



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

MACIEL DA COSTA CAVALCANTE

**O ANTIGO PORTO DE FORTALEZA: MELHORAMENTO E TRABALHO DOS
CATRAIEIROS E OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION
(1875-1900)**

FORTALEZA

2023

MACIEL DA COSTA CAVALCANTE

O ANTIGO PORTO DE FORTALEZA: MELHORAMENTO E TRABALHO DOS
CATRAIEIROS E OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION
(1875-1900)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em História. Área de concentração: História Social.

Orientador: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

FORTALEZA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

C364a Cavalcante, Maciel da Costa.
O antigo porto de Fortaleza : melhoramento e trabalho dos catraieiros e operários da Ceará Harbour Corporation (1875-1900) / Maciel da Costa Cavalcante. – 2023.
143 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2023.
Orientação: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

1. Porto. 2. Trabalho. 3. Fortaleza- Ceará. I. Título.

CDD 900

MACIEL DA COSTA CAVALCANTE

O ANTIGO PORTO DE FORTALEZA: MELHORAMENTO E TRABALHO DOS
CATRAIEIROS E OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION
(1875-1900)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em História. Área de concentração: História Social.

Aprovada em: 30/ 10/ 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto/UFC (Orientador)
Universidade Federal do Ceará –UFC

Prof.^a Dr.^a Margarida Julia Farias de Salles Andrade – UFC

Prof.^a Dr.^a Adelaide Maria Gonçalves Pereira - UFC

Aos meus pais, Maria Alice e Antonio Barbosa.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de dedicar esse espaço para expressar meus sinceros agradecimentos a todos as pessoas e instituições que contribuíram direta ou indiretamente para o desenvolvimento e conclusão da dissertação apresentada. Este trabalho representa anos de dedicação, pesquisa e aprendizado que tiveram início em meio a pandemia de Covid-19. Escrever em tempos de distanciamento social, lidando com o medo e ansiedade, não teria sido possível sem o apoio, orientação e incentivo de muitos.

Primeiramente, quero expressar minha gratidão ao meu orientador, Clóvis Ramiro Jucá Neto, pela orientação e conhecimento compartilhado ao longo de todo este processo. Suas orientações foram fundamentais para a realização deste estudo.

À minha banca examinadora, Adelaide Maria Gonçalves Pereira e Margarida Julia Farias de Salles Andrade, quero agradecer por sua avaliação e sugestões que ajudaram a aprimorar significativamente este trabalho. Suas contribuições foram inestimáveis.

Aos meus amigos e colegas de mestrado, agradeço pela camaradagem e por compartilharem comigo as alegrias e os desafios de realizar pesquisa em tempos de pandemia, quando tudo parecia incerto e os motivos para desistir eram diversos. A insistência de meus colegas foi fonte de inspiração para continuar.

Agradeço a CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – pela bolsa de pesquisa que tornou essa dissertação possível.

Por fim, este trabalho é dedicado aos meus pais, Maria Alice Ramalho da Costa e Antonio Barbosa Cavalcante. Vocês são minha inspiração, e este trabalho é uma pequena homenagem ao esforço que tiveram, apesar de todas as dificuldades, para me educar e manter na escola. Graças a vocês, eu – jovem oriundo de escola pública e periferia – fui o primeiro da família a fazer uma graduação e, hoje, o primeiro a concluir o mestrado. Sou imensamente grato por tudo que fizeram por mim.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Sou muito grato pelo apoio financeiro.

Esta dissertação marca o fim de uma jornada. Sou profundamente grato a todos que estiveram ao meu lado nessa caminhada. Espero que a pesquisa apresentada possa trazer contribuições para aqueles que queiram, no futuro, dedicar-se ao tema da dissertação.

RESUMO

A partir da primeira metade do século XIX, Fortaleza inicia um processo de hegemonia econômica, política e administrativa em território cearense. Este processo consolida-se na segunda metade do oitocentos, quando a cidade galga a condição de principal centro exportador da Província, em grande medida decorrente da ampliação das exportações de algodão. No período, o porto encontrava-se em condições precárias de uso, incompatível com a rede de infraestrutura do capitalismo mundial. Almejando solucionar o problema, o Governo Imperial autorizou concessão à *Ceará Harbour Corporation* para a realização de obras no antigo porto de Fortaleza com a intenção de dar maior fluidez no embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. A pesquisa compreende as transformações físicas ocorridas no antigo porto e sua relação com a cidade, como etapa do projeto de modernização de Fortaleza para o qual seria fundamental a construção de alicerces para implantação do capitalismo. A viabilização deste projeto modernizador estava condicionada a experiência de trabalho dos operários diretamente envolvidos no processo de construção da infraestrutura portuária e de homens encarregados do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no porto. Estas experiências caracterizam uma rotina de trabalho marcada por péssimas condições de trabalho, baixa remuneração e descontentamentos. Na pesquisa, entendemos os trabalhadores como elemento a ser considerado na montagem de infraestrutura do capitalismo, na qual o porto seria peça chave, capaz de promover a fluidez do capital na província.

Palavras-chave: porto, trabalho, Fortaleza- Ceará, século XIX.

ABSTRACT

From the first half of the 19th century, Fortaleza began a process of economic, political and administrative hegemony in Ceará territory. This process was consolidated in the second half of the 19th century, when the city became the province's main exporting center, largely due to the expansion of cotton exports. At the time, the port was in precarious conditions of use, incompatible with the infrastructure network of global capitalism. Aiming to solve the problem, the Imperial Government authorized a concession to the Ceará Harbor Corporation to carry out works in the old port of Fortaleza with the intention of providing greater fluidity in the loading and unloading of people and goods. The research encompasses the physical transformations that occurred in the old port and its relationship with the city, as a stage in the Fortaleza modernization project, for which the construction of foundations for the implementation of capitalism would be essential. The feasibility of this modernizing project was conditioned on the work experience of the workers directly involved in the process of building the port infrastructure and the men in charge of loading and unloading people and goods at the port. These experiences characterize a work routine marked by poor working conditions, low pay and dissatisfaction. In the research, we understand workers as an element to be considered in the assembly of capitalism's infrastructure, in which the port would be a key piece, capable of promoting the fluidity of capital in the province.

Keywords: port, work, Fortaleza-Ceará, 19th century.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Planta do porto e Villa da Fortaleza (1813)	26
Figura 2 - Carta da capitania do Ceará e Costa (1813)	27
Figura 3 - Planta da Villa de Fortaleza e de seu Porto (1818	28
Figura 4 - Planta da Cidade de Fortaleza por Antônio Simões Ferreira de Farias (1850.....	30
Figura 5 - Planta da cidade de Fortaleza por Padre Manoel do Rego Medeiros (1856)	31
Figura 6 - Planta exata da capital do Ceará por Adolphe Herbster (1859)	32
Figura 7 - Plano de expansão de Fortaleza por Adolfo Herbster (1863)	34
Figura 8 - Planta da cidade da Fortaleza e Subúrbios (1875)	35
Figura 9 - Planta da Cidade de Fortaleza – Capital da Província do Ceará	37
Figura 10 - Melhoramento do Porto do Ceará – parte 01	59
Figura 11 - Melhoramento do Porto do Ceará – parte 02	60
Figura 12 - Detalhe do trapiche, estação, armazéns e alfândega planejados para o Mucuripe .	61
Figura 13 - Porto do Ceará, Brazil – por Charles Neate (1870)	62
Figura 14 - Planta do porto de Fortaleza por Jonh Hawkshaw	65
Figura 15 - Planta das Obras do porto - W. Milnor Roberts (1881)	68
Figura 16 - Planta da Obras do porto - W. Milnor Roberts – parte 02 (1881)	68
Figura 17 - Modelos de colunas no catálogo e coluna da antiga alfândega	85
Figura 18 - Modelo de escada e escada instalada na antiga alfândega	86
Figura 19 - Logomarca no catálogo e na coluna da alfândega	86
Figura 20 - Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará.....	91
Figura 21 - Alfândega Nova, Via- Ducto e Quebra-mar	92
Figura 22 - New Harbour Works, Ceará, Brazil.	93
Figura 23 - Detalhe do porto em perspectiva.....	94
Figura 24 - Quebra, viaduto de ferro e alfândega.	94
Figura 25 – Alfândega	95
Figura 26 - Alfândega em funcionamento	96
Figura 27 - Detalhe da Planta da cidade de Fortaleza capital da Província do Ceará (1888) .	108
Figura 28 - “Acidente” envolvendo um carpina	112
Figura 29 – Agradecimentos	112
Figura 30 - Vaga para carpinteiros	114
Figura 31 - Contrata-se cavouque	114
Figura 32 - Detalhe do antigo porto e Outeiro da prainha	115
Figura 33- O Porto do Ceará pela revista O Mequetrefe	117

Figura 34 - Porto do Ceará: cena 1	118
Figura 35 - O Mequetrefe – Porto do Ceará: cenas 2, 3 e 4	119
Figura 36 - O Mequetrefe – Porto do Ceará: cenas 5 e 6	120
Figura 37 - Capa da edição nº 223	123
Figura 38 - O embarque de mercadorias no porto José Reis Carvalho (1859)	125

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Importação e exportação no Porto de Fortaleza 1850 - 1870.....	45
Tabela 2 - Importação e exportação 1885 – 1887	45
Tabela 3 - Movimento de importação (1868-1871).....	52
Tabela 4 - Movimento de exportação (1868-1871).....	53
Tabela 5 - Evolução dos órgãos responsáveis pela administração portuária (1820-1910).....	71
Tabela 6 - Concessão e encampação dos portos brasileiros	74
Tabela 7 - Profissões com maior número de pessoas em Fortaleza – 1872	101
Tabela 8 - Artífices de Fortaleza com renda média anual de 200\$000 ou superior (1851)....	102
Tabela 9 - Trabalhadores empregados nas obras do porto.	108

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 O PORTO E A CIDADE: O CONTRASTE ENTRE A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE E A PRECARIEDADE DO PORTO PRIMITIVO	23
2.1 Fortaleza na segunda metade do século XIX – a modernização da cidade	23
2.2 O porto primitivo de Fortaleza	43
3 PLANO(S) DE MELHORAMENTO DO PORTO, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E AS OBRAS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION	56
3.1 A definição da localização das obras do porto	56
3.2 Ministério da Agricultura e o melhoramento dos portos do Brasil	70
3.3 As obras da Ceará Harbour Corporation: do primeiro pegão à encampação.	77
3.4 O porto na Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará e na revista The enginner.	92
4 TRABALHADORES DO PORTO: OS OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATIO E OS HOMENS DO EMBARQUE E DESEMBARQUE.	100
4.1 Trabalhadores urbanos de Fortaleza na segunda metade do século XIX.	100
4.2 Os trabalhadores da Ceará Harbour Corporation	107
4.3 Os trabalhadores do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no antigo porto de fortaleza	116
4.3.1 <i>Rotina de trabalho dos catraieiros</i>	117
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	131
REFERÊNCIAS	133

1 INTRODUÇÃO

Ao longo do período colonial, o monopólio português e o contrabando marcaram o comércio externo do Brasil.¹ Oficialmente, as transações comerciais ocorriam em zonas portuárias ao longo da costa brasileira. Os portos eram espaços de mercado, de compra, de trocas de mercadorias locais e estrangeiras. Mas apesar de sua importância fundamental para o escoamento das riquezas, as estruturas portuárias eram precárias. O mar aberto do litoral e o regime de ventos muitas vezes desfavoráveis, fazia a costa desprovida de bons portos.² Os principais encontravam-se em núcleos situados em pontos geograficamente estratégicos da costa; ou seja, em enseadas, baías, na foz de rios. Estes núcleos se constituíram como cabeças de rede urbana no território brasileiro. Nos séculos XVIII e XIX, os portos mais expressivos do Brasil foram o Rio de Janeiro, Bahia, Recife (Pernambuco), São Luís (Maranhão) e Belém (Pará).

Mesmo com a vinda da Família Real e o advento da Carta Régia de 1808, os portos brasileiros não passavam de trapiches³, com condições precárias de funcionamento. Utilizados como locais de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, mais por suas condições naturais do que pela existência de infraestrutura eficiente necessária ao seu bom funcionamento. Tal característica portuária perdurou por todo o período imperial.

As condições de funcionamento do porto de Fortaleza refletiam a precariedade dos portos do Brasil. Ao longo do século XIX, o antigo porto encontrava-se localizado em frente ao forte de Nossa Senhora da Assunção, numa região conhecida como “prainha”.

As operações de embarque de mercadorias só ocorriam durante quatro horas do dia, isto é, quando a maré baixa deixava à vista o Recife⁴ que corria obliquamente à praia, diminuindo a agitação das águas do local.⁵ Os produtos exportados eram ensacados, postos na beira da praia e levados até os navios.

¹PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981. 364p

²*Ibid.*, p. 84.

³ Estrutura de madeira localizada a beira mar para, através da qual se realizava o embarque e desembarque de mercadoria nos portos. Segundo Leal, a expressão poderia ser utilizada para se referir a armazéns de guardar gêneros de embarque e desembarque ligado a referida estrutura de madeira. LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, M, C. V; LEAL, M. das Graça de Andrade; PINHO, J. R. M, (Org.). **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016, p. 77.

⁴ Rochedos de constituição arenítica ou coralínea, situados a pequena profundidade, perto da costa ou a ela diretamente ligados. ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, Jangadas e Navio: uma história portuária**. Fortaleza: OMNI, 2007, p. 251.

⁵ O arrecife é identificado por Cavalcanti (1887), como sendo o “da Estrella, situado na enseada”.

Trabalhadores entravam no mar, transportando na cabeça as mercadorias para bordo de alvarengas.⁶ Não raras, eram as reclamações de comerciantes que tinham suas mercadorias danificadas, molhadas, por conta de “acidentes” durante o trajeto destes para bordo dos navios e vice-versa. O embarque e desembarque de pessoas no porto não era muito diferente. Viajantes eram transportados em andor até as alvarengas e, em seguida, para os navios ancorados a certa distância da praia e, assim como acontecia no transporte de mercadorias, os “acidentes” eram comuns.

Em 1875, o Governo Imperial contratou o engenheiro britânico Jonh Hawkshaw para realizar estudo dos principais portos do Brasil. Em seu relatório intitulado *Melhoramento dos portos do Brasil*, o engenheiro “apresentava as obras necessárias que deveriam ser feitas nos portos de Pernambuco, Rio Grande do Sul, Torres⁷, Ceará, Paraíba e Maranhão. As obras deveriam ser executadas num prazo de cinco ou dez anos.”⁸ No ano de 1883, o melhoramento do porto de Fortaleza foi aprovado por meio do Decreto nº 8.943-A:

[...] Contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para realização das obras de melhoramento do porto de Fortaleza, segundo o plano organizado em 1875 pelo engenheiro Jonh Hawkshaw, bem como para construção de um edifício destinado à alfandega no mesmo porto.⁹

A concessão adquirida por Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange foi, posteriormente, transferida para uma empresa estrangeira - a *Ceará Harbour Corporation* - organizada para a execução dos trabalhos de melhoramento do porto. As obras foram iniciadas apenas em 1886. Tiveram como base o plano elaborado por Jonh Hawkshaw com alterações indicadas pelo diretor das obras públicas da Secretaria de Estado do Ministério da Agricultura, o engenheiro Honório Bicalho.¹⁰ Para as obras, foram recrutados diversos trabalhadores, dentre eles, carpinteiros, maquinistas e cavouqueiros. Estes homens tinham como função erguer os

⁶ Embarcação robusta, sem propulsão própria, com fundo chato, utilizada para embarque e desembarque ou baldeação de cargas e passageiros. ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, Jangadas e Navio: uma história portuária**. Fortaleza: OMNI, 2007, p. 232.

⁷ Localizado no extremo norte da costa e província do Rio Grande do Sul.

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

⁹ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado á Assembleia Geral na Quarta Sessão da Décima Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Affonso Augusto Moreira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884.

¹⁰ Mineiro. Nasceu em 1839. Formou-se em matemáticas pela antiga Escola Militar. Em Paris, formou-se na Escola de Pontes e Calçadas. Retornou à Europa, em 1873, onde estudou várias matérias com especialidade em engenharia Hidráulica. Dentre os cargos ocupados, estava o de Diretor Geral das Obras Públicas do Ministério da Agricultura (BLAKE, 1902, p.246).

alicerces do equipamento portuário, cuja expectativa de seus idealizadores, garantiria o desenvolvimento da Província viabilizando a circulação do capital.

O melhoramento do porto consistia, em linhas gerais, na construção de um quebra-mar de 672m de extensão, ligado à terra por meio de um viaduto aberto de 250 metros de comprimento, projetado com 14 vãos de ferro, devendo ser ligado a terra através de uma muralha de alvenaria. A parte interna do quebra-mar serviria de cais, ao longo do qual os navios fariam o embarque e desembarque. O plano previa ainda a construção de uma alfândega nova, visto que a alfândega velha funcionava em condições precárias. Sobre o cais e o viaduto seria instalado uma linha de trilhos com ramais para servir tanto a alfândega como a Estrada de Ferro de Baturité.¹¹ As obras da *Ceará Harbour Corporation* não tiveram o resultado esperado. A alfândega foi finalizada, enquanto o viaduto não chegou a ser concluído. Em 1900, o Governo Federal encampa as obras até então realizadas através do Decreto n. 3602, por uma quantia equivalente à 100.000 libras esterlinas.¹²

A pesquisa tem por objetivo investigar as obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza. Analisamos como duas categorias de trabalhadores - os operários da empresa britânica *Ceará Harbour Corporation* e os homens do embarque e desembarque – que estavam inseridas nesse processo. A análise pressupõe as obras de melhoramento do porto de Fortaleza como uma etapa na integração do território cearense às redes de infraestrutura do capital internacional.

Estabelecemos como baliza temporal os anos de 1875 a 1900. Tal recorte tem como início a entrega do relatório do engenheiro John Hawkshaw e como limite o ano de encampação das obras da *Ceará Harbour Corporation* pelo Governo Federal.

Pensar a importância dos trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* e daqueles envolvidos com o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no projeto de melhoramento do antigo porto de Fortaleza é reconhecer o papel dos trabalhadores na construção dos alicerces do capitalismo na cidade. Neste sentido, tencionamos contribuir com trabalhos da História Social, que buscam recuperar a história de sujeitos marginalizados e negligenciados durante muitas décadas pela História tradicional.

¹¹BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos negócios da indústria, Viação e obras Públicas Sebastião Gonçalves de Lacerda em maio de 1898. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1898, p. 72.

¹²BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação, e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeidas Maria no ano de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, p. 601-602.

Para E. P. Thompson, a classe operária se encontra em constante construção¹³. Deve ser observada em seu “fazer-se”, entendida através da experiência dos sujeitos.¹⁴ Tal experiência é elemento chave de acesso à realidade das duas categorias de trabalhadores privilegiadas neste trabalho. É importante tanto para a compreensão do processo de formação da classe trabalhadora como para a construção de uma infraestrutura do capitalismo.

Na esteira de Thompson, Peter Linebaugh e Marcus Rediker, em *A hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, tratam do proletariado atlântico nos séculos XVII e XVIII, composto por trabalhadores que desempenharam funções despercebidas, mas responsáveis por construir “uma infraestrutura para o capitalismo mercantil”. Os trabalhadores “derrubaram florestas, drenaram pântanos e criaram campos para agricultura capitalista. Construíram portos para o comércio capitalista.

Reproduz

iram famílias e trabalhadores para o trabalho capitalista”. Os autores acrescentam que as “tarefas de rachar lenha e tirar água eram geralmente executadas pelos membros mais fracos da estrutura demográfica.”¹⁵

Para os governantes, os trabalhadores eram associados a figura mitológica da “hidra de muitas cabeças”, por serem considerados um empecilho ao desenvolvimento do capitalismo, haja vista a desordem, os motins e revoltas que promoviam. Para Linebaugh e Rediker, os trabalhadores tratavam-se de uma classe multiétnica, formada por sujeitos anônimos e esquecidos, capazes de desenvolver formas de cooperação em um esforço de resistência diante da imposição do controle e da disciplina de classe. Em suma, tratavam-se de uma multidão indispensável e fundamental para a construção dos alicerces e desenvolvimento do capitalismo, dentro e fora da Europa. Em outras palavras, onde o capitalismo chegava ou pretendia chegar. A reflexão dos autores são como um “norte” para a compreensão dos trabalhadores no século XIX inseridos em obras voltadas para o desenvolvimento do capitalismo.

O porto de Fortaleza será analisado longe da noção única de lugar através do qual se dá a entrada e saída de mercadorias. Em recentes estudos sobre História Portuária¹⁶, os portos são entendidos não apenas como locais protegidos das ondas e marés, voltados para o embarque

¹³ THOMPSON. E. P. **A formação da classe operária** - A árvore da liberdade: tradução de Denise Bottman. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

¹⁴ Edward Palmer Thompson. **A Miséria da Teoria**. Rio: Zahar, 1981.

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

¹⁶ Ver CRUZ, Maria Cecília Velasco et al. (Orgs.). **Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: Ed. UFBA, 2016.

e desembarque de pessoas e mercadorias, mas como ambientes onde se estabelecem relações sociais. Lugares de acumulação, de articulação das cidades à dinâmica do capitalismo, lugar de trabalhar, de viver, conectado a outros objetos e espaços compondo um sistema, porta de entrada de hábitos, costumes, crenças, objetos, ideias e tecnologias. O porto marítimo é um testemunho da vida social urbana, no período em tela.

A análise do melhoramento do antigo porto de Fortaleza, pressupõe o entendimento da ação de diversos agentes; dentre eles, os trabalhadores portuários. Ao longo do século XIX, tais operários foram, ininterruptamente, explorados como mão de obra empregada na construção da infraestrutura portuária - alicerce para incremento local da lógica capitalista mundial – e no funcionamento das atividades do porto.

Segundo Hobsbawm, as décadas que se sucederam, logo após a Primavera dos Povos¹⁷, 1848, foram marcadas pela consolidação do capitalismo em dimensão global. Foi o apogeu de uma sociedade que defendeu o livre mercado como a chave que levaria ao crescimento econômico.¹⁸ O autor assevera que, neste contexto, a burguesia acreditava e defendia que a sociedade de economia capitalista deveria não somente promover a plena distribuição material; mas, igualmente, esclarecimento, razão e avanço das ciências.¹⁹ Para Hobsbawm, a sociedade capitalista, em suma, deveria promover um mundo de contínuo desenvolvimento econômico, moral, artístico, científico e tecnológico. Tal sociedade era o alvo da cultura do progresso, dentro da qual buscamos identificar as obras do porto.

Durante a execução do trabalho, nos debruçamos em documentos oficiais do Estado, jornais, revistas, relatos de viajantes, ilustrações e literatura. Para a interpretação de cada tipo de fonte, será empregada metodologia específica, compatível com suas particularidades.

Entre as fontes oficiais, Relatórios do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, Relatórios de Presidente de Província, Relatórios de Melhoramento dos Portos do Brasil (1969), Melhoramento dos Portos do Brasil (1975), além da Chorographia da Província do Ceará (1887) e o censo de 1887²⁰. Ao se referir às fontes documentais como as provenientes do poder Executivo, Judiciário e Legislativo, Bacellar afirma que é necessário conhecer bem o documento que se pretende utilizar como fonte, questionar em que condições foi redigido, por

¹⁷ Expressão utilizada para se referir a uma série de revoltas de cunho liberal que ocorreram na Europa no ano de 1848.

¹⁸ HOBBSAWM, Erick J. **A era do Capital 1848 – 1875**. 20ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2013.

¹⁹ Idem.

²⁰ Salientamos o pioneirismo da arquiteta e professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC Margarida Andrade no trabalho com o censo de 1887. Informações sistematizadas sobre o censo foram gentilmente cedidas pela professora Ana Sara Cortez.

quem e com que propósito. Além disso, ter em mente que o documento não é neutro, estando sempre carregado de opiniões do sujeito ou órgão que o produziu.²¹ De modo geral, através da análise dos Relatórios podem ser verificados, dentre outros aspectos, os embarços do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no porto primitivo; o andamento das obras; os materiais empregados; projetos; contrato; paralisações e expectativas.

Além de fontes documentais mencionadas, fazemos uso de relatos de viajantes estrangeiros como Henry Koster, L. A. Tollenare, Daniel Kidder, Elizabeth e Jean Louis Agassiz que passaram pela Província e registraram suas impressões sobre Fortaleza e seu porto. José D'Assunção Barros assevera que aquele que escreve um “relato de viagem” busca descrever os acontecimentos de uma viagem que fez e que de fato ocorreu. Ele acredita que está falando da realidade quando se trata de um relato sincero. Mesmo que, porventura algo tenha sido inventado, ele busca convencer o leitor de que aquilo que escreveu realmente aconteceu.²²

Dentre as fontes impressas, utilizamos os jornais A Constituição (1863-1889)²³, Gazeta do Norte (1880-1892)²⁴, O Libertador (1881-1892)²⁵ e O Cearense (1846 - 1891)²⁶, neles podem ser encontradas matérias que abordam questões relacionadas: as necessidades de melhoramento do porto de Fortaleza, planos de melhoramento, obras e “acidentes” envolvendo trabalhadores.

Além dos jornais, contamos com a revista O Mequetrefe (RJ), cuja edição de nº 223, de 13 de outubro de 1880, contém artigo denunciando o modo embaraçoso em que se fazia o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no porto do Ceará, acompanhado de um desenho que ilustra suas condições de funcionamento. Na Revista de Engenharia (RJ), edição

²¹BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2008. p. 23-79.

²²BARROS, José D'Assunção Barros. **Fontes Históricas**: Introdução aos seus usos historiográficos. Petrópolis: Vozes, 2019, p. 103-104.

²³Órgão do partido conservador. Surgiu sob a direção e redação de Domingos Jaguaribe. No seu segundo ano de existência, passou a ser um jornal diário. Dois dias depois proclamação da República, deixou de circular. Nesta época tinha como redator Justiniano de Serpa e o gerente Antônio Moreira de Souza. (STUDART, 1898; FERNANDES, 2004).

²⁴Jornal pertencente à facção liberal. Chefiado pelo A.P. Nogueira Accioly. Começou a circular em 8 de junho de 1880. Dentre os redatores, estavam Thomaz Pompeu, João Lopes, Júlio Cesar, João Brígido, Virgílio Brígido, e João Câmara. Tempo depois, passou a se chamar Estado do Ceará e, com a proclamação da República, virou republicano. Fundeou-se com O Libertador, dando origem ao jornal República. (STUDART, 1898; FERNANDES, 2004)

²⁵Jornal da Sociedade Cearense Libertadora. Seus redatores eram: Antônio Martins, Antônio Bezerra de Menezes e Telles Marrocos. Dentre os que escreveram nele, Frederico Borges, Justiniano de Serpa, Martinho Rodrigues, Almino Alvares Affonso, Abel Garcia e João Lopes. Ele e o Estado do Ceará desapareceram em 1892, no seu lugar, surgiu A República. (STUDART, 1898; FERNANDES, 2004).

²⁶Era representante do Partido Liberal. Faziam parte de sua secção gráfica Leandro de Barros Caminha, Manoel Bevilacqua e Francisco Weyne Cambuti (STUDART, 1898; FERNANDES, 2004).

de nº 6, de 1879, encontramos uma crítica à afirmação feita pelo engenheiro Jonh Hawkshaw de que o principal porto do Ceará era o de Fortaleza; na Revista dos Constructores (RJ), edição de nº 7, de setembro de 1888, são publicadas informações sobre andamento e materiais empregados nas obras. Além dos impressos de circulação nacional, contamos com a edição de 29 de julho de 1887 da revista britânica *The Enginner*, na qual encontramos artigo acompanhado de ilustração do projeto da *Ceara Harbour Corporation*, que consiste na vista do porto, quebra-mar, viaduto e alfândega nova.

Tania Regina de Lucca, ao refletir sobre fontes impressas, sugere alguns procedimentos aqui considerados, a saber: observação da sua periodicidade, impressão, uso/ausência de iconografia e publicidade; organização interna do conteúdo, caracterização do grupo responsável pela publicação; identificação dos colaboradores e a quem se destina.²⁷

Enfim, além das fontes já mencionadas, contamos com o conto *O velho vovô* (porto primitivo). Neste conto, Manuel de Oliveira Paiva²⁸ descreve o porto, destacando sua precariedade e os trabalhadores do embarque e desembarque, assim como o início das obras da *Ceará Harbour Corporation*. Segundo Sandra Jatahy Pesavento, através da literatura é possível compreender o clima de uma época, a forma como as pessoas pensavam o mundo, os valores que guiavam seus passos, expectativas e representações do real.²⁹

Em relação as fontes imagéticas, optamos por tratá-las não como meras ilustrações ou espelho da realidade; mas, como testemunhas de sua época. Buscamos perceber através delas como o passado foi retratado, identificando valores e sonhos³⁰, nos atentando aos silêncios, os vazios e ausências.

Em suma, para compreender as transformações ocorridas no antigo porto e o papel das experiências de trabalhadores específicos nesse processo, traçamos um caminho cujo mote consiste na análise e cotejamento das fontes mencionadas, associadas ao emprego de conceitos adequados à compreensão da realidade abarcada em sintonia com a História Social e a História Portuária.

Considerando nosso objetivo, buscamos a compreensão de algumas questões: Como se encontrava a cidade e o porto primitivo no século XIX? Que propostas foram apresentadas para solucionar a questão portuária de Fortaleza? Como se chegou ao projeto posto

²⁷ LUCCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2008, p. 111-153.

²⁸ Manuel de Oliveira Paiva (1861-1892) foi um escritor cearense republicano e abolicionista, autor de dois romances – *Dona Guidinha do Poço* e *A Afilhada* –, além de contos e crônicas de cunho políticos publicadas no jornal *O Libertador*.

²⁹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & história cultural**. 3ª Edição. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

³⁰ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & história cultural**. 3ª Edição. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

em prática? Quem era responsável pela administração, conservação e melhoramento dos portos do Brasil? Como se deram as obras? Quem foram os trabalhadores responsáveis por construir o porto? Quem eram os carregadores do porto?

Para dar conta dessas perguntas, dividimos a dissertação em três capítulos. No primeiro, refletimos sobre o porto e a cidade. No segundo, discutimos planos de melhoramento, administração portuária e obras. No terceiro segmento da dissertação, tratamos da dimensão do trabalho contido nas obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza.

Antes de discutir as obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza e as experiências dos trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* e dos envolvidos no embarque e desembarque, é fundamental compreender a cidade e o porto no século XIX, pois é nesse contexto que nosso tema emerge, trazendo marcas indispensáveis para a reflexão realizada na pesquisa. Tendo isso em mente, dividimos o primeiro capítulo da dissertação, ***O PORTO E A CIDADE – O CONTRASTE ENTRE A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE E A PRECARIEDADE DO PORTO PRIMITIVO***, em dois tópicos: no primeiro deles, denominado, ***FORTALEZA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX – A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE***. Nosso objetivo é compreender como se deu o processo de expansão urbana de Fortaleza característico daquela época, em que se inserem as obras do porto e da alfândega. Destacamos a segunda metade do século XIX, quando o acúmulo de capital gerado pelo desenvolvimento da produção e exportação do algodão foi convertido em novos serviços e equipamentos que materializavam as intenções das elites em equipar a cidade com uma infraestrutura capaz de facilitar a inserção do capital na cidade. No segundo e último tópico do capítulo, ***O PORTO PRIMITIVO DE FORTALEZA***, tratamos do porto antes das obras projetadas. Inicialmente, discutimos sua localização e seu funcionamento. Em seguida, refletimos sobre as suas condições de funcionamento a partir, principalmente, de relatos de viajantes estrangeiros que passaram por Fortaleza quando estiveram na Província do Ceará.

Compreendidas as condições de funcionamento do porto primitivo e os esforços para tornar Fortaleza uma cidade modernizada no decorrer do século XIX, avançamos para o segundo capítulo ***PLANO(S) DE MELHORAMENTO DO PORTO, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E AS OBRAS DO PORTO***. Tal capítulo foi dividido em quatro tópicos. No primeiros deles, ***A DEFINIÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DO PORTO***, abordamos os diversos estudos elaborados e propostas para o melhoramento do porto primitivo ao longo do século XIX e o embate em torno da definição do local das obras, o que será importante para compreender como se chegou ao projeto posto em prática em 1886. No segundo tópico, ***O MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E O MELHORAMENTO DOS PORTOS DO BRASIL***, discutimos

sobre o papel do Ministério da Agricultura Comércio e Obras no melhoramento dos portos nacionais. No terceiro tópico, ***AS OBRAS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION: DO PRIMEIRO PEGÃO A ENCAMPAÇÃO***. Nele tratamos do andamento das obras de melhoramento do porto, destacando as paralisações, impasses, expectativas e o que se concretizou. Antes de encerrar o segundo capítulo, apresentamos o tópico ***O PORTO NA PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA, CAPITAL DA PROVÍNCIA DO CEARÁ E NA REVISTA THE ENGINNER*** em que comparamos a maneira como o porto foi retratado em uma planta elaborada em 1888 pelo engenheiro Adolfo Herbster e em uma ilustração publicada na revista britânica *The Enginner* em sua edição de 1887.

No último capítulo da pesquisa, ***TRABALHADORES DO PORTO: OS OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION E OS HOMENS DO EMBARQUE E DESEMBARQUE***, refletimos sobre a dimensão do trabalho nas obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza a partir das experiências dos trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* e dos diretamente ligados ao embarque e desembarque das pessoas e mercadorias, também conhecidos como catraieiros. O terceiro capítulo está dividido em três tópicos. Em ***TRABALHADORES URBANOS DE FORTALEZA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX***, discutimos quem são os trabalhadores da cidade, bem como a realidade em que vivem. No segundo, em ***OS TRABALHADORES DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION***, refletimos a respeito dos homens responsáveis por colocar em prática o projeto de melhoramento do porto. Em Jornais, como *O Libertador* e *O Cearense*, encontramos anúncios de vagas de emprego nas obras do porto e casos de "acidentes" envolvendo trabalhadores das obras. Através dos jornais, foi possível identificar algumas categorias de trabalhadores, bem como um pouco das suas condições de trabalho. Outro documento importante para este tópico é o censo de 1887, produzido pela Chefatura de Polícia, em que consta o arrolamento da população com identificação dos moradores, residência, idade, sexo, profissão dentre outros. Nas ruas mais próximas da estrutura portuária – rua da Praia, Alfândega e do Chafariz – foram encontrados alguns trabalhadores das obras do porto: carpinteiros, cavouqueiros e maquinistas; trabalhadores que, juntamente com outros tantos participaram das obras de melhoramento do antigo porto. No último tópico da dissertação, ***OS TRABALHADORES DO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PESSOAS E MERCADORIAS NO ANTIGO PORTO DE FORTALEZA***. discutimos sobre as experiências de trabalhadores responsáveis pelo funcionamento do porto. Tratamos da sua relação com o porto, onde moravam, condições de vida e trabalho. Para tal, buscamos a leitura das entrelinhas de documentos como relatórios de Presidente de Província, desenhos do porto, o conto *o Velho vovô* de Manuel de Oliveira Paiva,

plantas da segunda metade do século XIX, Censo de 1887, juntamente com trabalhos como *Vaivém das marés: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904)*, *Todo cais é uma Saudade de Pedra: Repressão e Morte dos Trabalhadores Catraieiros (1903-1904)*, ambos de Nágila Maia; *Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933)*, de Margarida Júlia F. de Salles Andrade. Além desses, contamos ainda com *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889-1914)*, de Maria Lucia Caira Gitahy e *A Hidra de Muitas Cabeças: Marinheiros, Escravos, Plebeus e a História Oculta do Atlântico Revolucionário*, de Peter Linebaugh e Marcus Rediker.

2 O PORTO E A CIDADE: O CONTRASTE ENTRE A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE E A PRECARIIDADE DO PORTO PRIMITIVO

O primeiro capítulo da dissertação apresenta uma discussão sobre o porto e a cidade. Para tanto, o dividimos em dois tópicos. No primeiro, intitulado *FORTALEZA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX – A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE*, nos esforçamos para compreender as transformações urbanas promovidas por diferentes agentes com o objetivo de implantar em Fortaleza infraestrutura para facilitar a circulação do capital. Isso se faz necessário, visto que é nesse contexto que ocorrem as obras de melhoramento do porto e observamos as categorias de trabalhadores que privilegiamos em nossa pesquisa.

Em seguida, no segundo tópico, *O PORTO PRIMITIVO DE FORTALEZA*, investigamos a antiga infraestrutura portuária, sua localização, movimento de pessoas e produtos e articulações com outros portos em território brasileiro e na Europa. Partimos dos relatos de diferentes viajantes estrangeiros que passaram por Fortaleza e deixaram impressões sobre o que viram. Buscamos nos aproximar do que era o porto antes das obras de melhoramento promovidas pela empresa britânica *Ceará Harbour Corporation* e das razões apregoadas pelos dirigentes públicos, justificando o melhoramento de suas condições de funcionamento.

Compreender a cidade e o porto será fundamental para investigar, no terceiro capítulo, como as experiências dos trabalhadores estiveram inseridas em um plano de melhoramento que possuía relação com intenções modernizadoras da cidade por parte do Estado, comerciantes locais e estrangeiros. Tais sujeitos tencionaram ampliar a articulação de Fortaleza ao capitalismo através da montagem de infraestrutura capaz de facilitar a circulação do capital.

2.1 Fortaleza na segunda metade do século XIX – a modernização da cidade

Em 13 de abril de 1726, após embates relativos à escolha do local em que seria instalado o pelourinho, foi criada pelo então capitão-mor Manuel Francês, a Vila de Nossa Senhora da Assunção mediante ordem régia de 13 de fevereiro de 1699³¹. Apesar da elevação à categoria de vila e ser morada dos capitães mores, Fortaleza permaneceu durante todo o século XVIII como aglomerado humano sem expressão econômica na capitania, longe da atividade criatória desenvolvida no interior do território. Por outro lado, destacava-se Aracati e o seu

³¹ GIRÃO, Raimundo. *Pequena história do Ceará*. 4. ed. rev. e atual. Fortaleza: Edições UFC, p.107-108.

porto, localizado na foz do rio Jaguaribe, por onde adentravam as boiadas.³²

Até a virada do século XVIII para o XIX, a economia do Ceará era baseada na pecuária. No oitocentos, o cultivo do algodão veio somar-se ao criatório constituindo o binômio gado-algodão. O aumento da produção algodoeira em território cearense esteve associado à valorização do produto no mercado internacional, abastecendo a indústria têxtil na Inglaterra. O algodão não só fortaleceu as bases da economia da província como criou as condições econômicas para converter Fortaleza em um centro coletor e exportador do produto, implicando em modificações físicas e sociais no espaço urbano. Tal processo de hegemonia foi fortalecida em meados do século XIX com a ampliação do cultivo e exportação do algodão para a Europa em decorrência da Guerra de Secessão (1861-1864). Com a desestruturação da produção americana, o algodão produzido no interior da província do Ceará passou a abastecer a indústria têxtil Inglesa.³³

A partir da segunda metade do século XIX, Fortaleza passa por uma série de transformações urbanísticas - inseridas no ideário do progresso e modernização oitocentista - cujo objetivo foi tornar a capital uma *cidade modernizada*:

a cidade modernizada corresponde à cidade que recebe incrementos característicos da vida moderna, bem como implementações de algumas ideias urbanísticas, que fundamentaram as 'cidades modernas'. Todavia, essa modernização circunscreve-se a determinadas áreas e realiza-se em determinados setores da sociedade. Portanto, a modernidade pode até promover a vida quando desenvolve conhecimento, ciência e técnica, porém o movimento que moderniza a sociedade não apaga o fundamento da desigualdade sobre o qual se assenta.³⁴

No entender de Doralice Sátyro Maia e Nirvana L. A. Rafael de Sá, a cidade modernizada consiste naquela que recebeu incrementos característicos da vida moderna, como ideias urbanísticas que remontam as 'cidades modernas'. Entretanto, trata-se de uma modernização restrita a determinadas áreas, marginalizando os grupos mais vulneráveis, incapaz de desfazer as desigualdades sociais sobre as quais se fundamenta³⁵, ou seja, um

³² JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **Primórdios da urbanização no Ceará**. Fortaleza: Banco do Nordeste: Edições UFC, 2012.

³³ ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De Forte a Vila e Cidade (1603 - 1889) In: SOUSA, et al (Orgs.). **Fortaleza: A Gestão da Cidade; uma história político-administrativa**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. Departamento de História. Núcleo de Documentação Cultural. Fundação Cultural de Fortaleza, 1995, p. 24; ANDRADE, M.J.F.S. Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012; LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

³⁴ MAIA, 2000 *Apud* L. A; SÁ, 2019, p. 117.

³⁵ MAIA, 2000 *Apud* L. A; SÁ, 2019, p. 117.

processo de modernização excludente.³⁶

Considerando o caso de Fortaleza, Margarida Andrade (2012) em sua tese assevera como hipótese que a cidade se expandiu induzida por planos e normas de regulamentação, sendo edificada pela iniciativa privada. A partir de 1933 esse processo se altera, pois, apesar da cidade seguir edificada pela iniciativa privada, o poder público perde a capacidade de indução e condução do espaço.

Entendemos este processo de modernização como parte inerente às ações que buscaram equipar a cidade de um conjunto de infraestruturas capazes de facilitar a circulação do capital, adequando-a a intensificação das permutas. Marco Aurélio e Ana Fernandes discorrendo sobre a modernização da cidade de Salvador entre os anos de 1850 a 1930, destacam que as obras seguiam três vetores: a fluidez do espaço, salubridade pública e nova estética urbana.³⁷ Doralice Sátyro Maia, afirma que os vetores se apoiavam nas questões de *trilhos, luzes e salubridade*.³⁸ Neste seguimento do trabalho tencionamos, em linhas gerais, apontar ações empreendidas no espaço da cidade que visaram equipar Fortaleza de infraestrutura para a entrada do capital internacional no espaço intraurbano. Apresentaremos a expansão da cidade através da cartografia e exporemos ações que buscaram sua salubridade e maior fluidez do espaço. Na visão dos governantes locais e dos homens de negócios, as obras significavam ações modernizadoras.

Tendo em mente o processo excludente de modernização de Fortaleza abordaremos a marginalização do setor composto pela camada mais pobre da população.

A carta régia de 17 de janeiro de 1799, tornou o Ceará independente da Capitania de Pernambuco. A partir daquela data, Fortaleza comercializou sua produção diretamente com a Metrópole, isto é, sem o intermédio de Pernambuco. A separação do Ceará da capitania pernambucana implicou a independência portuária de Fortaleza e sua integração ao capitalismo mundial. Naquele ano, Bernardo Manuel de Vasconcelos foi nomeado governador do Ceará. Sua administração foi responsável pela abertura de estradas, ligando a capital ao interior, estimulação ao plantio de arroz, além da instalação da Junta de Fazenda, assim como de baterias

³⁶Ver VAZ, L. F.. Modernização Excludente e Moradia no Rio de Janeiro. In: Fernandes, Ana; Gomes, Marco A. F.. (Org.). **Cidades & História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. 1ed.Salvador: UFBA/ANPUR, 1992, v. , p. 197-203.

³⁷ FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Figueiras. Idealizações Urbanas e a Construção da Salvador Moderna: 1850-1920. In: SHU – Seminário de História Urbana, 1., 1990, Salvador, **Anais eletrônicos**. Disponível em: <<http://xvishcu.arq.ufba.br/anais-shcu/>> Acesso em: 22.05.2023.

³⁸MAIA, Doralice Sátyro. Trilhos, Luzes e Salubridade: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX – XX In: MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana L. A. Rafael de; PAULA A. Israel da Costa (Org.) **Trilhos, Luzes e salubridade: transformações técnicas na cidade entre os séculos XIX e XX**.

levantadas no Mucuripe.³⁹ O arquiteto e professor José Liberal de Castro afirma que:

A transformação do Ceará em capitania independente resultou na presença de governadores na Vila do Forte, quer dizer, de administradores investidos de poderes emanados da posição brasileira de vice-reinado, logo robustecida com a condição de sede do reinado português. A ação desses agentes reais cedo se fez sentir tanto no âmbito da manutenção de uma ordem muitas vezes perturbada pelos potentados sertanejos como no terreno do desenvolvimento material da Capitania.⁴⁰

A administração da província converteu-se em um facilitador da articulação de Fortaleza ao capitalismo internacional. As transformações urbanas e implementações de equipamentos - estradas de ferro, bonde de tração animal, cabo submarinos e linhas de navios a vapor para a Europa entre outros - na segunda metade do século XIX, visavam o desenvolvimento e progresso de Fortaleza a partir da montagem de uma infraestrutura que possibilitasse a circulação do capital.

Henry Koster⁴¹ esteve em Fortaleza entre 16 de dezembro de 1810 a 8 de janeiro de 1811. Em seu relato de viagem, publicado a posteriori, descreveu Fortaleza:

A vila de Fortaleza do Ceará é edificada sobre terra arenosa, em formato quadrangular, com quatro ruas, partindo da praça e mais outra, bem longa, do lado norte desse quadrado, correndo paralelamente, mas sem conexão. As casas têm apenas o pavimento térreo e as ruas não possuem calçamento; mas, nalgumas residências há uma calçada de tijolos diante. Tem três igrejas, o Palácio do Governador, a Casa de Câmara e prisão, Alfândega e Tesouraria. Os moradores devem ser uns mil e duzentos.⁴²

Em relação aos edifícios públicos, afirmou que, apesar de pequenos e baixos, eram limpos e adaptados aos fins a que se propunham. Ressalta, dentre os problemas enfrentados por Fortaleza, as dificuldades de transporte, ausência de um porto e as secas.

Em *Descrição Geográfica da Capitania do Ceará*, escrita na década de 1810 e atribuída ao ajudante de ordens Antônio José da Silva Paulet⁴³, as condições físicas em que se encontra a vila são apresentadas:

³⁹COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 128, p. 81-111, 2014.

⁴⁰ CASTRO, José Liberal de. Contribuições de Adolfo Herbster à formação urbana da cidade da Fortaleza. IN *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p. 47.

⁴¹ Henry Koster, veio ao Brasil, 'necessitando seus males de mais ameno clima que o nevoento céu de sua pátria...'. Em 1809, chegou ao Recife, onde fixou residência, inclusive tornando-se proprietário de terras. Em 1810, fez viagem a cavalo, do Recife à vila de Fortaleza do Ceará Grande, passando pela 'Parayba' (atual João Pessoa) e por Natal. Além de Fortaleza, Koster faz referências a Aracati e Icó. ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De forte a vila e cidade (1603-1889) in: **Fortaleza: a gestão da cidade** (Uma história político-administrativa). Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1994, p. 22.

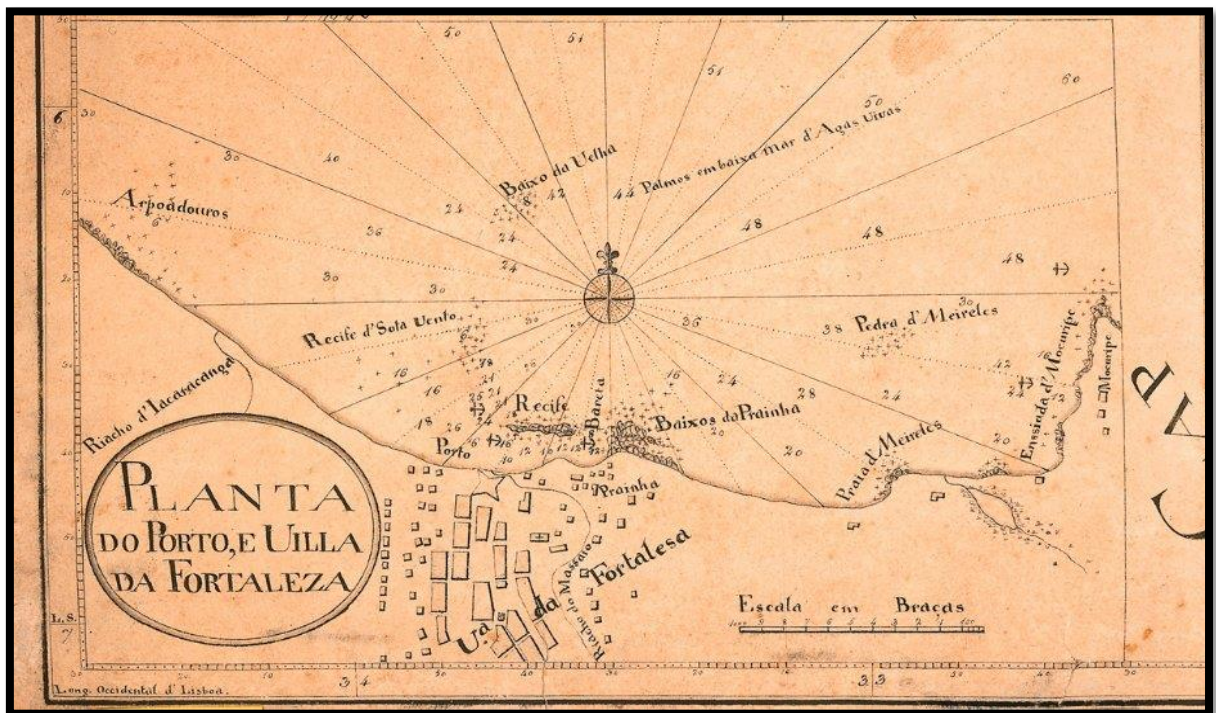
⁴²KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Companhia Editora Nacional, 1942, p. 164-165.

⁴³De acordo com Liberal de Castro (1898, p. 48), Antônio da Silva Paulet nasceu em Portugal, na vila de Nogueira de Azeitão. Foi integrante da Armada Real. Transferiu-se para o Exército quando chegou ao Brasil, em 1808, como membro séquito da Família Real.

A vila é pobre, seu comércio de pouco vulto, ainda que o porto é sofrível, apesar de ser uma enseada; mas como só as imediações do termo até a serra da Uruburetama, parte do termo do Aquirás e parte do termo da vila de Monte-mor-o-Novo se surtem da Fortaleza, o comer é muito menor que o do Aracati. Não há uma só casa de sobrado e as terras são muito inferiores. O solo é de areia solta; o tijolo, a cal e madeira são caros, e tudo concorre para ser muito dispendiosa a edificação. A casa da Câmara estava arruinada e não havia Cadeia, servindo-se as autoridades covis de uma cadeia militar, o que dá motivo a uma infinidade de contradições e etiquetas, que se não podem emendar, em muito detrimento da expedição das dependências criminais.⁴⁴

A administração do Governador Manuel Inácio de Sampaio, foi responsável por promover uma série de melhoramentos, dentre eles a reconstrução da Fortaleza em alvenaria; a instalação da alfândega, implementação de um correio terrestre, ligando Fortaleza a todo o interior através de serviço postal; a construção de chafarizes em alguns pontos da vila para o abastecimento de água, assim como a construção de um mercado público.⁴⁵ Acompanhando o Governador, veio para assumir o cargo de ajudante de ordens o português Tenente-Coronel Engenheiro Antônio José da Silva Paulet.⁴⁶

Figura 1 - Planta do porto e Villa da Fortaleza (1813)



Fonte: ANDRADE, 2012, p. 41.

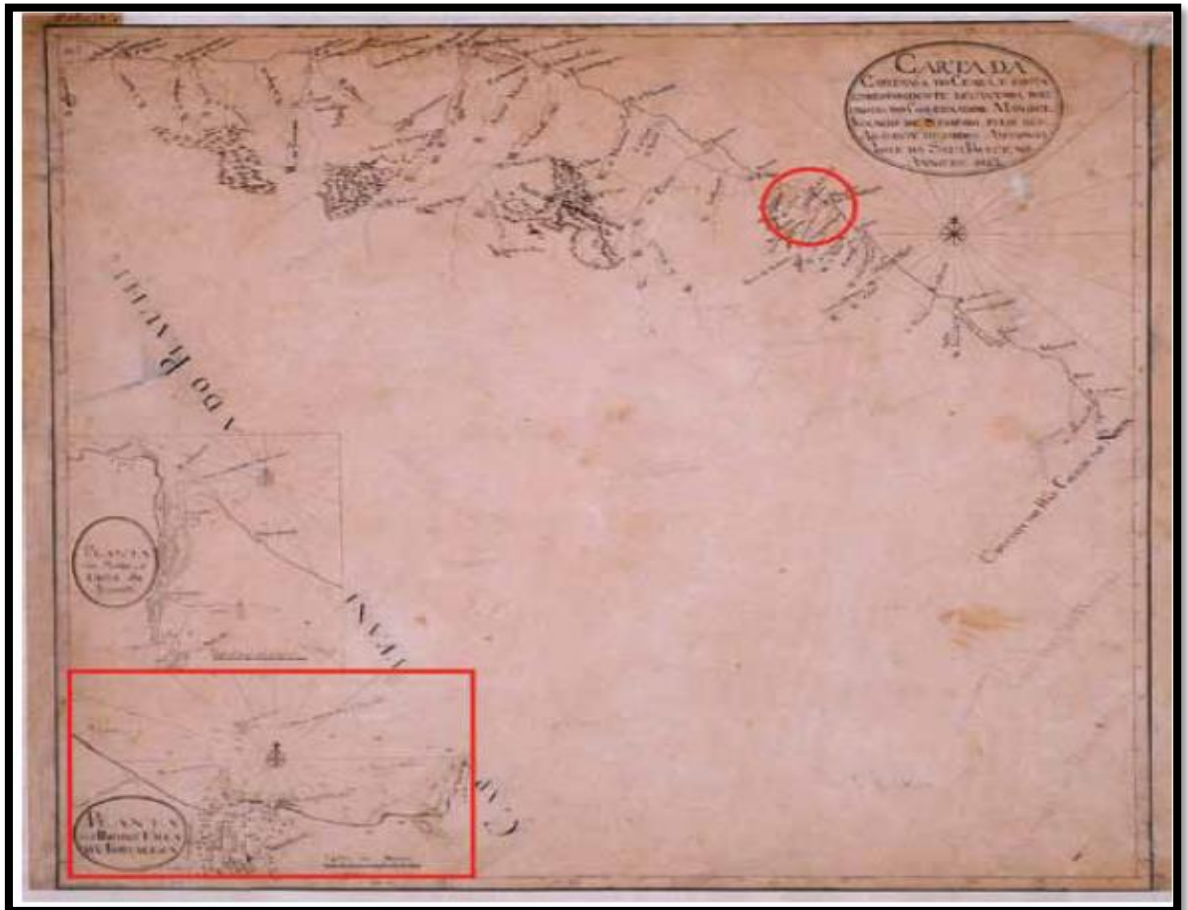
⁴⁴PAULET, 1898, p. 16-18.

⁴⁵ COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 128, p. 81-111, 2014.

⁴⁶ Antônio José da Silva Paulet (1778-1837) era português de Vila de Nogueira de Azeitão, nos arredores de Setúbal. Integrante da Armada Real, transferiu-se para o Exército ao chegar ao Brasil, em 1808, como membro do séquito da família real. CASTRO, José Liberal de. Contribuições de Adolfo Herbster à formação urbana da cidade da Fortaleza. IN *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p. 48.

Em 1813, Paulet apresentou a Planta do Porto e Villa da Fortaleza (Figura 1) na qual se verifica uma primeira proposta de ordenamento da capital em traçado xadrez. A referida planta estava contida na Carta da capitania do Ceará e Costa (Figura 2). A intenção do engenheiro com o referido plano era orientar o crescimento da vila desenvolvendo um traçado urbano em forma de xadrez, pondo fim ao antigo sentido do povoamento que acompanha as tortuosidades do riacho Pajeú. Segundo Liberal de Castro “o plano de Paulet ocupava área diminuta. Consistia em duas ou três ‘ruas’ perpendiculares à linha de continuação da divisa do terreno do quartel da Fortaleza, portanto paralelas e dispostas na direção norte-sul, cortadas ortogonalmente por travessas”⁴⁷

Figura 2 - Carta da capitania do Ceará e Costa (1813)



Fonte: ANDRADE, 2012, p. 41.

Em 1818, o engenheiro produziu outro desenho esquemático da vila, a *Planta da*

⁴⁷ CASTRO, José Liberal de. Contribuições de Adolfo Herbster à formação urbana da cidade da Fortaleza. IN *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p. 50.

Vila da Fortaleza e do seu Porto (Figura 03), onde se confirmam as intenções reguladoras do traçado. Foram determinadas quadras e ruas que apontam para alguma regularidade no desenho da cidade. Segundo Andrade (2012), a mencionada planta apresenta uma quantidade reduzida de caminhos “à (da Crusinha e o da Messejana), acrescentando a Estrada de Jacarecanga em direção à Barra do Ceará, e nomeando outras como o Laga Mar do Coco para Precacabura, Messejana para Aquiraz e Tauape (riacho) para Olarias⁴⁸.

Figura 3 - Planta da Villa de Fortaleza e de seu Porto (1818)



Fonte: ANDRADE, 2015, p. 93.

Entre os anos de 1834 a 1837, período em que esteve à frente do Governo da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, foram realizadas uma série de melhoramentos visando a instalação de infraestrutura que promovesse as pretensões estatais de progresso e

⁴⁸ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933.** 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012, p. 66.

desenvolvimento do Ceará. Dentre os quais, a construção de açudes; do primeiro engenho a vapor da província; a instalação de um sistema de iluminação a azeite; a construção de chafarizes, do reservatório do Pajeú e de estradas que ligavam regiões do interior a capital; além de estudos para um possível melhoramento do porto.⁴⁹

Em passagem por Fortaleza em 1839, Daniel Kidder descreveu aspectos da capital. Salientou problemas estruturais visíveis na cidade. Ao mesmo tempo identificou um “progresso” em andamento, ainda que acanhado. Através de seus comentários, apreende-se a imagem de uma cidade construída sobre um areal, onde a locomoção se fazia difícil:

A cidade é inteiramente construída sobre areia. Se andamos a pé, a areia incomoda os pés; se o sol está quente, ela nos queima e, se sopra o vento, a areia enche-nos os olhos. São de areia os leitos das ruas e o passeio lateral, com exceção dos pontos pavimentados com lajes ou tijolos. Quer se saia a pé, a cavalo ou em algum veículo, a areia incomoda sempre! E não raro são necessários dez bois para um só carro.⁵⁰

Mas, também afirma que:

A cidade tem progredido durante os últimos anos. Diversos prédios estavam em construção por ocasião de nossa visita. O melhor material que aí se emprega é uma espécie de tijolo grande, rústico, mas os prédios são, em grande parte, térreos, feitos de barro, de tal forma que se torna possível construí-los e mobiliá-los no curto espaço de um ou dois dias. Esse tipo de construção parece que se adapta melhor ao hábito e temperamento do povo, que as casas mais caras e trabalhosas, conquanto mais duráveis. Os prédios públicos não são maiores nem se distinguem dos que visitamos em outros lugares. Todavia, a cidade não tem nenhum convento nem qualquer outro edifício destinado a fins monásticos. O mesmo se pode dizer com relação ao resto da província, circunstância essa sem paralelo em todo o Brasil. A única igreja terminada que existe no Ceará é a de Nossa Senhora do Rosário, protetora dos negros. A da Conceição, frequentada pelos brancos, foi demolida anos atrás para ser reconstruída em proporções maiores. Entretanto, quando lá estivemos as paredes estavam paralisadas a meia altura e tudo indicava que assim permaneceriam ainda por algum tempo.⁵¹

Quando Daniel Kidder esteve no Ceará, Fortaleza já havia sido elevada a Cidade da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. O engenheiro Antonio José da Silva Paulet já não estava mais na Província. Seu antigo auxiliar, o arruador Antônio Simões Ferreira de Farias, deu continuidade ao seu trabalho. Alguns anos mais tarde, a pedido da Câmara, o arruador produziu a *Planta da Cidade de Fortaleza* (Figura 4). Respeitando o traçado em xadrez proposto por seu antecessor, Farias pensou a cidade de modo a promover a expansão da zona ocidental e oriental do Riacho Pajeú.

⁴⁹COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 128, p. 81-111, 2014.

⁵⁰KIDDER, Daniel. *Reminiscências de viagens e permanências no Brasil*. Editora Itatiaia limitada; Editora da Universidade de São Paulo, 1980, p. 167.

⁵¹*Ibid.*, p.167.

Figura 4 - Planta da Cidade de Fortaleza por Antônio Simões Ferreira de Farias (1850).



Fonte: ANDRADE, 2012, p. 70.⁵²

Outra planta que, denota a preocupação da administração com o processo de expansão da cidade, foi elaborada em 1856 pelo Padre Manoel do Rêgo Medeiros. Trata-se da *Planta da cidade de Fortaleza* (Figura 5). A cartografia indica as pretensões de expansão para

⁵² Desenhada em escala reduzida por F.B. de Oliveira em 1883.

o leste da cidade, sem, porém, considerar para essa região o traçado em xadrez de Paulet.⁵³ Na planta, Medeiros registra os nomes das ruas, travessas, estradas, além de terrenos cultiváveis.

Tanto essa planta como a de Antônio Simões Ferreira de Farias não saíram do papel. A existência de ambas revela intenções reguladoras. Todavia, não foram executadas. Permaneceram como pretensões não realizadas.

Figura 5 - Planta da cidade de Fortaleza por Padre Manoel do Rego Medeiros (1856)



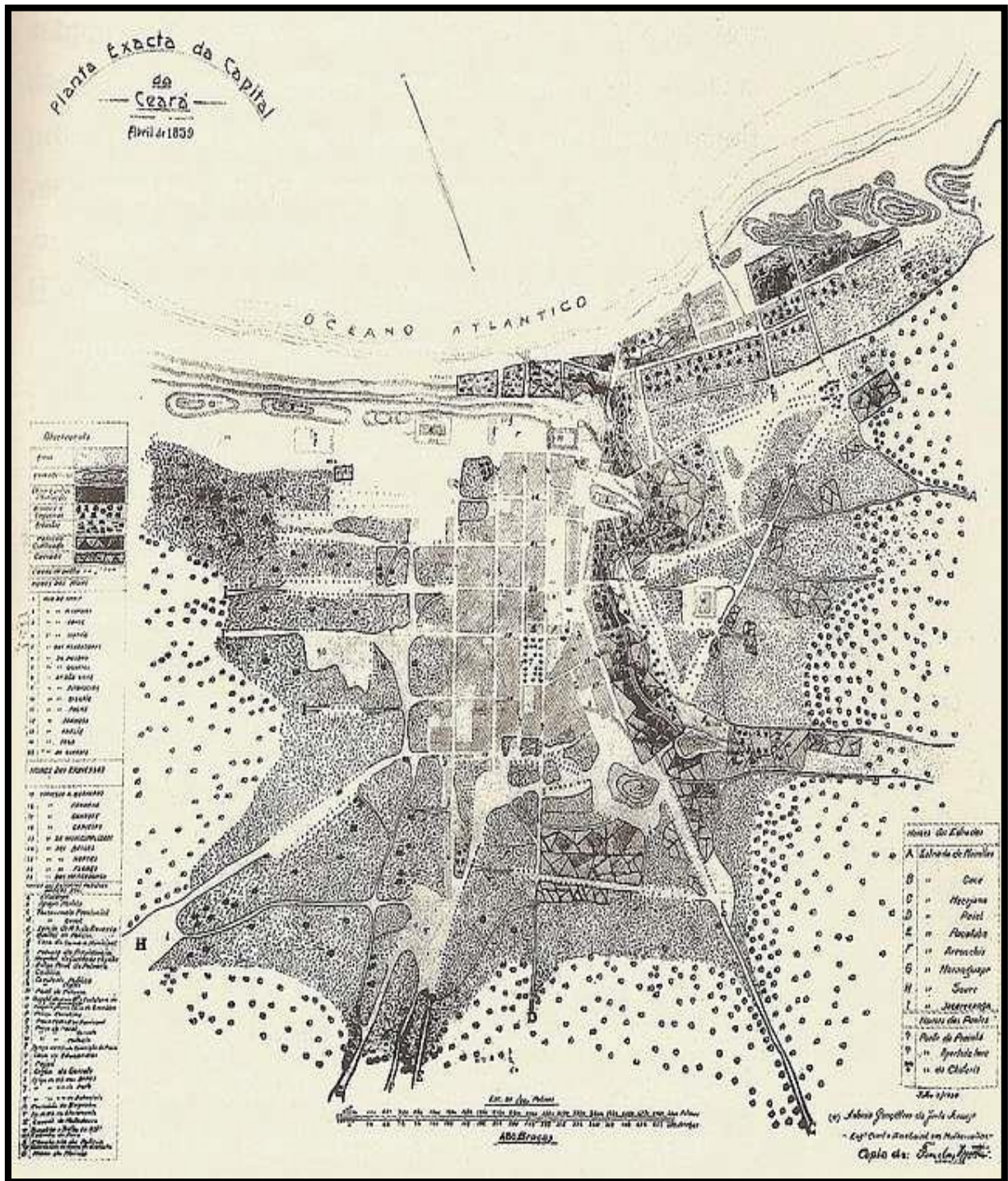
Fonte: CASTRO, 2009, p. 26.

Em 1859, o então Engenheiro da Província e arquiteto da Câmara, Adolfo Herbster, produz um levantamento cartográfico da cidade, a *Planta Exata da Capitania do Ceará* (Figura

⁵³ CASTRO, José Liberal de. Contribuições de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. In: *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza: tomo CVIII, 1994, p.52.

6). Um retrato da cidade de 1859, com suas edificações públicas, ruas, travessas, estradas, praças, terras cultivadas, dentre outros, tudo devidamente indicado nas legendas.

Figura 6 - Planta exata da capital do Ceará por Adolphe Herbster (1859)



Fonte: Collections - GetArchive.

No entorno do perímetro urbano, destaca-se uma infinidade de palhoças, habitadas pela camada pobre da cidade. Segundo o arquiteto José Liberal de Castro:

A cidade era totalmente circundada por ‘casas de palha’, em número realmente impressionante. Ressalte-se curiosamente, que entre o círculo das palhoças e a parte construída da cidade se desenvolvia uma cinta aparentemente despovoada, talvez constituída por sítios ou zonas por arruar, funcionando como uma espécie de cordão de isolamento social. Havia, porém, casebres na zona urbana, aliás norte-sul. Assim, a denominação ‘rua do Fogo’ imposta a uma parte da atual Major Facundo (entre a praça do Ferreira e a rua Pedro Pereira) faz transparecer a presença de edificações incendiáveis, isto é, de palhoças.⁵⁴

Herbster trabalha na cidade, no contexto de acúmulo de capital gerado pelo desenvolvimento da produção e exportação do algodão. No período, observa-se a presença de profissionais liberais no núcleo, dentre os quais, estavam médicos, advogados e engenheiros, formados nas faculdades do Brasil e da Europa. Muitos deles influenciados pelos ideais de progresso, modernidade e civilização, que desfrutavam de um ambiente de prestígio na Europa daquele século. Para atender as demandas desses grupos, equipamentos e serviços na cidade foram idealizados e implantados, sobretudo a partir da década de 1860:

[...]desde o final dos anos 50 e início da década de 60, a cidade passou a contar com calçamento em algumas ruas centrais, linhas de navios a vapor para a Europa e Rio de Janeiro a partir de 1866, instalação de oficinas na cadeia pública e sistema de canalização d’água do sítio Benfica, equipamento de 1867. Também em 1867, houve a substituição do óleo de peixe pelo gás carbônico na iluminação pública da cidade⁵⁵

No ano de 1863, o engenheiro Adolfo Herbster apresentou um plano para orientar o processo de expansão da cidade. A planta do plano foi publicada em 1868, no *Atlas do Império do Brasil* de Cândido Mendes de Almeida.⁵⁶

Na planta, denominada *Plano de expansão de Fortaleza por Adolfo Herbster* (Figura 7), identificamos o antigo núcleo, em tom mais escuro e o plano de expansão, ou seja, a área projetada pensada com traçado em xadrez. Na legenda, o engenheiro indicou: largos e praças, igrejas, capelas, edifícios públicos, assim como uma população de 13.000 “almas”.

⁵⁴ CASTRO, José Liberal de. Cartografia urbana Fortalezense na Colônia e no Império e outros comentários. *In: Prefeitura Municipal de Fortaleza*, Administração Lucio Alcântara, março 1979 – maio 1982, p. 63.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 28.

⁵⁶ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

Figura 7 - Plano de expansão de Fortaleza por Adolfo Herbster (1863)



Fonte: Atlas do Império do Brasil.

Andrade, em reflexão sobre a planta, afirma:

O plano de expansão de Adolpho Herbster segue padrão urbanístico recorrente no Brasil-império. Uma quadricula regular estende-se ao redor do velho núcleo, prolongando as ruas existentes, assemelha-se aos planos de expansão de cidades como Maceió (1868), Belém (1883) e Manaus (1892). O mesmo padrão da quadricula é verificado em cidade novas, como Aracaju e Teresina, bem como em todas aquelas fundadas junto aos eixos ferroviários Brasil afora.⁵⁷

Alguns anos mais tarde, Adolfo Herbster produz a *Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios* (Figura 8). Respeitando o traçado em Xadrez utilizado em plantas anteriores, sugere estender o alinhamento das ruas até os subúrbios da cidade, corrigindo becos e vias sinuosas, esse traçado retilíneo agilizava o fluxo de pedestres, carros e mercadorias. Deixando a capital mais aberta dificultando possíveis ocorrências de revoltas e distúrbios, facilitando a vigília dos poderes públicos sobre a capital”.⁵⁸

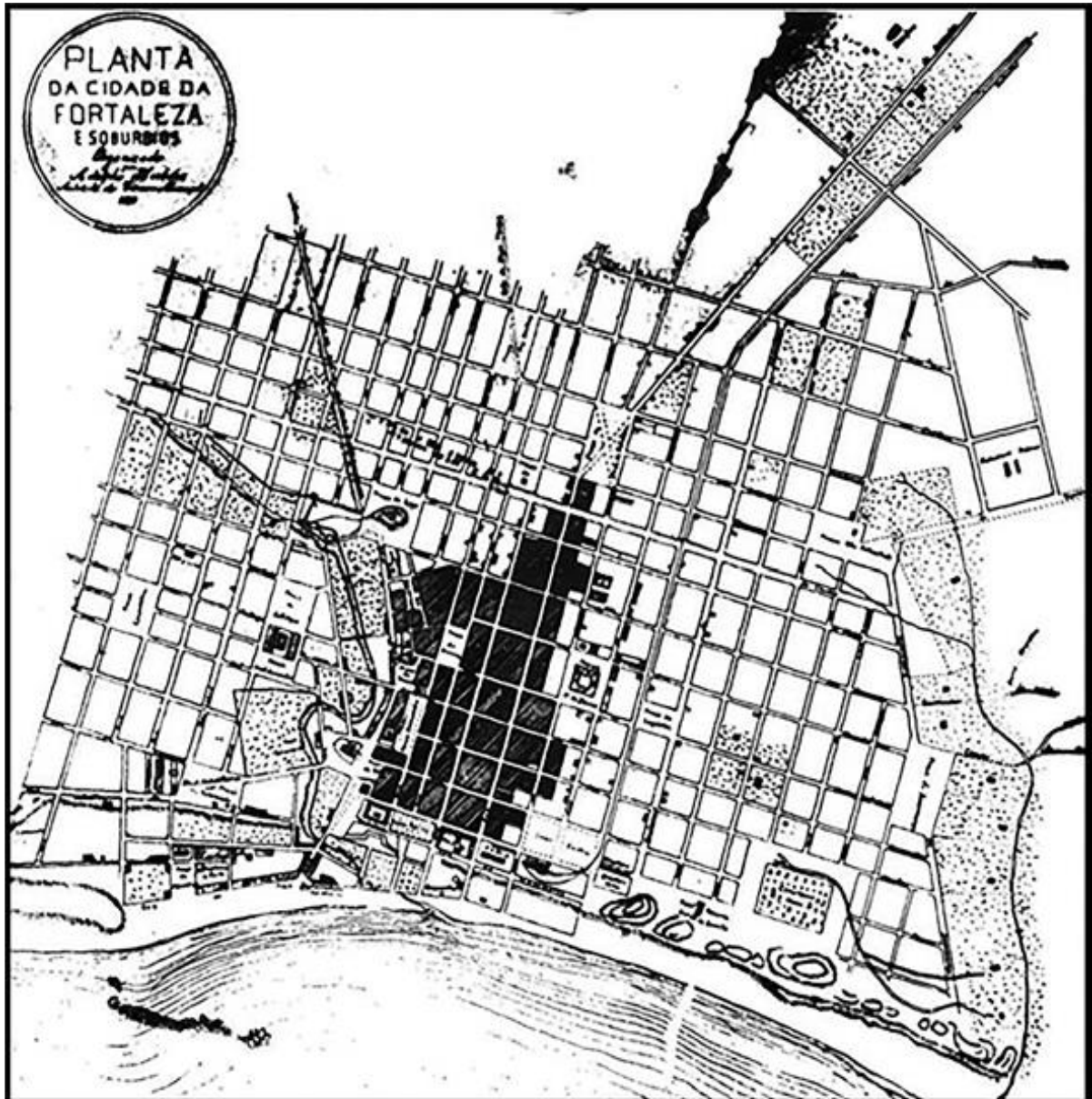
O plano de 1875 pretendia ainda promover a abertura de novas avenidas ou boulevards, a saber três: da Conceição, ao leste; do Imperador, ao oeste, e do Livramento, no

⁵⁷ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

⁵⁸ANDRADE, 2012, p. 72; PONTES, 2002, p. 166.

sul. Em tempo de desenvolvimento do capitalismo, o plano contribuiria para facilitar a circulação de pessoas e mercadorias e sua fiscalização pela administração pública.

Figura 8 - Planta da cidade da Fortaleza e Subúrbios (1875)



Fonte: ANDRADE, 2012, p. 146.

As obras de modernização foram interrompidas pela epidemia de varíola que atingiu a Província no final da década de 1870. A epidemia eliminou grande parte da população de Fortaleza, principalmente, os "retirantes" da seca de 1877, famílias partiam do interior rumo

à capital em busca de socorros do poder público.⁵⁹

Com o fim da epidemia, observa-se em Fortaleza novo fôlego nas obras de infraestruturas na cidade. A partir da década de 1880 ocorre uma intensificação do processo de urbanização da capital, marcada pela inauguração de novos serviços e equipamentos, tais como: bonde de tração animal (1880), iluminação a gás carbônico, cabo submarino para a Europa (1882), um asilo para alienados (1886), serviço de telefonia (1883), mercado público de estrutura metálica (1897), fábrica de tecidos e fiação (1883), instalação de caixas postais (1889), construção do primeiro pavimento do Passeio Público (1880).⁶⁰

No final da década de 1880, quando já se encontrava afastado de suas funções, o engenheiro Adolfo Herbster produz a *Planta da Cidade de Fortaleza – Capital da Província do Ceará* (Figura 9), editada em Paris, no ano de 1888. A última planta de Fortaleza elaborada pelo engenheiro representa as transformações ocorridas na estrutura urbana e a ocupação de áreas a leste, oeste e sudeste.⁶¹ Andrade assevera:

Na reconstituição das quadras e vias ocupados, percebe-se uma alteração na rede ferroviária com o surgimento de um novo ramal de ligação com o porto (1879), que condicionou o assentamento de trilhos na rua Padre Mororó até o cemitério a fim de possibilitar a manobra do trem.⁶²

Tanto a planta de 1875 como a de 1888, visavam orientar a expansão urbana da cidade, projetavam o seu crescimento. Boa parte do que foi apresentado na planta ainda não havia sido construído. As obras do porto, assim como da nova alfândega, por exemplo, encontravam-se em andamento em 1888, e aparecem como concluídas no desenho. Certamente, Adolfo Herbster possuía informações detalhadas do projeto que serviria de base para construção daquele equipamento desejado por diversos setores da sociedade, ligados a interesses administrativos e econômicos.

Quando da elaboração da última planta da cidade de Herbster, mais especificamente no ano de 1887, o censo da chefatura de polícia registrava uma população de 27.000 pessoas vivendo no perímetro urbano de Fortaleza. Sobre os imóveis, afirma que eram 4.352, dessas 3.496 casas térreas, 60 sobrados e 796 palhaças.⁶³

⁵⁹ORÍÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De Forte a Vila e Cidade (1603 - 1889) In: SOUSA, et al (Orgs.). **Fortaleza: A Gestão da Cidade; uma história político-administrativa.** Fortaleza: Universidade de Federal do Ceará. Departamento de História. Núcleo de Documentação Cultural. Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

⁶⁰ *Ibid.*, p.29.

⁶¹ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933.** 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.p.152.

⁶² *Ibid.*, p. 152.

⁶³ Censo de 1887.

Figura 9 - Planta da Cidade de Fortaleza – Capital da Província do Ceará



Fonte: Hemeroteca Nacional.

As plantas produzidas pelo engenheiro Adolfo Herbster são produtos das pretensões de disciplinar o crescimento da cidade. A partir do perímetro urbano o engenheiro projeta o futuro. Isso significa dizer que muito das ruas e quadras presentes nos desenhos ainda não existiam. O trabalho de projeção de Herbster foi feito sempre respeitando o traçado em xadrez já considerado por Silva Paulet.

O traçado em xadrez orientou não só os planos de expansão de Fortaleza, mas de várias outras capitais do Norte e Nordeste, tais como Belém, Manaus, Maceió, Natal e João Pessoa.⁶⁴ Isso evidencia que a expansão do traçado urbano, em andamento na cidade, não se tratava de fenômeno isolado. As transformações urbanas ocorridas em Fortaleza no século XIX estiveram vinculadas a política urbanizadora vigente no império, preocupada, entre outras questões, em difundir padrões para orientar o crescimento e a modernização dos centros urbanos.

Além da cartografia, outra chave de aproximação das transformações urbanas nas cidades brasileiras durante o oitocentos é a análise das posturas municipais. No início do século XIX, as cidades brasileiras encontravam-se em péssimas condições sanitárias. A busca pela salubridade urbana constituiu-se como um dos vetores do processo de modernização ocorrido nos centros urbanos do oitocentos, presente nos Códigos de Postura.⁶⁵

Margarida Andrade (2019, p. 12) assevera que na segunda metade do século XIX a Câmara Municipal de Fortaleza atuou na organização do espaço da cidade por meio do levantamento das plantas de 1875, 1888, e dos quatro Códigos de Posturas de 1865, 1870, 1879 e 1893.⁶⁶

Dentre outros artigos, o Código de Posturas de 1865 regulou as funções e obrigações que cabiam aos arquitetos no que diz respeito a expansão urbana. Exige-se respeito ao traçado em xadrez elaborado por Adolfo Herbster. O Código de Posturas de 1870 determinava a proibição do despejo de materiais fecais em qualquer lugar que não fosse na “praia do porto das jangadas para baixo e da ponte do desembarque para cima”⁶⁷. Com o Código de 1879, evidencia-se a figura do encarregado da limpeza da cidade que usando uma carroça recolhia matérias orgânicos e inorgânicos que pudessem se romper contaminando o ar através da exalação de miasmas ou que prejudicassem o trânsito de pessoas. Tudo que se relacionasse a

⁶⁴ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

⁶⁵ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

⁶⁶ Códigos de posturas e ordenamento do espaço urbano e da sociedade de Fortaleza no século XIX. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/41163>> Acesso em 20. 05. 2023.

⁶⁷ ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafra. De Forte a Vila e Cidade (1603 - 1889) *In*: SOUSA, et al (Orgs.). **Fortaleza: A Gestão da Cidade, uma história político-administrativa**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. Departamento de História. Núcleo de Documentação Cultural. Fundação Cultural de Fortaleza, 1995, p. 32.

“imundice” como “animais mortos, restos vegetais e de animais, águas estagnadas”⁶⁸. O último Código de Posturas de 1893, previa a vistoria de casas e seus quintais através de comissões, nomeadas para esse fim, inclusive, acompanhada de um médico. Determinava, igualmente, a proibição “dentro da circunscrição urbana” de edificar casas de palha ou de taipa assim como construir cercas e currais”.⁶⁹

A circulação de doenças de tempos em tempos, explica a preocupação do poder público com as condições sanitárias da cidade. Nesse período estava em voga a teoria miasmática que condenava o lançamento de dejetos e poças de água parada nas ruas. O objetivo era impedir que a matéria orgânica em processo de decomposição exalasse miasmas, isto é, gases, que se acreditava serem os causadores de doenças.⁷⁰

Em Fortaleza, o médico Castro Carreira alertou a administração pública sobre a necessidade de providenciar a melhoria das condições sanitárias da cidade, sugerindo medidas a serem tomadas:

O matadouro do açouque deve ser mudado para o lado opposto do curral, pois que, o lugar onde se faz a matança, já está muito impregnado de sangue e outras matérias em putrefação; cumpre que sejam enterrados todos os restos de fato e mais pertences etc. A feira é um foco, que só aprecia quem lá vai. É preciso ter o maior cuidado nos misteres de nossa alimentação; seria de grande conveniência proceder-se a uma inspeção sanitária em todos os quartos e tabernas [...]. Cumpre não consentir no centro da cidade salgadeiras de couro, como existe uma por trás da rua dos quartéis: as nossas ruas, conquanto largas, espaçosas e bem arejadas, precisão, todavia, dos cuidados dos fiscais da câmara, afim que não ajudem immundices; [...]; tenha-se cuidado para que não empocem as águas da chuva; grande cuidado reclamação as águas estagnadas nos quintais da rua de baixo, [...] não podemos deixar de lançarmos as vistas para um intitulado açude do Pajehú, onde se pretendeu fazer deposito d' água para um chafariz de inverno. O que se pode e onde a lavagem de roupa e animais se acha unido substancias vegetais e animais em putrefação, senão um verdadeiro foco de emanações deletérias.⁷¹

Contrário aos sepultamentos nas igrejas, o médico também sugeriu a criação de um cemitério. Em consonância com sua opinião, foi criado na gestão do presidente de Província Casimiro José de Moraes Sarmiento (1847-1848), o Cemitério de São Casimiro em 1848, no morro do Croatá. Esse encontrava-se muito próximo do perímetro urbano e, assim, colocava em risco o estado sanitário da cidade. Por essa razão, foi construído um novo, em Jacarecanga,

⁶⁸ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012, p. 127.

⁶⁹Ibid., p.127.

⁷⁰PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e controle. In: SOUZA, Simone; GONÇALVES, Adelaide...[et al]. **Uma Nova História do Ceará**. 2. Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 168-169.

⁷¹ ABREU, 1928, p. 23 *apud* ANDRADE, 2012, p. 93.

ao qual se deu o nome de Cemitério São João Batista, a oeste do centro urbano.⁷²

Outras construções foram realizadas com o objetivo de zelar pela saúde pública. Para confinar doentes contagiosos, foi criado o lazareto da Lagoa Funda em 1856. Em 1861, foi inaugurada a Santa Casa de Misericórdia. Vinte cinco anos depois, era construído o Asilo de Mendicidade para abrigar idosos, pobres e mendigos. No mesmo ano, para confinar o contingente de loucos pobres da cidade – entendidos como uma ameaça à ordem pública, incômodos e ociosos – foi erguido, em 1886, o Asilo de Alienados São Vicente de Paulo em Arronches, local afastado, onde fica hoje Parangaba:

A instituição asilar é mais uma objetivação da medicina social, no caso, em sua vertente psiquiátrica, fruto do combate aos focos sociais considerados perigosos à saúde pública. O asilo ou hospício nascera no final do século XVIII na Europa, momento de intensificação do número de operários e miseráveis nos centros recém-industrializados. No Brasil, surge na segunda metade do século XIX, período em que as cidades brasileiras atravessavam inédito processo de urbanização e densidade populacional. Se antes desse crescimento urbano e demográfico, os loucos eram tolerado e até simpatizados, à medida que avançava a racionalidade na relações econômicas e sociais passaram a ser vistos como nocivos, incômodos e associados ao séquito de ‘vadios e ociosos’ que infestava as ruas, ameaçando a segurança e a harmonia pretendida por governantes, classes dominantes e doutores.⁷³

A criação de tais instituições revela não somente a preocupação do poder público com as condições sanitárias da cidade durante o século XIX. Mas, igualmente, demonstram o quanto a modernização de Fortaleza em processo era marcada pela marginalização daqueles que representavam o “feio”, “incômodo”, “nocivo”, “ocioso”. Em outras palavras, todos os que eram vistos como incompatíveis como o status de sociedade moderna e civilizada. Por isso, a necessidade de impedir a construção de casebres e habitações de palha dentro do perímetro urbano (figura 41), assim como confinar em instituições e locais específicos e afastados os indesejáveis: mortos, pobres, mendigos, loucos, doentes e "retirantes" das secas.⁷⁴

Também questões ligadas à fluidez do espaço marcaram as transformações no espaço das cidades brasileiras no século XIX. A condição de polo hegemônico conquistada por Fortaleza no período em questão foi consolidada graças, dentre outras coisas, a ligação estabelecida entre a cidade e os principais centros produtores do interior da Província através

⁷² PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e controle. In: SOUZA, Simone; GONÇALVES, Adelaide...[et al]. **Uma Nova História do Ceará**.2. Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 168-169.

⁷³ PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e controle. In: SOUZA, Simone; GONÇALVES, Adelaide...[et al]. **Uma Nova História do Ceará**.2. Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 168-169.

⁷⁴ PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e controle. In: SOUZA, Simone; GONÇALVES, Adelaide...[et al]. **Uma Nova História do Ceará**.2. Ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002. p. 168-169.

da construção da Estrada de Ferro de Baturité, iniciada em 1873.⁷⁵

Outros investimentos na área de transporte foram feitos na segunda metade do oitocentos na capital. Nos primeiros anos da década de 1870, a administração pública da Província concedeu a Estevão de Almeida e Firmino Candido de Figueiredo concessão de 50 anos para instalar nas ruas trilhos de ferro para transporte de pessoas e cargas por meio da utilização de carros a vapor.⁷⁶ Dez anos depois, a *Companhia Ferro Carril do Ceará*, inaugurou o serviço de transporte coletivo, realizado por meio de bondes de tração animal.

Em 1893, a Câmara Municipal de Parangaba autorizou privilégio de 25 anos para instalação de linha de bondes de tração animal ou elétrica, que deveria ligar o Bairro do Benfica a Vila de Parangaba. Entre 1896 e 1898, foi criada a *Companhia Ferro Carril do Outeiro*. Algum tempo depois, essa foi adquirida pela *The Ceará Tramway Light and Power Ltd*⁷⁷, que substituiu, gradativamente os bondes a tração animal pelo bonde elétrico:

Estas duas linhas serviram o bairro do Outeiro (1896) e da Aldeota. A primeira partia da praça do ferreira seguindo pelas praças General Tibúrcio e José de Alencar, ladeando o mercado, atravessando a praça Caio Prado, a rua São José, a praça Figueiredo de Mello, até à praça Benjamin Constant (Antiga praça Barão de Ibiapaba). Desse ponto em direção leste, existiam 3.600 m de trilhos até a fábrica de tijolos no Sítio Cocó do capitão Manoel Rodrigues dos Santos Moura. A segunda partia também da praça do Ferreira até a estação da Empresa localizada nas proximidades da rua Gonçalves Ledo. Completava a linha do Tiro do Standart do Exército um trole até à rua Carlos Vasconcelos.⁷⁸

Como visto até aqui, Fortaleza ao longo do oitocentos, passou por uma série de transformações urbanas, fruto, dentre outras coisas, de políticas públicas que visaram modernizá-la, cobrindo a cidade de infraestrutura que visasse garantir a circulação do capital, segundo os ideais de progresso vigentes naquele século e concessões cedidas a iniciativa privada. Com objetivo de tornar a capital uma cidade modernizada, foram elaborados planos de expansão, Códigos de Postura, políticas sanitárias, assim como o implemento de serviços e equipamentos urbanos que promoveram a marginalização da parcela pobre da população, entendida como inconveniente e incompatível com o status de cidade modernizada. Apesar das transformações realizadas, para os agentes do capitalismo, algo ainda faltava. O avanço do desenvolvimento da capital parecia prejudicado pela ausência de um elemento fundamental, a saber: um porto adequado, compatível com o desenvolvimento do capitalismo mundial. Capaz

⁷⁵ SAMPAIO; COSTA, 1975, p. 450 *Apud* JUCÁ, 1995, p. 24.

⁷⁶ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012, p.137.

⁷⁷ Os nomes apontam para a entrada do capital inglês.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 137-138.

de garantir a circulação de pessoas e mercadorias. O existente era precário, sofria com constantes obstruções, inseguro para viajantes, mercadorias e trabalhadores do embarque e desembarque – categoria fundamental para o seu funcionamento nas condições em que funcionava.

2.2 O porto primitivo de Fortaleza

A costa atlântica do Brasil possui uma extensão de aproximadamente seis mil e quinhentas milhas. Ao longo desse litoral encontram-se enseadas, baías, estuários de rios e alguns recifes que oferecem, em alguns casos certa proteção aos portos. A costa marítima da Província do Ceará “dirige-se geralmente para SSE desde a foz do Timonia, limite com o Piauí, até a do Mossoró, limite com o Rio Grande do Norte”.⁷⁹

O porto de Fortaleza, ao longo do século XIX, possuiu diferentes configurações. De certa parte, isto ocorreu por conta do movimento dos ventos que arrastavam as areias, dando origem ao processo de assoreamento e obstrução do porto⁸⁰. Esse em 1875, ano em que o engenheiro britânico Jonh Hawkshaw apresentou ao Governo Imperial o seu relatório intitulado *Melhoramento dos Portos do Brasil*, o porto consistia em “uma enseada aberta, situada a 3° 43° de latitude S e 38° 33 de longitude O de Greenwich”⁸¹. No porto havia um pequeno trapiche que, durante a baixa-mar, ficava praticamente exposto, isto é, a seco. Sob o referido trapiche existia um espaço coberto no qual os passageiros aguardavam o embarque, além de servir de abrigo para os empregados da alfândega, trabalhadores encarregados de realizar a fiscalização do movimento de mercadorias.

O litoral da capital contava com alguns recifes que por serem baixos ofereciam pouca proteção a enseada do Mucuripe. Os mais próximos do porto de Fortaleza eram o do Meireles, da Velha, o banco da Estrela, baixo da Coroa Grande e o recife do porto. Esse, bem como o da Coroa Grande ofereciam certa proteção as alvarengas e pequenas embarcações durante a baixa-mar. Na premar, eram inúteis.

⁷⁹CAVALCANTI, José Pompeu de A. **Chorografia da Província do Ceará**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 21.

⁸⁰ Em toda a sua extensão, a costa apresenta dunas, sempre em movimento pela ação dos ventos, que varriam com as estações, de tal sorte que está constantemente a mudar de aspecto. [...]Na parte que se estende a E Mucuripe e a O da Fortaleza, é grande a acumulação de areais, e os ventos quasi constantes ali têm formado grandes dunas, com elevação superior a 60 metros. (CAVALCANTI, 1887, 21-22).

⁸¹HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ.G. Bouzingoy & Filhos, 1875, p. 88.

Fora da Província, o porto de Fortaleza também era conhecido como porto do Ceará; passando a impressão de que era o único existente nessas terras. Todavia, a Província contava com outros: o da Barra do Timonia, Camocim, Jericoaquara, Acarahú, Barra dos Patos, Almofalla, Porto do Barro, Fernando, Pernambuquinho, Mundahú, Parázinho, Pecém, Ceará, Iguape, Aracaty, Retiro Grande e Mucuripe. Esse último distante aproximadamente sete quilômetros da capital, estendendo-se em forma de recife.⁸²

O porto da capital estava inserido em uma rede de portos, formando um sistema de permutas em nível local e global. Esta rede garantia a participação da Província do Ceará nas transações econômicas do capitalismo mundial promovendo - a partir de uma articulação com outros equipamentos, como a estrada de ferro de Baturité e alfândega - a circulação de pessoas e mercadorias com o território e com as rotas internacionais. A observação de dados relativos a importações e exportações nos permite uma aproximação da dimensão das conexões do porto.

Maria Auxiliadora Lemenhe, em *As Razões de uma cidade: conflito de hegemonias*, apresenta os números relativos as importações e exportações realizadas através do porto de Fortaleza entre os anos de 1850 a 1870, organizados em quatro quinquênios. Trata-se de uma amostra do movimento do porto em um período em que a capital centralizava parte da produção voltada para a exportação. Ao longo dos anos, segundo o quadro, notamos um aumento progressivo das importações e exportações de produtos estrangeiros como nacionais. Vale salientar que desde “1858, para viabilizar as intenções de expandir e integrar a economia nacional, o governo da Província realizou contratos com companhias de navegação, permitindo assim intensificar o movimento dos portos de Aracati, Acaraú e Camocim, ligando-os aos de Recife e São Luís”⁸³

As importações possuem duas origens, a saber, de portos estrangeiros e portos do Brasil. Os anos de 1865 a 1870 foi o período em que a capital importou mais através de seu porto: 13.173.331\$000 de portos estrangeiros e 4.359.446\$000 de portos brasileiros. Em relação as exportações para portos estrangeiros, no mesmo quinquênio, foram alcançados o valor de 21.651.186\$000, o maior desde 1850. Por outro lado, nos deparamos com uma exportação de 585.269\$000 para portos nacionais, o que significa uma redução que supera apenas o primeiro quinquênio da tabela.

⁸² CAVALCANTI, José Pompeu de A. **Chorographia da província do Ceará: o Ceará em 1887**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 23-24.

⁸³ LEMENHEM, Maria Auxiliadora. **Razões de uma cidade: conflitos de hegemonia**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

Tabela 1- Importação e exportação no Porto de Fortaleza 1850 - 1870

Exercícios	Importação		Exportação	
	Portos Estrangeiros	Portos do Brasil	Portos Estrangeiros	Portos do Brasil
1850-1855	2.116.157\$00	894.823\$000	1.533.000\$000	340.679\$000
1855-1860	4.804.028\$000	2.620.415\$0000	5.281.513\$000	1.168.031\$000
1860-1865	6.021.305\$000	3.094.880\$000	10.752.130\$000	1.679.601\$000
1865-1870	13.173.331\$000	4.359.446\$000	21.651.186\$000	585.269\$000

Fonte: GUABIRABA apud LEMENHE, 1991, p. 105.

Em outra tabela, extraída da *Chorographia da Província do Ceará* de 1887, igualmente, encontramos números relativos a exportações e importações realizados através do porto de Fortaleza. Todavia, relativos aos anos de 1885 a 1887, organizados em biênios. Além dos números, observamos os países com os quais o porto se comunicava, isto é: Inglaterra, Estados Unidos, Alemanha, França, Portugal, Bélgica, Áustria, Espanha e Argentina. A Inglaterra foi o país para o qual o porto da capital mais exportou, 176562.0.10, no biênio de 1885-1886, e 278 853.4.6 entre 1886-1887. No quesito importações, a Inglaterra cede lugar a Alemanha que, entre 1885-1886 e 1886-1887, foi a origem da maior quantidade de importações do porto. O país com o qual a província menos fez negócios, segundo a tabela, foi a Argentina para a qual nenhuma exportação foi realizada entre 1885 e 1887. Em relação à Importação, só foram registradas no biênio de 1885-1886. (Quadro 2).

Tabela 2 - Importação e exportação 1885 – 1887

Países	Exportação		Importação	
	1886 - 1887	1885 - 1886	1886-1887	1885-1886
Inglaterra	278853.4.6	176562.0.10	2517.2	180306
Estados Unidos	59958.3.2	100772.18.18	19850.6.8	10280.17
Alemanha	25239.2.10	31806.16	23115.11.2	15446.14.8
França	13241.5.3	7701.7	28099.15	21820.1
Portugal	797.16		11.268.6.6	6132.7
Bélgica			3272.3.4	2210.16.2
Áustria			1287.5	1102.9.5

Espanha		3919.6		
Argentina				2812
Total	378079.41.9	323765.7.10	338682.9.8	237528.15.3

Fonte: Chorographia da Província do Ceará, 1887.

Em Fortaleza o comércio de importação e exportação era realizado pelas casas importadoras e exportadoras. Segundo Denise Takeya, a década de 1960 em Fortaleza foi marcada, dentre outras coisas, pelo aumento do número de comerciantes na praça de Fortaleza, especialmente aqueles dedicados ao comércio de importação e exportação, representados pelos estabelecimentos comerciais. Estes eram compostos, em parte, por casas estrangeiras como Singlehurts & Co., a Kalkmann & Cia., Brunn & Cia., J. U. Graff & Cia., Louis Sand & Cia., e Ricardo Hughes.⁸⁴

Apesar de sua movimentação e importância na escala da Província, o porto de Fortaleza encontrava-se em péssimas condições, inadequado para o fluxo de pessoas e mercadorias. Os problemas eram vários. Para os comerciantes, gerava prejuízos; para os viajantes, risco de “acidentes”.

O embarque dos produtos ocorria durante quatro horas do dia, isto é, quando a maré baixa deixava à vista o recife que corria obliquamente à praia, diminuindo a agitação das águas que chegavam à beira do mar. Os produtos a serem exportados eram ensacados e depois postos na praia. Em seguida, carregadores entravam no mar, transportando na cabeça as mercadorias para bordo de alvarengas que as aguardavam à distância de, aproximadamente, 150 metros da praia. Das alvarengas, as mercadorias eram levadas até navios ancorados. O desembarque só poderia ocorrer em seis meses do ano. Arrastadas pelos ventos, as areias produziam aterro em torno do trapiche e, assim, as operações de desembarque eram feitas de forma idêntica ao embarque.⁸⁵

Os viajantes, em andor, eram transportados até jangadas ou alvarengas e delas seguiam rumo a navios ancorados a certa altura do mar. De maneira inversa, era realizado o desembarque. Durante o trajeto, acidentes ocorriam, como por exemplo a queda de passageiros dos andores:

O desembarque em andor e modernamente por meio de guindaste, que tem dado motivo a picantes observações de escritores estrangeiros, são ainda hoje os meios,

⁸⁴ TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro. Natal: Hucitec, 1995. P. 202.

⁸⁵RELATÓRIO que o Exm. Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no dia 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881, p. 33.

mais seguros a que pode recorrer o viajante que deseja ir à terra, fora do tempo da baixa-mar, e receia confiar sua pessoa à jangada veloz e ousada.⁸⁶

Ao longo do século XIX, vários estrangeiros, em passagem pelo Brasil, deixaram descrições das províncias que visitaram no Império. Nos relatos de viajantes em que encontramos descrições do porto de Fortaleza, são constantes descrições de sua precariedade. No relato de Henry Koster, o processo de desembarque no porto de Fortaleza é mencionado:

Um navio estava descarregando durante minha estadia. A carga consistia principalmente em pequenos sacos de farinha de mandioca. A canoa se aproximava o mais possível da terra sem encalhar, e os sacos eram transportados na cabeça dos carregadores. Deviam pô-los no solo passando através das vagas e quando uma delas os alcançava, molhava completamente. Poucos sacos chegaram à praia inteiramente enxutos, apesar dos cuidados para que a farinha não fosse danificada. O porto é exposto e mau. Os ventos são sempre do sul e de leste. Fossem mais variados, e seria raro um navio chegar à costa. Os recifes formam uma cadeia completa, a considerável distância da praia, sendo visíveis nas marés baixas. Próximos à costa os recifes correm mais rasteiros que na direção de Pernambuco, oferecendo essa pequena vantagem aos habitantes do Ceará, pois dão uma certa proteção aos barcos no ancoradouro. O local pareceu-me profundo por causa desta vantagem, insignificante é verdade, porque as rochas são muito inferiores às formadoras do litoral íngreme de Pernambuco. A cadeia de recifes segue paralelamente à praia, por um quarto de milha, tendo duas aberturas, uma cima e outra abaixo da Vila. As embarcações menores podem vir ancorar entre elas e a praia, mas um navio maior deve ficar ao norte ou ao sul da Vila, numa dessas duas aberturas, acima ou abaixo delas. [...]. Quando aparece um navio, o Forte da Vila arvorela uma bandeira branca num mastro muito alto. Ao norte da Vila, entre o recife e a costa, há um rochedo chamado Pedra da Velha, que é visto, mesmo do mar alto, pela rebentação das vagas sobre ele.⁸⁷

Koster acrescenta ainda que “A dificuldade de transportes terrestres, particularmente nessa região, e falta de um porto, as terríveis secas, afastam algumas ousadas esperanças no desenvolvimento de sua prosperidade”. Em outras palavras, para o viajante a ausência de um porto adequado retardaria o progresso de Fortaleza.

Em 1818, o francês L. A. Tollenare visitou Fortaleza. Seu relato sobre a cidade contém impressões a respeito do porto primitivo:

[...]a cidade do Ceará, capital da capitania do mesmo nome, não contém mais de 1.100 a 1200 habitantes, o seu porto é péssimo, o ancoradouro não oferecendo as mesmas garantias que o de Pernambuco, porque o recife de pedra, submerso na preamar, permite que as vagas venham bater nas embarcações.⁸⁸

⁸⁶*Ibid.*, p. 33.

⁸⁷KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Companhia Editora Nacional, 1942, 164-168; 175;178-180. Disponível em: https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=nome_cluster%3AKOSTER%2C+Henry%23obra_cluster%3AViagens+ao+nordeste+do+BrasilAcesso em 14. 02. 2023.

⁸⁸GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza**. 2. ed. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Imprensa Universitária, 1979, p. 62.

Em 1839, o missionário estadunidense Daniel Parish Kidder ⁸⁹ em sua viagem ao Brasil, passou pela Província do Ceará. Escrevendo sobre sua visita abordou temas variados como clima, paisagens, instituições sociais, população, costumes, comportamentos, comércios, dentre outros. Ao falar de sua capital, isto é, Fortaleza, mencionou o porto da seguinte forma:

A baía do Ceará abre-se para o Norte e apresenta, ao observador, uma linda curva regular avançando para o interior em forma de semi-círculo. Formam o porto invisíveis arrecifes semelhantes aos de Pernambuco. Jamais constituiu ancoradouro seguro, mas agora o porto está sendo completamente atulhado pela areia do mar. Quando lá chegamos, algumas embarcações costeiras e um brigue inglês eram os únicos barcos que se achavam fundeados. Em ponto algum é fácil o desembarque devido às grossas vagas que constantemente se vão quebrar na praia. Adaptado a essa circunstância, o bote do piloto, no qual desembarcamos, era guarnecido por poderosos flutuadores de madeira a fim de evitar que se virasse; mesmo assim, porém, não se aproximava muito da praia. Depois de levar os passageiros até onde o mar desse pé, esperava que fossem eles transportados numa "paviola". Esta é uma espécie de cadeira presa a duas traves de madeira, de forma a poder ser transportada sobre os ombros de quatro homens.⁹⁰

Na segunda metade do século XIX, o porto ainda se encontrava em péssimo estado, inadequado para a realização do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Em 1865, Elisabeth Agassiz⁹¹, em viagem a Província do Ceará, juntamente com seu marido Jean Louis Rodolphe Agassiz, relatou a dificuldade que foi desembarcar no Porto de Fortaleza:

O vento e a chuva se mostraram furiosos quando descemos de bordo. A canoa que nos levava para a terra parou a algumas remadas da praia, sobre uns quebra-mares que tornam a sua aproximação difícil, e perguntei-me a mim mesmo como alcançaria a terra. Mas dois de nossos remadores, pretos, saltando n'água, vieram se colocar pegado à canoa, por trás de mim; juntaram os seus braços em forma de cesta, como se faz às vezes para carregar crianças, e convidaram-me a sentar. Seus modos indicavam bem que era aquela a forma comum de desembarque; sentei-me, portanto, e, com os

⁸⁹ O viajante nasceu na cidade de Darien, Nova York, converteu-se quando jovem ao metodismo e após concluir seus estudos na universidade partiu para o Brasil com o objetivo de realizar atividades missionárias. Ao chegar em 1836, dedicou-se a distribuição de bíblias. Percorreu várias regiões brasileiras a partir de 1838. Retornou aos Estados Unidos da América em 1840, quando da morte da esposa, que o acompanhava. Os relatos de suas viagens ao Brasil foram publicados alguns anos depois com o título de *Sketches of Residence and Traves in Brazil* que em português seria traduzido como Reminiscências de viagens e permanência no Brasil. A obra é composta por dois volumes. No primeiro deles, o autor relata sua passagem pelas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. No segundo volume, descreve sua viagem ao norte e nordeste do Brasil. Daniel Parish Kidder (1815-1891) - Missionário metodista americano. Disponível em: <https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=Acesso> em 19. 02. 2023.

⁹⁰KIDDER, Daniel. Reminiscências de viagens e permanências no Brasil. Editora Itatiaia limitada; Editora da Universidade de São Paulo, 1980. p. 151.

⁹¹ Jean Louis Rodolphe Agassiz nasceu na Suíça em 1807. Formado em Medicina, destacou-se como naturalista. Trabalhou nas Universidades de Heidelberg e Munique, em 1827. Devido à morte de Spix, foi indicado por Martius para descrever os peixes trazidos do Brasil por aqueles naturalistas. Desde 1847, trabalhava nos Estados Unidos na Universidade de Cambridge. Elisabeth Cabot Cary, que se tornou conhecida como Elisabeth Agassiz, foi a sua segunda esposa, a 'saúde abalada que os médicos me aconselharam abandonar todo trabalho e mudar de clima' 'justifica:' ... 'conhecer bem a sua configuração física, os seus animais e suas plantas' Com a preocupação em apresentar observações científicas, foi sobretudo Elisabeth Agassiz quem 'registrou dia a dia nossas aventuras'. (ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran, 1994, p. 23)

braços passados em volta do pescoço de cada um dos pretos, que se riam tão boamente como eu, fui triunfalmente transportada para a praia.⁹²

Elisabeth Agassiz prossegue dando mais detalhes do seu desembarque no porto, o que nos possibilita dimensionar o quão arriscado era o desembarque no porto primitivo:

Dificuldade do desembarque. Chegamos ao porto do Ceará, sábado, 31 de março, às duas horas, e contávamos desembarcar imediatamente. O mar, porém, estava muito forte, a maré contrária e, durante todo o decorrer do dia, nenhuma jangada [...] se aventurou a chegar perto do nosso navio sacudido pela ressaca. Ceará não tem cais de desembarque e o mar se quebra violentamente de encontro à areia da praia que se estende em frente da cidade. Essa circunstância torna a atracação impossível para as embarcações durante o mau tempo ou durante certas fases da maré. Somente as jangadas (catamarãs) podem arrostar as ondas que sobre elas passam sem afundá-las. Às nove horas da noite, encostou ao nosso navio uma embarcação da alfândega, e, apesar da hora adiantada e o mar forte, resolvemos desembarcar, pois nos asseguraram que na manhã seguinte a maré nos seria desfavorável e que, se o vento continuasse, seria difícil, senão mesmo impossível, ir a terra. Não foi sem ansiedade, que já embaixo da escada, aguardei a minha vez para pular para a canoa. A onda, crescendo, levantava até o nível da escada, e, num instante, arrastava-a até vários metros de distância. Era necessário muito sangue-frio e agilidade para saltar no momento oportuno, e não foi sem grande sensação de alívio que me vi na embarcação e não no fundo do mar[...] Quando nos dirigimos para o quebra-mar, os remadores começaram a contar coisas lúgubres sobre a dificuldade do desembarque e os freqüentes acidentes que causa; disseram-nos, entre outras, que, poucos dias antes, três ingleses se haviam afogado; pensei de mim para comigo que mais difícil ainda do que sair do navio era chegar a terra.⁹³

Em 1880, a revista carioca *O Mequetrefe*⁹⁴ publicou artigo em tom de denúncia descrevendo a situação do porto primitivo, destacando os embaraços do embarque e desembarque, isto é, a ausência de uma infraestrutura adequada para a entrada e saída de pessoas e mercadorias:

E' pena que a cidade de Fortaleza já adiantada e que conta com certos elementos de prosperidade, apesar da secca e de outros infortúnios com que tem lutado, apresente aos olhos dos estrangeiros aquelle quadro indecente do embarque e desembarque no porto. Não é só a provincia que pede providencias, é o Brazil inteiro, são os nossos fóros de nação civilizada, é o nosso bom gosto, os nossos comamdos. Não há brasileiro que não se encha de endginação quando tem ocasião de ver o desembarque no porto da Fortaleza.[...] O desembarque de mercadorias no porto de Fortaleza é uma scena indescrptivel. O de uma família, por menor que ella seja, não se póde fazer por menos de trinta a quarenta mil réis. É' horroroso. Além das despezas que se faz, do tempo que se gasta, do perigo que se corre, ainda temos que lamentar tão grande atraso. É um scena de miséria e de atrazo a que está condemnada a linda e florescente cidade de Fortaleza, uma das mais apreciáveis capitaes do Brazil.⁹⁵

⁹²AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elisabeth Cabot Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Brasília, DF: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. p. 146.

⁹³ *Ibid.*, p. 407.

⁹⁴ Revista carioca que publicada entre os anos de 1875 a 1893Inicialmente, pertenceu a Pedro Lima e Eduardo Joaquim. Posteriormente, esteve a frente da revista José Joaquim Correia. Possuía publicações marcadas pelo ideário republicano, contendo críticas e sátiras contra o Império.

⁹⁵PORTO do Ceará. **O Mequetrefe**. Rio de Janeiro, nº 223, p.209-216, 13 out. 1880. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709670&PagFis=1466&Pesq=poro%20do%20cear>

No artigo, o embarque e desembarque no porto de Fortaleza era “indecente”, sinônimo de “atraso” e “miséria”, capaz de causar indignação a todos. Na visão dos agentes do capital, sua condição de funcionamento seria incompatível com o status de “nação civilizada”. Em tempos de valorização da ciência como chave para o progresso, o porto de Fortaleza apresentava-se como atraso para cidade.

O artigo publicado naquela edição da revista era acompanhado de um desenho que ocupou lugar central no impresso. Nele foi representado o modo como se fazia o embarque e desembarque, bem como os prejuízos que a precariedade do porto rendia aos comerciantes que tinham seus produtos danificados. A análise desta fonte será aprofundada no terceiro e último capítulo da pesquisa.

Quando o artigo da revista carioca foi publicado, o contrato das obras do porto ainda não tinha sido aprovado. Em 1887, um ano após o início definitivo das obras de melhoramento do porto, o escritor cearense Manuel de Oliveira Paiva⁹⁶ o descreveu em conto chamado *O velho vovô*. Para Oliveira Paiva, o “trapiche estava no seu antigo posto de honra, suspenso por uma elevada escada, a cujos pés havia poços deixados pela maré, que se retraíra, e o oceano parecia magro, com os arrecifes à mostra, fugindo timoratamente, encolhido, medroso da terra.” O escritor continua:

Ao longe, se avistava o branco velejamento das jangadas que repousavam fora do alcance das ondas. E, por toda parte, como cercando os domínios do velho trapiche, espalhavam-se massas complicadas de ferros, quais membros esfacelados de um corpo gigantesco e bruto. Os navios ancorados, longe, lá estavam como abandonados no seio das águas, apenas visitados por tanchões vagarosos. E, de quando em vez, no deserto azul, passava a alvura imponente de uma jangada. [...] Recostado ao peitoril do galpão que serve de vestíbulo à carcaça roxo-terra do velho trapiche, eu abismava o olhar nesse panorama vivo de sol, de terra e de águas. [...] E, finalmente, o mar enchia. Aqueles rochedos negros que emergiam à altura do porto, iam ser abafados. O comércio não podia mais refrear o ímpeto da onda. Soava a hora do paralisamento. Ai daquele que se arriscasse ao bruto! Os barquinhos e lanchas impavam aflitivamente. E só a jangada é que se aventurava a passar audaciosamente o rolo do mar. [...] E a massa roxo-terra do velho trapiche balançava-se na maré cheia, como barco encalhado, oco, apenas com os camarins de empregados e apetrechos de embarcações; o lampião da vigia apagado, fumaçoso, com o azeite frio; a luz do dia entrando pelas gretas; — ele caía aos pedaços, triste pela decepção, macambúzio! — ele, o velho vovô, do tempo em que a minha avó dizia à minha inocência de criança que os meninos vêm é do mar, quando eu lhe perguntava donde a gente nasce.⁹⁷

%C3%A1> Acesso em 29 abr. 2016. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1980/000404.html>> Acesso em: 18 jan. 2018.

⁹⁶Manuel de Oliveira Paiva (1861-1892) foi um escritor cearense republicano e abolicionista, autor de dois romances – *Dona Guidinha do Poço* e *A Afilhada* –, além de contos e crônicas de cunho políticos publicadas no jornal *O Libertador*.

⁹⁷ PAIVA, Manoel de Oliveira. *O velho vovô*. In: MONTENEGRO, Braga; AZEVEDO, Sânzio de (orgs). **Contos**. Fortaleza: Academia Cearense de Letras, 1976.

O objeto principal do conto é o próprio porto, um gigante cujo membros encontrava-se esfacelados, apelidado pelo autor de Velho Vovô, expressão nitidamente empregada, aqui, para designar algo que já possui anos de existência. Outras expressões são utilizadas para causar o mesmo efeito, isto é, denunciar a idade do porto ou estado, tais como: carcaça roxo-terra e pedaços. O movimento do porto, como pôde ser lido, é descrito em dois momentos diferentes, durante a maré baixa, “com os arrecifes a mostra”, e um segundo momento, quando o mar estava cheio e os rochedos negros eram “abafados”. Esse último marcava a ocorrência da paralização das atividades do porto. Percebe-se que a natureza ditava o horário de funcionamento do porto:

Entretanto, o seio virgem das areias era, pela primeira vez, mordido pelo dente da ciência humana. O calmo inglês fazia aquele mesmo homem de tanga e ceroula à guisa de calção, batizar a sua terra, pagã de indústria; e a fúria do mar batia-se tolamente, como os heróis da guerra ante os obscuros mineiros e os profundos pensadores: enterrava-se o primeiro pegão do viaduto, a primeira molécula daquele gigante que estava esfacelado pela praia afora.⁹⁸

Tendo em mente que o escrito é de 1887, Manoel de Oliveira Paiva ao afirmar que o “seio virgem das areias era, pela primeira vez, mordido pelo dente da ciência” faz, certamente, referência as obras de melhoramento da estrutura portuária. O contrato de construção do porto foi assinado em 1883, e os trabalhos iniciados definitivamente em 1886, pela *Ceará Harbour Corporation*, empresa inglesa organizada para esse fim. O escritor, também deixar transparecer sua crença no domínio da natureza pela ciência e sua visão dos ingleses como agentes do progresso.

Ao longo do século XIX, a administração dos portos do Brasil esteve sob a responsabilidade de diferentes órgãos do governo central. Por essa razão, deles deveria partir a solução da questão portuária de Fortaleza, cabendo ao Governo da Província justificar e solicitar ajuda. Quando nos debruçamos sobre os Relatórios de Presidente de Província do Ceará, encontramos várias menções ao porto: números de importações e exportações, mercadorias transportadas e referências às condições de funcionamento.

Dentre os relatórios analisados, um em especial, nos chamou bastante atenção, o publicado em 1873 pelo então Presidente de Província João Wilkens de Mattos⁹⁹. Na ocasião o

⁹⁸ PAIVA, Manoel de Oliveira; O velho vovô. In: MONTENEGRO, Braga; AZEVEDO, Sânzio de (orgs). **Contos**. Fortaleza: Academia Cearense de Letras, 1976.

⁹⁹Nasceu em Belém do Pará, em 8 de março de 1823. Formou-se em Matemática e Engenharia Civil, nos Estados Unidos. No Brasil, foi lente de Inglês do Liceu Paraense, onde mais tarde foi secretário e diretor da Instituição. Foi secretário da Província do Amazonas, diretor dos índios, depois deputado da assembleia provisional; mais tardes, deputado-geral e presidente da Província do Amazonas e, em seguida, do Ceará. A partir de 1874, esteve na secretaria da Agricultura, onde foi chefe de seção, e diretor-geral do Correio da Corte. Nesse cargo aposentou-

presidente apresentou trechos de um ofício enviado por ele ao Governo em 09 de maio de 1872. No referido ofício o presidente afirmou ter dito ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas quais seriam os três melhoramentos “reclamados com instancia para que a Província do Ceará possa prosperar com mais rapidez: O porto; Vias-férreas. Estabelecimento de credito.” Aqui, o porto é não só o primeiro dos melhoramentos recordados por Wilkens de Matos, mas o “mais urgente”. Sobre o porto faz afirmações que vão ao encontro dos relatos de viajantes abordados neste tópico:

O porto d’esta Capital está actualmente em peiores condições do que estava ao descobrir-se a Terra de Santa Cruz, apesar de se terem, desde os tempos coloniaes, feito sucessivos estudos para melhora-lo. Homens profissionaes, de reconhecido mérito, têm-se encarregado d’esses estudos, e escripto baste, com mais ou menos proficiência, acerca dos melhoramentos, de que há mister este porto. Diversos são os planos discutidos; mas meu dever, n’esta occasiÃO, não é entrar na apreciação das opiniões, em alguns pontos contraversas, emitidas sobre tão importante assumpto; devo sim ministrar a V.Exc. todos os dados, que sirvam para mais demonstrar a illustrada apreciação de V. Exc.que não se deve deferir para mais tarde a realização de um melhoramento reconhecido como **o mais urgente** (Grifo nosso).¹⁰⁰

Os dados prometidos pelo presidente dizem respeito à números de importação e exportação relativos ao “triênio decorrido do exercício de 1868-1869 a 1870-1871”. Segundo o então presidente, o movimento de navegação foi de 1.033 embarcações, totalizando 290, 395 toneladas. Organizamos os números fornecidos por Wilkens em duas tabelas.

Tabela 3 - Movimento de importação (1868-1871)

TIPO DE NAVEGAÇÃO	ANO		
	1868-1869	1869-1870	1870-1871
De longo curso	4:534\$460	5:049\$364	4:859\$743
Grande cabotagem	2:012\$176	2:182\$076	2:465\$513
Pequena cabotagem	739\$080	683\$770	813\$550
Soma	7:285\$616	7,915\$210	8: 156\$806

Fonte: BRASIL, 1873, p. 43.

se em 1882. Foi ainda cônsul do Brasil na Guiana Francesa e no Peru, coronel reformado da Guarda Nacional, comendador da Ordem da Rosa, cavaleiro de Cristo. Além de Pertencer à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, ao Ateneu das Artes, à Associação Comercial do Pará e, em 1875, sócio correspondente do IHGB. Morreu em 1ª de janeiro de 1889, no Rio de Janeiro. João Wilkens de Matos (barão de Maruiá). Disponível em: <<https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/jwilkensdm.html>> Acesso em: 20.02. 03.

¹⁰⁰RELATÓRIO com que o excelentíssimo senhor comendador João Wilkens de Mattos abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872. Ceará: Typographia Constitucional, 1873, p. 43.

Tabela 4 - Movimento de exportação (1868-1871)

TIPO DE NAVEGAÇÃO	ANO		
	1868-1869	1869-1870	1870-1871
De longo curso	4:702\$790	6:662\$517	10:210\$344
Grande cabotagem	231\$665	196\$054	267\$147
Pequena cabotagem	226\$512	155\$121	256\$18
Soma	5:160\$907	7.009\$704	10.733\$509
Total	12.466\$423	14.924\$914	18.890\$315

Fonte: BRASIL, 1873, p. 44.

As importações foram realizadas através de três tipos de navegação: longo curso, grande cabotagem e pequena cabotagem. O período mais próspero foi o de 1870 a 1871, cuja a soma das importações rendeu 8:156\$806. Em relação as exportações nos deparamos com valores maiores. Assim, como no caso das importações, o período mais próspero foi o correspondente a 1870-1871. A soma das exportações realizadas por meio daquelas modalidades de navegação foi de 18.890\$315.

Descrever a condição em que se encontrava o porto, bem como a sua movimentação em números de exportação e importação foi o meio encontrado por Wilkens para reivindicar do Ministério responsável o melhoramento protestado em um suposto ofício. Todavia, pareceu ao administrador não ser suficiente o exposto até ali. Por isso, sugeriu ainda duas formas de solucionar a questão portuária de Fortaleza. Em relação a primeira delas, explicita que toda problemática poderia ter sido evitada se o Estado tivesse transferido pequena fração das rendas alfandegárias para as obras do porto:

Se o governo imperial ou o corpo legislativo geral houvesse dispensado anualmente uma pequena fracção das rendas d'alfandega d'esta Capital, com o fim exclusivo de ser empregada nos melhoramentos do porto, já ha muitos annos que essa crescente necessidade teria sido satisfeita, e com ella recebido grande desenvolvimento a navegação, o commercio, a lavoura, em summa a civilização da província. Bastaria que o governo dispensasse, para essas obras, *dez por cento* da renda annual d'alfandega d'esta Capital, e quando lhe parecesse isso excessivo, fosse, n'esse caso, a mesma quota deduzida dos saldos, que anualmente envia a tesouraria de fazenda da província ao tesouro nacional, saldos, que no triennio, que tomei por base, ascendem a réis 4, 950; 862\$380.¹⁰¹

A segunda proposta consistia em promover as obras do porto por meio da abertura de concessão para sua construção. Desta forma, o melhoramento do porto ficaria sob a

¹⁰¹ RELATÓRIO com que o excelentíssimo senhor comendador João Wilkens de Mattos abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872. Ceará: Typographia Constitucional, 1873, p. 45.

responsabilidade de uma empresa particular organizada para esse fim. O presidente detalha a proposta dizendo que:

Se o corpo legislativo acceder a uma garantia de juros até 6%, garantia que será puramente nominal, a empresa há de realizar grandes lucros; porque, si com tantos obstáculos ao serviço do embarque e desembarque, o movimento comercial tem incessantemente augmentado; tudo faz acreditar que, dotado o Ceará de um porto tranquilo, esse movimento ascenderá, a maiores proporções, e d'ahi não só as rendas publicas continuarão no crescente desenvolvimento, como o progresso da Capital e de toda a província, e os lucros da empresa.¹⁰²

Essa proposta não era ingênua. O Presidente de Província não menciona, mas em 1869 foi aprovado o Decreto n.º 1.476 que autorizava o Governo Imperial a fazer a contratação de obras para a realização de melhoramentos nos portos do Brasil. O referido Decreto, assim, abria as portas para a possibilidade de organização de empresas para solucionar o problema portuário de Fortaleza.¹⁰³

Lembramos que o relatório é de 1873. Quando foi publicado iniciava-se a primeira crise do capitalismo ou a Primeira Grande Depressão (1873-1896). Os tempos poderiam indicar a impossibilidade de uma iniciativa no sentido de melhorar o porto. Todavia, vale mencionar uma observação feita pelo historiador inglês Eric J. Hobsbawm:

Nem do ponto de vista econômico, nem do político, a estrutura do mundo capitalista de meados do século entrou em colapso. Entrou numa nova fase, mas, mesmo sob a forma de um liberalismo político e econômico vagarosamente modificado, tinha, todavia, um campo bastante amplo para agir.¹⁰⁴

Em 1875, isto é, dois anos após o relatório do Presidente de Província, o engenheiro inglês Jonh Hawkshaw entrega sob encomenda ao Governo Imperial o documento intitulado *Melhoramentos dos Portos do Brazil*. No escrito constavam estudos e planos de melhoramentos dos principais portos do Brasil, dentre os quais, estava o *Porto do Ceará*— expressão utilizada para se referir ao porto de Fortaleza. O relatório foi fruto de viagens realizadas pelo engenheiro e sua equipe as províncias em que se localizavam os portos. Vale salientar que a contratação foi realizada por intermédio do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Ao buscarmos descobrir quem era o Ministro da Agricultura para quem o Presidente de Província João Wilkens de Mattos teria enviado o já mencionado ofício em 1873,

¹⁰² *Ibid.*, p.46.

¹⁰³ HONORATO, C. T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, J. R. do Amaral. (Orgs), **História Econômica da Independência e do Império**. São Paulo: Hucitec/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002, p. 167-168.

¹⁰⁴ HOBBSAWM, Erick J. **A era do Capital 1848 – 1875**. 20ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2013.p. 460.

chegamos ao nome de José Fernandes da Costa Pereira Júnior¹⁰⁵ que ocupou o cargo de Ministro entre 28 de janeiro de 1873 e 25 de junho de 1875.¹⁰⁶ Desta forma, podemos afirmar que o ministro responsável pela vinda do engenheiro britânico e aquele para o qual Wilkens, supostamente, teria enviado ofício, são a mesma pessoa.¹⁰⁷ Vale salientar ainda que, a partir de 1874, João Wilkens, ocupou cargo na secretaria da Agricultura, onde foi chefe de seção, e diretor-geral do Correio da Corte.

No ano de 1882, Joaquim de Almeida Leite de Moraes¹⁰⁸, em *Apontamentos de Viagem*, depois de explicar para seus leitores o que é uma jangada, afirma:

Fortaleza SE vestiu com as galas da miséria e ergueu os seus monumentos sobre os alicerces da fome! Calçou as suas ruas e levou o seu luxo ao ponto de calçar caminhos para arrabaldes de casas de palha; fez estradas de ferro, caiu e pintou as suas casas, mas... não substituiu a sua jangada! O ouro do estado inundou aquelas praias e rolou por sobre aqueles areais, mas não conduziu uma só pedra para um cais, ao menos como o de Maranhão! E este país tem tido governos; esta província representante... e aqui consome-se do estado mais de cinquenta mil contos! Áurea seca! Industriosa fome!¹⁰⁹

O comentário do político que visitou Fortaleza nos ajuda a constatar que apesar do processo de expansão urbana pelo qual passava a cidade, bem como a implementação de equipamentos e serviços com objetivo de modernizar Fortaleza, facilitando o fluxo do capital, o problema portuário continuava sem solução. O estudo do porto e plano de melhoramento, no início da década de 1880, permanecia no papel, revelando, assim, o contraste entre a cidade que recebeu implementos e o porto precário.

¹⁰⁵ “José Fernandes da Costa Pereira Júnior ocupou a Secretaria de Estado de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas entre 28 de janeiro de 1873 e 25 de junho de 1875. Advogado, foi ministro dos Negócios e presidiu as províncias do Espírito Santo, Ceará, São Paulo e Rio Grande do Sul. Nascido no Rio de Janeiro, faleceu em 1889.” José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Disponível em: <<https://www.gov.br/agricultura/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/galeria-de-ministros/jose-fernandes-da-costa-pereira-junior>> Acesso em: 20.02. 2023.

¹⁰⁶GABLER, Louise. **A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a Modernização do Império (1860-1891)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p. 111.

¹⁰⁷ Nos próximos capítulos voltaremos ao assunto ao tratar das obras e do papel do Ministério nas obras de melhoramento dos portos nacionais.

¹⁰⁸ Nasceu em São Paulo, no ano de 1835. Formou-se em Direito na Faculdade do Largo São Francisco. Foi deputado provincial por três vezes e presidente da Câmara Municipal de Araraquara. No final da década de 1870 torna-se professor substituto da Faculdade de Direito. Além de ter sido presidente da província de Goiás. Na obra *Apontamentos de viagem* descreve sua ida Goiás para ocupar o mencionado cargo. Em sua viagem foi acompanhado por Augusto Andrade, que mais tarde casaria com sua filha Maria Luísa. O casal, no futuro, seriam pais do poeta Mario de Andrade. Joaquim de Almeida Leite de Moraes (1835-1895) - Advogado e político brasileiro Disponível em: <<https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=>>> Acesso em 19. 02. 2023

¹⁰⁹MORAES, Joaquim de Almeida Leite de. **Apontamentos de viagem 1882**, p. 260. Disponível em: <https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=obra_cluster%3AApontamentos+de+viagem%23nome_cluster%3MORAES%2C+Joaquim+de+Almeida+Leite+de> Acesso em 14. 02. 2023.

3 PLANO(S) DE MELHORAMENTO DO PORTO, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E AS OBRAS DA CEARÁ HARBOUR CORPORATION

No segundo capítulo da pesquisa, interrogamos como foi definido o local em que seria instalado o porto, o papel do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas na realização das obras e a maneira como se desenvolveram os trabalhos de construção da estrutura portuária, o objeto chave na montagem da infraestrutura do capitalismo na cidade, visto que seria a porta de entrada do capital, facilitando seu fluxo na província. Por fim, discutimos como o porto foi retratado na *Planta da cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará* e em uma ilustração publicada na revista britânica *The Engineer*.

3.1 A definição da localização das obras do porto

Na segunda metade do século XIX, o Ceará presenciou o aumento das exportações de sua produção algodoeira, em decorrência da Guerra de Secessão nos Estados Unidos.¹¹⁰ O comércio foi marcado por um maior dinamismo, Fortaleza recebe a implementação de novos equipamentos e serviços. Intensifica-se o processo de expansão da cidade ligada à sua condição de centro exportador. O aumento das atividades comerciais, iniciado ainda na primeira metade do século e acentuado a partir de 1860¹¹¹, foi responsável pelo desenvolvimento de vários negociantes, cuja atuação foi fundamental para compreensão das transformações urbanas, de Fortaleza, no oitocentos.¹¹² Apesar de tudo isso, o porto – infraestrutura fundamental em tempos de desenvolvimento do capitalismo – encontrava-se em péssimas condições. No período, estudos e projetos foram elaborados e propostos para solucionar a questão portuária de Fortaleza. Naquele contexto, figuras como Zózimo Braulio Barroso¹¹³, Jonh James Foster¹¹⁴,

¹¹⁰ ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De Forte a Vila e Cidade (1603 - 1889) *In*: SOUSA, et al (Orgs.). **Fortaleza: A Gestão da Cidade; uma história político-administrativa**. Fortaleza: Universidade de Federal do Ceará.

¹¹¹ Ver LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade** – conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus. Comunicações, 1991.

¹¹² Ver ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

¹¹³ Engenheiro formado pela antiga Escola Militar do Rio de Janeiro. Integrou o corpo de engenheiros. Nascido na Província do Ceará. Viajou a Europa, onde buscou aperfeiçoar seus conhecimentos profissionais (BLAKE, 1902, p. 415).

¹¹⁴ A única informação encontrada a respeito desta pessoa é a de que se trata de um engenheiro estrangeiro.

Charles Neate¹¹⁵, Francisco Antônio Pimenta Bueno¹¹⁶, Luiz Manuel de Albuquerque Galvão¹¹⁷, John Hawkshaw¹¹⁸ e William Milnor Robert¹¹⁹ discutiram a questão portuária da capital, apresentando o que acreditavam ser a solução da questão portuária.

Nos estudos e planos elaborados pelos engenheiros envolvidos na obra, observamos uma questão recorrente: Onde construir o porto?¹²⁰ As discussões foram marcadas por uma disputa que girou em torno da definição do local do novo porto. O Senador Pompeu e Charles Neate defendiam a transferência do porto marítimo de Fortaleza para a enseada do Mucuripe¹²¹ que possuía condições naturais mais adequadas que a região localizada em frente a Fortaleza, nas proximidades do Forte. Contrários a eles, os comerciantes de Fortaleza defendiam o melhoramento do porto primitivo. O argumento apresentado pelos homens de comércio em Fortaleza era que a transferência do porto para a enseada do Mucuripe, situada na época fora

¹¹⁵ Engenheiro inglês. Em 1853, havia sido contratado para realizar estudo no porto do Rio de Janeiro (HONORATO, 2002, p. 167).

¹¹⁶ Natural do Cuiabá, foi bacharel em matemática e ciências físicas pela antiga Academia Militar, Coronel do corpo de estado-maior de primeira classe e socio do IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Faleceu no Rio de Janeiro, em 1888 (BLAKE, 1902, p. 397).

¹¹⁷ Nasceu no Rio Grande do Norte, em 1842. Foi engenheiro geografo pela escola central. Construiu farol do Mucuripe, inspecionou a estrada de ferro de Baturité e estudou as condições do porto de Fortaleza. Faleceu em Santos, em 1887 (BLAKE, 1902, p. 433).

¹¹⁸ John Hawkshaw nasceu no condado de Yorkshire em 1811. Não foi engenheiro de formação. Todo o seu conhecimento da área foi fruto de experiência profissionais. Começou como assistente do engenheiro Aleksander Nimo, que atuou em diversos serviços na Irlanda especialmente ferrovias, portos, ancoradouros e demais obras públicas. Em 1882, realizou viagem até à Venezuela para coordenar os trabalhos de melhoramentos do rio Aroa. Ao retornar à Inglaterra, acompanhou as obras das Docas de Liverpool. Em 1845, assumiu o cargo de Engenheiro Chefe da Manchesters and Leeds Railway Co Fez os primeiros estudos para a construção do Canal da Mancha. Realizou trabalhos na Rússia, Jamaica, Índia (ferrovias), Egito (Inspeção do local onde seria construído o Canal de Suez), na Holanda (canais de navegação), Argentina (Sistema de Docas de Buenos Aire). Foi presidente do Instituto de Engenharia Civil entre 1862-1863 e da Associação Britânica em 1875. Foi também oficial do Corpo do Enginner and Railway Transport Volunteers, além de Tenente-Coronel desta unidade de 1878 até sua morte em 1891. SIMONINI, Yuri. Portos para o Nordeste: ideias, transformações e conflitos nas províncias do norte do Brasil (Fortaleza, Natal e Parahyba, 1869 - 1934). 2017. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2017.

¹¹⁹ Engenheiro civil estadunidense, nascido na Filadelfia em 1810. Começou estudando matemática, quando ainda não existiam escolas de engenharia. Teve seu primeiro emprego na engenharia civil nas obras do canal Union, da Pensilvânia. Com o desenvolvimento da sua carreira, foi responsável pelo planejamento e obras de diversas pontes e estradas de ferro dentro e fora dos Estados Unidos da América. Em 1878, aceitou convite do governo do Brasil pra realizar estudos dos portos e vias navegáveis do Império para futuros melhoramentos. O contrato que selou deveria durar três anos, iniciando em 1887. Porém, quando restavam ainda seis meses para expirar, o engenheiro faleceu durante trabalho de campo, em Minas Gerais. Dentre os estudos para os quais foi encarregado, estava o dos portos de uma região do Império denominada de Norte, dentre os quais, o engenheiro visitou, os de Pernambuco, Maranhão, Vitória e Fortaleza. O ENGENHEIRO William Milnor Roberts. **Revista de Engenharia**, Rio de Janeiro, n. 8, ano III, p. 115-117, ago. 1881.

¹²⁰ É preciso deixar claro que, mesmo a opção pelo melhoramento do porto existente, localizado em frente a fortaleza, resultaria, na prática, na construção de uma nova estrutura portuária, visto a precariedade do trapiche e do prédio da alfandega velha.

¹²¹ O Senador não deixou claro em que local específico da enseada defendia que o porto fosse construído.

da cidade, acarretaria maiores despesas. Além disso, a região portuária existente já contava com todo um aparato comercial, armazéns, prensas de algodão, casas de comércio, dentre outros.¹²² Essa divergência aparece em alguns dos estudos e planos de melhoramento do porto elaborados na segunda metade do século XIX.

De acordo com a fala com que o Presidente de Província do Ceará, José Júlio de Albuquerque Barros, abriu a 1ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial de 1878, os comerciantes em associação com *A Companhia de Iluminação a Gás de Fortaleza*, encomendaram um projeto para melhorar o porto localizado em frente à cidade. Este melhoramento consistia na construção de uma ponte de desembarque, idealizada pelos engenheiros, Law e Blount¹²³. Segundo a fala, o plano consistia na construção de uma ponte sobre postes de ferro, “estendendo-se até 17 pés de profundidade”. Os engenheiros acharam equivocada a ideia de promover qualquer melhoramento no ancoradouro, por conta da incerteza do resultado e pelos custos da obra. Calculavam o custo da ponte de desembarque com trilho de ferro para a alfândega e um gasômetro em 200:000 reis. O presidente de província esclareceu que o comércio local de importação e exportação¹²⁴ acabou não aprovando o projeto dos engenheiros, visto que acreditava que sem o “levantamento do recife”, qualquer construção perpendicular ao litoral teria o mesmo fim do trapiche, isto é, seria soterrado.¹²⁵ Vários dos planos de melhoramento para o porto primitivo discutiram o aproveitamento do arrecife¹²⁶ na cidade.

Anos antes, em sessão ocorrida em 22 de agosto de 1864, diante do Ministro da Marinha, o Senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil¹²⁷ cobrou uma antiga promessa de prover

¹²²HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ. G. Bouzingoy & Filhos, 1875.

¹²³ Infelizmente, não encontramos nada sobre a biografia e formação destes engenheiros. Todavia, os nomes sugerem que se tratavam de estrangeiros.

¹²⁴ A fonte não especifica qual o setor do comércio, porém deduzimos ser o atrelado ao comércio de exportação e importação. Isso porque acreditamos se tratar do mais interessado no progresso econômico resultante do melhoramento de um porto novo/ ou melhoramento do antigo. Além disso, lembremos que estes estavam insatisfeitos com os prejuízos causados às mercadorias pela precariedade do porto primitivo.

¹²⁵FALLA com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da província do Ceará, abriu 1ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879, p. 18-19.

¹²⁶FALLA com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da província do Ceará, abriu 1ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879, p. 18-19.

¹²⁷ Figura de projeção nacional, Thomaz de Sousa Brasil nasceu em 1818, na povoação de Santa Quitéria. Em 1843, tornou-se bacharel pela Faculdade de Direito de Olinda. No mesmo ano, foi convocado para instalar o Liceu do Ceará, no qual foi diretor (1845-1849) e professor da disciplina de Geografia e História. Foi um dos sócios fundadores da Companhia Cearense de Via-férrea de Baturité S/A (1870). Em 1845, foi eleito deputado da Assembleia Provincial do Ceará (1846-1847). Anos mais tarde, nomeado senador, cargo que ocupou de 1863 até 1877, quando faleceu em Fortaleza. O senador foi ainda fundador e diretor do Jornal Cearense, órgão do Partido

o Ceará de um novo porto marítimo. Na ocasião, o referido Senador, apontou a enseada do Mucuripe como o local mais adequado para a instalação do porto, pois, em suas palavras:

[...]oferece capacidade e segurança para ancoradouro de mais de 300 navios de diferentes calados; o fundo é de arêa, com quatro a cinco braças de agua; a arrebentação é ahi pequena e fraca. Os navios ali estão abrigados, porque o vento mais constante é de sueste, leste e nordeste, dos quaes os defende a ponta do Mucuripe. Portanto, como disse, o porto está feito e achado nesta enseada, onde existe já uma crescida povoação de pescadores com mais de 200 casas¹²⁸

O senador indicou algumas providências a serem tomadas, tais como a construção de armazéns, uma linha ferroviária – importante para garantir a fluidez do espaço, fluidez das mercadorias - para ligar a enseada do Mucuripe ao centro comercial de Fortaleza, bem como a construção de um trapiche ou ponte de desembarque. Para concluir, afirmou que com a despesa de 173:000\$ a capital do Ceará poderia possuir um ótimo porto marítimo “abandonando-se o actual, que não pode mais ter remédio, senão mediante uma enorme despesa, incompatível talvez com as forças do Estado, ou ao menos para o Ceará, com quem até hoje não se tem despendido quase nada em obras públicas.”¹²⁹

Os engenheiros Zózimo Barroso e John James Foster, compartilhando da opinião do Senador Pompeu, entenderam que ao invés de melhorar o porto primitivo, seria melhor construir outro na enseada do Mucuripe, ligando-o a capital da província por meio de uma estrada de ferro. A proposta parece ter agradado o governo Imperial que concedeu, através do decreto nº 3689, de 24 de agosto de 1866 privilégio exclusivo pelo tempo de 50 anos à companhia que fosse organizada para a construção do porto.¹³⁰

A concessão adquirida por Zózimo e Foster ficou sujeita a algumas condições estabelecidas pelo Governo Imperial. Dentre estas, a companhia encarregada das obras deveria ser organizada dentro de um prazo de 2 anos. Caso contrário, a concessão seria considerada caduca. O governo concederia à companhia terrenos de domínio público que fossem necessários para o leito da estrada de ferro, assim como, para estações, armazéns e demais obras, com exceção dos terrenos de domínio particular que dependeriam de indenização. Deveria construir duas estações com acomodações para o serviço de passageiros e mercadorias, uma no Mucuripe e outra na capital. Também ficaria responsável pela construção de um cais ou trapiche para as operações de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, assim como construir armazéns, alpendres para o serviço da alfândega e depósito de gêneros de exportação da

Liberal. Partido esse do qual pertenceu e foi diretor. PAIVA, M. P. Senado do Império: o senador Pompeu e o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, 2008, p.46-48.

¹²⁸PAIVA, M. P. Senado do Império: o senador Pompeu e o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, 2008, p.52.

¹²⁹*Ibid.*, p. 52

¹³⁰ GALVÃO, Manoel. **Melhoramento dos Portos do Brazil**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869.

província. As plantas das obras a serem realizadas deveriam ser submetidas a aprovação do governo até seis meses antes do início da construção. Ao longo da estrada de ferro, seria instalada uma linha telegráfica em comunicação com o palácio da província e, com o fim do prazo de 50 anos de privilégio, passariam para o Estado as obras e objetos pertencentes a companhia, excluindo-se as construções feitas dentro dos últimos anos da concessão.¹³¹

Dentre as condições estabelecidas pelo governo, uma chama maior atenção, a saber, a de número 17, que deixa claro que “A companhia se obriga a não possuir escravos e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres”.¹³² Essa condição ocorre em razão da legislação inglesa relativa ao tráfico de escravos.

Juntamente com a descrição das obras propostas pelos engenheiros Zózimo Barroso e John James Foster, foram apresentados dois desenhos. A análise do primeiro desenho (Figura 10) permite a identificação, inicialmente, da “Cidade de Fortaléza”, onde algumas repartições e edifícios são destacados na cor verde, tais como a Casa de Educandos, “Thesouraria”, Hospital da Misericórdia, Cadeia e Cemitério. Próximo à praia, destaca-se o Forte e a Alfândega. Atrás da Alfândega seria construída uma estação de trem que, através de uma linha férrea, ligaria a capital à Enseada do Mucuripe, local em que seria construído o novo porto.

Figura 10 - Melhoramento do Porto do Ceará – parte 01



Fonte: Hemeroteca Nacional

A enseada encontra-se representada no segundo desenho (Figura 11). Conforme o discriminado na planta, a nova estrutura portuária seria implantada próxima de um povoado.

¹³¹ *Ibid.*, p.119-125.

¹³² *Ibid.*, p. 122.

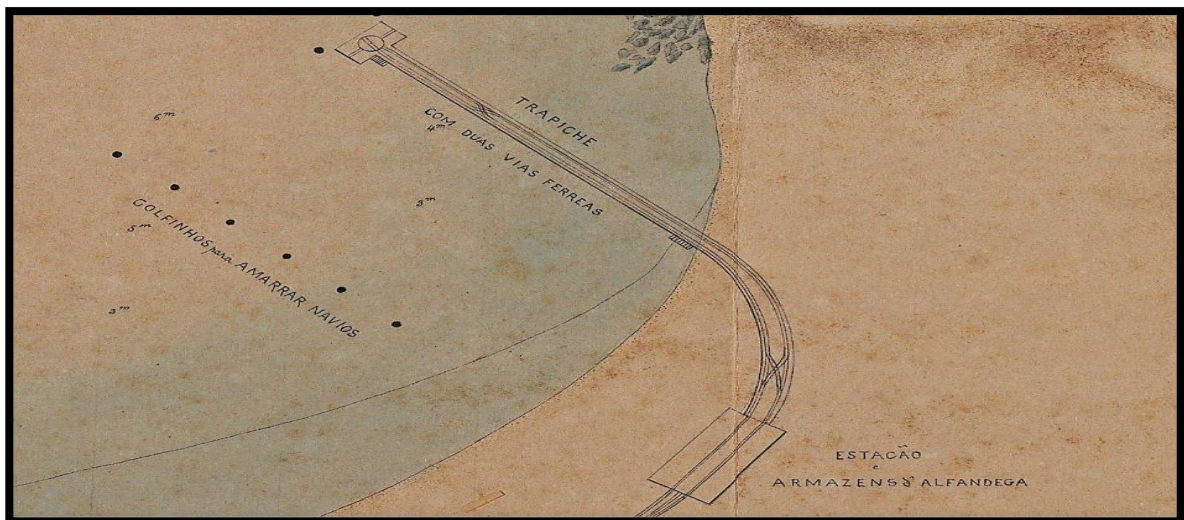
No lugar seriam erguidos depósitos e oficinas, uma estação, armazéns e alfândega. Esta seria ligada a um trapiche que adentraria o mar e sobre o qual existiriam duas linhas férreas. Por fim, é possível localizar ainda o farol na ponta do Mucuripe, bem como seis golfinhos – pontos para amarrar cabos de amarração – localizados no lado esquerdo do trapiche (Figura 12).

Figura 11 - Melhoramento do Porto do Ceará – parte 02



Fonte: Hemeroteca Nacional.

Figura 12- Detalhe do trapiche, estação, armazéns e alfandega planejados para o Mucuripe



Fonte: adaptado pelo autor.

Em 1870, J.J Foster abriu mão do direito de concessão que recebeu do governo “para não embaraçar a construção de uma doca em frente à alfandega da Fortaleza”.¹³³

¹³³ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Terceira Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Theodoro Machado Freire Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

Certamente, sofreu pressões por parte do comércio da cidade. Mais tarde, Zózimo Barroso fez o mesmo. Na mesma época, o major Francisco Antônio Pimenta Bueno, que em 1869 tinha entregue a *Memória Sobre o Melhoramento do Porto do Ceará*, solicitou do governo privilégio para construção de uma nova doca.¹³⁴ É possível que o plano de melhoramento apresentado pelos engenheiros Zózimo Barroso e Jonh James Foster tenha sido abandonado por conta da oposição dos comerciantes de Fortaleza que, como dissemos antes, eram contrários à transferência do porto para a enseada do Mucuripe.

Ainda sobre os acontecimentos relativos à questão portuária envolvendo a proposta desses engenheiros, o Ministro da Agricultura Theodoro Machado Freire Pereira da Silva¹³⁵, no relatório de 1870, afirma:

A ideia do porto no Mucuripe foi com razão abandonada pela repugnância que encontrou da parte do commercio da capital. Se havia ali mais facilidade para a execução das obras, dava-se o inconveniente de aumentar as despesas com o movimento de mercadorias deslocar interesses já enraizados e prejudicar o desenvolvimento da cidade.¹³⁶

Após abrir mão da concessão para construção de um novo porto na enseada do Mucuripe, Zózimo Barroso, em parceria com Charles Neate, sugeriu o melhoramento do porto primitivo, localizado em frente à fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. Na fala com que abriu 1º sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial, no dia 1 de novembro de 1878, o Presidente de província, José Julio de Albuquerque Barros¹³⁷, afirma que o plano de Zózimo

¹³⁴ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Terceira Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Theodoro Machado Freire Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

¹³⁵Teodoro Machado Freire Pereira da Silva: deputado provincial, foi presidente de província da Paraíba (1868-1869), Rio de Janeiro (1870-1871) e Bahia (1885-1886), além de ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1871-1872). Diretório Brasil de Arquivos. Disponível em: <<https://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/silva-teodoro-machado-freire-pereira-da-1832-1910>> Acesso em 28. 03. 23

¹³⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Terceira Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Theodoro Machado Freire Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

¹³⁷Nasceu em 11 de maio de 1841, em Sobral. Era bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade do Recife, assim como doutor pela Faculdade de São Paulo. Foi Promotor Público, Diretor da Instrução Pública, Secretário de Governo dos Presidentes Lafaiete Rodrigues Pereira e Francisco Inácio Marcondes Homem de Melo e Diretor do Liceu do Ceará. De 1867 a 1870, foi Deputado à Assembleia Legislativa, na sua 13ª Legislatura. Exerceu, ainda, a presidência de duas províncias do Império: a do Ceará (1878-1880); e a do Rio Grande do Sul (1883-1885). Foi do Conselho de Sua Majestade e Comendador da Imperial Ordem da Rosa. Esteve a frente da Diretoria da Agricultura da Secretaria de Estado da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ao deixar a presidência da segunda província, assumiu a Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça em 1885. Proclamada a República, foi nomeado ministro do Supremo Tribunal. Depois, foi nomeado Procurador-Geral da República, cargo exercido até 31 de agosto de 1893, quando faleceu no Rio de Janeiro. José Júlio Albuquerque Disponível em: <<https://memorial.mpf.mp.br/nacional/galeria-de-membros/unidadedetahgale ria?mat=777001>> Acesso em: 29. 05. 2023.

Barroso e Neate consistia na construção de um quebra mar sobre o recife, que deveria ter mais de 100 metros de extensão, servindo de molhe e ligado a um cais de 150 metros para uso dos vapores. O projeto também indicava a construção de outro cais paralelo ao primeiro e mais próximo ao litoral, com a extensão de 300 metros para uso dos navios de vela, sendo ligados, ao quebra-mar e cais ao litoral, por meio de um viaduto aberto.¹³⁸ Chamamos a atenção para o fato dessa proposta ser mais uma que considera o aproveitamento do arrecife localizado no porto, assim como era o desejo do comércio. Lembramos que comerciantes discordaram do plano dos engenheiros Law e Blount em 1869, exatamente, por não considerarem o aproveitamento do recife.

A representação gráfica deste plano consta na planta *Porto do Ceará – Brazil* (Figura 13). No plano são confirmadas as informações prestadas na fala do Presidente de província, o que sugere a atenção dada pelo poder público à questão portuária. O desenho expõe a disposição dos elementos fundamentais do projeto: quebra-mar, viaduto de ferro e cais paralelos, medindo a mesma extensão indicada pelo Presidente.

Figura 13 - Porto do Ceará, Brazil – por Charles Neate (1870)



Fonte: Hemeroteca Nacional¹³⁹

¹³⁸FALLA com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da provincia do Ceará, abriu 1ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879, p.19.

¹³⁹ Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/divcartografia/cart513768/cart513768.jpg Acesso: 09. dez. 2018.

Apesar dos planos elaborados e apresentados até então, nenhum deles foi posto em prática:

O Governo Imperial se limitou a encarregar o engenheiro Antonio Gonçalves Justa Araujo para os serviços de conservação do porto. A primeira ação de Justa Araujo foi a de organizar uma repartição capaz de executar a dragagem do porto a fim de manter a profundidade mínima do mesmo. O Governo autorizou a proposta e havia iniciado o processo de aquisição de uma lancha a vapor para reboque dos batelões. Porém, o aumento do número de funcionários (de quatro para treze) impediu a sua instalação em definitivo.¹⁴⁰

Enquanto aguardava recursos do Governo Imperial para dar início aos trabalhos da estrada de Baturité para o qual foi encarregado, o engenheiro Francisco Pimenta Bueno aproveitou o tempo disponível para estudar o porto primitivo de Fortaleza e apresentar um projeto de melhoramento do mesmo. Com a permissão do presidente da província, o plano foi concluído e resultou na *Memória Sobre o Melhoramento do Porto do Ceará*. Sobre a questão da escolha do local das obras, diz que seu objetivo “é prestar um serviço ao paiz, na Província do Ceará, mostrando que é possível e que se deve cuidar na construção de um porto em frente à cidade da Fortaleza e que é preferível esse lugar ao Mucuripe”.¹⁴¹ De acordo com o engenheiro, suas ideias contidas na “Memoria” foram apoiadas por vários membros da Associação Comercial do Ceará¹⁴², dentre eles, Joaquim da Cunha Freire¹⁴³, João Francisco da Silva Albano¹⁴⁴ e Antônio Gonçalves Justa¹⁴⁵. Além disso, a Associação comprometia-se a

¹⁴⁰ SIMONINI, Yuri. **Sobre portos nordestinos: muralhas chinesas, ancoradouros soterrados e canais da discórdia (1869 – 1934)** São Paulo: Pimenta Cultural, 2021. p. 267.

¹⁴¹ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Segunda Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas por Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870, p. 01-18.

¹⁴² Trata-se de uma associação de comerciantes do Ceará criada em 13 de abril 1866. Segundo Geraldo Nobre (1991), em *Historicidade da Associação Comercial do Ceará*, ao longo de sua história, a referida associação através de seus membros, envolveu-se em diversas questões relativas à província do Ceará tais como: a busca de solução para problemas como o do porto de Fortaleza; assistência as vítimas das secas que assolaram a província, libertação dos escravos, criação de escolas profissionais, bem como a defesa dos recursos naturais do Ceará.

¹⁴³ Natural do Ceará, nasceu em 18 de outubro de 1827. Foi dentre outras coisas, Presidente da Província do Ceará por mais de uma vez, Coronel da Guarda Nacional, Comendador da Imperial Ordem da Rosa, presidente da Caixa Econômica. Além disso, foi vice-presidente da primeira diretoria efetiva da Associação Comercial do Ceará, cujo mandato se deu entre 1866-1867. NOBRE, Geraldo da Silva. *Historicidade da Associação Comercial do Ceará*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991. Barão de Ibiapaba. Disponível em: <https://www.genealogiafreire.com.br/b_joaquim_da_cunha_freire.htm> Acesso em: 19. jul. 2023.

¹⁴⁴ Sobre João Francisco da Silva Albano, não encontramos nada. Todavia, entre 1868 e 1869 atuou como vice-presidente da Associação de Comércio do Ceará José Francisco da Silva Albano (Barão de Aratanha), o que nos fez pensar na possibilidade de um equívoco no registro do nome do comerciante. NOBRE, Geraldo da Silva. *Historicidade da Associação Comercial do Ceará*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

¹⁴⁵ Fez parte da primeira diretoria efetiva da Associação comercial do Ceará, assim como Joaquim da cunha Freire, ocupando o cargo de diretor ao lado de outros dois diretores Manual Antônio da Rocha Júnio e Ricardo P. Hughes

garantir metade do capital preciso.¹⁴⁶ Diante do exposto, fica evidente o poder de influência do Comércio da província sobre a questão portuária. Projetos que não consideravam a opinião do comércio não foram adiante.¹⁴⁷

O plano de Pimenta Bueno para o porto consistia, como os comerciantes desejavam, em levantar o recife acima do nível da pré-mar de águas vivas; construir armazéns para depósito das mercadorias, com aparelhos para facilitar o serviço da carga e descarga; construir uma ponte metálica que ligaria o recife a praia; construir um cais paralelo com extensão correspondente à parte do recife que se elevaria; para o transporte das mercadorias, instalar trilhos de ferro sobre a ponte; fixar as dunas da costa, assim como promover dragagem regular para impedir a obstrução do porto e aprofundar o canal.¹⁴⁸

A última palavra sobre a definição do local em que deveriam ser realizadas as obras veio em 1875, quando o engenheiro britânico Jonh Hawkshaw, sob encomenda do Governo Imperial, fez a entrega do relatório *Melhoramento dos Portos do Brazil*. O documento continha estudos e planos para o melhoramento dos principais portos do país, acompanhados de seus respectivos orçamentos. Dentre os referidos planos, encontrava-se o do porto do Ceará. Sobre o local em que deveria ser construído, o documento dizia:

Se a costa do Ceará fosse completamente desabilitada e tratasse da escolha do melhor porto, é indubitável que Mucuripe seria o preferido. Entretanto, o Ceará representa um centro comercial; a cidade, é assejada e commoda, já existe, e despenceo-se considerável capital em armazéns, prensas de algodão, repartições e edifícios para o commércio. E por isso, que a Associação Commércio do Ceará tem toda razão de opor-se à mudança do porto para Mucuripe. Penso que mui importantes melhoramentos podem e devem ser feitos no porto actual; portanto, não recomendo a construção de obras no Mucuripe¹⁴⁹

Observamos que o engenheiro britânico utiliza a opinião da Associação do Comércio do Ceará para justificar a definição do lugar em que deveriam ser realizadas as obras do porto, demonstrando assim o peso do poder de influência do setor comercial da província na

¹⁴⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Segunda Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas por Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870, p. 01-18.

¹⁴⁷ Vale destacar que ao nos referirmos ao comercio, estamos considerando, igualmente, o peso das casas exportadoras. Segundo Takeya (1995, p. 113), “Interessados em tudo aquilo que beneficiasse a atividade comercial de modo geral e favorecesse a expansão de seus negócios na província[...] estiveram envolvidos em iniciativas como, por exemplo, a criação bancos (para facilitar o desconto de título, as operações de câmbio, etc.), o estabelecimento de estradas de ferro (para o escoamento da produção para os porto litorâneos), e a fundação de companhias de seguros (para garantia das mercadorias transnacionais)”.

¹⁴⁸*Ibid.*, p. 01-18

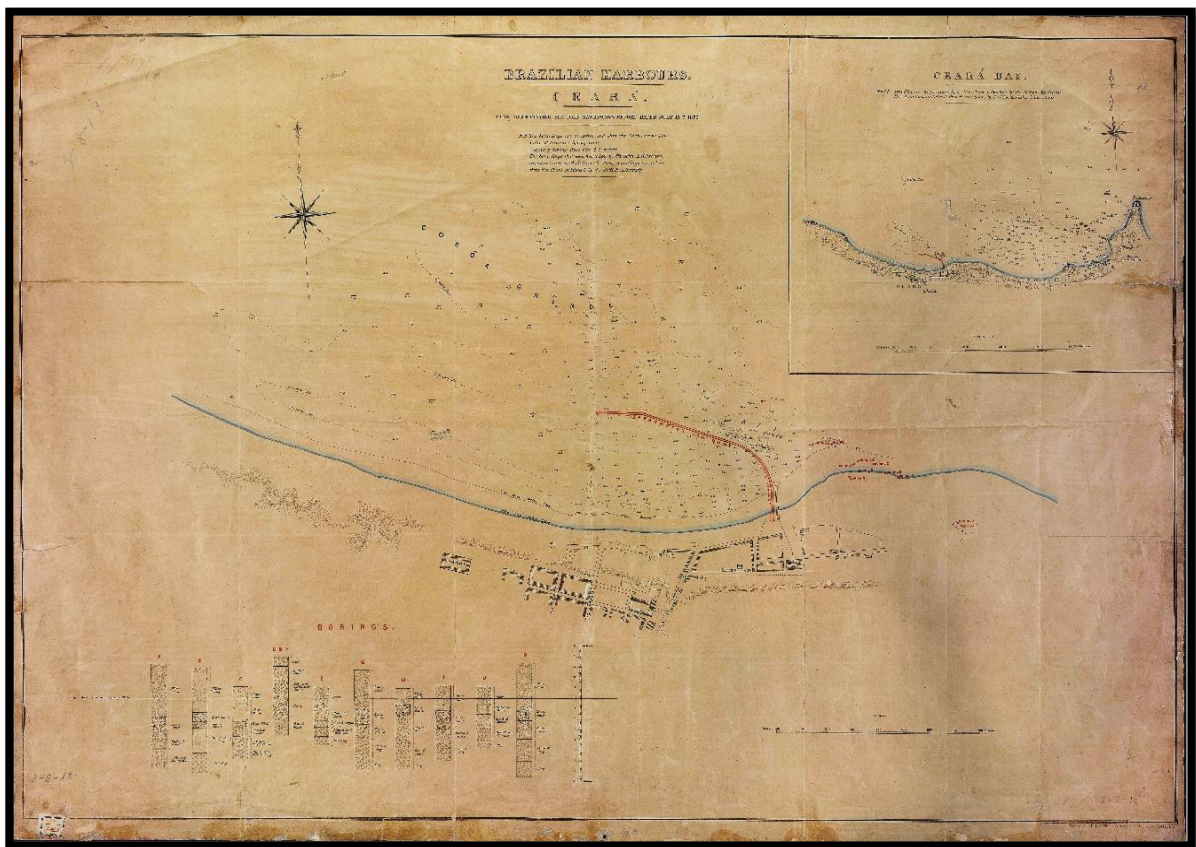
¹⁴⁹HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia G.Bouzingoy & Filhos, 1875, p. 96.

decisão em questão. Isso revela que a definição do plano do porto foi marcada por disputas de interesse e alianças intraclasses.

Em seu relatório, o engenheiro britânico sugeriu a construção de um quebra mar, cuja face interna serviria de cais onde os navios pudessem embarcar e desembarcar. O quebra-mar seria construído de blocos de concreto, feito de cimento Portland e pedra do Mucuripe. Para ligá-lo ao litoral, também seria construído um viaduto de ferro aberto, fundado em estacas de parafuso. Esse plano foi representado em uma planta elaborada pelo engenheiro (Figura 14). Nela é possível visualizar os elementos principais das obras – viaduto e quebra mar- bem como sua disposição.

Analisando a proposição do engenheiro britânico, observamos que o profissional não indicou a elevação do arrecife do porto, para construção do quebra-mar. No desenho, o quebra-mar seria a continuação de um viaduto aberto, ambos aparecem em vermelho, fazendo uma curva antes de alcançarem o “Recife do porto”.

Figura 14 - Planta do porto de Fortaleza por Jonh Hawkshaw



Fonte: Hemeroteca Nacional¹⁵⁰

¹⁵⁰ Disponível em: < <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervodigital/divcartografia/cart517195/cart517195.jpg>> Acesso em 16 de dez. 2017.

Após seis anos, o plano de Hawkshaw continuava no papel. A questão da escolha do local das obras continuava viva, apesar da definição de Hawkshaw. Em relatório, datado de 1881, o então presidente da província Pedro Leão Velloso¹⁵¹ voltou a discutir o assunto. Afirmou que uma das questões mais agitadas quando se tratava das obras do porto era a escolha entre o Mucuripe e a cidade de Fortaleza. Por isso, diz ter procurado “subsídios à solução do problema nas luzes e experiência do engenheiro Julio Jean Revy¹⁵²”.¹⁵³ Esse atendeu ao seu pedido e através de um relatório apresentou seus estudos e opinião, chegando à conclusão de que:

a localização em frente desta cidade [Fortaleza] merece preferencia para o estabelecimento do porto do Ceará. A bahia do Mucuripe pode, em futuro remoto, com grande aumento comercial, ser vantajosamente escolhida para o estabelecimento de um novo grande porto da província¹⁵⁴

Assim, o Presidente considerou a questão resolvida e a ideia de um novo porto na enseada do Mucuripe abandonada. Em 1883, mediante o Decreto nº 8943 A de 12 de maio de 1883, foram contratadas com Tobias Lauriano Ferreira de Mello e Ricardo Lange as obras de melhoramento do porto de Fortaleza - que deveriam ter como base o plano elaborado pelo engenheiro hidráulico inglês Jonh Hawkshaw em 1875 - e a construção de um novo edifício para a alfândega.

Desta forma, o Governo Imperial, por intermédio do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, encerra a questão que discutia a localização das obras do porto. Ainda em 1883, a decisão foi reforçada com a organização da *Ceará Harbour Corporation*, empresa encarregada de promover as obras do porto. Seu plano e orçamento para as obras foram aprovados três anos depois através do Decreto nº 9.561 de 1886. Neste mesmo ano, tiveram início as obras do porto e da nova alfândega. Todavia, o plano das obras, na ocasião, já não era o mesmo, em decorrência de modificações feitas de acordo com indicações do, então engenheiro chefe do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Honorio Bicalho¹⁵⁵ que sugeriu a:

¹⁵¹ Nasceu em 1828, na Bahia. Foi Bacharel em direito pela faculdade do Recife. Ocupou cargo de presidente das províncias do Pará, Maranhão, Piauí, Rio Grande do Norte, Alagoas, Espírito Santo e Ceará. Além disso, foi Ministro dos Negócios do Império (BLAKE, 1902, p. 46).

¹⁵² Julio Jean Revy, engenheiro britânico contratado pelo Governo Imperial para realizar as obras da construção do açude Cedro (1884-1906), o primeiro açude do Brasil.

¹⁵³ RELATÓRIO apresentado à Assembleia Legislativa do Ceará na Sessão Ordinária de 1881 pelo Presidente da Província, senador Pedro Leão Velloso. Fortaleza: Typographia do Cearense, 1881, p. 88

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 88

¹⁵⁵ Mineiro. Nasceu em 1839. Formou-se em matemáticas pela antiga Escola Militar. Em Paris, formou-se na Escola de Pontes e Calçadas. Retornou à Europa, em 1873, onde estudou várias matérias com especialidade em engenharia Hidráulica. Dentre os cargos ocupados, estava o de Diretor Geral das Obras Públicas do Ministério da Agricultura (BLAKE, 1902, p.246).

[...] construção de um quebra-mar de 672 m de extensão, assentado por dentro do recife do porto, com seu trecho terminal em rumo de oeste aproximadamente e ligado á terra pelo lado de leste por meio de um viaducto aberto de 250m de comprimento. O ultimo trecho do quebra-mar, projectado em fundo de 6m em baixar-mar de aguas vivas ordinárias, encerraria para dentro da normal a seu cabeço extremo uma área de 22hectares. A parte interna do quebra-mar deveria ser construída de fôrma a servi de caes, ao longo do qual os navios pudessem carregar e descarregar. Sobre o caes e o viaducto teria de ser assentada uma linha singela de trilhos com ramaes para o serviço da alfandega e Estrada de Ferro de Baturité. O viaducto até a linha do litoral para facilitar a passagem das areias foi projectado com 14 vãos metálicos, na extensão total de 210m, ligado á terra por uma muralha de alvenaria¹⁵⁶

Em 1881, o engenheiro norte americano William Milnor Roberts foi contratado para examinar o porto de Fortaleza. No resultado final de seu estudo do porto, Milnor apesar de reconhecer as vantagens naturais da enseada do Mucuripe, opta pelo melhoramento do porto já existente em frente a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, isto é, o porto primitivo, assim como fez Hawkshaw. A partir da análise dos desenhos que o engenheiro apresentou, assim como das anotações contida neles, podemos chegar à algumas informações sobre seu projeto. No primeiro (Figura 15), temos uma planta onde é possível visualizar o projeto como um todo. No seguinte (Figura16), temos detalhes do quebra-mar e molhe de ferro, elementos fundamentais do plano e comuns a outros projetos.

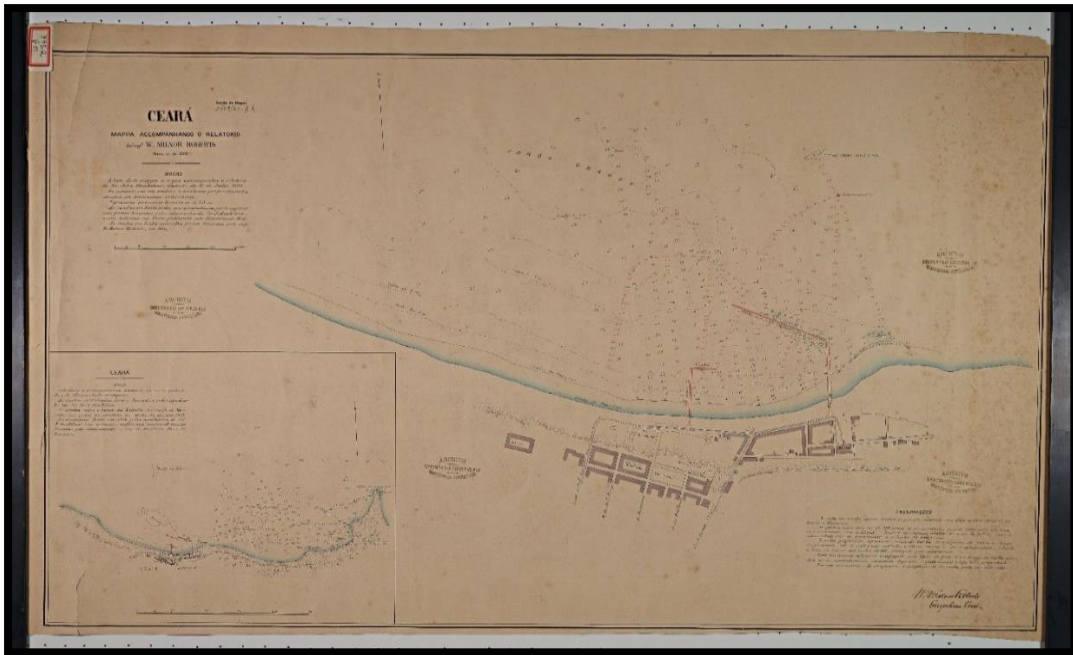
Milnor Roberts, afirma que a “base deste mappa é o que acompanha o relatório de Sir Jonh Hawkshaw, datado de 15 de julho de 1875.”¹⁵⁷ Desta forma, antecipadamente, deixava claro que sua opinião era favorável ao melhoramento do porto já existente e não sua transferência para o Mucuripe. Seu projeto consistia na construção, sobre o recife, de um quebra-mar de 400 metros de extensão, fazendo-o de grandes pedras toscas ou, em parte, de blocos de cimento; um molhe de ferro aberto sobre estacas de parafuso, cuja extremidade teria forma de “V”, tendo sua parte principal 200 metros de extensão; a extremidade em “V” 109 metros; por fim, o engenheiro sugeriu dragagens.¹⁵⁸ Em suma, prevalece a ideia da construção de um quebra mar e molhe ou viaduto aberto de ferro, elementos comuns nas propostas de melhoramento do porto. Todavia, diferente de Hawkshaw, Milnor propôs a construção do quebra-mar sobre o recife.

¹⁵⁶BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. p.397.

¹⁵⁷ Afirmação contida na figura.

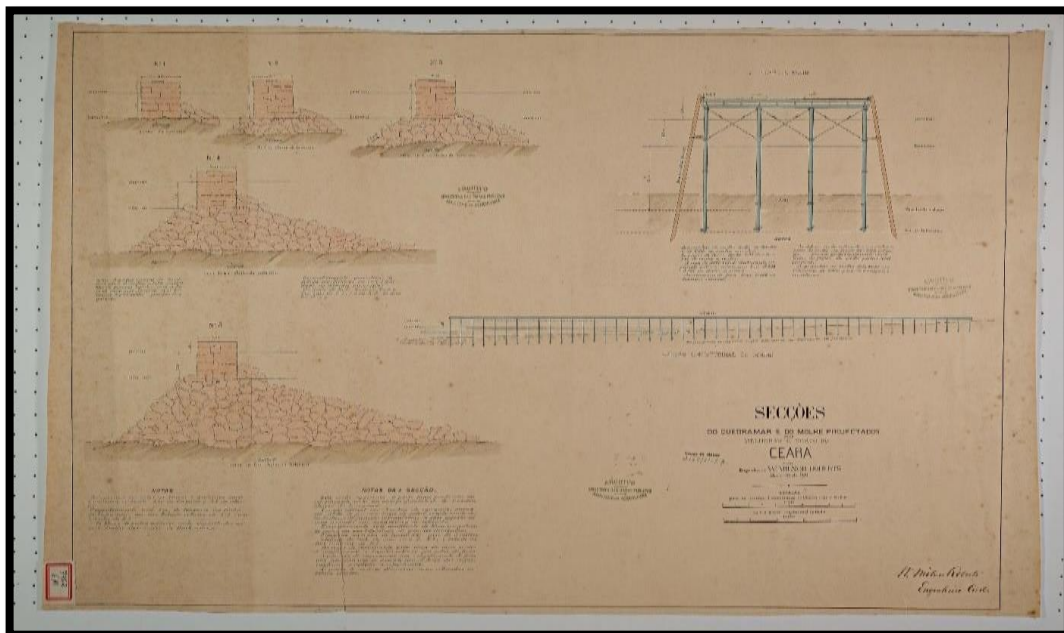
¹⁵⁸RELATORIO apresentado á Assembléa Provincial do Ceará na sessão ordinária de 1882 pelo presidente da província, Dr. Sancho de Barros Pimental. Fortaleza: Typographia do Cearense, 1882, p.28.

Figura 15 - Planta das Obras do porto - W. Milnor Roberts (1881)



Fonte: Hemeroteca Nacional¹⁵⁹

Figura 16 - Planta da Obras do porto - W. Milnor Roberts – parte 02 (1881)



Fonte: Hemeroteca Nacional¹⁶⁰

Com base na interpretação dos planos apresentados até aqui, percebe-se que a questão sobre a escolha do local para receber as obras de um porto marítimo girava em torno

¹⁵⁹Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/Consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?VCodReferenciaid=95590&v_aba=2> Acessado em 04. abr. 2021

¹⁶⁰ Planta do porto pelo Engrº W. Milnor Roberts Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/Consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?VCodReferenciaid=95590&v_aba=2> Acessado em 04. abr.2021.

da consideração de duas opções: em frente à cidade de Fortaleza ou na Enseada do Mucuripe. Contudo, não se descarta a existência de opiniões contrárias às duas alternativas, com a indicação de outras possibilidades de locação da estrutura portuária.

Em 1879, um artigo sem autor identificado, publicado na Revista de Engenharia¹⁶¹ contestou a indicação do porto primitivo de Fortaleza como sendo o principal da Província do Ceará e apontou alternativas possíveis para construção da estrutura portuária no litoral cearense. Em tom de crítica é dito no referido artigo:

Este distinto profissional [Jonh Hawkshaw] não visitou os outros portos do Ceará, não passou pelo Mundahú, não esteve no Acaraú e com certeza não teve notícia do Camocim: nós que estivemos em todos aquelles pontos e que infelizmente provamos todas as suas péssimas qualidades, estamos certos que o principal porto do Ceará é o de Camocim abrigado no estuário de mesmo nome.¹⁶²

Porém, no fim, prevaleceu o plano de melhoramento proposto por Jonh Hawkshaw e com ele o desejo dos comerciantes da capital; isto é, a definição do litoral defronte a fortaleza de Nossa Senhora da Assunção como local escolhido para a realização das obras de implementação de um novo porto marítimo em detrimento da enseada do Mucuripe. Apesar das divergências quanto a localização, a comparação dos diversos planos, revela convergência quanto aos elementos fundamentais que deveriam ser construídos, a saber: um viaduto de ferro e quebra-mar. Em relação a construção da alfândega não encontramos posição contrária.

3. 2 Ministério da Agricultura e o melhoramento dos portos do Brasil

Quando as obras de melhoramento do porto de Fortaleza tiveram início, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas era a instância governamental responsável pela construção e preservação dos portos do Brasil. Foi por intermédio do Ministério que o engenheiro britânico Jonh Hawkshaw veio ao Brasil estudar os principais portos do litoral.

No plano internacional, a segunda metade do século XIX presencia o surgimento e desenvolvimento de uma série de novas tecnologias que resultaram no desenvolvimento de transportes, comércio e comunicações. Para fomentar e regular a inserção do Império brasileiro no âmbito destas transformações, foi criada em 28 de julho de 1860, por meio do Decreto n. 1067 a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Temas relacionados a abertura de vias, navegação, estradas de ferro, telégrafos, dentre outros assuntos

¹⁶¹ Revista que circulava no Rio de Janeiro.

¹⁶² PORTO do Ceará. **Revista de Engenharia**. Rio de Janeiro, vol.1, n.6, p. 8.

ligados aos avanços tecnológicos foram atribuições do Ministério.¹⁶³

Por ser um elemento fundamental para a montagem da infraestrutura do capitalismo – assim como eram as estradas de ferro – os portos do Brasil passaram a ser administrados pelo Ministério. Ao longo do século XIX, essa atribuição pertenceu a diferentes órgãos como pode ser constatado no quadro:

Tabela 5 - Evolução dos órgãos responsáveis pela administração portuária (1820-1910)

Órgãos responsáveis pelos portos	Período	Ministério Responsável
Intendência dos Arsenais da Marinha	1820-1845	Marinha
Capitania dos Porto	1845-1873	Marinha
Sem órgão definido	1873-1890	Agricultura, Comércio e Obras Públicas
Inspetoria dos Distritos dos Portos Marítimos	1890-1910	Agricultura, Comércio e Obras Públicas

Fonte: Alcides Goularti Filho, p.41.

A abertura dos portos promovido pela Carta Régia de 28 de fevereiro de 1808, a necessidade de defesa da costa brasileira, juntamente com o desenvolvimento das exportações de café ressaltaram a necessidade de promover melhoramentos e maior segurança nos portos brasileiros.¹⁶⁴

Uma primeira medida posta em prática para solucionar o problema portuário do país foi a transferência das responsabilidades dos portos. Segundo Maria Leal, no início do Oitocentos, os portos eram de responsabilidade das Câmaras Municipais. O Decreto de 13 de julho de 1820, declarou ser da competência da Repartição da Marinha todos os portos localizados em qualquer porção da praia. A autora assevera que no ano de 1822, no contexto da nova organização administrativa, pós-independência, foi criada a Intendência dos Arsenais da Marinha. Subordinada ao Ministério da Marinha, caberia à Intendência a responsabilidade dos portos¹⁶⁵. Goularti Filho nos informa quais foram os primeiros arsenais criados, bem como a

¹⁶³ GABLER, Louise. **A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a Modernização do Império (1860-1891)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p.12.

¹⁶⁴ FILHO, A. Goularti. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. **Revista de Economia Política e História Econômica**, v. 8, p. 20-46, 2013.

¹⁶⁵ LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, M, C. V; LEAL, M. das Graça de Andrade; PINHO, J. R. M, (Org.). **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016.

condição em que se encontravam:

Em 1822, foram organizados oito arsenais: Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Corte (Rio de Janeiro), Santos e Rio Grande do Sul. O arsenal do Pará encontrava-se ‘na maior decadência’; o de Santos era ‘verdadeiramente uma subdivisão desta Corte’; o de Pernambuco servia apenas para prestar socorros necessários à marinha mercante e aos navios de guerra; e o Arsenal do Maranhão encontrava-se na mesma situação que o de Pernambuco, porém os serviços eram mais amplos.¹⁶⁶

As funções da Intendência dos Arsenais da Marinha abrangiam desde a construção de embarcações até o policiamento dos portos. Contudo a falta de pessoal habilitado e o progressivo desenvolvimento das exportações dificultava cada vez mais o cumprimento de suas funções.¹⁶⁷ Como meio de tentar solucionar os problemas ocasionados pela falta de pessoal, segurança e melhoramentos foi aprovado pelo Imperador a lei 358 de 14 de agosto de 1845, criando uma Capitania dos Portos em cada Província marítima do Império¹⁶⁸ e desvinculando os portos da Intendência dos Arsenais da Marinha:

À Capitania dos Portos competia policiar o porto e seus ancoradouros, bem como promover o seu melhoramento e conservação, além de administrar os faróis, barcas de socorros, balizas, bois e barcas de escavação e (trafêgo) do Porto e das Costas, praticagem destas e das barras¹⁶⁹

Era inevitável a expectativa de que com a criação das capitánias, os portos finalmente fossem modernizados. Todavia, a situação da Capitania dos Portos se agravava, sobretudo por conta de problemas antigos como a da falta de recursos, pessoal, além de conflitos com as câmaras municipais que rogavam para si a atribuição de melhorar seus portos¹⁷⁰:

Mesmo com dificuldades nas diversas capitánias, nos anos de 1850 as obras de melhoramentos seguiram nos portos de Recife e de Rio Grande, além dos estudos feitos nos portos de São Luiz e Fortaleza e a liberação de recursos para o porto da Paraíba. A grande obra de melhoramento realizada durante os anos de 1850 e início dos anos de 1860 foi a do porto de Recife. O melhoramento da barra e do porto do Rio Grande, também merece destaque, que sempre manteve um ritmo constante nas obras. Por outro lado, a crescente obstrução do porto de São Luiz e Fortaleza preocupava o governo.¹⁷¹

A partir de 1873, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ficou

¹⁶⁶(BRASIL, 1876 Apud FILHO, 2013, p. 25).

¹⁶⁷GOULARTI FILHO, A. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. Revista de Economia Política e História Econômica, v. 8, p. 20-46, 2013

¹⁶⁸ *Ibid.*, p.29.

¹⁶⁹ LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, M, C. V; LEAL, M. das Graça de Andrade; PINHO, J. R. M, (Org.). **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016.

¹⁷⁰GOULARTI FILHO, A. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. **Revista de Economia Política e História Econômica**, v. 8, p. 20-46, 2013.p.29.

¹⁷¹ (BRASIL, 1862 Apud FILHO, 2013, p. 29).

encarregado dos serviços de melhoramento dos portos, até então, serviço de responsabilidade das capitanias dos portos.¹⁷² No entanto, após oito anos, a capitania dos portos ainda estava responsável por todos os assuntos relativos aos portos do Brasil. Somente em 1890, com a criação das Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos, é que efetivamente a questão portuária passou a ser responsabilidade daquele ministério.¹⁷³

De conformidade com o disposto no decreto legislativo n. 1742 de 13 de outubro de 1869, foram autorizadas desde logo diversas obras não só no porto desta Capital, como nos do Maranhão, Bahia, Concha, Santos, Gargahú, Imbetiba, Paranaguá e Fortaleza, sendo que o decreto n. 8943 A, de 24 de março de 1883, pelo qual foi feita a concessão para esse ultimo porto, ampliou os favores outhorgados com a garantia de juros de 6% ao anno sobre o capital empregado nos respectivos trabalhos.¹⁷⁴

A lei impulsionou alguns melhoramentos em portos do império, mas não foi suficiente. Na prática, a lei de 1869¹⁷⁵ não trouxe os resultados esperados, o que levou o poder legislativo, através da Lei 3.314 de 16 de outubro de 1886, a ampliar os favores à iniciativa privada, garantindo-a juros de 6% ao ano, além de uma taxa de 2 % ouro sobre o valor das importações e 1 % ouro das exportações, cuja arrecadação deveria ser destinada às obras de melhoramento.¹⁷⁶ Vale salientar ainda que seu prazo de duração não iria além de 40 anos, enquanto o da Lei de 1869 poderia chegar a 90 anos. Em relação aos esforços do Governo Imperial em buscar formas de atrair o capital estrangeiro. Honorato afirma:

A preocupação em permitir a participação de investidores estrangeiros em projetos de melhoria dos portos do Império tinha como um de seus objetivos atrair para o setor parte do capital forâneo, notadamente o inglês, que era alocado em projetos ferroviários, para o setor. Mais ainda, como o padrão portuário em todo o mundo alterara-se na escala industrial e magnitude de capital necessário, parece-nos clara a percepção das autoridades do período das dificuldades de empresário nativos poderem arcar, com seus próprios recursos, obras desse vulto.¹⁷⁷

¹⁷² LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. In: CRUZ, M, C. V; LEAL, M. das Graça de Andrade; PINHO, J. R. M, (Org.). **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 105.

¹⁷³ GOULARTI FILHO, A. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. **Revista de Economia Política e História Econômica**, v. 8, p. 20-46, 2013.

¹⁷⁴ BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócio da Industria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. 1898, p. 72

¹⁷⁵ Em 1869 foi editado o Decreto 1.746, primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada por 90 anos, com garantia de juros de 12% ao ano. Isso ocorreu logo após a inauguração da ferrovia São Paulo Railway [...] Em 1886, a Lei 3.314 reduziu o prazo para 70 anos e a garantia de juros de 6% ao ano. (LEAL, 2016, 103).

¹⁷⁶ GOULARTI FILHO, A. Administração e regime portuário brasileiro no século XIX. **Revista de Economia Política e História Econômica**, v. 8, p. 20-46, 2013. p. 35.

¹⁷⁷ HONORATO, C. T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, J. R. do Amaral. (Orgs), **História Econômica da Independência e do Império**. São Paulo: Hucitec/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002, p. 173.

No relatório de 1874 - um ano após a decisão que transferiu a responsabilidade dos portos para o Ministério da Agricultura - o ministro da Agricultura José da Costa Pereira Junior comunicou o interesse de estabelecer, por intermédio do ministério brasileiro em Londres, um contrato com o engenheiro hidráulico Jonh Hawkshaw. O profissional deveria vir ao Brasil realizar estudo em alguns dos “portos de mar do Império”. O objetivo, segundo o próprio Ministro, era fornecer ao governo estudos mais completos para um futuro melhoramento dos portos da costa.¹⁷⁸

Como já mencionado, Jonh Hawkshaw apresentou o resultado de seus estudos através do relatório intitulado *Melhoramento dos Portos do Brasil*. Como já dito, apesar do contrato das obras ter sido aprovado em 1883 por meio do Decreto n. 8943 A, os trabalhos só iniciaram efetivamente em 1886. Neste ano, o relatório do Ministério da Agricultura mencionou obras em execução no Maranhão; Pernambuco; Rio Grande do Sul; Santos e Paranaguá.

Os dois últimos não estavam presentes no relatório de 1875 apresentado por Hawkshaw. Isso evidencia que o Império, no decorrer da segunda metade do século XIX, não se limitou a promover melhoramentos apenas nos portos estudados pelo engenheiro. Ao longo dos anos, concessões foram promovidas pelo Governo para a realização de melhoramento em outros portos. Isso pode ser constatado na tabela organizada por Goulart Filho em que o autor apresenta as concessões e encampações dos portos brasileiros entre 1871 e 1925. São um total de 14 concessões autorizadas no século XIX. Além dos portos presentes do relatório de Jonh Hawkshaw de 1875, identificamos os da Bahia, Santos, Laguna, Alagoas, Vitória e Manaus (Quadro 6).

Tabela 6 - Concessão e encampação dos portos brasileiros

Porto	Ano da concessão	Empresa	Ano de encampação/ nova concessão
Porto da Bahia	1871	Francisco Ignácio Ferreira e Manoel Jesuíno Ferreira	1887
Porto da Bahia	1891	Frederico Merei e Augusto Candido Harache (Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia)	1970
Porto de Santos	1870	Conde da Estrela e Francisco Praxedes de Andrade	1886

¹⁷⁸ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretário José Fernandes da Costa Pereira Junior. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1874.

Porto de Santos	1888	José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle (Gaffrée, Guinle e Cia Docas de Santo)	1980
Porto de Pernambuco	1889	José da Silva Loyo Júnior e Antônio João de Amorim	1891
Porto de Pernambuco	1891	Empresa de Obras Públicas do Brasil	1895
Porto de Pernambuco	1895	Edmond Bartissol e Demétrio Nunes Ribeiro	1909
Porto de Ceará	1883	Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange (Ceará Harbour Corporation)	1898
Porto de São Luiz	1890	Companhia Geral de Melhoramento do Maranhão	1925
Porto de Laguna/SC	1890	Companhia Industrial e de Construções Hidráulicas	1904
Porto de Vitória	1892	Companhia Brasileira de Torres	1906
Porto de Jaraguá/AL	1894	Companhia Industrial e de Construções Hidráulicas	1896
Porto de Jaraguá/AL	1896	The Nacional Brazilian Harbour Comp	1905
Porto de Manaus	1900	B. Rymkiewicz & Co.	1902

Fonte: FILHO, 2013, p. 41.

Verifica-se em relação aos melhoramentos promovidos ao longo da segunda metade do século XIX - especialmente, após o relatório de Hawkshaw - que projetos para os diversos portos foram sendo aprovados e contratos realizados. Contudo, muitas das obras tiveram seu início adiado. Quando finalmente começavam, eram, por diversas razões interrompidas. Existiam casos em que recursos não eram liberados e comissões eram, por isso, dissolvidas.¹⁷⁹

O relatório Melhoramento dos Portos do Brasil de 1875 gerou expectativas de solução do problema portuário no Império. Todavia, passados vinte anos, em 1895, o Ministro da Agricultura sugere que a situação perdurava:

¹⁷⁹BRASIL, 1897, apud Goularti Filho.

Entre nós, infelizmente, estão a reclamar toda sorte de melhoramentos os nossos principais portos, como os de Belém, Recife, S. Salvador e Rio de Janeiro, para os quaes é serviço palpitante a construção de docas, a criação de entrepostos marítimos, onde com celeridade, segurança e economia possa fazer-se a permuta dos variados productos quer entre os mesmos Estados da União, quer com paizes estrangeiros; serviços estes com os quaes, muito terão a lucrar como é sabido o commercio e a fiscalização das respectivas alfandegas¹⁸⁰

Em 1890, por meio do Decreto n. 1109 de 29 de novembro, o litoral da recém proclamada República do Brasil era dividido em seis distritos, subordinados às Inspetorias, responsáveis a partir de então, pelos serviços relativos a estudos e obras de melhoramentos dos portos e canais.¹⁸¹ Com o Decreto, o Governo esperava garantir a fiscalização, direção e execução das obras contratadas até aquele momento que, a exemplo do porto de Fortaleza, não estavam correspondendo às expectativas. Os seis distritos eram:

O 1º distrito com sede em S. Luiz do Maranhão, abrangendo o litoral dos Estados do Amazonas até Rio Grande do Norte; o 2º districto com sede em Recife, compreendendo o littoral da Parahyba a Alagôas; o 3º abrangendo Sergipe e Bahia, com sede na capital desse ultimo Estado; o 4º compreendendo Espirito Santo e Rio de Janeiro, com sede na Capital Federal; o 5º abrangendo S. Paulo e Santa Catharina, com sede em Santos; e o 6º, finalmente, limitando-se ao Estado do Rio Grande do Sul, com sede na cidade do Rio Grande.¹⁸²

Através da Lei n. 266 de dezembro de 1894, foram extintas as inspetorias dos portos marítimos. Para substituí-las, foram organizadas comissões de fiscalização e execução de obras nas quais foi aproveitado parte do pessoal antigo.¹⁸³

Por parte do Governo, as inspetorias dos portos marítimos não puderam, por causas diversas, satisfazer os intuitos da sua criação; e, por parte das empresas concessionárias, o estado precário de quase todas, a crise financeira que affecta as praças brasileiras, a dificuldade na obtenção de capitães teem impedido quase completamente a execução das obras conctatadas, não se tendo ido além de estudos e planos apresentados e, quando muito, da inauguração dos serviços, que teem ficado desde logo paralyzados¹⁸⁴

O engenheiro Antônio Olyntho dos Santos Pires, no trecho do relatório anterior, menciona não somente a ineficiência das Inspetorias dos portos marítimos, extintas naquele

¹⁸⁰BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. p. 391.

¹⁸¹BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. p. 391.

¹⁸² *Ibid.*, 1895, p. 394.

¹⁸³BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Aviação e Obras Públicas engenheiro Olyntho dos Santos Pires em maio de 1896. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1896.p. 165.

¹⁸⁴BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

mesmo ano, mas, igualmente, a situação das empresas concessionárias, assim como “a crise financeira que affeta as praças brasileiras”¹⁸⁵. A constatação de fracasso não era uma percepção apenas sua. No relatório de 1894, o Ministro Bibiano Sergio Macedo da Fontoura Costallat afirma que:

Neste relevante assumpto, da exclusiva attribuição do Governo Federal, não tem sido, infelizmente, correspondidos os esforços empregados para obterem-se os melhoramentos, de que tanto carecem os portos da Republica, de modo o adaptarem-se a todas as necessidades do commercio. As concessões feitas com este intuito estão ainda sem resultados digno de menção. Apenas fazem excepção a esta regra as obras do caes de Santos, que durante o anno findo tiveram notável incremento, apesar das grandes dificuldades encontradas e inherentes [inerentes?] ao período anormal que atravessa o paiz.¹⁸⁶

Cezar T. Honorato, ao refletir sobre o governo Imperial e a modernização portuária, conclui que a lei n. 1746 de 1869 tratou-se de um salto qualitativo na postura do Império diante da necessidade de adequar a estrutura portuária ao novo momento da economia nacional e internacional, explorando o movimento dos portos. Contudo, com exceção do porto de Santos e, em termos, o do Rio de Janeiro “Similarmente ao ocorrido com a questão ferroviária em que as elites políticas acreditavam que tão somente a implantação de uma boa lei atrairia rapidamente investidores, no caso dos portos a simples implantação da lei de 1869 não levou à ‘corrida desabalada dos investidores’”¹⁸⁷

Em suma, podemos afirmar que as ações tomadas pelo governo, especialmente, a partir da segunda metade do século XIX, tais como: o Decreto 1746, que autorizou o contrato de obras de melhoramento dos portos a particulares; a transferência da administração portuária para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; o relatório Melhoramento dos Portos do Brasil encomendado à John Hawkshaw; a lei complementar n. 3314 de 1886, bem como a divisão do litoral em seis distritos subordinados à Inspetorias marítimas, não corresponderam às expectativas de ver solucionado o problema portuário do Império.

3.3 As obras da Ceará Harbour Corporation: do primeiro pegão à encampação.

¹⁸⁵ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895

¹⁸⁶ BRASIL. Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo General de Brigada Dr. Bibiano Sérgio Macedo Fontoura Costallat Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Viação e Obras Públicas em maio de 1894. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p. 307.

¹⁸⁷HONORATO, C. T. O Estado imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; Do AMARAL LAPA, J. R (orgs). **História Econômica da Independência e do Império**. São Paulo: Hucitec/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial, 2002.

O porto existente antes das obras *Ceará Harbour Corporation*, era impróprio para o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Para uma cidade que almejava ser moderna e adquirir o status de civilizada, o porto primitivo era um entrave. Vários planos foram encomendados pelo governo imperial e pelo governo da Província com o objetivo de promover o seu melhoramento. Alguns, sugeriram a sua transferência para a enseada do Mucuripe.

A palavra final a respeito da escolha do local que, receberia as obras do porto foi dada por Jonh Hawkshaw no relatório de *Melhoramento dos Portos do Brasil* de 1875. O engenheiro optou pelo melhoramento do porto primitivo em detrimento da enseada do Mucuripe. A decisão não se deu porque a enseada tivesse as melhores condições naturais para seu funcionamento; mas pela pressão dos comerciantes do setor de importação e exportação. Eles argumentaram a conveniência de a capital já possuir uma infraestrutura voltada para atender o comércio; por exemplo, casas de pensar algodão e armazéns.

Lembramos que o engenheiro britânico sugeriu a construção de um quebra-mar, cuja parte interna¹⁸⁸ servisse de cais ao longo do qual os navios iriam fazer a carga e a descarga. Para ligar o quebra-mar ao litoral, previu um viaduto aberto, fixado por estacas de parafuso, construído de blocos de concreto, feito de cimento Portland e com pedras vindas do Mucuripe. A opção pelo viaduto aberto possuía um fim prático que consistia em facilitar a passagem das areias, visto ser a questão da obstrução do porto pelas areias um problema antigo, discutido constantemente nos planos e projetos elaborados. Suspeitando que a solução técnica conteria a formação de depósitos de área no ancoradouro, propôs que fossem feitas dragagens periódicas, garantindo uma profundidade satisfatória do porto. Por fim, fazia parte do projeto de Hawkshaw a retirada do antigo molhe, permitindo a passagem dos areais, bem como o estabelecimento de uma linha de trilhos para ligar o porto a estrada de ferro de Baturité.¹⁸⁹

Conforme adiantamos anteriormente, por meio do Decreto n. 8943 A de 12 de maio de 1883, foi aprovado o contrato celebrado entre o Governo Imperial e os contratantes Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para a construção das obras de melhoramento do porto de Fortaleza, bem como de um novo edifício para a alfândega da capital. Por si ou por meio de uma companhia que poderiam organizar, Tobias Lauriano e Ricardo Lange ficariam encarregados da execução das obras tendo como base o plano elaborado pelo engenheiro Jonh Hawkshaw em 1875. Após aprovados os planos, os trabalhos deveriam iniciar dentro de seis meses a contar da data de aprovação dos planos, devendo concluí-las em um prazo de 22

¹⁸⁸ O quebra mar do porto projetado por Hawkshaw faria uma curva e possuiria dois lados: um voltado para a praia e outra, o que seria a parte interna, e a parte externa, isto é, aquela voltada para o oceano atlântico.

¹⁸⁹ HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger e Filhos, 1875p.96

meses.¹⁹⁰

Dois anos depois, foi aprovado o Decreto N. 9471 de 25 de julho de 1885 que concedia à companhia *The Ceará Harbour Corporation Limited* permissão para funcionar no Império. Os fins para os quais foi organizada a companhia estavam bem definidos em seus estatutos¹⁹¹:

Adquirir os privilégios e vantagens da concessão feita pelo Decreto n. 8943 do Governo Imperial do Brazil, de 12 de Março de 1883, e o contrato de 5 de maio de 1883, feito entre o Governo Imperial no Brazil e Tobias Lauriano Figueira de Mello juntamente com Ricardo Lange, para a construção das obras de melhoramento do porto da capital da Província do Ceará, no Império do Brazil, e para a construção de uma Alfandega na mesma capital, e bem assim obter para a companhia a transferência da concessão, decreto e contrato, e de todas as confirmações, prorrogações ou modificações respectivas, juntamente com a vantagem de todas as garantias ou decretos do Governo Imperial ou Província, que possam ser ou tenham sido concedidos ou publicados acerca da concessão, decreto ou contrato, sua prorrogação ou modificação.¹⁹²

A concessão concedida aos contratantes Tobias Laureano e Ricardo Lange foi transferida para uma empresa estrangeira, cuja sede oficial ficaria na Inglaterra. Para os dois contratantes, foi dado o privilégio de 33 anos para o uso e gozo das obras, com exceção do edifício da alfândega, que, assim que acabado, seria entregue ao Governo. Os contratantes teriam o direito de desapropriar as propriedades pertencentes a particulares que se encontrassem em terreno necessário à construção das obras. Se por alguma razão, os contratantes não realizassem as obrigações as quais estavam sujeitos, as obras seriam consideradas “caducas”. No caso do contrato das obras de melhoramento do porto e construção de um novo edifício para a alfândega ser transferido para uma empresa estrangeira, esta seria obrigada a ter sua sede no Império ou, pelos menos, um representante na corte com poderes para resolver quaisquer assuntos relativos as obras contratadas.¹⁹³

Antes da transferência da concessão das obras para a *Ceará Harbour Corporation*, os contratantes Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange fizeram a entrega do plano das obras do porto e da nova alfândega. Na ocasião, o diretor do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, Honório Bicalho, chamou a atenção para a necessidade de se fazerem modificações em alguns pontos dos estudos mencionados. Por esse motivo, o Decreto n. 9279

¹⁹⁰ Coleção de Leis do Império. Vol1. Part. II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao8.html>> Acesso em out. de 2021.

¹⁹¹ Traduzido do inglês para a língua nacional por Carlos João Kunhardt, tradutor público e interprete comercial
¹⁹² Coleção de leis do Brasil, 1885, parte II, p. 640-641 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 23. 06.2021.

¹⁹³ Coleção de leis do Brasil, 1885, parte II, p. 640-641 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 23. 06.2021.

de 23 ao aprovar os planos de melhoramento do porto, trouxe como ressalva a necessidade de adequar o projeto apresentado às sugestões feitas pelo diretor do Ministério da Agricultura.

Aceita a condição anteriormente imposta pelo Ministério da Agricultura aos antigos contratantes, os planos de revisão dos estudos apresentados pela *Ceará Harbour Corporation* para o melhoramento do porto e construção de uma nova alfândega foram aprovados pelo Decreto n. 9561 de 27 de fevereiro de 1886. O decreto fixou em 2.500:000\$ o capital das obras.¹⁹⁴ Com as alterações indicadas pelo engenheiro Honorio Bicalho, o plano de construir um viaduto e quebra-mar seria mantido. O que foi apresentado de novo consistia na definição das dimensões desses elementos que compunham as obras: um quebra-mar de 672 metros de extensão, ligado à terra por meio de um viaduto aberto de 250 metros de comprimento, projetado com 14 vãos de ferro, devendo ser ligado a terra através de uma muralha de alvenaria. A parte interna do quebra-mar serviria de cais ao longo do qual os navios fariam o embarque e desembarque. Além disso, sobre o cais e o viaduto seria instalado uma linha de trilhos¹⁹⁵ com ramais para servir tanto a alfândega como a Estrada de Ferro de Baturité¹⁹⁶

Todo esse processo burocrático de transferência de concessão, revisão dos planos, modificações e aprovação foi um sinal de que as obras não seriam entregues dentro do prazo estipulado. As obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza, bem como da construção da nova alfândega seriam marcadas por diversas paralisações pela falta de materiais, devido a desentendimentos entre a empresa concessionária e o Governo Imperial, e em decorrência do processo de assoreamento causado pelas areias vindas do Meireles.

Na manhã do dia 14 de outubro de 1884, por volta das 8h30min, foi lançada a pedra fundamental do viaduto que deveria ligar o quebra-mar à nova alfandega. Na cerimônia estavam presentes o Engenheiro Ricardo Lange, Monsenhor Hypolito Brazil, Presidente da Província, Dr. Carlos Ottoni, bem como “um crescido numero de senhoras e cavalheiros de todas as classes sociaes”. Para o jornal *Libertador* “Apesar do grande numero de povo que affluio ao lugar, tudo correu geladamente, apoderando-se de todos uma descrença sem nome”. A matéria prosseguiu, “Dando esta notícia, fazemos nossa a opinião do povo, e pedimos ao Sr. Engenheiro R. Lange e aos seus dignos sócios, que arrede do nosso espirito a triste idéa, que temos, de que as obras

¹⁹⁴ Coleção de Leis do Império do Brasil. Part. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. Disponível em: <file:///C:/Users/Lenovo/Desktop/collecao_leis_1886_parte2.pdf> Acesso em: 23. 06.2021

¹⁹⁵ Jonh Hawkshaw e Honorio Bicalho não especificaram quantos quilômetros deveria ter as linhas de trilho.

¹⁹⁶ BRASIL. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Industria, viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de 1898. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=41&s=0&cv=0&r=0&xywh=-520%2C-19%2C2479%2C1748> Acesso em: 05. 06. 2021

do porto não terão começo tão depressa como se tem propalado.”¹⁹⁷ Não foi possível identificar a razão da suspeita. Porém, é certo que as obras não iniciaram logo após o lançamento da pedra fundamental. Constatamos isso quando, cotejamos a matéria do *Libertador* com a *Gazeta do Norte* de 5 de novembro de 1886 em que nos deparamos com:

Recomeçarão os trabalhos do porto desta cidade, que tinham sido iniciados em 14 de outubro de 1884, e forão immediatamente suspensos, em consequencia de dificuldades, que se levantarão entre o governo imperial e a Ceará Harbour Corporation Limited, associação de capitalistas de Londres. Amanhã, se lançará novamente a pedra fundamental da ponte ou viaducto, que tem de fechar o porto, tirando toda violencia às ondas, que quebrão contra a praia.¹⁹⁸

Alguns meses antes a previsão de recomeço das obras havia sido notícia no jornal *Libertador*:

Parabens! Com o mais vivo jubilo transmitimos aos nossos leitores a seguinte comunicação que acaba de dirigir nosso sympathico amigo Sr. Tugman, secretario dos empresários das obras do porto desta capital: <<Recebemos ordem para começar as obras. Vamos principiar já. 28 de julho de 1886>> Cremos q’ nenhuma noticia mais agradável e interessante podíamos transmittir hoje à provincia, do que essa que vem desterrar a suspeita que começava a inquietar os espiritos, de estarem as obras do porto com caveira de burro, como as do prolongamento da via ferrea de Baturité e o reservatório do Quixadá.¹⁹⁹

Não se sabe a procedência do suposto comunicado que o jornal alegou ter recebido em 28 de julho daquele ano. Mas, pelo que se pode constatar, as obras só (re)começaram no final de 1886 e não imediatamente como fez entender a notícia do jornal. Outro detalhe, é que o mesmo jornal já havia noticiado o retorno das obras para o dia 27 de abril, o que não se cumpriu conforme se pode constatar pela notícia acima.²⁰⁰ Infelizmente, não foi possível checar a veracidade das informações divulgadas pelo jornal a respeito do retorno das obras, isto é, não se sabe até que ponto o *Libertador* foi realmente notificado ou contatado pelos representantes da empresa para divulgar o retorno dos trabalhos. Todavia, uma coisa é certa, as obras realmente pareciam estar com “caveira de burro”.²⁰¹

Não se sabe se a paralisação ocorrida em 14 de outubro de 1884 foi a primeira. Contudo, é certo que não foi a última. Em 1887, as obras dos edifícios da alfândega e “guardamoria”²⁰², que formava um único prédio, encontravam-se paradas. A razão de tal paralisação foi a falta de “alvenaria lavrada para as sapatas e forros”. A obra aguardava o

¹⁹⁷ PORTO do Ceará. *Libertador*. Ceará, 15 de out. 1884, p. 02.

¹⁹⁸ PORTO da Fortaleza. *Gazeta do Norte*: órgão liberal. Fortaleza 5 de novembro de 1886, p. 1.

¹⁹⁹ OBRAS do Porto. *Libertador*. Ceará, 28 de julho, 1886, p. 02.

²⁰⁰ OBRAS do porto. *Libertador*. Ceará, 1ª de abr. 1886, p. 02.

²⁰¹ A expressão é usada para se referir a algo que parece irrealizável ou azarado.

²⁰² Repartição da alfândega.

embarque do material no porto da “Parahyba do Norte”, lugar onde foi encomendada.²⁰³

Naquele ano, 1887, havia sido inaugurada a nova rampa da estrada de ferro de Baturité “numa extensão de 100 metros em toda largura da obra do quebra-mar, 3000m³ de concreto”. Além disso encontrava-se “quase concluída a primeira escada do lado interno do quebra-mar [...] esta escada dá em qualquer maré fácil embarque e desembarque”.²⁰⁴ Das pedreiras de “Monguba”, aguardava-se aproximadamente 5.000m³ de alvenaria. Nas obras já existia 500m³. Armazenados, estavam 1.500 toneladas de cimento “Portland”. Aguardava-se ainda máquinas e uma locomotiva de maior porte do que as que estavam em funcionamento.²⁰⁵

Em 25 de janeiro de 1887, o jornal *Libertador* publicou texto a pedido do engenheiro chefe das obras do porto de Fortaleza, George Wilson. O engenheiro anunciou que eram “muitas informações falsas a respeito do andamento dos trabalhos desta empresa [Ceará Harbour Corporation Limited], bem como negócios a ella ligados”. Em seu texto percebe-se a preocupação em negar a ocorrência de atrasos nas obras, atribuindo o seu ritmo ao tipo de construção em execução. Em suas palavras: “[...] temos a observar que construções feitas no mar (em que muitas vezes os engenheiros encontram dificuldades a vencer)” requerem “muito cuidado e preocupações numerosas, para prevenir prejuízos e accidentes, tudo tem caminhado satisfatoriamente e nenhum accidente²⁰⁶ serio ocorreu.” O engenheiro, igualmente, buscou defender a empresa de outras duas acusações, a saber, a de que os contratantes estavam encontrando dificuldades financeiras e que vagas nas obras foram oferecidas em troca de votos. Sobre tais acusações, assim, escreveu o engenheiro:

Quanto a dificuldades financeiras dos contractantes da obra, nenhuma tem chegado ao nosso conhecimento; portanto, ignoramos si têm existido, existem ou possam existir. Os contractantes estariam muito satisfeitos si, levantando todo o dinheiro para as obras, as podessem completar no espaço de um mez, si, por ventura praticamente assim fosse possível. Observamos, finalmente, que nenhum empregado inglez ainda deixou o seu logar, nem foi chamado de volta à Inglaterra, sem que primeiramente ficasse o seo logar ocupado por outro; e, também, ainda não empregamos nenhuma só pessoa que tenha sido recomendada por qualquer partido político. Empregamos a melhor gente e a mais apta para os diferentes trabalhos.²⁰⁷

²⁰³ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da vigésima Legislatura, Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=30&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1078%2C119%2C4232Comércio e Obras Públicas por Rodrigo Augusto as Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. p. 123-124 %2C2985>> Acesso em: 08.06.2021

²⁰⁴ *Ibid.*, p. 124.

²⁰⁵ *Ibid.*, p. 124.

²⁰⁶ Na edição de 9 de janeiro daquele mesmo ano, o *Libertador* noticia que “O maquinista das obras do porto Jonh Fisher – perdeu o braço esquerdo completamente esmagado pela engrenagem de um guindaste” *A Semana. Libertador*. Ceará, 9 de jan. 1887. p.2.

²⁰⁷ CEARÁ Harbour Corporation. *Libertador*. Ceará, 25 de jan. 1887. *Tribuna do Povo*, p. 03.

Vale ressaltar que a acusação de oferta de vagas em troca de votos foi feita pelo próprio jornal *Libertador* aos primeiros contratantes das obras, Ricardo Lange e Tobias Lauriano. Antes da concessão ter sido transferida para a Ceará Harbour Corporation.²⁰⁸ O jornal e o engenheiro chefe das obras não especificam para quem eram os votos ou a qual processo eleitoral diziam respeito. Provas da acusação, igualmente, não foram mencionadas. No ano seguinte, os problemas que causaram a paralisação das obras da alfândega e guardamoria aparentemente haviam sido solucionados:

Porto da Fortaleza – Proseguem as obras da guarda-moria e alfândega, estando as paredes do edifício central e de um dos armazéns levantadas a 5m acima do respaldo dos allicerces, e as do segundo armazém em 1m50. Acham-se, assim, assentadas em todo o edifício da alfândega as soleiras, sapatas e forros de cantaria. **Viaducto** – Estão concluídos dous terços das obras do viaducto, nada tendo sido adiantado durante o ultimo anno. **Quebra-mar** – Vão as obras em andamento. O quebra-mar está com 218 metros de comprimento, sendo de 15, 610 metros cúbicos o volume de concreto depositado.²⁰⁹

Mesmo sugerindo o prosseguimento das obras, o relatório do Ministério da Agricultura de 1888²¹⁰, chama a atenção ao mencionar “a grande acumulação de areias no litoral”. Sabemos que esse era um dos principais problemas que ameaçava o bom funcionamento do porto. Se a sua obstrução ocorria naquele momento, significa que as obras poderiam estar comprometidas.

Três anos após o início das obras, o Ministério da Agricultura constatou que “Não tiveram as obras deste porto, das quaes é concessionária a Ceará Harbour Corporation, o andamento que fora para desejar”²¹¹ A lentidão dos trabalhos era fruto das paralisações constantes, o que dificultou o cumprimento do prazo estipulado no contrato para a entrega do porto e da alfândega. Por essa razão, os trabalhos da empresa foram marcados por prorrogações que tinham por fim garantir a entrega das obras. Tais prorrogações eram confirmadas por Decretos, como o de 14 de setembro de 1889 que prorrogava “até 31 de dezembro de 1890 o prazo marcado para à Ceará Harbour Corporation, Limited concluir as respectivas obras ”.²¹²

²⁰⁸ Retomaremos a esse assunto no capítulo três, onde o objeto de reflexão será o trabalho no antigo porto, tanto o exercido pelos operários da empresa estrangeira como o dos catraieiros do sistema de alvarengas.

²⁰⁹ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral na Quarta Sessão da Vigésima Legislatura pelo Ministério e secretaria de Estado Interino dos Negócios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=31&s=0&cv=1&r=0&xywh=-1258%2C-1%2C4594%2C3241>> Acesso em 08. 06.2021

²¹⁰ Vele salientar que o relatório é publicado em 1889, porém é referente ao ano de 1888.

²¹¹ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado pelo Ministro Francisco Glicerio ao chefe do governo provisório. Brasil: Imprensa Nacional, 1890. p. 73 Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=32&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1372%2C-90%2C4814%2C3396>> Acesso em 08. 06.21

²¹² Synopse da Legislação relativa ao Porto da Fortaleza. 1909, p. 181. Disponível em: <<https://www.institu todoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1909/1909SynopsedalegislacaodoPortodeFortaleza.pdf>> Acesso em 07. 06.2021.

No ano da prorrogação, segundo relatório de 1890, o edifício da Alfândega encontrava-se quase concluído, o viaduto precisando levantar ao nível do que foi determinado no contrato. Em relação ao quebra-mar, estavam construídos 350 metros dos 670 que deveria possuir. O concreto colocado correspondia a uma cubatura de 26.500m³, restando aproximadamente 30.000m³ para o término das obras.²¹³

Esses dados assim como outros foram informados pela administração. Nesse sentido, vale recordar que os relatórios pretendem prestar esclarecimentos verdadeiros sobre algo para aqueles a quem são destinados. Todavia, quem os produz pode recorrer a distorções da realidade, assim como a precisão ou imprecisão dos fatos a seu favor, da instituição ou órgão que representa. Seus textos pretendem se impor como realidade ao seu público e “talvez sejam escritos com um autêntico e sincero espírito de veracidade pelos seus autores, mas admitindo muitos trânsitos entre o que precisa ser dito, o que pode ser dito e o que seria interessante de ser dito.”²¹⁴

Em 1890, as obras ainda não estavam prontas. Por essa razão, a Companhia solicitou nova prorrogação dos prazos. Atendendo ao seu pedido, o Governo Provisório aprovou o Decreto n. 1001 de 13 de novembro de 1890 que prorrogou até 31 de dezembro 1891 a conclusão das obras do porto e da alfândega, estabelecendo o capital de 6% ao ano sobre o capital fixado de 25.500:000\$000.²¹⁵ Vale especular que, provavelmente, aquele novo contexto em que caí a Monarquia e entrava em cena o Governo Provisório tenha gerado um sentimento de esperança naqueles que andavam desanimados com o ritmo dos trabalhos de melhoramento do porto e da construção da nova alfândega. Para alguns liberais a Monarquia era sinônimo de atraso enquanto a República – que estava chegando – significava a materialização do progresso, o que havia de mais moderno no que tange à sistemas de governo.

Em 1890, ocorreu nova paralisação dos trabalhos em decorrência de estragos na linha de transporte dos materiais. Por outro lado, o edifício da alfândega e “guarda-moria”, “solidamente construídos e bem acabados”, careciam apenas de pequenos detalhes para serem finalizados.²¹⁶ Dentre os trabalhos que a empresa executava, a construção da nova alfândega

²¹³ BRASIL. Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado pelo Ministro Francisco Glice rio ao chefe do Governo Provisório. Brasil, Imprensa Nacional, 1890. p. 73.

²¹⁴ BARROS, José D' Assunção Barros. Fontes Históricas: Introdução aos seus usos historiográficos. Petrópolis RJ: Vozes, 2019.

²¹⁵ *Ibid.*, p 181.

²¹⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro D'Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Barão de Lucena em junho de 1891. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. p. 94-95. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=33&s=0&cv=0&r=0&xywh=-378%2C-1%2C4594%2C3241>> Acesso em: 10.06.2021.

parecia ser o que mais progredia. Por ordem do governo foi determinado o local em que seria edificado o seu prédio. No caso, em frente aos armazéns de Singlehurst & Cia:

Com uma face igual a todo quarteirão e à distância de 100 palmas, formando quase uma praça, ficando outra ainda maior para o lado do mar. O edifício assim construído ficará isolado pelos quatro lados. Na frente do mar será a carga e descarga pelos trilhos e viaduto, que hão de ligar o edifício ao quebra mar. Pela frente de terra será a distribuição de cargas dos navios e o recebimento de que se despachar para a exportação

217

As obras da alfândega, bem como do viaduto contaram com estruturas e acessórios metálicos que as inserem dentro de um conjunto de construções que passaram a compor o espaço da cidade de Fortaleza, sobretudo, a partir da segunda metade do século XIX e que se destacaram pelo emprego de estruturas de ferro pré-fabricadas, tais como: o da Igreja do Pequeno Grande²¹⁸, do Mercado de Ferro²¹⁹ ou antigo Mercado da Carne e a do Teatro José de Alencar²²⁰. Estas eram encomendadas às fundições no exterior. Escolhidas através de catálogos, importadas e acompanhadas de maquetes para a visualização prévia de como ficaria o edifício ou equipamento pronto, isto é, depois de instalado, bem como instruções de montagem.²²¹

Em 1887, além de 118.000 milheiros de tijolos para as divisões internas, achavam-se entregues na obra, os barrotes de ferro laminado e as colunas de ferro fundido, que tinham de os sustentar e, por meio de arcos, formar o pavimento superior da parte central da alfândega, tornando-a à prova de fogo.²²² Ainda no edifício da alfândega em construção, a *Ceará Harbour Corporation* instalou um conjunto de escadas de ferro, com planta em cruz, fornecida pela Walter MacFarlane & Co., de Glasgow.²²³ Além do ferro empregado em tais obras, foi projetado um viaduto de ferro, ondulado dos lados e chapa no centro, composto por 14 vãos

²¹⁷ NOVA alfandega. **Libertador**. Fortaleza, 22 de out. 1885. Notícias, p. 01.

²¹⁸ Cuja pedra fundamental foi lançada em 1896 e os trabalhos concluídos em 21 de novembro de 1903. Ver CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura do Ferro no Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

²¹⁹ Inaugurado em 18 de abril de 1897, foi fabricado nas oficinas *Guillot Pelletier*, em Orleans, França. Ver CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura do Ferro no Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

²²⁰ Através de mediação da Casa Boris Frères, sua estrutura metálica foi encomendada na Europa à firma Walter MacFarlane, de Grã-Bretanha, Escócia. “Em 1908, dois anos após a encomenda, a *civilização* chegava, encaixotada no porão de um navio, ao antigo porto de Fortaleza. Bela estrutura em ferro fundido, reunindo vários estilos, entre os quais se destacava a elegância do *art nouveau*. Mais dois anos, o novo teatro estava concluído. Foi, portanto, uma obra de autoria coletiva, que desenhava, segundo o imaginário da época, a ambição de uma elite de comerciantes exportadores-importadores, e o desejo de poder e glória da oligarquia Accioly” (VELOSO, 2002 apud SILVA, 2015, p. 198).

²²¹ CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura do Ferro no Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

²²² BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da vigésima Legislatura, Comércio e Obras Públicas por Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. p. 123-124 Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=30&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1078%2C119%2C4232%2C2985>> Acesso em: 08.06.2021.

²²³ CASTRO, José Liberal de. **Arquitetura do Ferro no Ceará**. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

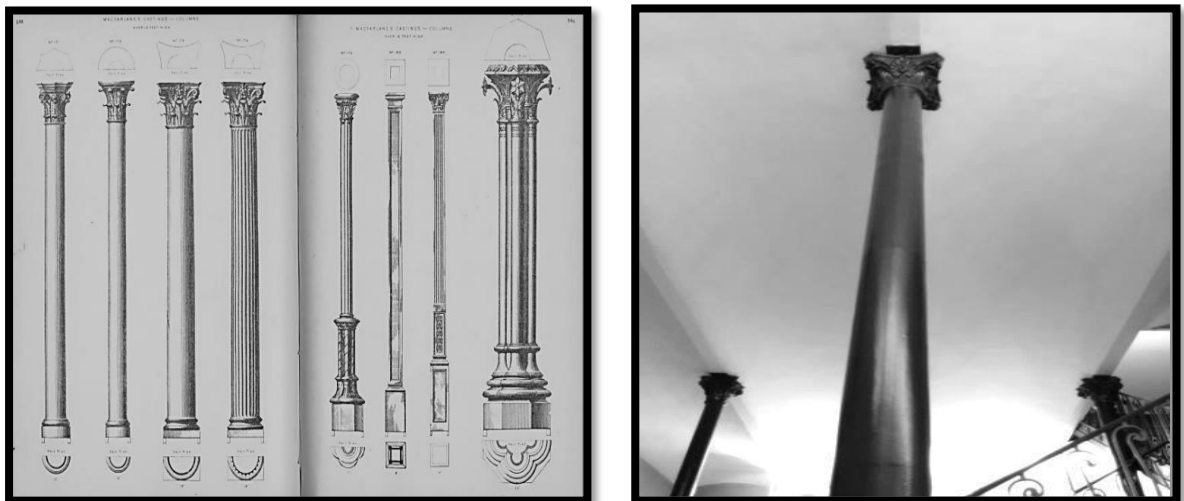
abertos, medindo um total de 210m.²²⁴

Em relatório escrito por Augusto Teixeira Coimbra e reproduzido por uma revista de circulação na Corte intitulada *Revista dos Constructores*, é possível identificar outros elementos de ferro e mais detalhes do emprego destes nas obras do porto:

para as divisões internas, que já se acha no lugar das obras, estão também os barrotes-de-ferro laminado e as 12 colunas de ferro fundido ornamentados, que tem de os sustentar, para, por meio de arcos de alvenaria de tijolo ou concreto, formar o pavimento superior da parte central da alfândega, que assim tem de ficar á prova de fogo.[...] De acordo a clausula I que baixou com o decreto n. 6995 de 10 de Agosto de 1878, aprovei os desenhos de detalhes, para as grades de ferro batido nas portas e occulos, para o da escada de ferro que comunica o pavimento térreo, da parte central com o superior, o das pertenças para os dezeseite portões e exige que, para as portas e janelas, toda a ferragem que tivesse de ser empregada fosse de metal amarelo, para evitar que a oxidação, visto o edifício da alfandega estar a beira da praia, a estra em pouco tempo.²²⁵

Assim como outras empresas do ramo, a Walter MacFarlane & C^o imprimia nas peças que produzia sob encomenda a logomarca, bem como apresentava seus produtos através de catálogos, que funcionavam como uma espécie de vitrine através da qual seus clientes faziam a escolha da estrutura metálica de ferro que mais lhe agradava. Nestes catálogos, constavam modelos de escadarias e colunas, dentre os quais, foram escolhidas as que ainda hoje estão instaladas no prédio construído pela empresa britânica *Ceará Harbour Corporation*.²²⁶

Figura 17 - Modelos de colunas no catálogo e coluna da antiga alfândega.



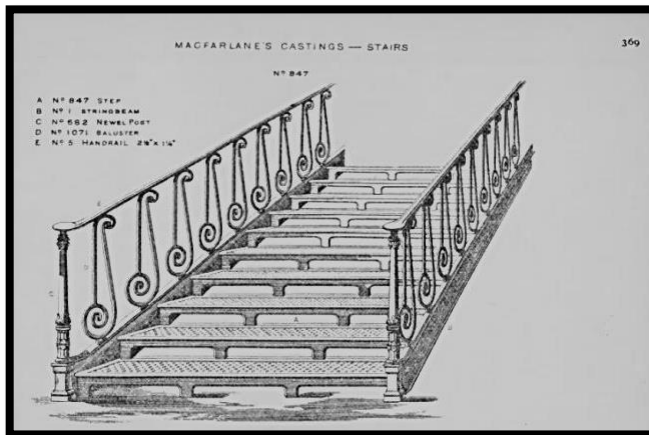
Fonte: SILVA, 2015, p. 163.

²²⁴BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. p.397.

²²⁵ OBRAS do Porto do Ceará. *Revista dos Constructores*. Rio de Janeiro. Vol. 1, nº 2, p.109-110, 1886.

²²⁶CASTRO, José Liberal de. *Arquitetura do Ferro no Ceará*. In: Revista do Instituto do Ceará, 1992.

Figura 18 - Modelo de escada e escada instalada na antiga alfândega



Fonte: SILVA, 2015, p. 163

Figura 19 - Logomarca no catálogo e na coluna da alfândega



Fonte: SILVA, 2015, p. 164.

Nas imagens acima é possível visualizar modelos de colunas (Figura 17), logomarca (Figura 19) e escada (Figura 18) presentes no catálogo da Walter MacFarlane & Co²²⁷ em comparação com os identificados no que é hoje a antiga alfândega de Fortaleza, cujo prédio atualmente abriga a Caixa Econômica Cultural. A arquitetura de ferro instalada na cidade era sinal de modernização, circulação de materiais, integração ao capitalismo mundial (CASTRO, 1992).²²⁸

A ligação do viaduto com a extremidade inicial do quebra-mar, por conta de vários problemas que a empresa enfrentou, dentre eles o fornecimento regular de pedras para as obras, só foi possível em julho de 1887. Na prática, o viaduto acabou sendo construído com a extensão

²²⁷ Imagens que tivemos acesso através da dissertação de mestrado *Uma Revolução no Tempo das Trocas: arquitetura de ferro na cidade de Fortaleza (1860-1910)* escrita por Maria Claudia Vidal Lima Silva. Os modelos de colunas, escada e slogan foram utilizados pela autora foram extraídos do *Illustrated Catalogue of MacFarlane's Castings – Sixth Edition – Volume I*.

²²⁸ CASTRO, José Liberal de. *Arquitetura do Ferro no Ceará*. In: *Revista do Instituto do Ceará*, 1992.

de 228 metros, “fazendo-se avançar o encontro de terra sobre o mar”. Além disso seus vãos que deveriam possuir 15 metros, como o projetado, foram construídos com apenas 9 metros e 15.²²⁹

Com o passar do tempo, à medida em que a construção do quebra-mar avançava, interceptando as correntes marítimas, as areias invadiam o ancoradouro. O governo encarregou o engenheiro A. Lisboa de fazer examinar as obras. De acordo com o Relatório do Ministério da Agricultura:

A antiga enseada que se estendia entre a cidade da fortaleza e a linha dos recifes, abrangendo o porto, estava então obstruída pela acumulação da areia que o invadiu, ameaçando assoberbar as obras em andamento; as areias, movendo-se ao longo da praia, com os ventos reinantes (entre SE e NE), avançaram sobre o mar; a praia alleiou consideravelmente, ao mesmo tempo alargando-se até atingir as linhas dos recifes; a leste do viaducto, alinha ou marca de baixa mar de aguas vivas avançou rapidamente desde 1884, contornando as obras executadas e abrangendo os recifes. As areias penetrando no ancoradouro interno deram logar à formação de bancos, que foram em progressivo aumento.²³⁰

O parecer do engenheiro A. Lisboa²³¹ apontava que o estado em que se encontrava o porto naquele momento se devia a dois fatores, a saber: “a ação dos ventos sobre um solo mobilíssimo e a correnteza da água marinha; a resistência oposta às correntes do litoral por empecilhos levantados pela mão do homem”. Ao seu entender, a solução do problema seriam obras complementares e acessórias²³². Estas poderiam, para ele, ser executadas pela própria empresa, *Ceará Harbour Corporation*, sendo necessário, no entanto, prorrogar o prazo e acréscimo do capital para custeá-las²³³

Recorrendo ao Poder Legislativo, a empresa conseguiu a aprovação da Lei n. 48 de 7 de junho de 1892 que autorizou renovação do contrato com a *Ceará Harbour Corporation* para que fossem construídas as obras do porto de Fortaleza, assim como trabalhos acessórios. O capital do contrato foi elevado a 4.874: 000 \$ com garantia de 6% ao ano, pelo tempo de 25 anos. Já o prazo para a conclusão das obras foi prorrogado em três anos. O Decreto n. 1022 de 23 de agosto de 1892, ratificou o que foi definido na Lei n. 48 de 7 de junho de 1892.²³⁴

²²⁹ BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antônio Olyntho dos Santos Pires, Ministro do Estado dos Negócios, da indústria, viação e obras públicas. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1895. p. 398-399. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=37&s=0&cv=0&r=0&xywh=-207%2C119%2C4248%2C2997>> Acesso em 10.06.2021.

²³⁰*Ibid.*, p. 398.

²³¹ Infelizmente, não encontramos pistas de quem se tratava o mencionado engenheiro.

²³² A. Lisboa, ao menos no relatório, não especifica quais seriam as referidas obras necessárias.

²³³ BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antônio Olyntho dos Santos Pires, Ministro do Estado dos Negócios, da indústria, viação e obras públicas. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1895. p. 398-399. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=37&s=0&cv=0&r=0&xywh=-207%2C119%2C4248%2C2997>> Acesso em 10.06.2021

²³⁴*Ibid.*, p. 398-399.

No referido Decreto, também ficou estabelecido que a Companhia seria obrigada a possuir dragas, para com elas, escavar e remover a areia que se encontrava no ancoradouro no prazo de três anos. Caso todas as obras do porto e alfândega não fossem entregues no referido prazo, segundo a cláusula 7ª da renovação, o contrato seria considerado caduco.

Em fevereiro de 1893, em conformidade com o exigido pela cláusula 2 do Decreto de 1892, a empresa apresentou um plano que contava com detalhes e orçamentos de obras complementares. Todavia, o Governo não se manifestou a respeito do referido plano dentro do prazo contratual. Diante disso, a companhia se limitou, nos meses seguintes, a trabalhos de dragagem no porto.²³⁵

Entre 1891 e 1894, as condições do porto pioraram. Sua obstrução era tamanha que julgando o problema “antieconômico”, a empresa propôs um novo projeto que, segundo o Governo, estava totalmente em desacordo com o projeto primitivo. A *Ceará Harbour Corporation* alegou como justificativa o estado “ruinoso do porto”, bem como dificuldades econômicas para obter capitais em Londres. Diante da situação, o Governo culpa a Companhia pelo estado em que se encontrava o porto, afirmando que:

E' conveniente lembrar que a tão triste resultado se chegou, porque a companhia, obrigada à conservação das obras, nada fez durante tantos anos pela manutenção do porto, apesar do pagamento certo dos juros de 6% ao anno sobre o capital correspondente aos trabalhos que ia realizando, havendo já recebido do Governo, desde 1885 até 31 de dezembro ultimo, a somma de £ 156,559-22-11 ou ao cambio par 1.391:497£, inclusive os juros de um semestre, pagos por adiantamento, conforme disposição de lei (art. 6ª n.1, lei n. 126 B de 21 de novembro de 1882).²³⁶

Segundo o Ministro da Agricultura, os resultados das obras da empresa eram negativos. A condição de funcionamento do porto desapareceu. Obras estavam soterradas na areia. O viaduto em estado ruinoso; o quebra-mar, incompleto. De proveito, apenas a alfândega e a “guarda-moria” cujo custo foi inferior a 200:000\$000.²³⁷

O projeto substituto apresentado pela companhia consiste na formação de uma bacia de 12 acres de área (quatro hectares e meio) com 2m, 5 de profundidade em baixa-mar, ao oeste pelo terreno em talude natural e pelo lado sul, adjacente à alfândega, por um paredão de concreto, ao qual será ligado um molhe de madeira de 17m,5 de largura e 45m de comprimento. A bacia está em comunicação com o mar por um canal de 20m de largura e 166m de extensão, formado pelo quebra-mar e um guia corrente construído de madeira e pedra jogada. Ao envez de concluir-se o quebrar-mar segundo o projecto, projecta-se apenas prolongal-o de 36m por meio de uma simples armação de madeira, com o fim de quebrar, na boca do canal, a violência das vagas, facilitando nella a manobra para a entrada das embarcações. Com a actual proposta pretende a companhia substituir o antigo projecto Hawkshaw, cujas obras são obrigadas a concluir, além das acessórias que fossem julgadas necessárias, por um projeto de todo diferente daquele, abrangendo obras de custo reduzido e de exíguas proporções.²³⁸

²³⁵*Ibid.*, p. 399.

²³⁶*Ibid.*, p. 400.

²³⁷*Ibid.*, p. 400.

²³⁸*Ibid.*, p. 401.

Na prática o que a empresa apresentou foi um novo plano de melhoramento do porto de proporções reduzidas que contaria com a construção de uma bacia, paredão de concreto, molhe de madeira – provavelmente em substituição ao viaduto de ferro planejado – e um quebra-mar que seria apenas um prolongamento do que foi construído até aquele momento. A apresentação do novo plano pode ser entendida como o reconhecimento de que a execução das obras não foi satisfatória. O projeto não contou com um plano eficiente de contenção do avanço das areias e consequente obstrução do porto.

Vale lembrar que o plano que serviu de base para as obras que ficaram a cargo da empresa *Ceará Harbour Corporation* foi inspirado naquele elaborado pelo engenheiro Jonh Hawkshaw com modificações sugeridas pelo engenheiro Honorio Bicalho. Para o Governo, o plano substituto era diferente do planejado, em desacordo com o que se idealizou. Por essa razão, decidiu por não o aprovar. Logo em seguida, incumbiu o engenheiro Domingos Saboia de examinar o porto de Fortaleza a fim de verificar as reais condições em que se encontrava.

A fim de evitar que a concessão caducasse, visto que o prazo de três anos estabelecido anteriormente estava esgotando, a empresa recorreu ao Poder Legislativo. O resultado dessa ação foi o artigo 6^a da ²³⁹ Lei n. 360 de 30 de dezembro de 1895 que autorizou a prorrogação do prazo por mais dois anos. Em conformidade com o estabelecido com a referida Lei, foi lançado o Decreto n. 2218 do ano de 1896.²⁴⁰

O engenheiro Saboia e Silva apresentou Relatório²⁴¹ afirmando ser inaceitável o projeto substituto da empresa. O engenheiro organizou um outro em que defendia ser possível, aproveitando as obras feitas até ali, construir um porto capaz de receber navios de até no máximo cinco metros de calado. Contudo, as obras exigiriam uma soma de capital e tempo maior do que restava a *Ceará Harbour Corporation*, cabendo, assim, a esta a aceitação ou não do plano proposto pelo engenheiro.²⁴²

A Companhia não concordou com o plano de Saboia e Silva. Evidência disso é que, através da Lei n. 490 de 16 de dezembro de 1897, o Governo Federal é autorizado a encampar

²³⁹ De acordo com o Ministro da Agricultura, tratava-se, na época, do chefe da comissão de estudos do porto do Pará.

²⁴⁰ Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1896. Parte I e II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. p. 71. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 13. 06.2021

²⁴¹ Não identificamos informações sobre o engenheiro, nem o ano do seu relatório. Todavia, sabemos que a notícia de sua elaboração foi comunicada no relatório do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas do ano 1897. Isso nos leva a crer que o relatório de Saboia foi feito por volta dessa data.

²⁴² BRASIL. Ministério da Indústria, Aviação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Aviação e Obras Públicas Joaquim Martinho em maio de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

as obras do porto contratadas com a companhia, ficando a encampação limitada ao valor das obras realizadas. No último ano do mandato do Presidente Prudente de Moraes, foi aprovado o Decreto nº 2.816, de 17 de fevereiro de 1898, estabelecendo que:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil: Considerando que a empresa The Ceará Harbour Corporation, cessionária das obras de melhoramento do porto do Ceará, a que se referem os decretos n. 8943 A e 1022, de 12 de maio de 1883 e 23 de agosto de 1892, deixou expirar o prazo fixado na clausula 7ª das que acompanharam o ultimo dos citados decretos, prazo prorrogado pelo de n. 2218, de 16 de janeiro de 1896, sem que levasse a termo os trabalhos contratados; Considerado que as obras em via de execução estavam ha muito paralyzadas em meiado do anno proximo findo foi suspenso o unico e pouco proveitoso serviço de dragagem que ali se effectuava; Considerando mais que, não obstante as sucessivas prorrogações de prazo por parte dos poderes publicos e o pagamento de juros, pontualmente feito em épocas certas pelo governo, não só correspondente as quantias empregadas nas obras, como as depositadas em Londres para aquellos fim, a companhia cessionaria deixou de cumprir as estipulações contractuaes, declarando terminantemente, conforme o relatório do Sr. George B. Bruce de 12 de outubro de 1894, ser impossivel economicamente a remoção do accumulo de areia no porto e a execução, portanto, do projecto Hawkshaw; Considerando, finalmente, que a disposição do art. 10 n. 11 da lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, limitou-se a autorisar o Governo a encampar as obras do porto da Fortaleza, afim de executá-las por conta da União ou de terceiro, mediante outros favores que não a garantia de juros, deixando, entretanto, de prorrogar o prazo para subsistencia do contracto e das vantagens a elle inherentes, decreta: Artigo unico. Fica declarada caduca a concessão feita pelo decreto n. 8943 A, de 12 de maio de 1883, e innovada pelo de n. 1892, com a empresa The Ceara Harbour Corporation, para as obras de melhoramento do porto da Fortaleza, Estado do Ceará. Capital Federal, 17 de fevereiro de 1898, 10ª Republica. Prudente J. de Moraes Barros. Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda.²⁴³

Desta forma, pouco mais de dois anos depois, por meio do Decreto n. 3602 de 20 de fevereiro de 1900, o Governo Federal encampou as obras concluídas e por concluir pela *Ceará Harbour Corporation*. Ficou resolvido que o Governo pagaria a empresa, em Londres, uma quantia de 100.000 libras esterlinas, em ouro, dentro do prazo de 90 dias, sem possibilidade de reclamação. O valor correspondia à liquidação final dos negócios do porto. Mediante ao pagamento referido, ficariam pertencendo ao Governo:

[...] em absoluta propriedade, o edificio da Alfandega, quebra-mar, viaduto e todas as mais obras do porto do Ceará, construídas e em construção, actualmente na posse da *Ceará Harbour Corporation, Limited*, incluído armazéns e oficinas; facultando, porém, o Governo à dita *Corporation* o livre uso dos armazéns e oficinas de que ella carecer para o deposito, corte e conservação de seu material. O direito de usar desses armazéns e oficinas durará um anno, e, si no fim desses prazos não estiverem de todo desocupados, a *Ceará Harbour Corporation, limited*, ficará obrigada a um aluguel na razão de 400\$ mensais.²⁴⁴

²⁴³ Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1898. Parte I e II. Vol. I Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p. 256 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 13. 06.2021

²⁴⁴ Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1900. Vol. 01. p. 240. Disponível em: <<https://www2.Câmara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 24. 06.2021

Por fim, ficou ainda decidido que a companhia teria o direito de propriedade de todo material empregado nas obras do porto, o que incluía, dentre outras coisas, maquinas fixas e volantes, bem como dragas.

3.4 O porto na Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará e na revista *The enginner*.

Fontes imagéticas como a *Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará* (Figura 20), levantada e organizada em 1888 pelo engenheiro e arquiteto da Câmara, Adolpho Herbster, permitem-nos uma aproximação do porto planejado. A planta ao registrar a área construída da cidade e projetar sua expansão, possibilita-nos o acesso a uma representação de como seria o porto e a alfândega quando concluídos. Trata-se de fonte histórica capaz de auxiliar a compreensão do que se esperava das obras da *Ceará Harbour Corporation* na visão do arquiteto.

Figura 20 - Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará.



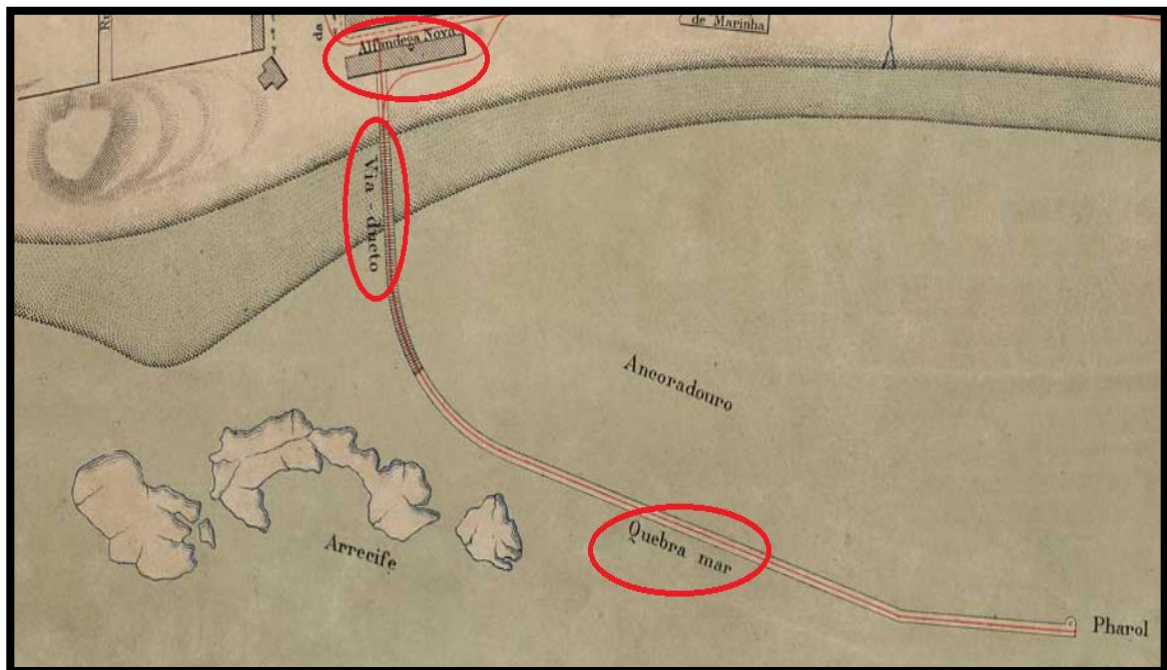
Fonte: Hemeroteca Digital - BNDigital - Biblioteca Nacional²⁴⁵

²⁴⁵ Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital/acervo_digital/div_cartografia/cart519681/cart519681.html> Acesso em: 06 de jul. 2021.

Ao analisar a planta de Adolpho Herbster produzida em 1888, identificamos a zona portuária de Fortaleza e nela a identificação do porto. Todavia, o porto é representado não como um canteiro de obras; mas, como um porto concluído. Em outras palavras, o que temos é uma projeção do que seriam as obras da *Ceará Harbour Corporation* quando concluídas.

Na cartografia encontramos três objetos articulados, todos bem identificados: a “Alfândega Nova”, “Quebra-mar” e “Via-ducto” (Figura 21). Também é possível visualizar, sobre o quebra-mar e o viaduto, uma linha férrea, vinda da alfândega. Com base, no que foi exposto até aqui sobre as obras da *Ceará Harbour Corporation Limited*, constata-se que o conjunto portuário registrado na planta é idêntico ao que a companhia se comprometia a edificar. Não temos no desenho informações relativas as dimensões das edificações, mas essas são as mesmas mencionadas e propostas pela empresa britânica.

Figura 21 - Alfândega Nova, Via- Ducto e Quebra-mar



Fonte: Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará, adaptada pelo autor.²⁴⁶

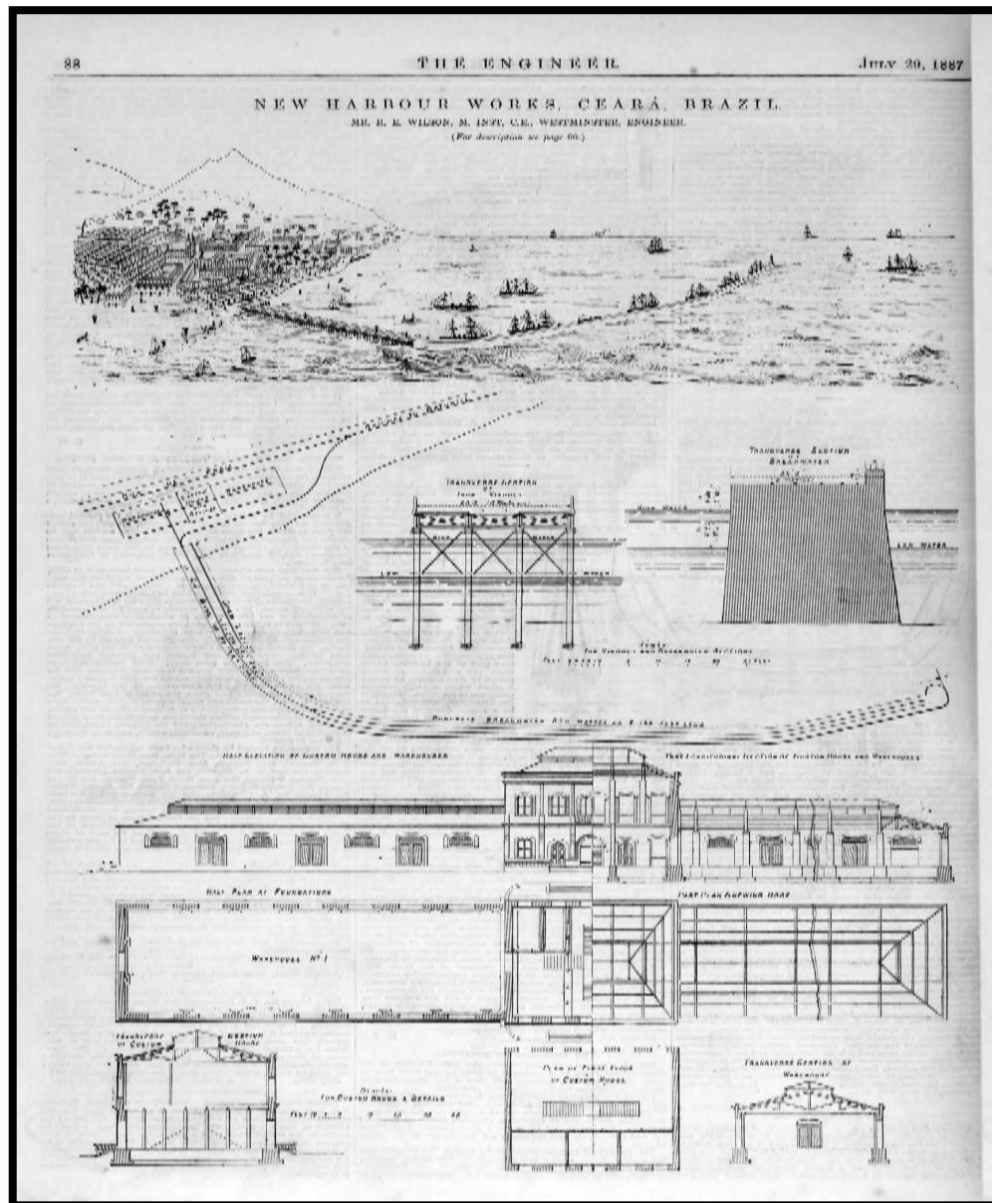
O porto representado no desenho de Adolpho Herbster é compatível com a ilustração publicada na edição do dia 29 de julho de 1887 da revista britânica *The Engineer* (Figura 22)²⁴⁷ para acompanhar artigo sobre os trabalhos em execução no porto de Fortaleza.

²⁴⁶ Planta da Cidade de Fortaleza, Capital da Província do Ceará Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigit al2/acervo_digital/div_cartografia/cart519681/cart519681.html> Acesso em: 06 de jul. 2021.

²⁴⁷ A revista *The Engineer* foi fundada em 1856 por Eduard Charles Healey, um empresário e entusiasta da engenharia. Suas edições eram semanais. Em 10 de julho de 2012, foi anunciada sua última edição impressa. Porém, doze meses depois, voltou a ser publicada em formato impresso. Boa parte do espaço da revista, desde

Em linhas gerais, o referido artigo caracteriza a Província do Ceará, apresentando o número de habitantes, segundo o Censo de 1887, os principais produtos de exportação, além de descrever a natureza das obras em construção. O desenho projeta o que seria o resultado atingido pelos trabalhos da companhia.

Figura 22 - New Harbour Works, Ceará, Brazil.



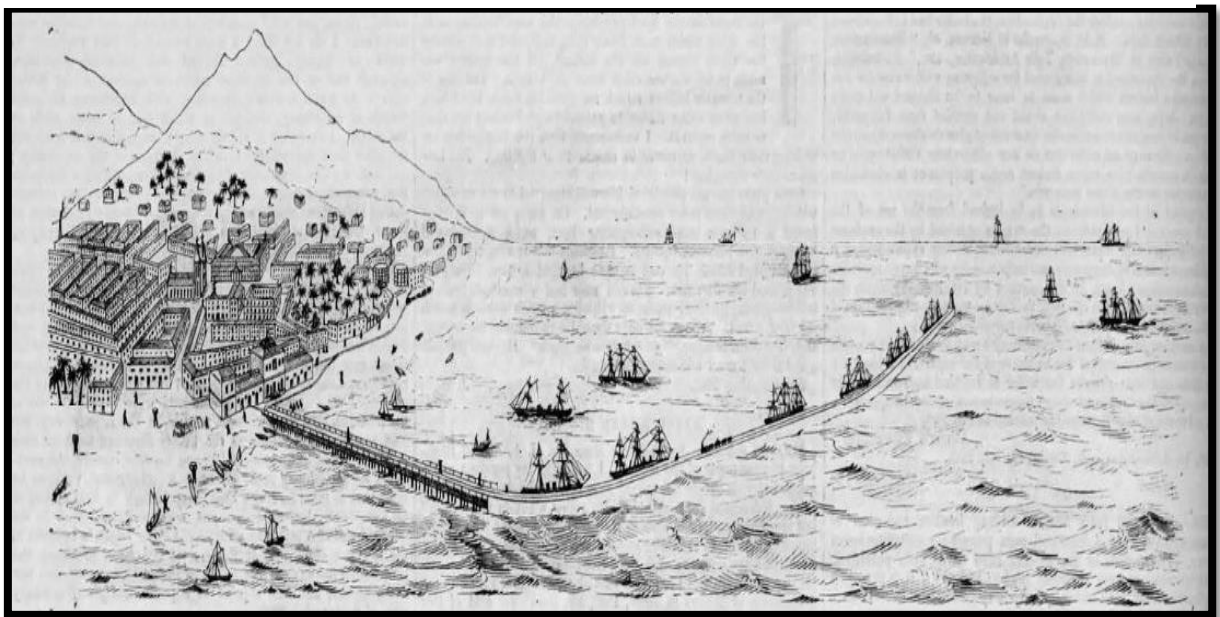
Fonte: Graces's Guide to British Industrial History²⁴⁸

seu lançamento, é dedicado a artigos sobre invenções e tecnologias em desenvolvimento. Hoje, seu arquivo constitui uma fonte de informações sobre o desenvolvimento econômico, não apenas da Inglaterra, mas de todo o mundo, visto que a revista possuía correspondente em vários cantos do mundo. Portos, pontes, edifícios, canais, ferrovias em construção, dentre outros, espalhados pelo globo, eram objetos de seus textos.

²⁴⁸ Disponível em: <<https://www.gracesguide.co.uk/Special:MemberUsers?file=images/6/62/Er18870729.pdf>> Acesso em 20 de abr. 2019.

A ilustração pode ser dividida em três partes. Na primeira (Figura 23), de cima para baixo, foi representado a zona portuária em perspectiva. Em destaque, aparece a alfândega, ligada ao viaduto de ferro e ao quebra-mar. A parte interna do quebra-mar forma um ancoradouro, protegido da força das ondas, uma das razões da insegurança do porto. Toda esta estrutura, das construções a forma como estão posicionadas e articuladas, são as mesma do conjunto portuário representado pelo engenheiro da Província do Ceará na planta que elaborou em 1888, ano seguinte ao artigo ilustrado da revista *The Engineer*.

Figura 23 - Detalhe do porto em perspectiva.

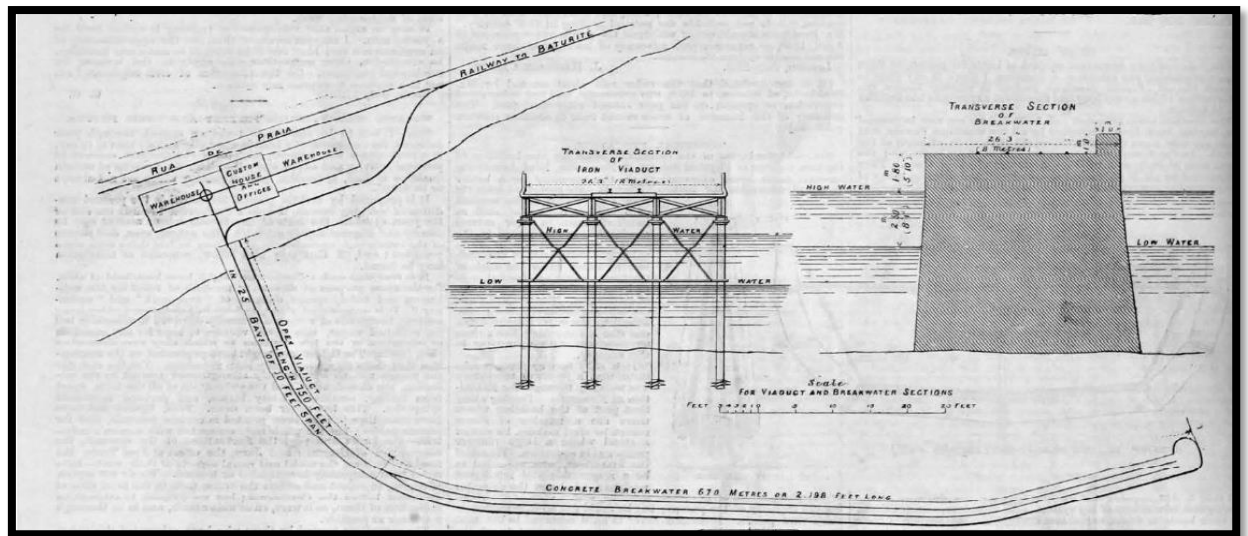


Fonte: Adaptado pelo autor.

Abaixo do conjunto portuário em perspectiva, pode ser visualizado o desenho da parte transversal do viaduto aberto de ferro, sobre estacas de parafuso com detalhes que informam sua condição tanto na maré baixa como na maré alta (Figura 24). Da mesma forma, é representado o quebra-mar: na transversal e com indicação de sua altura em relação as marés.²⁴⁹ Consta, igualmente, a partir de outro plano de visualização, a alfândega, viaduto e quebra-mar, todos em articulação.

²⁴⁹Vale salientar que, no desenho, o quebra-mar é ligado à alfândega através do viaduto de ferro. Assim, como propunha que fosse o engenheiro britânico John Hawkshaw em seu plano proposto em 18875.

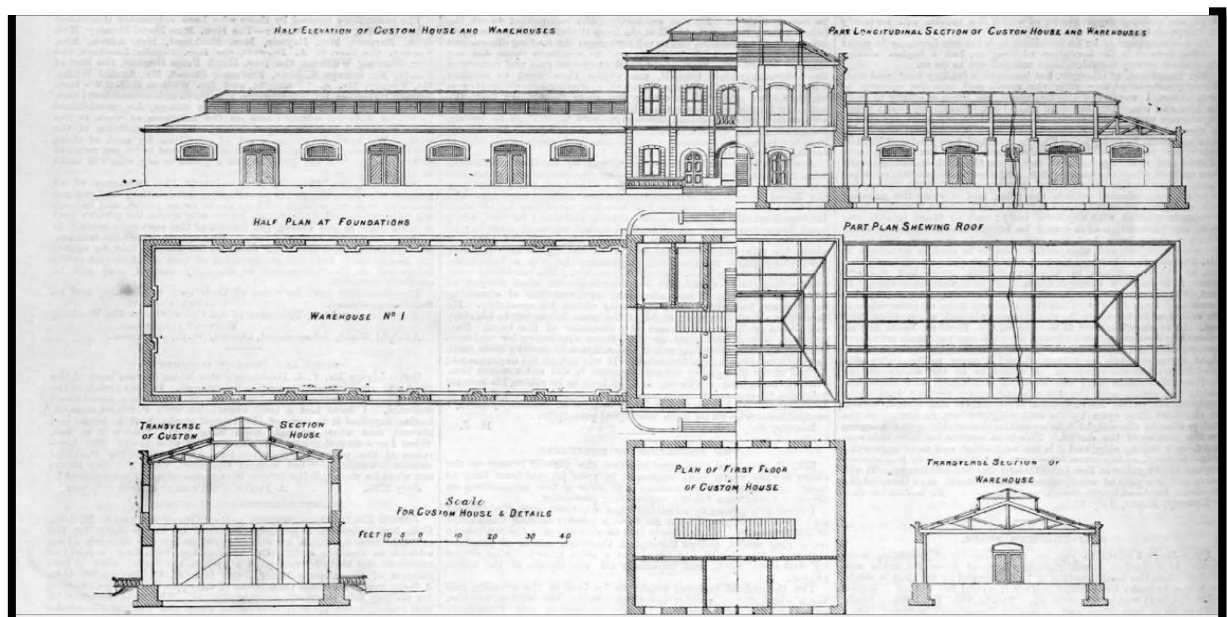
Figura 24 - Quebra, viaduto de ferro e alfândega.



Fonte: Adaptado pelo autor.

Por fim, na terceira parte da imagem (Figura 25), temos a planta da alfândega (*Custom House*) em que é destacado a sua sessão longitudinal e transversal, assim como do armazém, ambos como pode ser visto na imagem abaixo, deveriam ser um único prédio. Da mesma maneira, são destacados, na imagem, a parte do telhado e planta do primeiro andar. A alfândega foi a única construção concluída das obras que ficou encarregada a *Ceará Harbour Corporation*. Certamente, a revista teve acesso aos planos da empresa. Isso explicaria a semelhança entre o desenho publicado e a alfândega entregue em 1891.

Figura 25 — Alfândega.



Fonte: Adaptado pelo autor

Figura 26 - Alfândega em funcionamento



Fonte: Arquivo Nirez.

No relatório em que o Presidente da Província do Ceará, Miguel Galmon Du Pin Almeida, passou a administração da Província do Ceará à Joaquim da Costa, apresentado em 1886, são feitos comentários sobre as obras do porto e da alfândega que indicam as expectativas da administração do Ceará sobre a sua futura capacidade:

Na baixa-mar só poderão entrar navios de 1000ton., mas nas marés vivas os de 2000 ton., poderão atracar ao molhe e ahi demorar-se por 4 horas sem o menor perigo. No prospecto da companhia e tirada dos dados officiaes, a tonelagem dos navios entrados no porto em 1883 attingiu apenas `353,943 o que assegura capacidade para um movimento commercial igual ao de Bristol, na Inglaterra. O plano adoptado dará ao porto capacidade para um movimento comercial entre 750;000 a 1:580;000 toneladas de mercadorias.²⁵⁰

Infelizmente não tivemos acesso aos “prospectos da companhia”. Assim, não pudemos conferir as informações prestadas por Miguel Galmon em seu relatório de Presidente de Província.

No relatório redigido em 1888, o presidente da província Miguel Galmon Du Pin Almeida voltou a trazer informações a respeito do andamento das obras da *Ceará Harbour Corporation*, e as expectativas quanto ao seu resultado final. Tratava-se da visão de alguém que acompanhava a execução das obras como uma promessa de prosperidade para Província, a solução de um problema que desde 1810 era discutido:

²⁵⁰ RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Desembargador Miguel Galmon Du Pin Almeida passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas no dia 9 de abril de 1886. Fortaleza: Typ. do Cearense, 1886, p. 56.

E' de esperar que no anno proximo vindouro estejam concluídas todas as obras contratadas e que assim a Província comece a gosar dos benefícios que lhe advirão desse reclamado melhoramento. Em substituição de um porto de difficil e perigoso accesso, ou antes sem nenhum que tal nome mereça, passará a província a possuir o mais commodo de todos do Império.²⁵¹

Segundo o relatório do Presidente de Província Enéas de Araujo Torreão, durante a execução das obras, o projeto sofreu modificações:

QUEBRAMAR – Com a execução do pegão do lado do mar, do viaducto, deu-se à construção do quebramar que faz parte so mesmo viaducto. A construcção desse pegão foi levado a effeito por meio de saccos de concreto, lançados n'agua até alcançarem o nível da baixa mar, sendo d'ahi para cima concluído pelo deposito de concreto. Segundo os planos e orçamentos primitivos toda a obra do quebramar tinha de ser executada com grandes saccos cheios de concreto, pesando 6 a 100 toneladas cada um , e despejados de barcos apropriados até a linha do baixamar: sobre eles, até a altura de 1m, 80 acima do preamar de aguas vivas de equinócio, seria depositado concreto liquido, que assim completaria a obra. Entretendo-se em acordo para a modificação deste systema foi ajustado que o concreto liquido seria empregado na proporção de 1:4,5 em lugar de 1:8 até a linha onde deviam chegar os saccos, e concreto de 1:6-5 desta linha para cima. Ficou também ajustado que se faria uma cinta de granito de 3m,00 de altura, pelo lado externo e em toda a extensão do quebramar.²⁵²

Outra modificação sugerida foi comunicada no relatório do Ministério da Agricultura publicado em 1887: “Sendo suficiente a quantia de 26:700\$000 indicada no orçamento, propõe o engenheiro fiscal fazer substituir o calçamento do viaducto, por blocos de carvalho, que com o estremecimento dos trens pesados ou quedas dos volumes, aconteça aquelle rachar-se.”²⁵³

Tais modificações evidenciam que o plano de melhoramento do porto de Fortaleza não saiu ileso do papel. Como podemos constatar neste tópico, depois de vários planos sugeridos, marcados por debates em torno da escolha do melhor local para promover as obras, o Governo Imperial decide contratar um engenheiro britânico para examinar e indicar melhorias nos principais portos do Brasil. Do relatório *Melhoramento dos Portos do Brazil* (1875), veio o plano que serviria de base para as obras da *Ceará Harbour Corporation* que consistia, em linhas gerais, na construção de um quebra-mar, viaduto de ferro e nova alfândega. Contudo, o plano foi revisado, antes do início das obras, sofreu alterações a pedido do engenheiro chefe do

²⁵¹ RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Desembargador Miguel Galmon Du Pin Almeida passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas no dia 9 de abril de 1886. Fortaleza: Typ. do Cearense, 1886, p. 56.

²⁵²RELATÓRIO com que o exm. sr. dr. Enéas de Araujo Torreão, passou a administração da província do Ceará ao exm. sr. dr. Antonio Caio da Silva Prado no dia 21 de abril de 1888. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1888, p. 34-35.

²⁵³BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da vigésima Legislatura, Comércio e Obras Públicas por Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1887, p. 124.

Ministério da Agricultura. Logo depois de seu início, em 1884, os trabalhos foram interrompidos. Em 1886, ocorreu novo lançamento da pedra fundamental. Mais tarde, novas paralisações, modificações do plano das obras, prorrogações do prazo de entrega, renovações do contrato. Assim, prosseguiu-se até 1900, quando as obras foram concluídas. No mesmo ano, foram encampadas pelo Governo Federal. Na prática, apenas o edifício da alfândega foi concluído e parte do viaduto.

As obras de melhoramento do porto, podemos dizer, contou com o envolvimento de deferentes atores tais como Governo Imperial, administração da Província do Ceará, comércio e diversos engenheiros. As discussões explicitam acordos e desacordos durante toda a obra. Contudo algo costurava os argumentos; buscavam através do equipamento facilitar a circulação do capital, definitivamente permitindo ao Ceará participar das rotas do capital internacional. Como obra construída, o porto seria infraestrutura fundamental do capitalismo na cidade. Todavia, buscaremos evidenciar que, para além dos mencionados agentes, as obras e funcionamento do porto de Fortaleza, dependeram também do trabalho de outros atores, dentre os quais estão, os operários da *Ceará Harbour Corporation* e os trabalhadores do embarque e desembarque.

4 TRABALHADORES DO PORTO: OS OPERÁRIOS DA CEARÁ HARBOOUR CORPORATIO E OS HOMENS DO EMBARQUE E DESEMBARQUE.

Neste capítulo discorreremos sobre duas categorias de trabalhadores que consideramos fundamentais para a construção e funcionamento do antigo porto, a saber: os trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* e os do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no porto.

Pensar o papel dos operários da *Ceará Harbour Corporation* e dos homens que trabalharam no embarque e desembarque de pessoas e mercadorias em um projeto de melhoramento do antigo porto de Fortaleza trata-se de identificar a importância dos trabalhadores na construção da infraestrutura do capitalismo em Fortaleza, mais especificamente o porto. Para tanto, buscaremos compreender o dia a dia destes homens, a sua rotina de trabalho. Nossa chave de acesso à realidade destes sujeitos é o conceito de experiência em E. P. Thompson²⁵⁴. Para o historiador, o conceito é fundamental para a compreensão e identificação do processo de formação da classe operária, entendida não como algo pronto e acabado, mas em constante construção. Ao fazê-lo, contribuimos com estudos voltados para a História Social, que buscam abordar sujeitos marginalizados e negligenciados durante muitas décadas pela História tradicional.

O capítulo está dividido em três segmentos. No primeiro, refletimos sobre os trabalhadores urbanos livres na segunda metade do século XIX. É dentro deste grupo que encontramos tantos os trabalhadores da empresa britânica²⁵⁵ como os do embarque e desembarque do porto. Em seguida, a partir de investigação dos jornais *A Constituição*, *O Cearense*, *O Libertador* e a *Gazeta do Norte* e do *Censo de 1887*, pensamos o trabalho dos operários empregados nas obras de melhoramento do porto. Por fim, nos debruçamos sobre o dia a dia dos homens que trabalhavam fazendo o carregar e descarregar de pessoas e mercadorias no referido porto. Aqui, a análise será feita através dos jornais já mencionados, revistas, imagens, relatórios de Presidente de Província e texto literário.

4.1 Trabalhadores urbanos de Fortaleza na segunda metade do século XIX.

Ao longo do século XIX, o número de habitantes de Fortaleza cresceu. Segundo Henry Koster, em 1810, Fortaleza contava com 1200 habitantes.²⁵⁶ Seis anos mais tarde, o

²⁵⁴ THOMPSON, E. P. *A Miséria da Teoria*. Rio: Zahar, 1981.

²⁵⁵ Carpinteiros, cavouqueiros, maquinistas, em sumo, os que conseguimos identificar.

²⁵⁶ KOSTER apud ANDRADE, 2012, p. 123.

terceiro governador do Ceará, Luiz Barba Alardo, estimou em aproximadamente 3.000, quase o dobro do número sugerido por Koster. Um ano após o início das obras de melhoramento do antigo porto, o Censo de 1887, de forma mais precisa, apontou o total de 27.000 habitantes vivendo na cidade de Fortaleza.²⁵⁷ Caso o número fornecido pelo governador da Província fosse exato, poderíamos dizer que, entre 1816 e 1887, ocorreu um aumento populacional de 24.000 habitantes. Vale destacar que esse crescimento não foi contínuo. Os dados relativos a população foram, por exemplo, diretamente afetadas por uma das consequências mais dramáticas da seca, a saber, a morte de diversos fortalezenses entre os anos de 1877 e 1879; especialmente “retirantes”, parcela mais vulnerável daqueles tempos de estiagem.

Juliana Linhares, em *Entre a Casa e a rua: Trabalhadores pobres urbanos em Fortaleza (1871-1888)*, identificou as profissões em que se ocupavam a maior parcela da população, bem como o número de indivíduos sem profissão no ano de 1872. (Quadro 7). A despeito da possível imprecisão dos dados, a informação nos interessa, para avaliarmos o número de pessoas com empregos não declarados na cidade.

Tabela 7 - Profissões com maior número de pessoas em Fortaleza – 1872

Pescadores	502
Comerciantes, guarda-livros e caixeiros	984
Costureiras	1.332
Lavradores	1.757
Criados e jornaleiros	715
Serviço doméstico	5.535
Sem profissão	8.267
População total de Fortaleza	21.372

Fonte: Recenseamento Geral do Brasil de 1872 – IBGE

A partir da análise da tabela, podemos inferir que o maior número de pessoas na cidade de Fortaleza estava empregada no serviço doméstico. Em segundo lugar, dentre as atividades que concentravam o maior número de trabalhadores, estava a agricultura com 1.757 lavradores empregadas. Em terceiro lugar, uma profissão que, pelo menos em tese, era realizado

²⁵⁷ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

essencialmente por mulheres; a saber, o de costureira, com 1.332 pessoas empregadas. Em seguida, em ordem crescente vinham os pescadores; criadores e jornalheiros; e os comerciantes, guarda-livros e caixeiros, respectivamente com 502, 715 e 984 pessoas trabalhando na atividade. Nos dados apresentados, chama a atenção a quantidade de pessoas classificadas como sem profissão.

Entre os setores médios da população de trabalhadores, existiam chapeleiros, ferreiros, impressores, carpinteiros, alfaiates, oleiros, padeiros, pedreiros, sapateiros, tanoeiros, torneiros, funileiros, ourives dentre outros como pode ser observado na tabela abaixo. A renda desses profissionais, era em alguns casos, equivalente à de comerciantes, agricultores e funcionários públicos.²⁵⁸ Por essa razão - explica Geraldo Nobre²⁵⁹ - era obrigatória sua inscrição na Guarda Nacional. Margarida Andrade²⁶⁰ apresenta os artífices de Fortaleza que tinha renda igual ou maior que 200\$000 em 1851(Quadro 8):

Tabela 8 - Artífices de Fortaleza com renda média anual de 200\$000 ou superior (1851)

Profissão	Faixas Etárias			Grupos de Renda			
	18-25	26 - 50	Mais de 50	Tot al	200 \$	250\$- 500\$	Mais de 500 \$
Alfaiates	09	35	02	46	40	06	-
Arquitetos	-	01	-	01	-	-	01
Carpinteiros	05	40	02	47	45	02	-
Chapeleiros	-	03	-	03	03	-	-
Ferreiros	01	05	01	07	07	-	-
Funileiros	04	03	-	07	06	-	01
Impressores	05	02	-	07	05	02	-
Latoeiros	01	-	-	01	01	-	-
Marceneiros	02	04	-	06	04	02	-
Oleiros	08	-	10	18	18	-	-
Ourives	05	03	02	10	07	02	01
Padeiros	02	02	01	05	03	01	01
Pedreiros	07	09	01	17	17	-	-

²⁵⁸NOBRE, Geraldo da Silva. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: SENAI/DR-CE. Coordenação de Divulgação, 1989.

²⁵⁹NOBRE, Geraldo da Silva. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: SENAI/DR-CE. Coordenação de Divulgação, 1989.

²⁶⁰ ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

Sapateiros	11	44	03	58	58	-	-
Seleiros	-	01	-	01	01	-	-
Tanoeiros	-	01	-	01	-	01	-
Tartarugueiros	-	02	-	02	02	-	-
Torneiros	02	-	01	03	03	-	-
Total	62	155	23	240	220	16	04

Fonte: Qualificação para o serviço ativo da Guarda Nacional da Comarca de Fortaleza em 1851²⁶¹

A profissão de sapateiro era a que concentrava o maior número de pessoas (58), todos de renda equivalente a 200\$. Em segundo lugar, os carpinteiros com 47 no total. Entre esses, 45 com renda de 200\$, e dois com salário entre 250\$ a 500. Em seguida, estavam os alfaiates compondo um total de 46 profissionais. A renda destes profissionais também chama atenção em relação aos outros. Do total de alfaiates, 40 ganhavam 200\$, os outros seis possuem renda entre 250\$ e 500\$. Essas três profissões foram as que concentraram o maior número de pessoas empregadas. Vale salientar, que o número de alfaiates era mais do que o dobro de oleiros que, na época, eram 18.

Contudo como nos reafirma Linhares²⁶² grande parte mão de obra de Fortaleza era de trabalhadores informais:

no fim do século XIX, vários trabalhadores livres são atraídos pela acessibilidade a vários tipos de serviços. Em trabalhos mais especializados, encontraremos os homens livres, geralmente alfabetizados e com certa condição financeira que proporcione algum investimento. No entanto, grande parte da mão-de-obra de Fortaleza não era qualificada, dificultando ainda mais o acesso a trabalhos formais. Parte desta população analfabeta, por falta de um ensino regular e de acesso, era envolvida no processo de perpetuação da pobreza²⁶³

Entre a população não qualificada de Fortaleza - trabalhadores livres e pobres - encontravam-se homens, mulheres e crianças, vendedores de frutas, doces, carne verde, acrobatas, quimoeiros, dentre outros, que através dessas atividades tentavam garantir o sustento de suas famílias. Eram trabalhadores informais pobres e livres que circulavam pelas ruas de Fortaleza, indo de casa em casa, batendo de porta em porta, ou fixando-se em pontos estratégicos para expor e vender seus produtos.²⁶⁴“Ora estavam nas ruas, se colocavam nas

²⁶¹ NOBRE *apud* ANDRADE, 2012.

²⁶² LINHARES, Juliana Magalhães. **Entre a casa e a rua: Trabalhadores pobres urbanos em Fortaleza (1871-1888)**. 2011. 179f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2011, p. 87.

²⁶³ LINHARES, Juliana Magalhães. **Entre a casa e a rua: Trabalhadores pobres urbanos em Fortaleza (1871-1888)**. 2011. 179f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2011, p. 87.

²⁶⁴ NEVES, F. de C. **A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000, p. 25.

praças, dirigindo-se para o matadouro público, ora estavam nas feiras, desciam a rampa da Santa Casa de Misericórdia, ou mesmo prestavam pequenos serviços para as residências, nas ruas principais de Fortaleza”.²⁶⁵

Como sabemos, até 1870, o plantio de algodão era a atividade voltada para a exportação, na qual se empregava diversos trabalhadores.²⁶⁶ Porém a queda dos preços do produto no mercado europeu e a recuperação política e econômica dos Estados Unidos - o principal fornecedor para aquele continente após o término da Guerra de Secessão (1861-1865) - gerou a crise e falência de vários produtores e deixou vários de homens, antes empregados nessa atividade, desempregados em território cearense.²⁶⁷

Também, a “grande seca de 1877” corroborou com o aumento da pobreza em Fortaleza. Na cidade, presenciou-se o drama das multidões de “retirantes”:

A ‘grande seca’ de 1877 – ou a ‘seca-tipo’, como preferia Rodolpho Theophilo, seu grande cronista – trouxe a presença impactante de multidões de retirantes, esfaimados e andrajosos a implorar por ajuda, ‘contaminando’ a cidade com sua miséria explícita, suas doenças, seus ‘vícios’, sua fome, seus crimes e sua ofensiva ameaça à civilização. A vida urbana passa a ser o cenário privilegiado do drama da seca.²⁶⁸

A seca e a crise da produção de algodão ampliaram o contingente da população pobre na capital cearense. Ambos produziram levas de homens e mulheres que partiram do interior para a capital em busca de socorros.

As pessoas se alojavam em qualquer lugar em que pudessem se abrigar, em praças, debaixo de árvores, abarracados, muitos deslocaram-se (ou foram deslocados) para os arrabaldes do perímetro urbano onde ergueram palhoças. A chegada de grande quantidade de retirantes da seca em Fortaleza intensificou o problema de saúde pública enfrentado na capital do Ceará. A maior parte dos “retirantes” encontrava-se aglomerada na cidade, alguns peregrinando pelas ruas, outros alojados em palhoças construídas de maneira improvisada nos subúrbios da cidade.²⁶⁹

Os retirantes em Fortaleza alteraram a dinâmica da cidade. Nas ruas centrais, batiam de porta em porta pedindo esmolas. Nos arredores, invadiam roçados. Em toda a província os proprietários temeram os grupos de famintos. Quando reunidos em

²⁶⁵CORREIA, D. C. As artimanhas do corpo: o cotidiano dos trabalhadores das ruas da cidade de Fortaleza (1880-1910). *Revista Ágora*, [S. l.], n. 18, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/7101>. Acesso em: 19 dez. 2021.p. 154

²⁶⁶SAMARA, Eni de Mesquita e SOUSA, José Weyne Freitas. Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX. Trajetos. *Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social*, v. 4, n. 7. Fortaleza: UFC, 2006.

²⁶⁷ Idem

²⁶⁸NEVES, F. de C. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000, p. 25.

²⁶⁹CORREIA, D. C. As artimanhas do corpo: o cotidiano dos trabalhadores das ruas da cidade de Fortaleza (1880-1910). *Revista Ágora*, [S. l.], n. 18, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/7101>. Acesso em: 19 dez. 2021. p. 154

multidões, muitas vezes saquearam os depósitos de alimentos de governo. Ao longo da seca, os retirantes, foram experimentando meios de sobrevivência que extrapolavam os limites da ordem social.²⁷⁰

No último quartel do século XIX, uma série de posturas municipais legislaram sobre os trabalhadores informais no espaço da cidade. Após a seca de 1877, tais posturas foram ainda mais incrementadas, como nos afirma Correia.

Num período anterior a seca de 1877-79, os trabalhadores não pareciam ser um problema significativo para os poderes públicos, nem mesmo, os costumes mais corriqueiros tinham se transformado em problema de higiene. Em um primeiro momento, era comum na cidade de Fortaleza levar o cadáver em uma rede até a igreja, carregar água em canecos, despejar as imundícies nas ruas ou na praia. Depois da seca de 1877, leis surgiram no intuito de proibir o ‘desfile’ dos trabalhadores informais pelas principais ruas.²⁷¹

Uma das atividades executada por trabalhadores diretamente afetada pelos códigos de postura foi a do camoeiro; trabalhador que batia de porta em porta das casas, oferecendo-se para fazer o despejo de dejetos produzidos pelos moradores. Sobre essa prática, em 1870, o código de Postura através da Resolução 1.365, determinava ser “proibido fazer a limpeza ou despejo de materiais fecais em outro lugar, que não seja na praia do porto das jangadas para baixo, e da ponte do desembarque para cima”.²⁷²

Segundo Juliana Magalhães Linhares, outro aspecto da segunda metade do século XIX que remete a questão do trabalho é o fato de que desde 1879:

as autoridades e principalmente o chefe de polícia intensificaram a perseguição ao mau comportamento, tentando disciplinar os moradores da cidade ao trabalho e este ganhou nova roupagem e se tornou dignificante do homem e sempre ligado a pessoas honestas, contrapondo a ideia do vagabundo e vadio.²⁷³

Neste sentido, ter uma profissão era sinônimo de honestidade, além de uma questão de sobrevivência. O alcoolismo, as desordens e mau comportamento eram interpretados como inaceitáveis pelas autoridades. Aqueles que os praticam eram “convidados” a comparecer à delegacia e obrigados a assinar um “termo de bem viver” através do qual se comprometiam a não cometer novamente nenhum daqueles comportamentos.²⁷⁴ A maioria dos termos era assinada em conjunto; visto que uma das práticas mais inapropriadas, o consumo de bebida

²⁷⁰ CÂNDIDO, Tyrone Apollo pontes. **Trem da Seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura, 2005. p. 20.

²⁷¹CORREIA, D. C. As artimanhas do corpo: o cotidiano dos trabalhadores das ruas da cidade de Fortaleza (1880-1910). **Revista Ágora**, [S. l.], n. 18, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/7101>. Acesso em: 19 dez. 2021.p. 154

²⁷² Idem, p.126.

²⁷³LINHARES, Juliana Magalhães. **Entre a casa e a rua**: Trabalhadores pobres urbanos em Fortaleza (1871-1888). 2011. 179f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2011, p. 131.

²⁷⁴ *Ibid.*, p.124-125.

alcoólica, era feita em conjunto, entre conhecidos, muito provavelmente, entre companheiros do cotidiano, de trabalho.²⁷⁵

O plano de disciplinar a população pobre ao trabalho foi produto dos debates que tinha como fim encontrar solução para o problema da seca que assolava as províncias no Norte entre 1877-79. Nos jornais, em plenárias das câmaras dos deputados, do senado e do Conselho de Estado, bem como em seções do Instituto Politécnico do Rio de Janeiro, os principais engenheiros do Império – agentes da modernização, inspirados pela fé na técnica e ciência em favor do progresso material, buscaram encontrar formas de amparar as provinhas atingidas pela estiagem. Como resultado das discussões, prevaleceu a tese de que a melhor forma de conter a crise seria o incentivo a construção de obras públicas, empregando o contingente de “retirantes”. Afastando-os, assim, do ócio e da criminalidade.²⁷⁶

André Rebouças, ativo nos debates promovidos no Instituto Politécnico do Rio de Janeiro sintetizou a resposta encontrada pelos engenheiros: “Se quereis sinceramente socorrer a nossos irmãos do Norte mandai dar-lhes TRABALHO E SALÁRIO; esmola só a enfermos e inválidos, em condições de não poder, de modo algum, simularão menos que o benefício recebido é a justa remuneração dos serviços feitos”²⁷⁷. Assim, buscou-se ocupar a massa de “retirantes” e, ao mesmo tempo, garantir o progresso material das Províncias.

Essa estratégia fez-se explícita na fala do Presidente de Província Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa que em 1877 afirmou:

Dar ocupação as classes laboriosas, empregando-as em trabalho de utilidade publica, e utilizando essas forças individuaes, inactivas e sem destino foi um pensamento que converteu-se em opinião, e uma opinião que chamou em derredor de si a adesão geral e o voto satisfeito dessas mesmas classes. Os pareceres não dissentiam desta resolução – o attenuar a crise por meio do trabalho, tirando partido dos socorros públicos para realizar melhoramentos do incontestável proveito, bem como casas para quartéis, cadeias, escolas, açudes, reparos de estradas, aterros, matrizes, etc.²⁷⁸

Neste segundo quartel do século XIX, as autoridades provinciais iniciaram diversas construções no território cearense, com uso da mão de obra dos considerados “inactivos”, criando as bases infraestruturais para implantação do capitalismo na Província. Vários equipamentos urbanos foram construídos ou melhorados, tais como: prédios-públicos, Igrejas,

²⁷⁵ *Ibid.*, p. 133.

²⁷⁶ CÂNDIDO, Tyrone Apollo pontes. **Trem da Seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura, 2005.
Ver DAVIS. Mike. **Holocaustos Coloniais**: Clima, fome e imperialismo na formação do Terceiro Mundo. Tradução de Alda Porto. Rio de Janeiro: Record, 2002.

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 26.

²⁷⁸Falla com que o ex.mo sr. desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, presidente da província do Ceará, abriu a 2.a sessão da 23.a legislatura da respectiva Assembléa no dia 2 de julho de 1877. Fortaleza, Typ. do Pedro II, 1877.

cemitérios, escolas, cadeias, poços d'água, paiol de pólvora, estradas de ferro, alfândega nova, porto, dentre outros. Esses melhoramentos foram planejados pelas elites administrativas e engenheiros, que viram na ciência a chave para o progresso, a chance de alcançar o status de sociedade civilizada. Todavia, foram as mãos dos trabalhadores, dentre eles, muitos “retirantes” da seca, que ergueram essas obras.

Neste contexto, tiveram reinício as obras de prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité em 1878. Iniciadas em 1872, as obras da ferrovia encontravam-se paralisadas desde 1875. No projeto, a via férrea deveria atingir Baturité para, em seguida, alcançar Pacatuba. A conversão de “retirantes” em operários, durante as obras de prolongamento da via férrea, não ocorreu de forma tranquila. Isso devido a insatisfação dos trabalhadores com as condições de trabalho as quais foram submetidos, marcadas pela:

[...] distribuição irregular de viveres; a falta continuada de alimentos, a distribuição de ração apodrecida o roubo no peso dos alimentos, a redução dos salários pagos em dinheiro, o aumento das jornadas de trabalho, acidentes de trabalho resultando em contusões, ferimentos e mesmo em morte, o peso excessivo dos materiais carregados, a proliferação de multas abusivas, o sistema rigoroso de horários e regulamentos, os castigos físicos, bolos de palmatórias e chibatadas.²⁷⁹

O prolongamento da estrada de ferro de Baturité e as obras do antigo porto são exemplos emblemáticos do papel dos trabalhadores urbanos na construção dos alicerces do capitalismo na Província. Estradas de ferro e um porto eficientes garantiriam a circulação de mercadorias. Eram equipamentos fundamentais na infraestrutura do capitalismo na cidade de Fortaleza. No próximo tópico que se refere ao antigo porto de Fortaleza, verificamos o papel dos trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* na construção e funcionamento do antigo porto.

4. 2 Os trabalhadores da Ceará Harbour Corporation

Neste segmento do trabalho buscamos identificar quem eram os operários das obras executadas pela *Ceará Harbour Corporation* e as condições de trabalho as quais estavam sujeitos entre os anos de 1886 e 1900, no período das obras do porto.

No censo de 1887²⁸⁰, foram identificados moradores da cidade empregados nas obras da *Ceará Harbour Corporation*. Na descrição destes era adicionada a seguinte

²⁷⁹ CÂNDIDO, Tyrone Apollo pontes. **Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)**. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura, 2005, p. 17.

²⁸⁰ Localizado no setor de microfilmagem da Biblioteca Pública Estadual do Ceará.

observação: “Trabalha nas obras do porto”. Os operários das obras da empresa encontrados no censo estavam concentrados na Rua do Chafariz e na Rua da Alfândega. Segue relação:

Tabela 9 - Trabalhadores empregados nas obras do porto.

Profissão	Número de trabalhadores
Maquinista	03
Carpinteiro	01
Engenheiro	01
Artista	01
Trabalhador sem profissão especificada.	01
Total	07

Fonte: Censo de 1887

Dos sete trabalhadores da *Ceará Harbour Corporation* encontrados, três eram maquinistas, isto é, quase a metade. Dois destes moravam na Rua do Chafariz. Tratavam-se de um brasileiro e um inglês de 43 anos, morador da casa de número 40. O terceiro deles também era um inglês, de 22 anos, solteiro e morador da Rua da Alfândega. Nesta mesma rua morava um carpinteiro²⁸¹, português de 27 anos. Um de seus vizinhos era um engenheiro inglês de 55 anos que também trabalhou nas obras do porto. Importante frisar, que os operários da *Ceará Harbour Corporation* não se reduzem a esses sete trabalhadores.

As ruas do Chafariz e da Alfândega encontravam-se na zona portuária de Fortaleza.

Sobre essa região Margarida Andrade afirma:

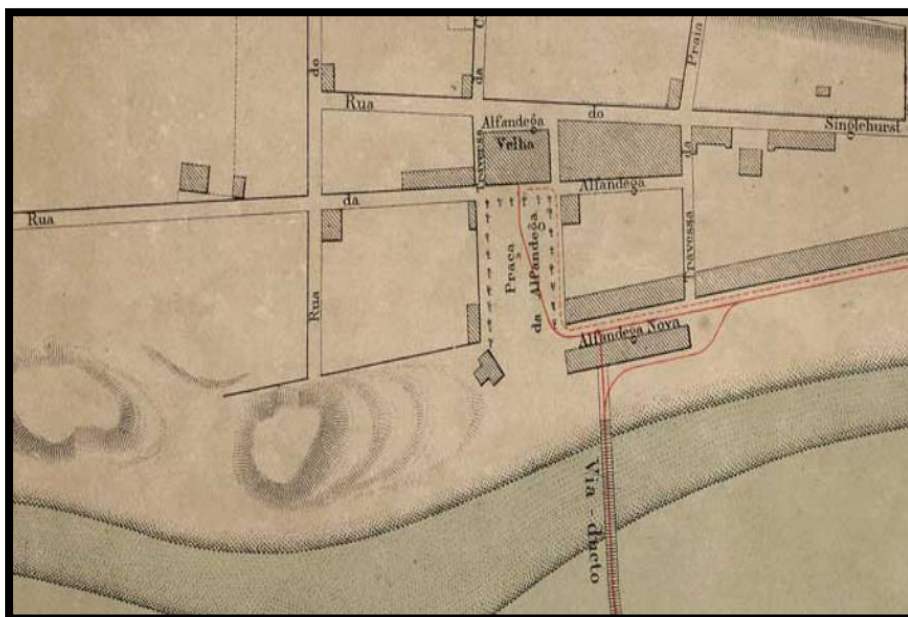
As ruas relacionadas à zona portuária (rua da Alfândega, do Chafariz, da frente do mar, da Praia, a praça da Alfândega e as travessas Alfândega e Chafariz) possuem 112 imóveis. A rua da Praia concentrava o maior número de armazéns: José Smith de Vasconcelos Hughe & Cia; Kalkaman & Cia; Luiz Sandd & Cia; José Joaquim Carneiro; Joaquim da Cunha Freire & irmão; Fonseca & Irmão; e Oriano & Irmão. A rua da Alfândega conta com dois imóveis de José Smith de Vasconcelos Hughese um da empresa Kalkmann & Cia. Na praça da Alfândega, situavam-se os armazéns de Antônio Severino de Vasconcelos & Irmão, Singlehurst & Cia e Kalkmann & Cia, além de oito tavernas. Dos proprietários registrados na zona portaria: José Joaquim Carneiro possuía 25 imóveis; Telésforo Caetano de Abreu, 11; Manoel Ferreira do Nascimento, 6; Singlehurst & Cia, 5.²⁸²

²⁸¹ Geraldo Nobre em *Processo de Industrialização do Ceará*, ao falar sobre os trabalhadores braçais afirma que em sua maioria eram estrangeiros: Os europeus e seus descendentes constituíram a quase totalidade das diferentes categorias de artistas pedreiros, carpinteiros, marceneiros, ferreiros, torneiros, oleiros, taneiros, alfaiates, ourives, padeiros, etc., predecessores da industrialização, alguns prestando os seus serviços ao público em oficinas (...). NOBRE, Geraldo. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: Federação das Indústrias do Estado do Ceará, 1989.

²⁸² ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

A rua do Chafariz estava localizada por trás da alfândega velha, posteriormente passou a se chamar rua do Singlehurst – em homenagem a casa comercial²⁸³. Hoje, é conhecida por José Avelino. A mencionada rua juntamente com a rua da Alfândega foi representada na *Planta da cidade de Fortaleza capital da Província do Ceará* levantada por Adolpho Herbster em 1888.²⁸⁴

Figura 27 - Detalhe da Planta da cidade de Fortaleza capital da Província do Ceará (1888)



Fonte: Adaptada pelo autor.

No detalhe da planta de Herbster, é possível verificar nas ruas mencionadas o edifício da Alfândega velha e uma projeção da Alfândega Nova – que no ano em que foi produzido o desenho estava ainda em construção – o viaduto e o quebra-mar que faziam parte do projeto de melhoramento do porto de Fortaleza. A planta nos permite inferir que a localização das ruas da Alfândega e do Chafariz ficava bem próximo do porto, o que facilitava o deslocamento daqueles sete trabalhadores até o canteiro de obras da *Ceará Harbour Corporation*. Em jornais de época, foram encontradas referências a esses trabalhadores que permitem tirar algumas conclusões sobre sua rotina de trabalho. Tais jornais são: A

²⁸³ *Ibid.*, p.33

²⁸⁴ Ex-engenheiro da província e Arquiteto aposentado da Câmara.

constituição²⁸⁵; *Gazeta do Norte*²⁸⁶, *O Cearense*²⁸⁷ e *O Libertador*²⁸⁸.

No *Libertador* encontra-se o primeiro vestígio de nosso interesse. Na edição número 226, é feita uma denúncia contra João Tjuassú e José Az²⁸⁹ em um artigo cujo título era “Tratante de marca” que dizia:

O João T júassú e José Az andão mentindo miseravelmente aos pobres eleitores, promettendo emprego nas obras do porto, e fazendo quanta miséria há. Previnão-se os cidadãos de boa fé. Não há empregos nas obras dos cães. Todo o pessoal da companhia inglesa vem da Inglaterra. Aqui só serão contractados trabalhadores, e carregadores de pedra. João Tjúassú e José Az são uns mentirosos sem vergonha, caloteiros chronicos, que pretendem especular, com a credulidade do eleitorado. Cuidado com esses tratantes.²⁹⁰

Não sabemos se os operários estrangeiros foram contratados na Província ou fora do Império. Caso tenham chegado ao Brasil, especialmente, para trabalhar nas obras da empresa britânica, faria todo sentido instalarem-se nas ruas do Chafariz e na rua da Alfândega, que por conta da distância entre estas e o porto, facilitaria o deslocamento até o local de trabalho.

O trecho do jornal também chama a atenção para a contratação de carregadores de pedras. Na pesquisa sobre as obras realizadas pela companhia inglesa, como se pôde constatar, pedras foram empregadas na construção do quebra-mar, bem como na edificação da alfândega. Não seria estranho o aproveitamento dos “retirantes” da seca como mão de obra no melhoramento do antigo porto. Em relatório de 1879, o Presidente de Província, depois de fazer um retrospecto de propostas para o melhoramento do porto conclui que “O Governo[...] ainda não pode mandar executar nenhuma das obras indicadas, tem sido malograda as tentativas de organização de uma companhia que as empreendesse.” Em seguida diz que “Foi sugerida a ideia de empregar um certo número de indigentes socorridos pelo Estado”²⁹¹.

²⁸⁵ Órgão do partido conservador. Surgiu sob a direção e redação de Domingos Jaguaribe. No seu segundo ano de existência, passou a ser um jornal diário. Dois dias depois proclamação da República, deixou de circular. Nesta época tinha como redator Justiniano de Serpa e o gerente Antônio Moreira de Souza.

²⁸⁶ Jornal pertencente a facção liberal. Chefiado pelo A.P. Nogueira Accioly. Começou a circular em 8 de junho de 1880. Dentre os redatores, estavam Thomaz Pompeu, João Lopes, Júlio Cesar, João Brígido, Virgílio Brígido, e João Câmara. Tempo depois, passou a se chamar Estado do Ceará e, com a proclamação da República, virou republicano. Fundeou-se com *O Libertador*, dando origem ao jornal *República*.

²⁸⁷ Surgiu no ano de 1825. Era representante do Partido Liberal. Faziam parte de sua secção gráfica Leandro de Barros Caminha, Manoel Bevilaqua e Francisco Weyne Cambuti (NOBRE, Geral; 1974)

²⁸⁸ Jornal da Sociedade Cearense Libertadora. Seus redatores eram: Antônio Martins, Antônio Bezerra de Menezes e Telles Marrocos. Dentre os que escreveram nele, Frederico Borges, Justiniano de Serpa, Martinho Rodrigues, Almino Alvares Affonso, Abel Garcia e João Lopes. Ele e o Estado do Ceará desapareceram em 1892, no seu lugar, surgiu *A República*.

²⁸⁹ Provavelmente apelidos atribuídos aos políticos.

²⁹⁰ TRATANTE de marca. *Libertador*, Ed 226p.2,1884 Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&pesq=&pagfis=648>> Acesso: 10 de nov. de 2021.

²⁹¹ FALLA com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da provincia do Ceará, abriu 1ª sessão da 24ª legislatura da Assembléa Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879, p.19.

Tyrone Candido, em *Proletários das Secas experiências nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*, afirma que sob a inspeção do engenheiro Theberge, em 1878 trabalhavam 1.130 “retirantes”:

800 encarregados nos transportes de pedras do Mucuripe para os serviços de calçamento da estrada de Messejana; outros 160 trabalhando na construção do Asilo da Mendicidade, no bairro do Outeiro; 50 homens executavam o aterramento do ‘enorme barreiro sito no boulevard da Conceição’; 40 erguiam barracas para o abrigo de novos retirantes no ‘sitio denominado Aldeota’; mais 30 imigrantes trabalhavam nas obras da capela de São Benedito; e, finalmente, outros 50 serviam na ‘edificação de casas de taipa cobertas de telha na Rua das Trincheiras’²⁹²

O autor evidencia, assim, a atualização de “retirantes” empregados em obras de melhoramento material na segunda metade do século XIX no Ceará e acrescenta, na mesma obra:

Organizar o recrutamento de milhares de imigrantes arruinados para construir ferrovias, portos ou açudes foi a principal proposta das elites ao lidarem com as secas da passagem do século XIX. Assim procedendo, apenas seguiam o receituário liberal para o desenvolvimento das nações. Afinal de contas, aproveitar a presença de milhares de pessoas como mão de obra para os ‘os melhoramentos materiais’ da região seca era uma medida bastante sugestiva quando se teria inevitavelmente de despender grandes recursos com os pobres.²⁹³

Desta forma, não seria estranho, em algum momento, a utilização de mão de obra proveniente da massa de “retirantes” da seca ou da camada de pobres que habitavam os arrabaldes do perímetro urbano da cidade para trabalhar em obras relacionadas ao porto. Vale salientar que, por conta de sua precariedade, ao longo do século XIX, o porto passou por obras de reparo. Certamente, para as elites, em tempos de seca, os “retirantes” seriam uma alternativa de mão de obra para empregar em obras de reparo ou melhoramento do porto.

Na edição do dia 25 de janeiro de 1887²⁹⁴, o *Libertador* publicou, na coluna Tribuna do Povo, texto enviado pelo engenheiro chefe das obras do porto, George Wilson, tratando de “informações falsas a respeito do andamento dos trabalhos da empresa e negócios ligados a ela”. De acordo com Wilson, garantiu que “nenhum empregado inglês ainda deixou o seu lugar, nem foi chamado de volta à Inglaterra, sem que primeiramente ficasse o seu lugar ocupado por outro”. Destacou que em torno de 40 a 50 homens estavam trabalhando diariamente nas obras e que nenhum “acidente” grave havia ocorrido até aquele momento. Reforçou que, pelo menos, parte dos trabalhadores eram de origem inglesa. Ao afirmar que “empregava” a melhor gente e

²⁹² CÂNDIDO, Tyrone A. P. *Proletários das Secas: experiências nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*. Curitiba: Appris, 2019.

²⁹³ *Ibid.*, p. 21.

²⁹⁴ OBRAS do Porto. *Libertador*, Fortaleza, 11 de out. de 1886, p.2 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=2629> Acesso em: 12 de nov. de 2021

mais apta para os diferentes trabalhos, sugere que ocorria uma divisão do trabalho, o que pressupõe a existência de funções especializadas ou diferenciadas, isto é, para a execução de cada atividade um perfil de trabalhador era requerido. Tudo isso indica a pluralidade da categoria de trabalhadores empregados nas obras em desenvolvimento.

Além da quantidade de homens empregados nas obras da *Ceará Harbour Corporation*, as fontes analisadas, possibilitam-nos pensar um pouco a respeito das condições as quais estavam sujeitos os operários das obras. Quando cotejada a edição do *Libertador* de 25 de janeiro de 1887 com a do dia 3 de janeiro do mesmo ano, encontra-se uma notícia que contraria a afirmação do engenheiro de que “nenhum acidente grave avia ocorrido até então”:

DESASTRE – João Fisher, maquinista empregado nas obras do porto desta capital, trabalhava hoje às 9 horas da manhã, no guindaste que impele os carros de pedra, na rampa da via-ferrea, quando, por infelicidade, descuidou se na ocasião em que a machina enrolava o cabo e foi por este colhido, ficando com o braço esquerdo esmagado e com um ferimento na cabeça. Foi recolhido a S. Casa, onde lhe fez os primeiros curativos o chefe da enfermaria de cirurgia Dr, Meton. Seu estado é gravíssimo.²⁹⁵

Atentemo-nos para as expressões “por infelicidade, descuidou-se na ocasião”. Elas nos sugerem que o jornal por alguma razão buscou responsabilizar a vítima do “acidente”, no caso, o maquinista, pelo ocorrido. Na prática, o jornal estava não somente noticiando o episódio, mas se esforçando para isentar a *Ceará Harbour Corporation* de qualquer culpa na tragédia.

Na edição de número 9, o jornal volta a discutir o assunto, informando que John Fisher, ou João como foi mencionado no jornal²⁹⁶, tratava-se de um dos trabalhadores ingleses que a empresa contratou:

E como <<um mal nunca vem só>> no dia 3 outra desgraça sucedeu a um trabalhador inglez. O maquinista das obras do porto John Fisher perdeu o braço esquerdo completamente esmagado pela engrenagem de um guindaste! E assim começou a semana sob a densa athmosphera das preliminares tempestuosas de pesado inverno.²⁹⁷

Não foi possível saber se John Fisher sobreviveu ao ocorrido. Todavia, é certo afirmar que o “acidente” grave com o maquinista inglês, em 1887, não foi o único. Dois anos

²⁹⁵ DESASTRE. *Libertador*, Fortaleza, 8 de jan. de 1887, Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=2907>> Acesso em: 12 de nov. de 2021.

²⁹⁶ Entendemos que Jonh Fisher e João Fisher tratavam-se da mesma pessoa por conta de duas evidencias. Primeiro, por terem o mesmo sobrenome. Segundo, por ser a descrição das circunstancias do acidente sofrido idênticas.

²⁹⁷ A SEMANA. *O Libertador*, Fortaleza, 9 de jan. de 1887, p. 02. Acesso em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=2930>> Disponível 12 de nov. de 2021.

antes, mais especificamente, em 1885, O Cearense publicou matéria noticiando um “acidente” grave envolvendo um outro empregado das obras do porto durante o exercício de sua função (Figura 28):

Figura 28 - – “Acidente” envolvendo um carpina

Desastre. — Hontem, ao meio dia, em consequencia das chuvas, abateu um telhado, levantado para traçamento de cal para as obras do porto.
Ficou gravemente ferido um carpina de nome Angelo, e outros officiaes, levemente.

Fonte: Cearense²⁹⁸

Na edição 95²⁹⁹ do mesmo ano do jornal é publicado o seguinte sobre o caso:

Figura 29 – Agradecimentos

Agradecimento.
Francisca Emilia de Souza, viuva do artista carpinteiro Angelo José de Souza, que foi victima do desastre succedido no armazem das obras do porto, vem agradecer aos dignos concessionarios da mesma obra o que tem feito por ella e seus dous filhinhos, dando-lhes a esnola de 50\$000, e bem assim as despezas de 28\$000 que fizeram com o enterro de seu inditoso marido.
Fortaleza, 28 de Maio de 1885.
Francisca Emilia de Souza.

Fonte: Cearense³⁰⁰

Pelo ano em que ocorreu o desastre, Angelo José de Souza parece ter sido um dos primeiros trabalhadores a sofrer “acidente” nas obras do porto. Da forma como a notícia foi publicada, parece que Francisca, esposa da vítima, fez questão de procurar o jornal para agradecer o que a empresa fez por ela e seus filhos. Questionamos até que ponto essa iniciativa é verídica. Pois, na prática, ela seria bastante conveniente para preservar a imagem da *Ceará Harbour Corporation* e de seus “acionistas”.

²⁹⁸ DESASTRE. Cearense, Fortaleza, 12 de maio. de 1885. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709506&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=17301>> Acesso em: 14 de nov. 2021.

²⁹⁹A edição de número 80 do Jornal O Cearense se refere à Angelo José de Souza como um carpina. Já a edição 95 o chama de carpinteiro. Expressões diferentes, mas que remetem ao mesmo ofício, a saber, o do profissional que trabalha com madeira

³⁰⁰ AGRADECIMENTO. Cearense. Fortaleza, 31, maio de 1885, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=709506&pasta=ano%20188&pesq=Francisca%20Emilia&pagfis=17361>> Acesso em : 18 de ago. de 2021.

O fato é que a morte do carpinteiro Angelo José de Souza, bem como o “acidente” envolvendo o maquinista Jonh Fisher indicam que o trabalho no canteiro de obras do porto era marcado por riscos. Se a língua falada, o salário (provavelmente) e a função desempenhada os diferenciava, as condições de trabalho os sujeitavam a perigos comuns, constantes que poderiam lhes custar a vida.

Além dos jornais *Libertador* e *O Cearense*, o jornal *A Constituição*, igualmente, auxiliou-nos na compreensão das experiências de trabalho dos operários da *Ceará Harbour Corporation*. Em sua coluna “noticiário”, da edição de número 50 do ano de 1888, encontra-se o relato de uma visita feita pelo jornal às obras, bem como algumas informações sobre o pessoal empregado nos trabalhos. De acordo com o jornal, nas obras de construção, acham-se empregados 170 trabalhadores, havendo mais 70 na Monguba, sob a direção do distinto engenheiro Tristão Franklim, no serviço das pedreiras.³⁰¹

A matéria evidencia um número de 240 pessoas a serviço da empresa britânica, 170 na construção e mais 70 em Monguba³⁰². Os números, se corretos, indicam que ao longo das obras a empresa contratou mais empregados; visto que anteriormente, em 1887, George Wilson havia informado que nas obras trabalhavam em torno de 40 a 50 homens. O aumento do número de trabalhadores foi, possivelmente, consequência do início efetivo das obras, logo após os trabalhos preliminares.

Além do número de trabalhadores recrutados para as obras do porto, o relatório da visita evidencia a diversidade de máquinas utilizadas nos trabalhos. A pluralidade de máquinas leva a crer na multiplicidade de profissionais, pois a existência de vários equipamentos, no mínimo, exigiria para cada máquina um trabalhador pertencente a uma categoria com habilidades necessárias para utilizá-la. Seria pouco provável que carregadores de pedra, muitas vezes, recrutados entre os flagelados da seca fossem contratados para, por exemplo, operar guindastes. A análise das fontes feitas até aqui revela indícios de que a mão de obra empregada nas obras do porto, sob responsabilidade da empresa *Ceará Harbour Corporation*, era composta por dois tipos de trabalhadores especializados: estrangeiros como o maquinista Jonh Fisher e trabalhadores nacionais locais. Não foi possível identificar como a empresa responsável pelas obras de melhoramento do antigo porto fazia para recrutar os seus

³⁰¹INFORMAÇÃO. **Gazeta do Norte**: órgão liberal, Fortaleza, 26 abr. de 1888. p. 2. Sobre as máquinas empregadas, o jornal afirma que “Os construtores trabalham com 2 locomotivas, 1 locomotiva grande para as máquinas de preparar o concreto, 3 guindastes, de 12, 8 e 4 toneladas; 33 wagões; 1 caminho de ferro portátil; 3 quebradores de pedra; 2 misturadores de concreto. Está a chegar mais uma locomotiva.”

³⁰² Distrito de Pacatuba. Região em que estava localizada a pedreira de onde vinham as pedras empregadas nas obras do porto.

maquinistas.

Figura 30 - Vaga para carpinteiros



Fonte: Cearense³⁰³

Figura 31 - Contrata-se cavouque



Fonte: Libertador³⁰⁴

Todavia, sobre a contratação de carpinteiros e cavouqueiros³⁰⁵, os jornais *O Cearense* e *o Libertador* revelam indícios (Figura 30 e 31). Os anúncios evidenciam a utilização da imprensa como veículo de divulgação de vagas de emprego nas obras da *Ceará Harbour Corporation*, pelo menos, para realizar a função de carpinteiros e cavouqueiros.

Em suma, mesmo diante da limitação de fontes sobre os homens empregados nos canteiros de obras da *Ceará Harbour Corporation*, podemos afirmar que, dentre esses trabalhadores, estavam carpinteiros, engenheiros, artistas e maquinistas. Moravam nas proximidades do porto, o que facilitava o deslocamento até o canteiro de obras. Alguns eram estrangeiros como, por exemplo, o maquinista inglês John Fisher. Sobre o salário que recebiam pelo trabalho executado nada encontramos. Porém, podemos afirmar que o trabalho era arriscado, evidência disso foi o ocorrido com o maquinista inglês e o carpinteiro Angelo José de Souza.

³⁰³ OBRAS do porto. **Cearense**. Fortaleza, 30, maio de 1884, p. 3

³⁰⁴ CARPPINTEIROS. **Libertador**. Fortaleza, 18, ago. de 1890. Anuncios, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=229865&pasta=ano%2018_9&pesq=Carpinteiros&pagfis=4943> Acesso em 13 de nov. 2021.

³⁰⁵ Cavouqueiro era o nome utilizado para se referir ao trabalhador empregado no serviço de pedreiras.

4.3 Os trabalhadores do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no antigo porto de fortaleza

Até o presente momento, tratou-se dos que pensaram o porto e os que trabalharam nas obras. Contudo, resta ainda discutir sobre os trabalhadores recrutados, quando necessário, para executar o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no antigo porto de Fortaleza. Estes eram identificados como catraieiros³⁰⁶; referência às embarcações utilizadas no serviço que desempenhavam.

Os catraieiros do antigo porto de Fortaleza viviam próximo a Prainha, mais especificamente em uma região conhecida como Outeiro³⁰⁷. Margarida Andrade³⁰⁸, ressalta que existiam o Outeiro do Colégio e o Outeiro da Prainha. Esse por abranger parte da Prainha, região onde ficava o porto, certamente era o lugar em que se concentrava um número considerável de catraieiros. Onde os passantes deparavam-se com chácaras de luxo defrontando-se com o casario pobre dos pescadores e catraieiros³⁰⁹. João Brígido afirmava que o Outeiro da Prainha possuía “uma vista esplendida sobre o oceano, bafejado de uma brisa constante”³¹⁰

Figura 32 - Detalhe do antigo porto e Outeiro da prainha.



Fonte: Adaptado pelo autor.³¹¹

³⁰⁶ O catraieiro, na segunda metade do século XIX, era o indivíduo que conduzia botes no antigo porto de Fortaleza embarcando e desembarcando passageiros e mercadorias. SERAINE, Florival. **Dicionário de termos populares**. Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2º ed. Fortaleza - Ce, 1991. p. 97.

³⁰⁷ GIRÃO, Raimundo. **Fortaleza e a crônica histórica**. UFC, Casa José de Alencar. Fortaleza, edição especial, 2000. p. 34

³⁰⁸ ANDRADE, Margarida Julia Farias de Salles. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933)**. São Paulo: 2012

³⁰⁹ GIRÃO, Raimundo. **Fortaleza e a crônica histórica**. UFC, Casa José de Alencar. Fortaleza, edição especial, 2000. p. 34.

³¹⁰ *Ibid.*, p. 42.

³¹¹ A planta base dessa adaptação foi o exercício de reconstrução cartográfica. Planta Exata da Capital do Ceará, 1859 - Autora: Margarida Andrade. Mapa base: Planta Exata da Capital do Ceará, abril de 1859.

De laranja, foi circulado a região portuária, onde se encontra o prédio da *alfândega velha*, ligada por trilhos ao trapiche. De marrom, foi destacada a região que corresponde ao que seria o Outeiro da Prainha, onde os pontos em vermelho representam palhoças. Certamente, em algumas dessas moravam catraieiros.

Como em relação aos operários das obras do porto, são quase inexistentes os registros escritos sobre os trabalhadores do embarque e desembarque. Todavia, através da análise de algumas fontes como documentos oficiais, periódicos e desenhos, fomos capazes de nos aproximar da realidade desses trabalhadores e de suas experiências.

4. 3. 1 *Rotina de trabalho dos catraieiros*

O catraieiro, na segunda metade do século XIX, era o indivíduo que conduzia botes no antigo porto de Fortaleza embarcando e desembarcando passageiros e mercadorias. Tal trabalho era fundamental para o funcionamento do porto, em uma época em que os navios ainda não atracavam a um cais, como acontece hoje, ficando no alto mar, longe da ponte de desembarque.

No período em tela, diferente do que acontece hoje nos grandes portos, os navios não atracavam no cais. Ficavam a certa altura do mar, por conta da pouca profundidade no litoral e ausência de uma infraestrutura portuária adequada. A solução para o problema era a realização do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias através de embarcações - jangada, alvarenga ou catraia.³¹² Essa última embarcação era tripulada pelo catraieiro que, em troca de uma pequena remuneração, empregava sua força, conhecimento sobre o mar e a embarcação para carregar e descarregar os diversos navios que frequentavam a costa da capital da Província. Como veremos, esse era um trabalho braçal, mal remunerado e arriscado.

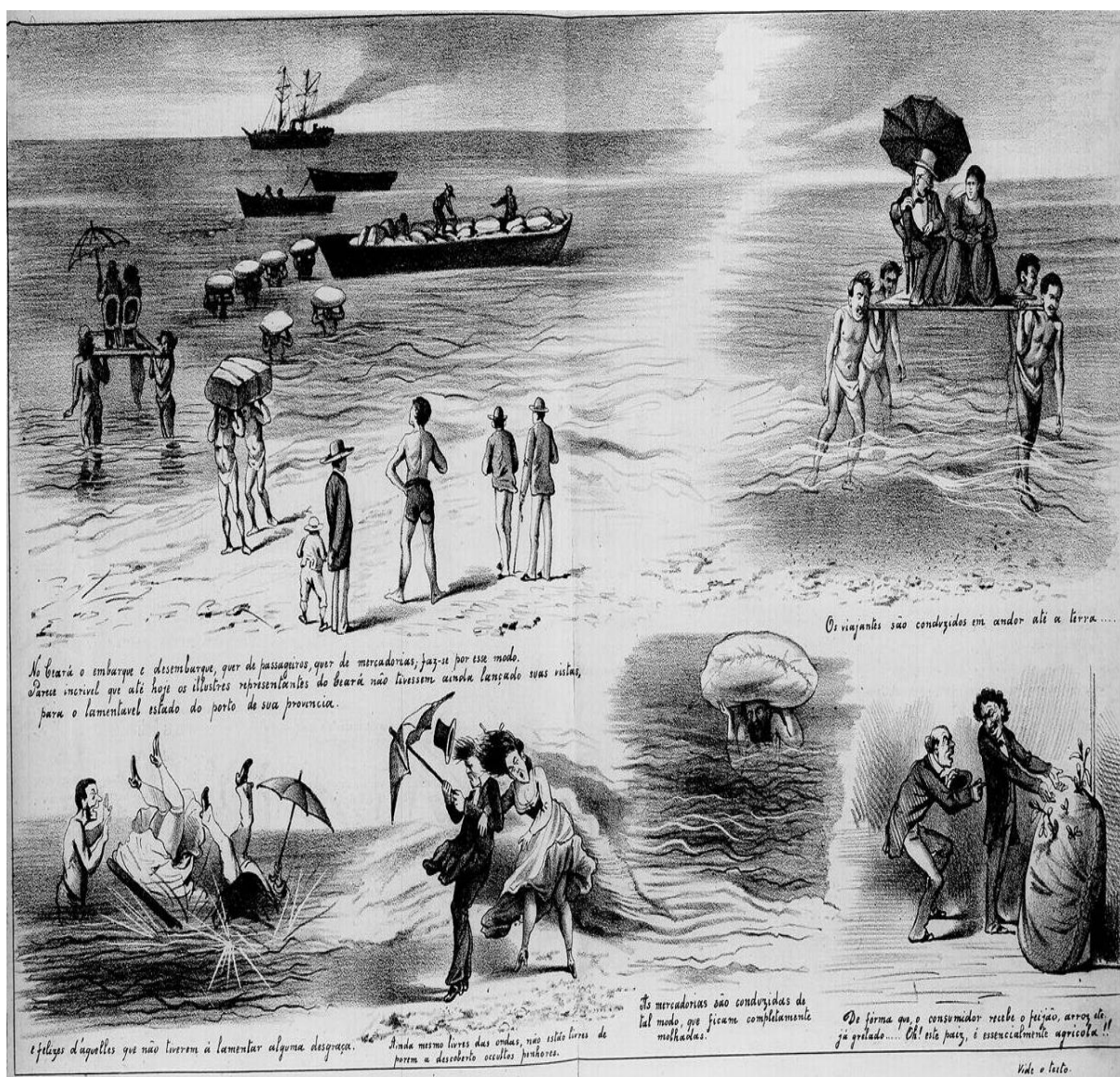
A edição de número 223 da revista carioca *O Mequetrefe*³¹³ publicou artigo intitulado *Porto do Ceará* – expressão comum fora da Província para se referir ao porto de

³¹² Segundo Nágila Maia (2009, p. 28.), no dicionário de termos populares o termo significa “mulher pública de ínfima classe: mulher destituída de encantos físicos e mal vestida. Para a autora, a denominação do termo catraieiros foi uma forma de mostrar pejorativamente o quanto esses trabalhadores – catraieiros eram desvalorizados e utilizavam a pequena embarcação para sobreviver, a qual por ser tão precária foi designada como catraia, ou seja, mulher ‘sem valor ‘que circulava pela região”.

³¹³A revista circulou entre os anos de 1875 a 1893. Inicialmente, pertenceu a Pedro Lima e Eduardo Joaquim Correa. Esse, no ano de 1879, tornou-se o único proprietário. Após sua morte, em 1891, o comando da revista foi para o seu cunhado José Joaquin Correa. Durante a sua existência, as edições que publicou eram marcadas pelo ideário republicano. Eram comuns, em suas ilustrações, por exemplo, a presença de símbolos republicanos como o Barrete Frígio e a alegoria da República. Estes eram utilizados constantemente na produção de sátiras e críticas ao Império. O Mequetrefe possuía uma postura abertamente republicana, demonstrando, ao mesmo tempo, pouco respeito pelo governo (LOPES, 2011, p.1-9).

Fortaleza – denunciando o modo precário em que funcionava o porto. Um desenho (Figura 33) ilustrou o referido porto e seu movimento, destacando suas péssimas condições. Sobre o artigo e o desenho, interessa-nos a maneira como os trabalhadores do embarque e desembarque são retratados.

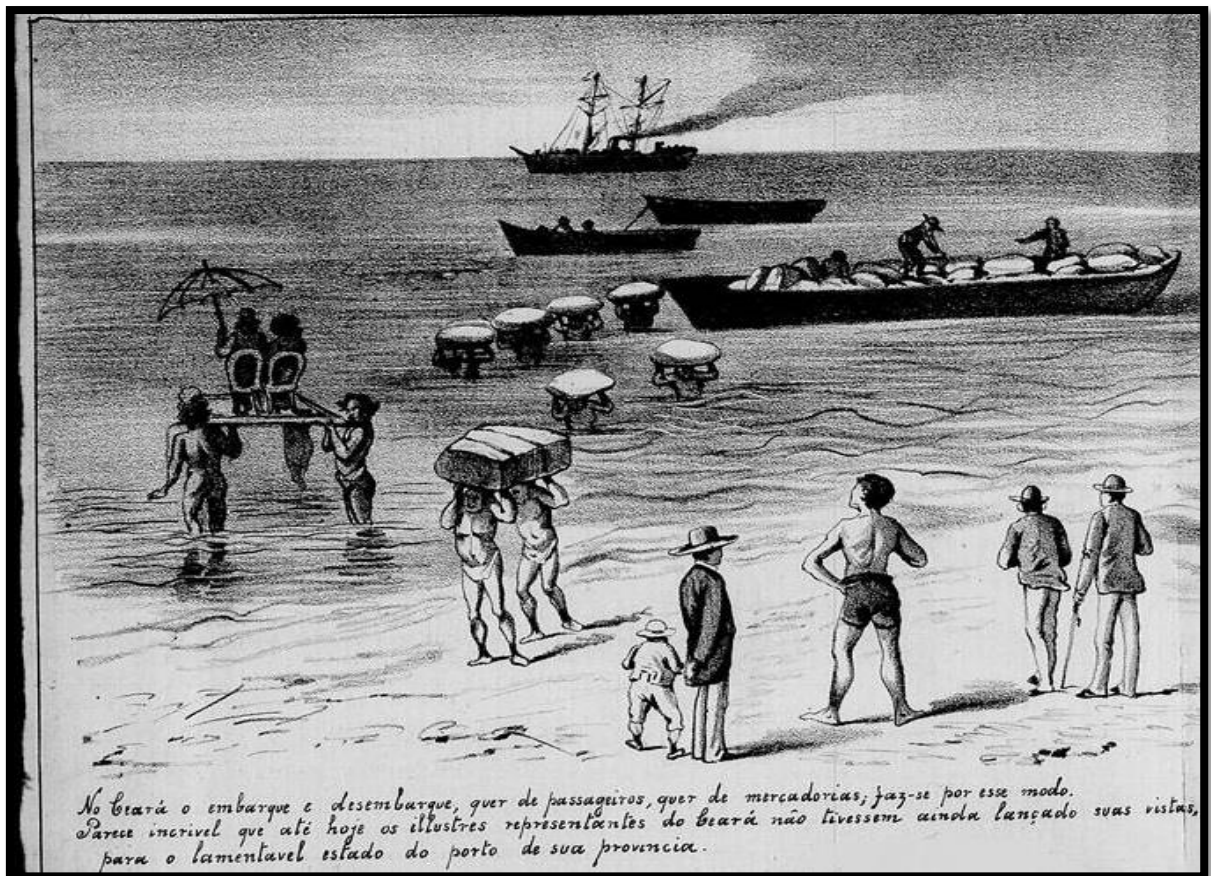
Figura 33- O Porto do Ceará pela revista O Mequetrefe



Fonte: O Mequetrefe, 1880, p. 212-213.

A imagem ocupa posição central daquela edição, o que demonstra a importância atribuída pela revista ao assunto abordado. Ela é composta por seis cenas, cada uma delas acompanhada de legendas que descrevem o que acontece.

Figura 34 - Porto do Ceará: cena 1



Fonte: Adaptado pelo autor.

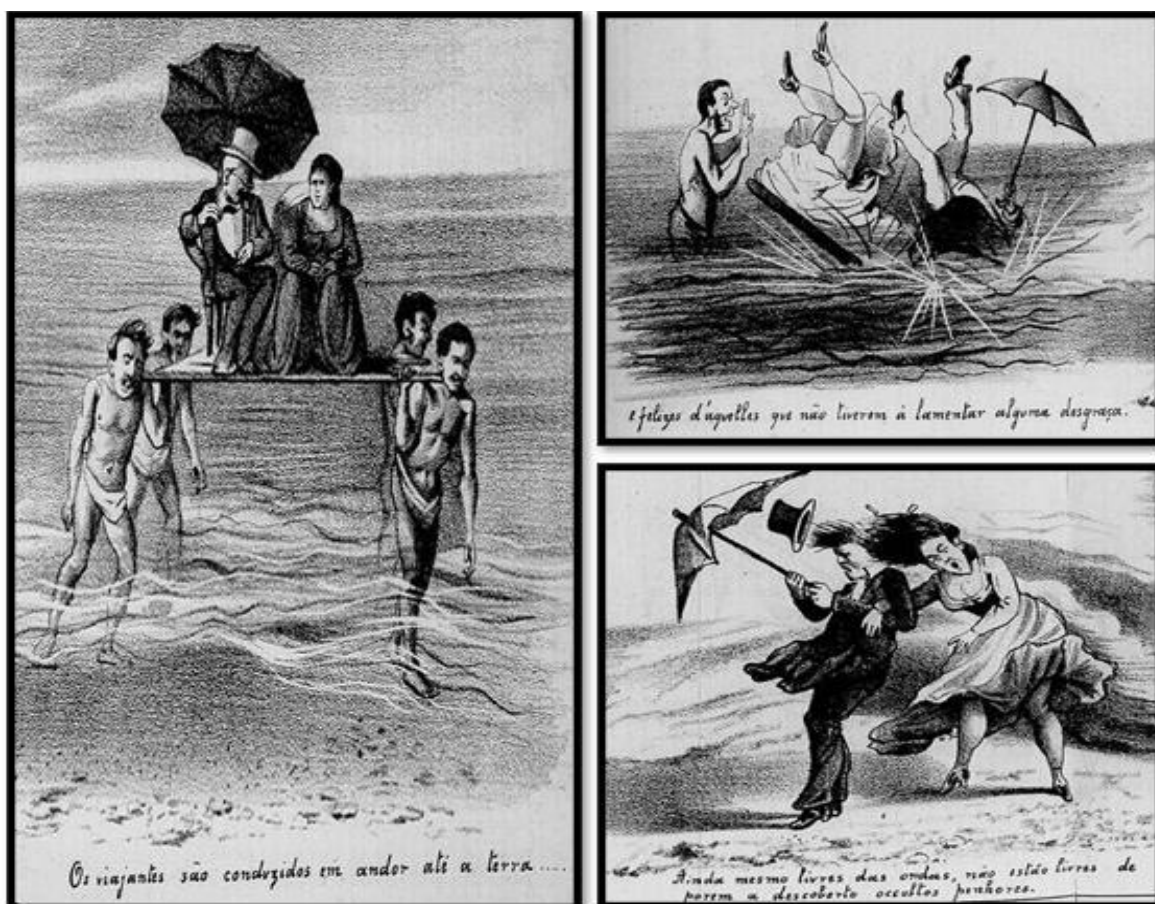
Nesta primeira cena (Figura 34), avistamos, ao longe, no mar, um navio a vapor. Mais próximo da praia, três embarcações menores. Observa-se dois movimentos: um de embarque e o outro de desembarque. Homens descarregam fardos de mercadorias, transportando-as na cabeça, com o auxílio de dois sujeitos que permanecem na embarcação, provavelmente, uma catraia ou alvarenga, visto que se fosse uma jangada possuiria uma vela triangular. Os carregadores do desembarque vestem-se de forma a cobrir apenas a parte de baixo do corpo, diferente dos dois que os auxiliam, vestidos com calça, blusa e chapéu. No sentido contrário, quatro carregadores transportam em um andor dois passageiros, um homem e uma mulher, provavelmente um casal. Certamente, as embarcações situadas um pouco depois daquela que realiza desembarque de fardos de produto, os aguarda para levá-los, em seguida, para bordo do navio. Na praia, encontram-se cinco indivíduos. Três bem vestidos parecem fiscalizar o trabalho de embarque e desembarque. Porém, também podem ser comerciantes, aguardando o desembarque de suas mercadorias. Há também outros dois sujeitos. Um deles, vestido apenas com uma espécie de calção, parecido com o que usam os carregadores, talvez,

um deles. O outro usa uma calça, blusa e um chapéu, vestuário simples. Infelizmente, a imagem não deixa pistas de quem se trata ou a categoria da qual faz parte. Na legenda da cena é possível ler o seguinte:

No Ceará o embarque e desembarque, quer de passageiros, quer de mercadorias, faz-se por esse modo. Parece incrível que até hoje os ilustres representantes do Ceará não tivessem ainda lançado suas vistas, para o lamentável estado do porto de sua província.³¹⁴

As cenas seguintes, agrupadas (Figura 35), são uma representação de como era feito o desembarque de viajantes. A intenção era informar ao leitor os riscos enfrentados pelos viajantes que, visitavam a cidade de Fortaleza. Contudo, o desenhista representa também os homens do embarque e desembarque. Bastante semelhante da forma que foi descrito por outras fontes já mencionadas no trabalho.

Figura 35 - O Mequetrefe – Porto do Ceará: cenas 2, 3 e 4



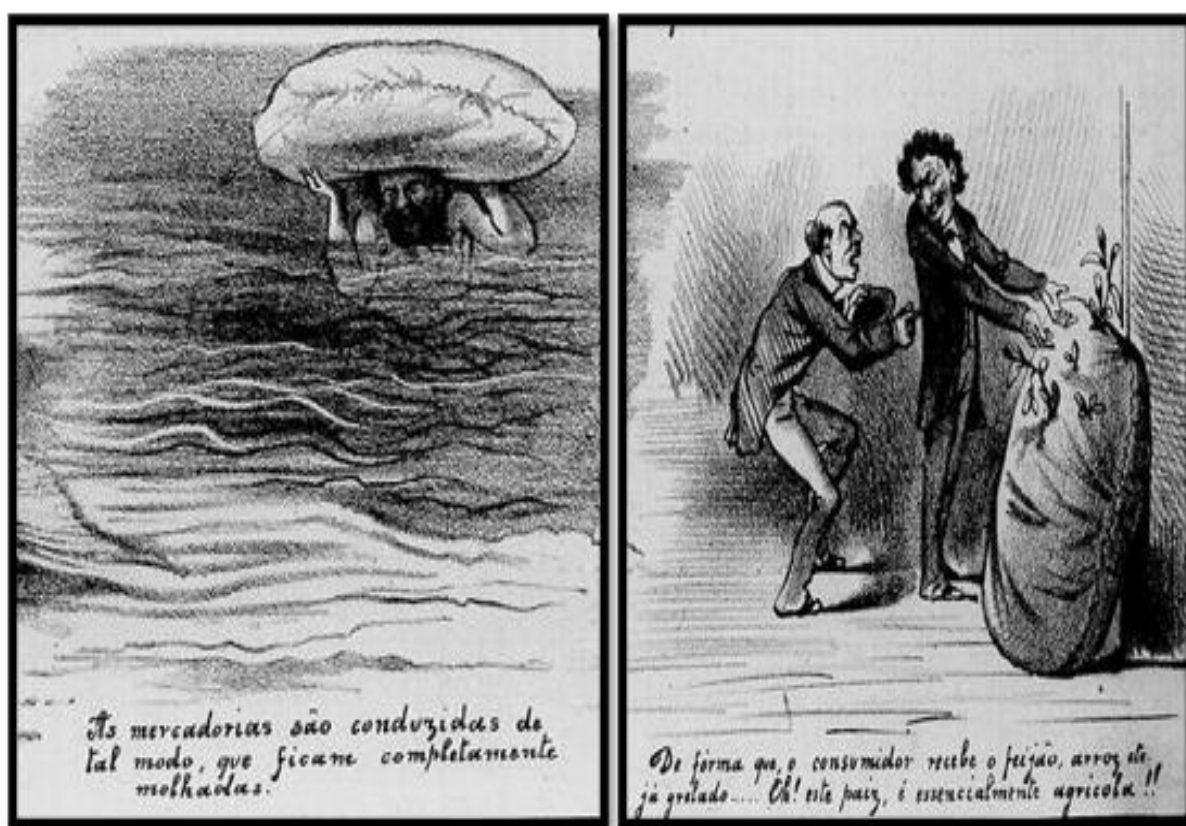
Fonte: Adaptado pelo autor.

³¹⁴PORTO do Ceará. **O Mequetrefe**. Rio de Janeiro, nº 223, p.210-216, 13 out. 1880. Disponível em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709670&PagFis=1466&Pesq=poro%20do%20cear%C3%A1>>Acesso em 29 abr. 2018.

Na primeira das cenas são representados quatro carregadores do porto, nas suas vestes de trabalho, transportando em andor um senhor e uma senhora bem vestidos, o que sugere serem pessoas de posses. A água na altura dos pés dos trabalhadores, areia, bem como o sentido do movimento deles indica que estão realizando um desembarque. Na cena três, o trabalhador reaparece, fazendo parte de uma representação de um “acidente” que poderia ocorrer aos viajantes: a queda do andor. Em seguida, ele desaparece, o foco passa a ser, exclusivamente os viajantes e o inconveniente dos ventos e da areia. As legendas descrevem as cenas: “Os viajantes são conduzidos em andor até a terra...e felizes d’aquelles que não tiverem à lamentar alguma desgraça. Ainda mesmo livres das ondas, não estão livres de porem a descoberto ocultos penhores”.³¹⁵

As últimas duas cenas (Figura 36) tinham por objetivo representar o prejuízo que aquele modo de se fazer o embarque e desembarque causava aos comerciantes. Todavia, talvez, sem intenção, informa sobre o risco enfrentado pelos carregadores do porto no cotidiano do seu trabalho. Isso evidencia a precarização daquela profissão braçal:

Figura 36 O Mequetrefe – Porto do Ceará: cenas 5 e 6.



Fonte: O Mequetrefe - adaptada pelo autor.

³¹⁵ *Ibid.*, p. 210-216.

A cena cinco, acima, destaca um carregador “com água até a barba”, como descreveu Zózimo Barroso em relatório já mencionado anteriormente, carregando um daqueles fardos colocados na praia, na baixa do mar, para bordo de alvarengas ou catraias para, em seguida, serem embarcados em navios e levados para outras províncias e diferentes lugares do mundo. As legendas dizem: “As mercadorias são conduzidas de tal modo, que ficam completamente molhadas. De forma que, o consumidor recebe o feijão, arroz etc já grelada...Oh! este paiz, é essencialmente agrícola!”³¹⁶.

Devemos entender que os riscos daquele embarque e desembarque no porto não era exclusivo das mercadorias e viajantes; mas, também parte da rotina daqueles homens que trabalhavam no porto carregando pessoas e produtos. A precariedade do porto tornava o seu trabalho precário e arriscado. A rotina de trabalho desses homens representada no desenho de *O Mequetrefe* é compatível não só com a descrições do porto feita por Zozimo Barroso e Jonh Hawksaw, mas, igualmente com a representação dos carregadores do porto feita por Manuel de Oliveira Paiva³¹⁷ em seu conto “*O Velho Vovô*” escrito na época em que começaram as obras da *Ceará Harbour Corporation*:

Pausadamente, homens quase nus, de tanga e ceroula curta à guisa de calções, entravam pelo mar adentro e abeiravam-se, com água pelos peitos, dos lanchões que oscilavam apenas, carregados de mercadorias. O calor do sol untava de suor a esses trabalhadores, de linda musculatura atlética, que suspendiam fardos, com admirável precisão mecânica, e traziam-nos para o seco. Outros, em movimento contrário, embarcavam algodão e café e couros, desempilhando altas montanhas de gêneros acumuladas pela areia, entre latadas de escaleres e esqueletos de lanchas velhas. Ao longe, se avistava o branco velejamento das jangadas que repousavam fora do alcance das ondas. E, por toda parte, como cercando os domínios do velho trapiche, espalhavam-se massas complicadas de ferros, quais membros esfacelados de um corpo gigantesco e bruto. Os navios ancorados, longe, lá estavam como abandonados no seio das águas, apenas visitados por tanchões vagarosos. E, de quando em vez, no deserto azul, passava a alvura imponente de uma jangada.³¹⁸

O escritor destaca que esses trabalhadores possuíam um “porte atlético” e que “com admirável precisão mecânica” carregavam mercadorias. Para além dessa romantização dos trabalhadores, não podemos esquecer que, na prática, aqueles homens, faziam parte da parcela pobre da população da cidade, trabalhavam sob o sol escaldante, e buscavam naquela atividade uma fonte de renda para sobreviver. Outro aspecto da aparência dos trabalhadores era o modo

³¹⁶ *Ibid.*, p. 210-216.

³¹⁷ Manuel de Oliveira Paiva (1861-1892) foi um escritor cearense republicano e abolicionista, autor de dois romances – *Dona Guidinha do Poço* e *A Afilhada* –, além de contos e crônicas de cunho políticos publicadas no jornal *O Libertador*.

³¹⁸ PAIVA, Manoel de Oliveira; *O velho vovô*. In: MONTENEGRO, Braga; AZEVEDO, Sânzio de (orgs). *Contos*. Fortaleza: Academia Cearense de Letras, 1976.

como se vestiam para trabalhar, cobertos apenas da cintura para baixo. Outros elementos com os quais esses homens se deparavam que aparecem no conto, são eles: lanchões; jangadas; o trapiche, navios ancorados ao longe, o calor do sol, o céu azul. Todos esses elementos representados nos permitem imaginar ou chegar um pouco mais próximo daquilo com que aqueles trabalhadores se deparavam no seu local de trabalho. A praia e o porto eram, para esses trabalhadores, além dos diversos elementos que os compunham, uma fonte de sustento. A passagem nos revela que a literatura como as artes plásticas são prodigas em fixar estes instantâneos do mundo do trabalho.³¹⁹

Em relação a edição de *O Mequetrefe*, destacamos que a intenção da revista não era descrever quem eram os catraieiros, a precariedade do seu trabalho, como se vestiam, em que consistia seu trabalho ou sua aparência. Por conta da sua proximidade com o republicanismo, é provável que por trás daquela preocupação com o Estado do porto do Ceará, existisse a pretensão de criticar a Monarquia. Lembremos que os portos do Brasil eram de responsabilidade do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras públicas. Logo se o porto se encontrava naquelas condições era devido à falta de ação do Governo no sentido de resolver o problema. No artigo que acompanha o desenho da revista, lemos o seguinte:

O governo tem gasto rios de dinheiro em comissões de engenheiros para estudal-o, no entretanto ele continua do mesmo modo como mais ou menos indica o nosso desenho. [...] O governo até aqui só tem curado de fazer eleições. Os deputados vêm para o parlamento e esquecem-se das suas províncias nos prazeres da Corte, esta Capua em cujo seio elles dormem o somno dos devassos, a custa do subsidio. E as províncias que morrão, a mingua de melhoramento que ellas podião ter, se o dinheiro do paiz não se gastasse em pura perda. Pedimos, pois, a attenção de quem competir para os desenhos a que nos reportamos. [...] Se não fôrmos attendidos é bem provável que voltemos ao assumpto porque – água molle em pedra dura tanto bate até que fura.³²⁰

A passagem acima extraída do artigo *O Porto do Ceará* que acompanha o desenho analisado deixa claro o tom de crítica feita a Monarquia, que para um republicano representava o atraso, assim como o modo em que se fazia o desembarque e o embarque no porto do Ceará. Denunciar a precariedade do porto da Província do Ceará, talvez fosse visto como uma maneira de atestar a ineficácia do Governo ou, em outras palavras, do sistema monárquico. Uma questão que poderíamos fazer sobre o assunto seria: Qual era alcance da revista? A resposta nos dá a dimensão do alcance da crítica contida nela ao Governo. Segundo informações contidas na capa da edição 223 (Figura 36), verifica-se que a revista possuía assinantes na Corte e nas Províncias.

³¹⁹ Ver Raimundo Cela.

³²⁰ PORTO do Ceará. *O Mequetrefe*. Rio de Janeiro, nº 223, p.210-216, 13 out. 1880. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709670&PagFis=1466&Pesq=poro%20do%20cear%C3%A1>>Acesso em 29 abr. 2018.

Figura 37 – Capa da edição nº 223



Fonte: O Mequetrefe.

Na mesma edição, a revista agradece aos assinantes do interior da província que fizeram o pagamento de suas assinaturas e cobra aos que ainda não a pagaram. Supomos que a revista tinha um alcance nacional, podendo circular onde existisse alguém interessado em pagar por ela. A edição de número 132, publicada em 9 de novembro de 1880, do jornal o Cearense aponta a recepção do desenho em Fortaleza. A notícia do jornal sobre o desenho é a única evidência que temos a respeito da sua recepção na capital:

O Mequetrefe jornal que se publica no Rio de Janeiro, dedica uma de suas gravuras à representação do porto desta capital por ocasião das operações de embarque e desembarque. E' um esboço fiel do que se observa todos os dias entre nós e pelo qual se pode bem avaliar dos perigos, que acompanham os que tem necessidade de vencer a distancia, que a praia separa das embarcações. O modo grotesco do embarque em andor, a maneira indecente e perigosa pela qual se faz a carga e descarga das mercadorias, está tudo bem representado e fielmente apanhado no desenho do numero 223 d' aquelle jornal. Quando nenhuma utilidade nos resulte da divulgação do que seja o porto desta capital, ficão ao menos sabendo aquelles que por própria experiência não o conhecem, que há toda rasão nos clamores, que aqui levantamos pelo melhoramento do porto, como a satisfação de uma necessidade momentosa.³²¹

A notícia não é assinada, mas indica satisfação pela representação que a revista fez do porto. Isso por denunciar como esse se encontrava e sua necessidade de melhoramento. Se para os contemporâneos do jornal tratava-se de um desenho fiel da condição precária em que

³²¹PORTO do Ceará. **Cearense**. Fortaleza, 9 nov. 1880. Noticiário, p.2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=709506&pasta=ano%20188&pesq=Porto%20do%20Cear%C3%A1&pagfis=13070>> Acesso em: 23 de ago. de 2018.

funcionava o porto, para nós foi um retrato das experiências dos homens do embarque e desembarque, especialmente, de como trabalhavam, como se vestiam, os riscos que enfrentavam e instrumentos que usavam. Ao buscarmos nas entrelinhas dos documentos mencionados até aqui, as experiências dos trabalhadores, deparamo-nos com um aspecto que dominava a vida dos trabalhadores do século XIX, a saber: a *insegurança*. As péssimas condições de trabalho, contribuía diretamente na qualidade de vida dos indivíduos:

Eles não sabiam no princípio da semana quanto levariam para casa na sexta-feira. Não sabiam quanto tempo duraria o emprego atual ou, se viessem a perde-lo, quando voltariam a encontrar outro e em que condições. Não sabiam que acidentes ou doenças os afetaria, embora não ignorassem que algum dia no meio da vida – talvez quarenta anos para os trabalhadores não especializados, talvez cinquenta para os especializados – iriam tornar-se incapazes para o trabalho físico pleno e adultos, sabiam o que aconteceria entre esse momento e a morte.³²²

Maria Lucia Caira Gitahy, em *Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889-1914)*, nos chama a atenção para as péssimas condições de vida e lugar em que vivem dos trabalhadores do embarque e desembarque:

O trabalhador do porto vivia perto do local de trabalho e seu ritmo de trabalho, no mínimo irregular, permitia a ele ir e vir de casa para o porto mais de uma vez por dia. A rotina de trabalho das esposas dos trabalhadores do porto era diretamente afetada pelas horas que seus maridos trabalhavam e pelo tipo de carga com que eles estavam lidando. Os filhos sabiam muito sobre o trabalho dos pais e, morando junto ao porto, observavam os navios chegando e partindo. As flutuações dos salários do trabalhador do porto tinham um óbvio impacto no orçamento da família.³²³

Além da ilustração publicada em *O Mequetrefe*, o conto *O Velho vovô*, e os relatórios que tratamos há pouco, nos deparamos com um outro registro do porto que nos ajuda na reflexão sobre a rotina dos carregadores. Trata-se de uma aquarela produzida por José Reis Carvalho em 1859 (Figura 38). Nela observamos o registro do processo de transporte de mercadorias no porto. O trapiche aparece como uma estrutura de madeira equipada com um guindaste manual através do qual sete trabalhadores transferem para uma embarcação – aparentemente uma alvarenga – caixotes de mercadorias. A bordo da embarcação estão mais cinco trabalhadores. O mar está agitado. Para a embarcação não ser levada pela correnteza forte, três trabalhadores seguram cordas presas ao trapiche. Os outros sentados observam dois caixotes amarrados a

³²² HOBBSAWM, Eric J. *A Era do Capital (1848-1875)*. 20ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2013, p. 334.

³²³ GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. Editora da Universidade Estadual Paulista: São Paulo 1992. pp. 121-122.

corda do guindaste descenderem com alguém encima. Ao fundo, em perspectiva, aparecem vultos de outros trabalhadores.

Figura 38 - O embarque de mercadorias no porto José Reis Carvalho (1859)



Fonte: José Reis de Carvalho, 1859.

É certo que imagens como esta não podem ser tomadas como retrato fiel da realidade ou ainda representações de objetos históricos tal qual aconteceram. Em outras palavras não são espelho da realidade.³²⁴

Quando comparamos o desenho da revista *O Mequetrefe* e a aquarela de José Reis de Carvalho, encontramos algumas diferenças. A primeira coisa que nos chama a atenção é a ausência do trapiche na imagem da revista, mesmo sendo ampla, nenhum espaço foi destinado a estrutura de embarque e desembarque. Outra diferença está nas roupas usadas pelos

³²⁴ PAIVA, Eduardo França. **História e Imagens**. 2ª ed. Belo Horizonte: Autentica, 2006, p. 19-20.

trabalhadores. Em uma imagem, eles aparecem vestindo apenas uma espécie de calção, semelhante descrição de Manoel de Oliveira Paiva, “Homens quase nus, de tanga e ceroula curta à guisa de calções”, entrando no mar “com água pelos peitos”. Isso, certamente ocorre porque no desenho de Reis os trabalhadores realizam o embarque utilizando o trapiche, o que excluía a necessidade de entrar no mar com as mercadorias na cabeça. As observações nos levam a crer que a revista optou em representar o porto durante a baixa-mar, ou seja, quando não era possível a utilização do trapiche. Já o artista retratou o movimento do porto durante a preamar, quando o embarque era feito pelo trapiche com o auxílio do guindaste. Além disso, observa-se que em uma das imagens temos viajantes, trabalhadores, em diferentes cenas que detalham o processo de embarque e desembarque, acompanhadas de legendas que enfatizam o que acontece, como se a capacidade de comunicação direta da imagem não fosse suficiente. Por outro lado, na outra imagem, temos representados um número considerável de trabalhadores. Supomos que o desenho da revista foi uma produção carioca produzida a partir de descrições. Enquanto o desenho de José Reis arriscamos ser fruto de observação. Lembremos que foi produzido durante a passagem de seu autor pela província

No relatório que apresentou ao Governo Imperial do Brasil em 1875, John Hawkshaw descreveu o porto de Fortaleza e suas condições de funcionamento, em certa altura do relatório o engenheiro relatou o modo como se realizava o embarque e desembarque:

O algodão e outros produtos são transportados dos armazéns e empilhados na praia, nas horas da prê-mar; na baixa-mar, grande número de homens empregam-se no transporte de alvarengas fundeadas até 100m,00, proximamente, do litoral. Esses homens entram no mar com água pelo pescoço; as mercadorias ficam molhadas com frequencia; quando o mar está agitado, os trabalhadores são arrastados, e os gêneros ficam perdidos OU avariados. O salário destes trabalhadores é de 200 réis por transporte de um fardo. Das alvarengas são as mercadorias baldeadas para navios, que ancoram a 500m, do litoral. Nas descargas adopta-se processo inverso. O algodão, o assucar, café, chifres, etc., constituem os principais produtos de exportação. [...] O desembarque de passageiros é muito difícil. Raras vezes podem os botes aproximar-se de terra; o embarque e desembarque praticam-se, geralmente, em jangadas à vela. De ordinário os passageiros molham os pés ao desembarcar durante a prê-mar.³²⁵

Com essa descrição do embarque e desembarque no antigo porto, o engenheiro pretendia justificar o plano de melhoramento proposto em seu relatório. Mas também revelou informações sobre a rotina de trabalho dos homens que faziam o embarque e desembarque no porto. Da descrição, pode-se inferir que o trabalho dos catraieiros era árduo, braçal, ocorrendo em horário específico, isto é, na baixa mar, em outras palavras quando o mar estava menos agitado. Naquele momento, entravam no mar, com água, no pescoço.

³²⁵HAWKSHAW, Jonh. **Melhoramento dos portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ. G. Bouzingoy & Filhos, 1875

A insegurança do porto, tornava o ambiente de trabalho destes homens propício à “acidentes”, o que nos permite afirmar que se tratava de um trabalho precário, sobretudo porque, não existia nenhum equipamento de segurança³²⁶. Esses aspectos do trabalho dos homens do embarque e desembarque contidos no relatório do engenheiro convergem com as informações que conseguimos a partir das fontes analisadas anteriormente.

Para além dessas, evidenciamos a baixa remuneração dos trabalhadores, recebendo 200 reis por cada fardo transportado. Em outras palavras, sua remuneração era equivalente ao que pudesse transportar e dependia da existência de navios para descarregar. Como se não bastasse o baixo valor recebido pelo transporte de mercadorias e “A fim de obter autorização para realizar o transporte, precisava-se pagar ao homem responsável pela organização e fiscalização do carregamento dos navios (contratador) a parte do que recebia pelo trabalho”³²⁷.

Outro fator que demonstra a precariedade do trabalho ao qual esses homens estavam sujeitos, era o fato daquela atividade ser um trabalho avulso. Isto é, temporário, sem nenhum vínculo empregatício. Os trabalhadores eram recrutados somente, quando havia navios ancorados na costa da capital, com pessoas ou mercadorias, aguardando embarque ou desembarque. Isso leva a crer na inexistência de registro desta função.³²⁸ O recenseamento de 1872 não faz nenhuma menção aos catraieiros ou a atividade desempenhada por esses trabalhadores. Todavia, necessário salientar que ele é impreciso:

O recenseamento de 1872 foi o primeiro a nível nacional e um dos mais acurados já realizados no Brasil. Sua classificação das profissões, no entanto, não permite uma definição precisa da estrutura social do país. Ela simplifica uma situação complexa e estratificada, dando uma visão incompleta da realidade. A mesma categoria censitária podia juntar grupos muito diferentes. No caso dos têxteis, por exemplo, não apenas o número estar incorreto, como também diferentes meios de produção utilizados por diferentes tipos de trabalhadores – teares domésticos e moinhos mecânicos – podem ter sido somados, dando um número extraordinariamente alto de trabalhadores têxteis em todo o país – 139.342 – e surpreendentemente baixo no Rio de Janeiro – 14.³²⁹

A constatação sobre o recenseamento nos faz concluir que ou os catraieiros não

³²⁶ Em nenhuma das fontes que possuímos, existem referências a equipamento de segurança.

³²⁷ MORAIS, . M. **Vaivém das marés**: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904). Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 60–75, 2010. DOI: 10.5007/1984-9222.2010v2n3p60. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2010v2n3p60>. Acesso em: 26 jul. 2023.

³²⁸ MORAIS, . M. **Vaivém das marés**: o dia a dia dos trabalhadores catraieiros no porto de Fortaleza (1903-1904). Revista Mundos do Trabalho, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 60–75, 2010. DOI: 10.5007/1984-9222.2010v2n3p60. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2010v2n3p60>. Acesso em: 26 jul. 2023.

³²⁹ HAHNER, June. **Pobreza e Política**: os pobres no Brasil (1870-1920). Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1993, p. 37.

foram registrados no censo ou encontram-se inseridos em uma outra categoria de trabalhadores registrada no documento.

No relatório em que apresentou plano de construção de um porto na enseada do Mucuripe, em 1865, o engenheiro Zózimo Barroso também descreveu as condições de funcionamento do porto. Sua descrição aproximou-se bastante daquela feita pelo engenheiro britânico John Hawkshaw, especialmente no que tange ao papel do trabalhador do desembarque e embarque. Sobre o embarque, afirmou que ocorria apenas durante quatro horas por dia, na maré baixa, quando o recife que corria obliquamente a praia ficava descoberto, diminuindo a agitação do mar. Os produtos de exportação eram, então, ensacados e postos na praia, depois disso entrava em cena o catraieiro ou trabalhador do transporte de pessoas e mercadorias. Estes colocavam os sacos de mercadorias na cabeça e os levavam à bordo de alvarengas, que ficavam à distância aproximada de 190 à 150 metros da praia.³³⁰ Em suas palavras:

Estas distâncias são necessárias a afim de evitar-se que as alvarengas vão à costa com prejuízo das mesmas e das mercadorias, e para vencer-a e chegar às alvarengas são homens muitas vezes obrigados a entrar n'agua até a barba.³³¹

Das alvarengas, as mercadorias eram levadas até os navios tendo antes que enfrentar as agitações do mar, o que ocasionava, muitas vezes, avarias. Já as operações de desembarque ocorriam durante a maré alta, momento em que as alvarengas podem atracar. Nestas circunstâncias, as mercadorias eram levantadas por guindastes, que funcionavam através da força humana, e transportadas em carretas, movidas da mesma forma, sob pequenos trilhos de ferro, até a alfandega. Zózimo Barroso, salienta que esse modo de se fazer o desembarque de mercadorias só poderia ocorrer durante “seis meses do ano” e “segundo a direção do vento e consequente movimento das areias produzem-se aterros em torno do trapiche, que deixavam muitas vezes em seco os últimos esteios, e então as operações de desembarque se fazem de modo perfeitamente idêntico às de embarque”.³³² O desembarque de viajantes ocorria por meio de andor, uma opção para quem “desejava” ir a terra, fora do tempo da baixa mar, receava confiar sua pessoa à jangadas veloz e ousada³³³

Em síntese, pode-se dizer que a rotina de trabalho dos homens do transporte de pessoas e mercadoria do porto era dura, perigosa e mal remunerada. Na maré baixa, faziam o

³³⁰ Fleury, C. A. A. de Padua. Relatório com que o Exm Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administra da Província do Ceará ao Fleury, C. A. A. de Padua. Relatório com que o Exm Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administra da Província do Ceará ao Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no de 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881. Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no de 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881.

³³¹ *Ibid.*, p. 206.

³³² *Ibid.*, p. 206.

³³³ *Ibid.*, p. 206.

embarque dos produtos e mercadorias de exportação da Província. Na maré alta, adaptavam-se ao meio, faziam o desembarque, visto que naquele momento era possível o atracamento das pequenas embarcações e a utilização do trapiche. A exceção ocorria no desembarque de viajantes, quando poderia ser feito mesmo durante a maré alta. Não haviam equipamentos de segurança para preservar a vida dos trabalhadores. Como disse Zózimo Barroso, muitas vezes entravam com água na altura da barba, enfrentando a agitação do mar, pondo em risco a sua integridade física, para garantir uma baixa remuneração, adquirida somente quando havia movimento de navios no porto.

Na manhã de 3 de janeiro de 1904, descontentes com o recrutamento para a Armada realizado mediante sorteio, os trabalhadores do embarque e desembarque decidiram, em uma ação conjunta, cruzar os braços e iniciar uma greve.³³⁴ Em seguida, deslocaram-se até o Galpão do porto com o objetivo de realizar protesto contra o recrutamento da categoria. Todavia, foram reprimidos pela ação truculenta do Batalhão de Polícia do Estado. O saldo do ocorrido foi a morte de 7 pessoas e 30 feridos.³³⁵

Ainda que não tenha sido bem sucedida e ligada a questão do trabalho, a greve dos catraieiros nos permite enxergar o papel fundamental dos trabalhadores do embarque e desembarque no funcionamento do porto de Fortaleza. Sem eles, ainda que por um curto intervalo de tempo, o porto parou. De repente, aquele equipamento idealizado para ser um componente da rede de infraestrutura do capitalismo, suspendeu suas atividades, mercadorias e viajantes não foram embarcados ou desembarcados.

Em resumo, se os operários da *Ceará Harbour Corporation* tiveram um papel crucial nas obras que visaram o melhoramento do antigo porto. Por outro lado, para o seu pleno funcionamento, não se pode ignorar a importância vital do trabalho realizado pelos catraieiros. Sem esses trabalhadores, os projetos e planos de montagem de alicerces para o desenvolvimento do capitalismo não seriam bem sucedidos ou até mesmo viáveis.

³³⁴ MENEZES, Raimundo de. **Coisas que o tempo levou**: crônicas históricas da Fortaleza antiga. 3. ed. Fortaleza: Ed. Demócrito Rocha, 2000. p. 84.

³³⁵ MORAIS, N. M. **Todo cais é uma saudade de pedra**: repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904). 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado em História e Culturas) -Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2009.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observamos que ao longo do século XIX, especialmente, na segunda metade do oitocentos a cidade passa por uma série de transformações fruto da implementação de planos urbanísticos, serviços e equipamentos, cuja intenção era fazer de Fortaleza uma cidade modernizada. A administração em parceria com engenheiros, comerciantes e iniciativa privada converteram-se em facilitadores da articulação da cidade ao capitalismo internacional. Para tanto, concentraram seus esforços na montagem de uma infraestrutura para promover a circulação do capital.

Apesar das transformações em curso, a cidade ainda não contava com um porto compatível com o aumento do fluxo de mercadorias e pessoas, característico do contexto de desenvolvimento do capitalismo. O porto primitivo – assim como identificamos o existente antes das obras – não passava de um trapiche, cuja precariedade foi objeto comum de relatos de vários viajantes. Para o escritor Manoel de Oliveira Paiva, o porto era o “Velho vovô”, um “gigante esfacelado” pela praia. Para os comerciantes, ele era responsável por ocasionar prejuízos devido ao fato de muitas mercadorias serem danificadas no processo de embarque e desembarque.

Por conta de sua precariedade e do interesse de montagem de uma infraestrutura do capitalismo na cidade, o melhoramento do porto passou a ser objeto de desejo daqueles agentes que o viam como condição para o progresso econômico da Província. Com o seu melhoramento, pretendia-se articulá-lo, de forma mais eficiente, a rede de infraestrutura do capitalismo. Entretanto, antes mesmo, do anúncio do contrato das obras, já se discutia a seguinte questão: Melhorar o porto já existente ou transferi-lo para a enseada do Mucuripe?

Figuras como o Senador Pompeu e, em um primeiro momento, os engenheiros Zózimo Barroso e James Foster, compartilharam a opinião de que construir um porto na enseada do Mucuripe era a melhor opção. Isso porque, segundo eles, o local referido possuía melhores condições naturais do que a localização em que se encontrava o primitivo. Contrário a essa opinião estava os comerciantes da cidade, dentre os quais estavam os proprietários de casas de exportação e importação. Eles argumentavam que a transferência do porto para o Mucuripe acarretaria maiores despesas e que a cidade já contava com uma infraestrutura composta, por exemplo, por armazéns e casas de prensar. Em 1875, em seu relatório - *Melhoramento dos portos do Brasil*- Jonh Hawkshaw, indicou que o Mucuripe possuía melhores condições naturais para a instalação de um novo porto. Todavia, devido ao peso da opinião do comércio,

terminou por indicar o melhoramento do porto existente. Mais tarde, o plano do engenheiro serviu de base para as obras da *Ceará Harbour Corporation*.

No período em análise, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas era o responsável pela conservação dos portos nacionais. Foi por intermédio do Ministério que Jonh Hawkshaw foi convidado a vir ao Império estudar e apresentar plano de melhoramento dos portos do Brasil.

Em 1883, foi estabelecido contrato entre o Governo do Império e os contratantes Tobias Lauriano e Ricardo Lange para realizar as obras de melhoramento do porto de Fortaleza. Mais tarde, a concessão foi transferida para empresa britânica organizada para esse fim e chamada *Ceará Harbour Corporation*. O Ministério da Agricultura passou, então, a acompanhar e fiscalizar as obras.

As obras do porto só iniciaram definitivamente em 1886 e foram marcadas, por paralizações e atrasos em decorrência da falta de materiais e empasses entre empresa concessionária e o Governo. As obras se arrastaram por anos ao passo que as areias provocavam a obstrução do porto a ponto de tornar as obras inviáveis. Em 1900, as obras concluídas e por concluir foram encampadas pelo governo federal.

Para além das obras em si, nos interessou a compreensão de como as experiências de catraieiros e operários da *Ceará Harbour Corporation* estiveram inseridas nesse processo. Por meio do censo de 1887, identificamos alguns trabalhadores das obras tais como maquinistas e carpinteiros. As condições de trabalho desses operários no canteiro eram precárias, mencionamos “acidentes” envolvendo alguns desses trabalhadores durante as obras, inclusive, um caso de morte. Além de disso, identificamos anúncios de vaga de emprego para carpinteiros e cavouqueiros na empresa, indicação de um dos meios através do qual os trabalhadores eram recrutados. Em suma, apesar das limitações impostas pela escassez de fontes detalhadas, oferecemos um vislumbre das experiências vivenciadas por esses trabalhadores nas obras de melhoramento do antigo porto de Fortaleza.

Além dos operários da *Ceará Harbour Corporation*, tratamos da importância de trabalhadores conhecidos como catraieiros, homens que realizavam o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias no antigo porto de Fortaleza. Os catraieiros eram responsáveis por realizar o transporte de mercadorias entre as embarcações e a praia, uma vez que os navios não atracavam diretamente no cais devido a sua falta de profundidade. Esse trabalho era árduo, mal remunerado e arriscado. Carregando fardos de mercadorias na cabeça, os trabalhadores entravam com a água na altura do pescoço. Com a utilização de andor carregavam viajantes para embarcá-los ou desembarcá-los.

Na sua rotina de trabalho, faziam uso das catraias, embarcação cujo nome deriva de conotação pejorativa, devido a sua precariedade, sugerindo desvalorização dos trabalhadores catraieiros. Tais embarcações não eram de propriedade dos trabalhadores, mas, sim, de armadores e contratadores.

O antigo porto de Fortaleza estava situado na região da prainha. Próximo dali moram os catraieiros, especificamente em uma área chamada Outeiro da Prainha. Tal região oferecia uma vista esplêndida do oceano e era uma área onde se encontravam diversas palhoças. Daquele lugar saíam diariamente para o porto, buscando trabalho no carregamento e descarregamento de mercadorias, enfrentando as más condições de trabalho e riscos.

A ineficiência do porto o fazia dependente do trabalho dos carregadores. Por isso, a reação das autoridades diante da paralização dos trabalhadores em 1904. Quando cruzaram os braços, as atividades do porto de Fortaleza foram suspensas, não ocorreram embarques ou desembarques.

Compreendemos os carregadores e os operários da *Ceará Harbour Corporation*, como parte integrante da massa de trabalhadores que durante muito tempo foi negligenciada pela historiografia, mas que, na prática foi elemento chave para o desenvolvimento do capitalismo. Foram esses trabalhadores os responsáveis por erguer os seus alicerces dentro e fora da Europa. Enquanto governantes, engenheiros e empresários planejavam no conforto de seus gabinetes obras de infraestrutura para garantir a fluidez do capital, eram os trabalhadores, nos canteiros de obras, que realizavam o trabalho pesado, transportando materiais, manuseando ferramentas e máquinas. Muitas vezes mal remunerados e enfrentando os mais diversos riscos impostos pelas condições insalubres de trabalho, foram eles quem materializaram plantas e projetos, possibilitaram o avanço de estradas de ferro, construíram e melhoraram portos, promoveram a aberturas de estradas, garantiram o funcionamento de equipamentos e serviços. Em outras palavras, o trabalho desses homens foi indispensável para o desenvolvimento do capitalismo e circulação do capital.

Em suma, o trabalho desenvolvido demonstra que, se por um lado as obras de melhoramento do porto foram uma etapa no sentido de prover Fortaleza de uma infraestrutura para a entrada e circulação do capital; as experiências vivenciadas pelos catraieiros e operários da empresa britânica, trataram-se de um elemento fundamental na busca pela concretização desse objetivo.

REFERÊNCIAS

TIPOLOGIA DE FONTES:

1. Relatórios

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Segunda Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas por Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado na Terceira Sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Theodoro Machado Freire Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral na Quarta Sessão da Décima Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas Affonso Augusto Moreira. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da vigésima Legislatura, Comércio e Obras Públicas por Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1887, p. 124.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado a Assembleia Geral na Terceira Sessão da vigésima Legislatura, Comércio e Obras Públicas por Rodrigo Augusto as Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. p. 123-124 Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=30&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1078%2C119%2C4232%2C2985>> Acesso em: 08.06.2021

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral na Quarta Sessão da Vigésima Legislatura pelo Ministério e secretaria de Estado Interino dos Negócios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=31&s=0&cv=1&r=0&xywh=-1258%2C-1%2C4594%2C3241>> Acesso em 08.06.2021.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral na Quarta Sessão da Vigésima Legislatura pelo Ministério e secretaria de Estado Interino dos Negócios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=31&s=0&cv=1&r=0&xywh=-1258%2C-1%2C4594%2C3241>> Acesso em 08.06.2021.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado pelo Ministro Francisco Glicerio ao chefe do governo provisório. Brasil: Imprensa Nacional, 1890. p. 73 Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=32&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1372%2C-90%2C4814%2C3396>> Acesso em 08.06.21

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro D'Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Barão de Lucena em junho de 1891. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. p. 94-95. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=33&s=0&cv=0&r=0&xywh=-378%2C-1%2C4594%2C3241>> Acesso em: 10.06.2021.

BRASIL. Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo General de Brigada Dr. Bibiano Sérgio Macedo Fontoura Costallat Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Viação e Obras Públicas em maio de 1894. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antônio Olyntho dos Santos Pires, Ministro do Estado dos Negócios, da indústria, viação e obras públicas. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1895. p. 398-399. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/108#?c=0&m=37&s=0&cv=0&r=0&xywh=-207%2C119%2C4248%2C2997>> Acesso em 10.06.2021.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Aviação e Obras Públicas engenheiro Olyntho dos Santos Pires em maio de 1896. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1896.

BRASIL. Ministério da Industria, Aviação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Aviação e Obras Públicas Joaquim Martinho em maio de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

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

BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos pelo Ministro de Estado dos Negócios da Industria, Viação, e Obras Públicas Alfredo Eugenio de Almeidas Maria no ano de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

RELATÓRIO com que o excelentíssimo senhor comendador João Wilkens de Mattos abriu a 1ª sessão da 21ª legislatura da Assembleia Provincial do Ceará no dia 20 de outubro de 1872. Ceará: Typographia Constitucional, 1873.

FALLA com que o ex.mo sr. desembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, presidente da província do Ceará, abriu a 2.a sessão da 23.a legislatura da respectiva Assembléa no dia 2 de julho de 1877. Fortaleza, Typ. do Pedro II, 1877.

FALLA com que o ex.mo sr. dr. José Julio de Albuquerque Barros, presidente da província do Ceará, abriu 1º sessão da 24ª legislatura da Assembléa Provincial no dia 1 de novembro de 1878. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1879.

RELATÓRIO que o Exm. Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no dia 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881.

RELATORIO apresentado á Assembléa Provincial do Ceará na sessão ordinária de 1882 pelo presidente da província, Dr. Sancho de Barros Pimental. Fortaleza: Typographia do Cearense, 1882.

RELATÓRIO com que o Exm. Sr. Desembargador Miguel Galmon Du Pin Almeida passou a administração da Província do Ceará ao Exm. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas no dia 9 de abril de 1886. Fortaleza: Typ. do Cearense, 1886,

RELATORIO com que o exm. sr. dr. Enéas de Araujo Torreão, passou a administração da provincia do Ceará ao exm. sr. dr. Antonio Caio da Silva Prado no dia 21 de abril de 1888. Fortaleza, Typ. Constitucional, 1888.

FLEURY, C. A. A. de Padua. Relatório com que o Exm Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administra da Província do Ceará ao EFleury, C. A. A. de Padua. Relatório com que o Exm Sr. Conselheiro Andre Augusto de Padua Fleury passou a administra da Província do Ceará ao Exm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no de 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881. xm. Sr. Senador Pedro Leão Velloso no de 1 de abril de 1881. Typ. do Cearense: Fortaleza, 1881.

GALVÃO, Manoel. Melhoramento dos Portos do Brazil. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1869.

2. Anais do Império

Coleção de Leis do Império. Vol1. Part. II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao8.html>> Acesso em out. de 2021.

Coleção de leis do Brasil, 1885, parte II, p. 640-641 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 23.06. 2021

Coleção de Leis do Império do Brasil. Part. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. Disponível em: <file:///C:/Users/Lenovo/Desktop/collecao_leis_1886_parte2.pdf> Acesso em: 23. 06.2021

Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1896. Parte I e II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. p. 71. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 13. 06.2021

Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1898. Parte I e II. Vol. I Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p. 256 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 13.06.2021

Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brazil de 1900. Vol. 01. p. 240. Disponível em: <<https://www2.Câmara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>> Acesso em: 24.06.2021.

3. Periódicos

A SEMANA. **Libertador**, Fortaleza, 9 de jan. de 1887, p. 02. Acesso em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=2930>> Disponível 12 de nov. de 2021.

AGRADECIMENTO. **Cearense**, Fortaleza, 31, maio de 1885, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=709506&pasta=ano%20188&pesq=Francisca%20Emilia&pagfis=17361>> Acesso em: 18 de ago. de 2021.

CARAMA, Antonio. Architectura Naval: construções Navaes Indígenas do Brazil. **Revista de Engenharia**. Rio de Janeiro, n.194, p.205-208, setembro, 1888. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=709743&pasta=ano%20188&pesq=%22Architettura%20Naval%22&pagfis=2689>> Acesso em: 20 de out. de 2021.

CARPINTEIROS. **Libertador**, Fortaleza, 18, ago. de 1890. Anuncios, p. 3. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20189&pesq=Carpinteiros&pagfis=4943>> Acesso em 13 de nov. 2021.

DESASTRE. **Libertador**, Fortaleza, 8 de jan. de 1887, Disponível em: <<http://memoria.Bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=2907>> Acesso em: 12 de nov. de 2021.

DESASTRE. **Cearense**, Fortaleza, 12 de maio. de 1885. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709506&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=17301>> Acesso em: 14 de nov. 2021.

INFORMAÇÃO. Gazeta do Norte: órgão liberal, Fortaleza, 26 abr. de 1888. p. 2.

NOVA alfandega. **Libertador**, Fortaleza, 22 de out. 1885. Notícias, p. 01.

OBRAS do Porto do Ceará. **Revista dos Constructores**. Rio de Janeiro. Vol. 1, nº 2, p.109-110, 1886.

OBRAS do Porto. **Libertador**, Fortaleza, 11 de out. de 1886, p.2 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&hf=memoria.Bn.br&pagfis=2629> Acesso em: 12 de nov. de 2021

OBRAS do porto. **Cearense**, Fortaleza, 30, maio de 1884, p.3.

PORTO do Ceará. **O Mequetrefe**. Rio de Janeiro, nº 223, p.209-216, 13 out. 1880. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709670&PagFis=14>>

66&Pesq=oro%20do%20cear%C3%A1> Acesso em 29 abr. 2016. Disponível em: < <http://brasil.crl.e du/bsd/bsd/u198 0/000404.html>> Acesso em: 18 jan. 2018.

PORTO do Ceará. **Revista de Engenharia**. Rio de Janeiro, vol.1, n.6, p. 8.

Porto do Ceará. **Libertador**, Ceará, 15 de out. 1884, p. 02.

PORTO da Fortaleza. **Gazeta do Norte**: órgão liberal. Fortaleza 5 de novembro de 1886, p. 1. Obras do Porto. **Libertador**. Ceará, 28 de julho, 1886, p. 02.

PORTO do Ceará. **O Mequetrefe**, Rio de Janeiro, nº 223, p.210-216, 13 out. 1880. Disponível

em:<<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709670&PagFis=1466&Pesq=oro%20do%20cear%C3%A1>> Acesso em 29 abr. 2018.

TRATANTE de marca. **Libertador**, Ed 226p.2,1884 Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=229865&pasta=ano%20188&pesq=&pagfis=648>> Acesso: 10 de nov. de 2021.

BIBLIOGRAFIA:

AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elizabeth Cabot Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Brasília, DF: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. 516.p

AMORIM, Inês. Os portos marítimos – uma perspectiva patrimonial, na longa duração. In: CRUZ, Maria Cecilia Velasco et al. (Orgs.). **Histórias e espaços portuários**: Salvador e outros portos. Salvador: Ed. UFBA, 2016.

ANDRADE, M.J.F.S. **Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1933**. 2012. 316f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP, Universidade de São Paulo, 2012.

ASSIS JÚNIOR, Heitor de. **A iconografia de José dos Reis Carvalho durante a Comissão Científica de Exploração**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2011.

BARROS, José D'Assunção Barros. **Fontes Históricas: Introdução aos seus usos historiográficos**. Petrópolis: Vozes, 2019.

BORIS, Fausto. **História do Brasil**. 14ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

CÂNDIDO, Tyrone A. P. **Proletários das Secas: experiencias nas fronteiras do trabalho (1877-1919)**. Curitiba: Appris, 2019.

_____. Tyrone Apollo pontes. **Trem da Seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)**. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria da Cultura, 2005.

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

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

CAVALCANTI, José Pompeu de A. **Chorographia da província do Ceará: o Ceará em 1887**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

CARVALHO, José Murilo de. A Vida Política. In: CARVALHO, José Murilo de (org). **A Construção Nacional: 1830-1889**. Rio de Janeiro: Objetiva; Madrid: Fundación Mapfre, 2012.

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

_____. Contribuições de Adolfo Herbster à formação urbana da cidade da Fortaleza. IN Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza: tomo CVIII, 1994.

CORREIA, D. C. As artimanhas do corpo: o cotidiano dos trabalhadores das ruas da cidade de Fortaleza (1880-1910). **Revista Ágora**, [S. l.], n. 18, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/7101>. Acesso em: 19 dez. 2021

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. **Revista do Instituto do Ceará**, v. 128, p. 81-111, 2014.

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

CARAMA, Antonio. **Architectura Naval: construções Navaes Indígenas do Brazil**. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1888.

FERNANDES, AnaI; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. Idealizações Urbanas e a Construção da Salvador Moderna: 1850-1920. In: SHU – Seminário de História Urbana, 1., 1990, Salvador, **Anais eletrônicos**. Disponível em: <<http://xvishcu.arq.ufba.br/anais-shcu/>> Acesso em: 22.05.2023.

FERNANDES, Ana Carla Sabino. **A imprensa em pauta: entre as contendas e paixões partidárias dos jornais Cearense, Pedro II e Constituição na segunda metade do século XIX**. 2004. 206f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2004.

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

GIRÃO, Raimundo. **Fortaleza e a crônica histórica**. UFC, Casa José de Alencar. Fortaleza, edição especial, 2000.

_____. **Geografia estética de Fortaleza**. 2. ed. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Imprensa Universitária, 1979

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

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar: Trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914.** Editora da Universidade Estadual Paulista: São Paulo 1992. pp. 121-122.

HAHNER, June. **Pobreza e Política: os pobres no Brasil (1870-1920).** Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1993.

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

HOBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital (1848-1875).** 20ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2013.

KIDDER, Daniel. **Reminiscências de viagens e permanências no Brasil.** Editora Itatiaia limitada; Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil.** Companhia Editora Nacional, 1942, 164-168; 175;178-180. Disponível em: [https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=nome cluster%3a KOSTER%2C+Henry %23obra_clus ter%3aViagens+ao+nordeste+do+Brasil](https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=nome+cluster%3aKOSTER%2C+Henry+%23obra_clus+ter%3aViagens+ao+nordeste+do+Brasil) Acesso em 14.02.20 23.

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

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias.** Fortaleza: Stylus Comuni cações, 1991.

LEAL, Maria das Graças de Andrade. O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX. *In:* CRUZ, M, C. V; LEAL, M. das Graça de Andrade; PINHO, J. R. M, (Org.). **História e espaços portuários: Salvador e outros portos.** Salvador: EDUFBA, 2016.

LINHARES, Juliana Magalhães. **Entre a casa e a rua: Trabalhadores pobres urbanos em Fortaleza (1871-1888).** 2011. 179f. – Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza (CE), 2011.

LOPES, Aristeu Elisandro Machado. **O Mequetrefe e a República: imprensa ilustrada, política e humor.** Rio de Janeiro, século XIX. *In:* SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - ANPUH, 26., 2011, São Paulo. Anais... São Paulo: ANPUH-SP, 2011. p.1-9

MAIA, Doralice Sátyro. Trilhos, Luzes e Salubridade: inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX – XX *In:* MAIA, Doralice Sátyro; SÁ, Nirvana L. A. Rafael de; PAULA A. Israel da Costa (Org.) **Trilhos, Luzes e salubridade: transformações técnicas na cidade entre os séculos XIX e XX.**

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

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

MORAES, Joaquim de Almeida Leite de. **Apontamentos de viagem 1882**. p. 260.
Disponível em: <https://viajantes.bbm.usp.br/?q=&filters=obra_cluster%3AApontamentos+de+viagem%23nome_cluster%3MORAES%2C+Joaquim+de+Almeida+Leite+de> Acesso em 14. 02. 2023

NEVES, F. de C. A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

NOBRE, Geraldo da Silva. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: SENAI/DR-CE. Coordenação de Divulgação, 1989.

ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De Forte a Vila e Cidade (1603 - 1889) In: SOUSA, et al (Orgs.). **Fortaleza: A Gestão da Cidade; uma história político-administrativa**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará. Departamento de História. Núcleo de Documentação Cultural. Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

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

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

PAIVA, Eduardo França. **História e Imagens**. 2ª ed. Belo Horizonte: Autentica, 2006.

PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e controle. In.: SOUZA, Simone; GONÇALVES, Adelaide...[et al]. **Uma Nova História do Ceará**. 2. Ed. Fortaleza: Edições Democrito Rocha, 2002. p. 168-169.

STUDART, Barão de. Para a história do jornalismo Cearense (1824-1924). Fortaleza: Typ.Moderna – F. Carneiro, 1924

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. Fortaleza: UFC. Tese de doutorado, 2015.

SALGADO, Ivone. A Modernização da Cidade Setecentista: O Contributo das Culturas Urbanísticas Francesa e Inglesa. In: **VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte**, 2000.

SAMARA, Eni de Mesquita e SOUSA, José Weyne Freitas. Morar e viver no Nordeste do Brasil: Fortaleza, séc. XIX. Trajetos. **Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social**, v. 4, n. 7. Fortaleza: UFC, 2006.

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

SIMONINI, Yuri. Sobre portos nordestinos: muralhas chinesas, ancoradouros soterrados e canais da discórdia (1869 – 1934) São Paulo: Pimenta Cultural, 2021.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção / Milton Santos. - 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro. Natal: Hucitec, 1995. 202p.

ORÍÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De forte a vila e cidade (1603-1889) *In*: **Fortaleza**: a gestão da cidade (Uma história político-administrativa). Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1994, p. 23.

SERAINÉ, Florival. **Dicionário de termos populares**. Revista ampliada e melhorada pelo autor, 2º ed; Fortaleza, 1991.

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