarque e desembarque de mercadorias e de passageiros para São Cristovão, Inhaúma e Irajá.

Devido ao aumento das atividades portuárias e comerciais da cidade foi baixado um regulamento, em 1831, que delimitava três ancoradouros no litoral. A lei determinava que os de Villegagnon, Boa Viagem e Gragoatá fossem destinados à melhoria das embarcações, os das Ilhas das Cobras e das Enxadas para a descarga de mercadorias e, para as embarcações à espera de carga, aqueles existentes entre o Trapiche do Sal e o Valongo. Os passageiros, chegados à cidade por transatlânticos ancorados na ilha de Villegagnon, eram transportados em botes para o Cais dos Mineiros ou o Cais Pharoux. As mercadorias, encaminhadas aos trapiches da Saúde e da Gamboa. Cabe assinalar que neste mesmo ano foi extinto o depósito de escravos no Valongo. Parece-nos importante dizer que tal regulamento veio a normatizar uma *divisão espacial portuária* que já existia.

Em direção ao fundo da Baía citamos o porto de Iguaçú, existente no rio do mesmo nome, que tornou-se referência fundamental para o escoamento da rubiácea das fazendas do interior até o vale do Paraíba. As vilas comerciais anexas aos portos fluviais que faziam a ligação entre as regiões produtoras e o porto da cidade do Rio, experimentaram em um curto período o apogeu e a decadência. Inúmeras navegações a vela ou a vapor estabeleciam relações flúvio-marítimas entre a cidade e o recôncavo como também intensificou-se o movimento pelas estradas. Atingiram o auge de suas funções com o ciclo do café, porém com a implantação do sistema ferroviário, a abolição da escravatura e a exaustão das terras da baixada, entraram em declínio.

Devem ser apontados ainda os portos secundários de cabotagem de comércio com o sul como Guaratiba, Sepetiba, Itaguaí e Mangaratiba. Mangaratiba foi importante porto do café e, para lá convergia um quarto da produção fluminense e parte do café paulista e mineiro.

Conclusões

Para finalizar vamos recuperar as questões que foram delineadas no trabalho. Pudemos perceber que no Rio de Janeiro colonial a localização dos portos era estratégica do ponto de vista da segurança e, neste sentido, protegidos pelo sítio natural ou por fortes. Além disto os ancoradouros eram de propriedade privada, o que denota uma profunda relação entre os portos, a produção da terra e os grandes proprietários, muitos dos quais constituídos pelas ordens religiosas. Percebemos, também, uma mudança profunda a partir da articulação comercial com o capitalismo inglês, através do café, quando os armazéns, estaleiros e portos tornaram-se atividades lucrativas e um ímã para a urbanização.

Quanto o significado dos portos como vetores de expansão urbana apontamos que na colonização fluminense os portos escoavam produtos agrícolas ou extrativos de uma região, ou do *hinterland*, para serem enviados para a metrópole. Neste sentido os portos das fazendas, isto é, os portos *locais* não assumiram o papel de indutores de transformação, o que foi distinto do papel desempenhado pelos portos localizados dentro da cidade do Rio de Janeiro.

Na segunda metade do século XIX implementaram-se as vias férreas e os bondes que ocasionaram a decadência destes portos locais, isto é, aqueles localizados no recôncavo da Baía e na área rural, hoje zona oeste. A cidade aquática se torna terrestre ainda que o significado de indústria flutuante em que se transformaram os portos seja

digno de referência. Finalmente, discutimos o caráter de equipamento público que passaram a apresentar concomitante às mudanças econômicas e políticas ocorridas no Brasil e na então capital nacional.

Bibliografia

- Boiteux, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil, in *Revista Marítima Brasileira*, abr-jun 1908.
- Bernardes, Lysia e Soares, Maria Therezinha Segadas *Rio de Janeiro: cidade e região*, Rio de Janeiro, Coleção Biblioteca Carioca, 1995.
- Cardoso, Elizabeth Dezouart et alii *História dos bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo*, Rio de Janeiro, João Fortes Engenharia/Editora Index, 1987.
- Coaracy, Vivaldo O Rio de Janeiro no século XVI, in *Aconteceu* 11 (125): 20-25, abr.1964.
- Cruls, Gastão *Aparência do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1965.
- Fazenda, Vieira Antiquilhas e memórias do Rio de Janeiro in *RIHGB* (140) 1921, (142) 1940, (143) 1924, (147) 1927, (149) 1943.
- Ferrez, Gilberto *O Rio de Janeiro e a defesa de seu porto 1555-1800*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972.
- Fridman Fania *Geopolítica e produção da vida cotidiana no Rio de Janeiro Colonial*, texto apresentado no Seminário Cidade e Imaginação promovido pelo PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, novembro de 1994 (a).
- *Os donos do Rio em nome do Rei*, trabalho apresentado no III Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Universidade de São Carlos/ANPUR, 1994 (b).
- Fridman, F. Macedo, V. L., Ferreira, M. S. e Braz, E. G. *Rio de Janeiro Imperial: propriedade fundiária e produção do espaço nas freguesias rurais*. Trabalho apresentado no Seminário Reflexões sobre as artes e as ciências no período da monarquia no Brasil: 1808 a 1889, Fórum de Ciência e Cultura, dezembro 1995.
- Gama, José Saldanha História da Imperial Fazenda de Santa Cruz, in *RIHGB* (38) 1875.
- Gerson, Brasil *História das ruas do Rio*, Rio de Janeiro, Livraria Brasileira Editora, 1965.
- Greenhalgh, Juvenal Terrenos em que se estabeleceu o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, in *Revista Marítima*, jan-jun 1947.
- Lamego, A. R. *O homem e a Guanabara*, Biblioteca Geográfica Brasileira, IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1964.
- Lobo, Eulália Maria Lahmeyer *Historia do Rio de Janeiro. Do capital comercial ao capital industrial e financeiro*, Rio de Janeiro, IBMEC, 1978.
- Oliveira, José Teixeira *História do café no Brasil e no mundo*, Rio de Janeiro, Livraria Kosmos Editora Ltda., 1984.
- Santos, Luiz Gonçalves dos (Pe. Perereca) *Memória para servir à história do Reino do Brasil*, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, 1981
- Santos, Paulo Quatro séculos de arquitetura na cidade do Rio de Janeiro, in *Quatro séculos de cultura*, Rio de Janeiro, Oficina Gráfica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1965.
- Silveira, Icarahy da Orla marítima e evolução da área portuária, in *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*, Rio de Janeiro/São Paulo, Distribuidora Record, 1965.
- Soares, Maria Therezinha de Segadaes Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro, in *Revista Brasileira de Geografia*, ano XXVII, jul/set 1965, nº3.