

Espaços e espacialidades no porto do Rio de Janeiro

Spaces and spatialities in the port of Rio de Janeiro

Cezar Honorato

Professor Titular em História Econômica e Social do Instituto de História da UFF. Possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal Fluminense (1983), mestrado em História pela Universidade Federal Fluminense (1987) e doutorado em História Econômica pela Universidade de São Paulo (1994).
cezarhonorato@gmail.com

Juliana Oakim

Arquiteta da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Possui graduação em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2003) e história pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2008). Possui especialização em Sociologia Urbana pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2012) e mestrado e doutorado em História Social pela Universidade Federal Fluminense (2014 e 2019, respectivamente).
juliana.oakim@gmail.com

RESUMO: Este artigo propõe, a partir de uma análise histórica da região portuária do Rio de Janeiro, analisar a constituição e o posterior esvaziamento de sua “Comunidade Social Portuária” em decorrência das mudanças tecnológicas e da transferência das atividades do porto para a Ponta do Caju. Em seguida, o artigo aborda as políticas de patrimônio cultural implementadas a partir deste esvaziamento e que tiveram como objeto o resgate da memória desta mesma Comunidade.

PALAVRAS-CHAVE: Porto; Rio de Janeiro; Patrimônio Cultural.

ABSTRACT: This article proposes, based on a historical analysis of the port region of Rio de Janeiro, to analyze the constitution and subsequent emptying of its Social Port Community due to technological changes and the transfer of port activities to Ponta do Caju. The article, then, addresses the cultural heritage policies implemented after this emptying and which aimed to rescue the memory of this same Community.

KEYWORDS: Port; Rio de Janeiro; Cultural heritage.

Uma das questões que tem nos ocupado nos últimos tempos é o de pensar o que mudou e o que permaneceu na relação entre o porto e a cidade do Rio de Janeiro, não somente enquanto domínio de territórios – embora isto seja muito importante – mas também na relação dos indivíduos, grupos, classes e suas frações com o espaço de operação portuária, além do entorno em seus vários aspectos. Cabe destacar, nesta investigação, a perspectiva social-cultural ao longo do tempo, que gera formas de pensar, sentir e viver o território, caracterizando a história não só de um recorte da realidade, mas da própria realidade do Rio de Janeiro como um todo.

Neste sentido, é preciso atentar às várias escalas: a global, pois que a atividade portuária, em qualquer tempo, envolve relações de longa, média e curta distância; envolve a própria topografia e demais características físicas do território; a ocupação humana nas suas várias perspectivas e a própria dinâmica socioespacial num território maior e contíguo.

Lembrando sempre que todas essas escalas se alteram ao longo do tempo, de tal forma que, considerar a mesma espacialidade no período colonial, por exemplo, e compará-la com o século XXI não só é anacrônico, como absurdo! A concepção linear de tempo de espaços como cenário, não se coadunam com uma ciência crítica que busca analisar os indivíduos como uma totalidade e em suas múltiplas determinações.

Os primeiros tempos

A cidade do Rio de Janeiro e seu entorno, especialmente o Recôncavo Guanabarrino, surge para os historiadores a partir da chegada dos portugueses no século XVI. Definidor para isso é exatamente o fato de se ter uma baía abrigada de ventos e grandes ondas, o que permitiu uma paragem suficientemente segura. Aliás, como sempre falava o mestre Carlos Lessa, o Rio de Janeiro surge do porto (Lessa, 2000).

Se é verdade que o que atraiu os portugueses – e também os franceses –

foi a existência de local onde uma caravela pudesse ficar fundeada e fosse possível desembarcar utilizando pequenos barcos a remo, a Baía de Guanabara funcionava como local de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas. É verdade também que os sítios que posteriormente ficaram conhecidos como Largo do Paço, Urca, ou ainda Gamboa, podiam desempenhar bem as funções de atracadouro, ou porto, assim como lugares de “aguada” ou de “arribação” (Garcia, 2020).

Aliás, há dificuldade em falar de Rio de Janeiro como uma cidade no século XVII, pois que, mais parecia uma cidadela militar no alto do morro do Castelo que, além disso possuía algumas poucas habitações simples e uma igreja. Sem sombra de dúvida podemos afirmar que a verdadeira mudança da relação entre porto e cidade do Rio de Janeiro começa a ocorrer no século XVIII, especialmente com a transferência da capital colonial para a cidade e, mais importante, transformando-a em ponto fundamental no escoamento da mineração brasileira para a metrópole, na recepção de artigos advindos de Portugal, ou por ela autorizada, e como porto escravista!

Embora houvesse vários atracadouros e trapiches em todo o Recôncavo Guanabarinó, com esta nova conjuntura aberta com a elevação da cidade à sede do Reino do Brasil podemos perceber que a concentração da operação portuária se estrutura em dois sítios principais. O primeiro, e mais importante, era a Praça do Paço – atual Praça Quinze de Novembro – onde desembarcavam/embarcavam mercadorias as mais diversas, tanto – importadas quanto exportadas – bastante controladas pela Alfândega Real, assim como também as mercadorias de cabotagem e de abastecimento, como pescados ou hortifrutigranjeiros.

O segundo local era a região da Gamboa, onde funcionava um porto escravista que tinha o Valongo como epicentro de desembarque de escravizados, além das demais atividades relacionadas à escravidão como o Mercado de escravizados e os Cemitério dos Pretos Novos; lugares a

serem evitados pelos “homens bons”.

E como se caracterizava a operação portuária então? E qual seu impacto na cidade do Rio de Janeiro?

Os galeões e outros tipos de caravelas de longo curso ficavam ao largo, devido às dificuldades de aportar na praia. Assim, era usado um pequeno barco, como uma bateia, uma chalanga ou outro tipo de barco pequeno, que pudesse transportar do navio até a praia as mercadorias e/ou pessoas. Os encarregados pelos remos eram os escravizados, bem como pelo próprio carregamento/descarregamento de mercadorias até algum armazém. Já os produtos oriundos do Recôncavo Guanabará eram carregados nos vários “portos” existentes e de onde eram levados até o principal local, a Praça do Paço.

Portanto, a relação da movimentação portuária com a cidade se dava, por um lado, pela coexistência de vários pequenos atracadouros desde a Urca e Botafogo; como também, até os rincões do recôncavo, incluindo Niterói e São Gonçalo. Um caso interessante é o do trapiche de Antonio Leite situado no Morro da Saúde e surgido na primeira metade do século XVIII e que funcionou até o século XIX (Narciso, 2016). Embora, o mesmo autor aponte:

a existência de um imóvel precursor ao Trapiche de Antônio Leite e datado ainda da 1ª metade do século XVIII. As “Pontes-Cais” de Manuel da Costa Negreiros, como foi designado, terá possivelmente sido a primeira estrutura portuária organizada localizada na área de pesquisa, sobre partes da qual o trapiche da família Leite teria sido edificado algumas décadas depois (Narciso, 2016, p. 172).

De qualquer modo, um grande impacto, tanto na estrutura urbana quanto na movimentação portuária ocorreu em 1763, quando o Rio de Janeiro passou a ser a capital da colônia e a Coroa procurou melhor controlar e

fiscalizar o fluxo do ouro das Minas Gerais, cuja exploração à data já se encontrava em declínio (Bicalho, 2023).

A maioria das atividades relacionadas com a importação e o tráfico de escravos, passavam assim a estar especializadas e confinadas a uma região particular localizada nos arrabaldes da cidade, distante o suficiente para não ser observada pela sociedade local, especialmente a mais abastada, evitando-se o contato direto com “os males” e com as atividades relacionadas aos sobreviventes, entre elas “alojamento” e a comercialização de escravos (a maioria deles jovens), perfeitamente detalhadas em pesquisas realizadas (Pereira, 2007).

Claro está que a então região para além do morro de São Bento em direção aos rincões até a Praia Formosa, onde surgiram o mercado de escravos, os Cemitérios dos Pretos Novos e, posteriormente o Cemitério dos Ingleses, delimita o território dos escravizados, tanto na perspectiva espacial, como na perspectiva simbólica: longe dos “olhares” das “pessoas de bem”. Não teria dificuldade de apontar aí, mais uma “camada” de preconceito e exclusão da população negra e pobre na constituição da cidade!

A nova espacialidade porto-cidade e a comunidade social portuária

No início do século XIX, a chegada da Corte ao Rio foi extremamente impactante para aquela cidade colonial em vários sentidos e a historiografia tem apontado isso:

Obras se tornavam necessárias no Rio de Janeiro, sede da Corte e centro comercial, para a construção de porto capaz de atender aos novos reclamos. Para isso, o príncipe regente D. João mandou demarcar terrenos nas

praias da Gamboa e Saco dos Alferes para a construção e armazéns de trapiches (Honorato, 1996, p. 72).

O decreto exarado pelo Príncipe Regente D. João redefiniu a relação da operação portuária com a cidade. Novas espacialidades foram criadas ou modificadas quando é mandado aforar terrenos nas praias da Gamboa e no Saco do Alferes para a construção de armazéns e trapiches, além da utilização das ilhas para materiais explosivos e inflamáveis (Brasil, sd).

Com tais decisões, a questão da espacialidade, presente até então na relação da região portuária e a cidade, se altera profundamente. Por um lado, ocorreu a consolidação da Praça do Paço como local de desembarque de passageiros e de produtos para o abastecimento da cidade, especialmente os advindos do Recôncavo Guanabarrino. Por outro, ocorreu o aumento da ocupação da área compreendida entre o Morro de São Bento e a Praia Formosa. Além disso, convém destacar também a ampliação do Arsenal de Marinha e da Alfândega que desde a então segunda metade do século XVIII foi ganhando importância para melhor controlar o movimento portuário (Sá, 2001).

Assim, a região que passou a abrigar a maior parte da operação portuária após 1808, teve a sua orla ocupada com o surgimento de novos trapiches – alguns alfandegados e outros, não – com seus pontilhões e alguns já com seus armazéns: em grande maioria construções precárias e que seriam a grande marca da região ao longo de todo o século XIX e início do XX. Conforme apontado, “desde o começo do século XIX, os trapiches se espalhavam primordialmente na orla da Saúde. Isto se dava por ser essa a freguesia mais próxima da alfândega e das freguesias centrais” (Honorato; Mantuano, 2015).

A concentração da operação portuária na região que se convencionou chamar de portuária alterou também a dinâmica espacial da cidade e, obviamente, da própria região, visto que novas atividades econômicas

foram para lá deslocadas (ou até criadas), como oficinas e fábricas. Este processo acabou por compor uma comunidade econômica composta por:

aquelas atividades econômicas produtivas ou de serviços que vão surgindo e se consolidando como necessárias ou complementares ao funcionamento do porto, possibilitando que as mercadorias efetivamente cheguem ao seu destino com menos custo e segurança. De outra forma, o conjunto de atividades econômicas que, direta ou indiretamente, estão vinculadas às atividades portuárias e que se instalaram no seu entorno (Honorato; Mantuano, 2016).

Com isso, os próprios comerciantes que anteriormente se localizavam na Praça do Paço e arredores, principalmente aqueles de “grosso trato” ligados à importação e exportação, começaram a se deslocar para a área do Valongo e lá, a montar seus próprios trapiches e armazéns.

Dentre as várias atividades que devem ser consideradas, temos aquelas diretamente relacionadas a reparos e construção naval como estaleiros, torrefadores do café, moinhos de grande porte como o Inglês e o Fluminense e firmas de importação/exportação; transformando a região no grande polo industrial da cidade entre o final do século XIX e o início do XX.

Visando desobstruir o porto, facilitar o embarque e desembarque de mercadorias e melhorar o controle sobre as embarcações e mercadorias, D. João tomou uma série de medidas, sendo a que mais nos interessa no momento o estímulo para que a movimentação de grandes volumes de carga se utilizasse das várias ilhas (no caso de inflamáveis e explosivos, principalmente)ⁱ ou do conjunto de “sacos” – pequenas enseadas – existentes nas localidades de Gamboa, Saúde, Santo Cristo e Caju, especialmente entre o Morro da Conceição e o da Saúde; além do Valongo,

onde tradicionalmente desembarcavam os escravizados oriundos da África.

Convém explicar que inexistia, até aquele momento, qualquer projeto que visasse organizar o movimento portuário:

Na virada do século XIX para o século XX, o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de unidades independentes que abarcava diversas ilhas da Baía de Guanabara e se estendia, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão. Nesta orla marítima estavam localizadas: as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas por Rebouças entre 1871 e 1876; o dique da Saúde, destinado ao conserto de navios; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil entre 1879 e o início da década de 1880; dois complexos privados de cais e silos e, por fim, mais de sessenta trapiches, que se sucediam quase colados um ao outro da Prainha a S. Cristóvão (Velasco, 1995, p. 5).

Pela própria descrição da autora, fica nítida a inexistência de qualquer lógica ou projeto que visasse implementar uma racionalidade única ao conjunto que se poderia chamar de comunidade social portuária. Isso mudaria, posteriormente, com o avanço do capitalismo sobre as várias esferas de atividades industriais.

No campo das relações sociais, a constituição de uma região portuária no Rio de Janeiro forma aquilo que chamamos de *Comunidade Social Portuária* (Honorato, Mantuano, Oliveira Júnior, 2016), formada por escravizados, ex-escravizados, migrantes pobres de outras regiões do país e imigrantes, também pobres, com destaque para portugueses e espanhóis, que para lá se deslocavam devido às possibilidades de se conseguir algum emprego

e/ou moradia barata.

Essas “pessoas simples” (Martins, 2008), sem dignificação social e com origens étnicas e culturais as mais variadas, foram interagindo e formando vários tipos de redes sociais – por origem, por religião, por tipo de trabalho etc. – que os aproximava e, ao mesmo tempo os excluía, gerando solidariedades e conflitos.

Fundamental é que estas vidas vão deixando “marcas”, “sinais” no território – mesmo aquelas que foram apagadas, como é o caso do Cais do Valongo – o que possibilitaria, num momento posterior, a sua patrimonialização.

Os ‘traços permanentes’ se tornam legíveis quando vestígios culturais, arquitetônicos e toponímicos ativam significados compartilhados, por exemplo, ou quando historiadores, críticos literários e teóricos realizam determinado tipo de ‘escavação’ (Carvalho, 2009, p. 35).

A proximidade do século XX trouxe mudanças na lógica portuária. Em todo o mundo começou a montagem de grandes complexos portuários capitalistas, que poderiam ser monopolizados por uma única empresa, como foi o caso de Santos, ou ainda comportar várias empresas, mantendo no comando a racionalidade ditada por uma única autoridade portuária, como os casos dos Estados Unidos ou da Inglaterra (Honorato, 1996).

Ainda em fins do século XIX, por volta da década de 1870, tentou-se a implantação de uma estrutura desta natureza no Rio de Janeiro. Tratava-se de projeto do Império brasileiro que visava estruturar um porto com controle do cais e, portanto, do trânsito alfandegário – eliminando, em boa parte, os diversos trapiches individuais. Tratava-se das Doca Pedro II, que seria formada por um grande complexo de armazéns associado a uma nova frente marítima, ganhada sobre um aterro na Baía de Guanabara.

Em meados da década de 1860, eram três as companhias de docas no Rio de Janeiro: a Doca da Alfândega, a Doca do Mercado (ambas nas proximidades da Praça XV) e a Doca Pedro II, última a ser criada. Para a construção da infraestrutura portuária desta última, foi contratado o engenheiro André Rebouças, que apresentou um projeto para os arredores do antigo Cais do Valongo inspirado na Real Victoria Docks de Londres e na White Star Docks de Nova Iorque. Este complexo portuário seria composto por enormes armazéns de estocagem e molhes perpendiculares, que permitiriam a atracação de navios de grande porte, eliminando os pequenos barcos que desembarcavam as mercadorias (Silva, 2018).

As obras foram iniciadas no início da década de 1870 e, em 1874, já existiam dois molhes (leste e oeste), além do Armazém n. 5. Apesar de grandioso, e em grande parte por conta das mudanças político-econômicas que acabaram por derrubar o Império, o ambicioso projeto não foi executado integralmente. Hoje, permanece no local o Armazém n. 5 que, ainda que com sua arquitetura muito modificada e que, junto ao Cais do Valongo, é atualmente objeto de grande disputa enquanto patrimônio cultural.

No Rio de Janeiro, a construção de uma nova linha de cais controlada por uma única autoridade portuária seria executada somente algumas décadas depois e seria o primeiro grande projeto urbano da Primeira República. Esse atraso diferencia o próprio Brasil de processos semelhantes ocorridos no restante da América Latina, que por sua vez, iniciou a modernização de seus principais portos ainda em meados do século XIX. É o caso, por exemplo, da cidade de Buenos Aires, cuja primeira modernização desta natureza ocorreu na década de 1850.

Assim, em 1903, seria iniciada uma grande reforma urbana na cidade do Rio de Janeiro, talvez a maior realizada até então: encomendada pelo então presidente Rodrigues Alves, que desejava modificar a imagem da capital,

marcando no território urbano o novo momento político republicano e modernizando o porto daquela que era a principal cidade escoadora da produção do café. Para a reforma do antigo centro, foi indicado o então prefeito do Distrito Federal, o engenheiro Francisco Pereira Passos, que promoveu uma grande reforma de embelezamento, com abertura de novas avenidas e uma nova arquitetura, de inspiração francesa. Para coordenar a modernização do porto, foi nomeado o também engenheiro, Francisco Bicalho.

Além da execução de um enorme aterro sobre a Baía de Guanabara (que acabou por criar três novos bairros na cidade, tamanha suas dimensões), foram implementadas uma série de vias retificadas, por onde circulariam as mercadorias. Ademais, com o aterro, foram retirados os antigos trapiches particulares e criada uma grande linha de cais de atracação, dotada de uma série de armazéns de estocagem de mercadorias, e contando com 3,5 Km de extensão controlados por uma única autoridade alfandegária. Esta grande intervenção apagou a antiga linha costeira com suas praias e ilhas. Por fim, este grande cais era conectado a um ramal ferroviário, que viabilizava a chegada e saída de mercadorias de todo o país (Honorato; Oakim, 2023).

Esta enorme intervenção não desarticulou a comunidade social portuária, ainda que tenha mudado drasticamente a dinâmica da atividade portuária na região. Ademais, nas primeiras décadas do século XX, os três bairros portuários do Rio de Janeiro receberam enorme aporte de imigrantes, gerando um aumento da população residente. Eram, principalmente, imigrantes pobres europeus, assim como a população negra liberta em fins do século XIX. Essa população imigrante era, em geral, responsável pela estiva, é claro, assim como por atividades comerciais de diversas naturezas na região.

Fruto dessa nova realidade foi o surgimento dos sindicatos e das suas várias formas de atuação, inclusive ali, em uma praça de mesmo nome.

Ademais, não se pode esquecer das muitas e importantes redes de ajuda mútua que se estruturaram e que articulavam uma sociabilidade que conjugava trabalho, festa, religiosidade e proteção.

Assim, nas primeiras décadas do século XX, a relação entre porto e cidade permanecia permeável, ainda que parte da linha costeira estivesse alfandegada e, portanto, com acesso controlado. Em outras palavras, ainda que o controle fosse executado pela Companhia das Docas, uma única empresa, trabalhadores e toda uma rede que sustentava sua permanência próxima ainda funcionava e habitava ao redor do porto.

Convém sempre lembrar que a existência de um porto organizado em moldes capitalistas não acabou com outras formas de relação econômico-social, haja visto que continuaram e até ampliaram a presença de trapiches na região da Ponta do Caju. Tal realidade, presente até o início dos anos 1930, nos permite perceber, além das relações capitalistas mais nítidas, a coexistência de várias outras formas de trabalho nos trapiches, impactando a Comunidade Social Portuária e a expandindo para a região do Caju, do morro do Tuiuti e da Barreira do Vasco.

A territorialidade da Comunidade Social Portuária sofreria grandes impactos que acabariam por descaracterizá-la. A primeira – e talvez a mais importante – foi a construção da Avenida Presidente Vargas em 1943 que destruiu inúmeras casas, igrejas e negócios na região da Cidade Nova – com destaque para a Praça Onze – e a sua separação da “zona portuária”, que também foi sendo transformada em “zona de passagem”. A expansão dos subúrbios e o crescimento da favelização fora da região portuária também desempenharam um papel crucial na dispersão da Comunidade Social Portuária, embora as relações continuassem, tanto no carnaval – a Praça Onze era o centro dos blocos e depois, escolas de samba da região e de outras, como por exemplo, de Madureira – e nas manifestações religiosas que foram saindo da região para os subúrbios.

Os novos tempos, as novas espacialidades e o que restou da comunidade social portuária

A revolução portuária e logística chamada de “revolução dos contenedores” alterou profundamente a existência de uma comunidade social portuária. A territorialidade se transformou e, obviamente, a relação dos indivíduos com o território também, cabendo inclusive a pergunta: ainda podemos falar de Comunidade Social Portuária nesta nova conjuntura?

A invenção do contêiner ocorreu ainda na década de 1950. No entanto, foi nas décadas seguintes que a generalização da sua utilização acabou por modificar drasticamente o espaço do porto.

O uso dos contêineres exigiu grandes mudanças. Os antigos guindastes foram substituídos por gruas capazes de erguê-los e colocá-los nos navios de forma ordenada e eficiente com a utilização em larga escala de telemática. Ademais, demandou a alteração do próprio espaço do cais, tornando desnecessários os antigos armazéns: não havia por que colocar “caixas” dentro de uma outra “caixa maior”. Assim, as fileiras de armazéns de estocagem construídos em fins do século XIX foram substituídas por grandes pátios livres, que podiam ser arrumados mais livremente - eram os retroportos. Aos poucos, com estas alterações, a operação portuária foi se deslocando dos armazéns para o cais propriamente dito.

A operação portuária via contêineres alterou também o processo de trabalho. O clássico trabalho de estiva, que carregava nas costas os sacos de café como no início do século foi substituído pela operação informatizada do embarque/desembarque de contêineres e arrumação no navio. Ademais, com uma operação portuária cada vez mais automatizada, se reduzia, cada vez mais, o número de trabalhadores necessários. Com a diminuição da oferta de trabalho, os antigos trabalhadores do porto

acabaram por buscar novas atividades laborais

O esvaziamento industrial da região próxima ao porto do Rio de Janeiro também é marca deste período, pois não era mais necessário localizar a fábrica perto do porto, o que as deslocou para territórios de menor custo que contavam com uma rede de logística eficiente.

Assim, os antigos bairros portuários, em geral próximos aos centros históricos, sofreram um esvaziamento de atividades econômicas tradicionais – portuárias, industriais e mesmo, comerciais – com vários prédios anteriormente produtivos sendo abandonados, dando a impressão de “cemitérios urbanos”. Em realidade, novas ocupações passaram a ocorrer, tanto de serviços de apoio formais e informais, quanto de ocupação pela população de prédios à busca de um lugar para morar, como, por exemplo, o caso do “Quilombo das Guerreiras”.ⁱⁱ

Não podemos confundir. Embora muitos antigos moradores que compunham a Comunidade Social Portuária continuassem na região, ocorreu uma mudança de sua composição social: os novos moradores já não estavam ligados direta ou indiretamente à atividade portuária, embora lutassem pela identidade da região e de seus ancestrais. Assim, em fins da década de 1970 e ao longo da seguinte, as atividades portuárias nos três bairros do Santo Cristo, Saúde e Gamboa, foram perdendo as características de Comunidade Social Portuária. A partir de então, os bairros lindeiros ao porto se consolidaram como região de moradia para a população de baixa renda e de ocupações de espaços abandonados, visto que, muitas das instalações do início do século XX, obsoletas, acabaram abandonadas e em ruínas; fenômeno que ocorreu em diversas cidades portuárias mundo afora.

Não por coincidência, foi exatamente na década de 1980 que se iniciaram em terras cariocas os discursos sobre revitalização urbana e patrimonialização de áreas portuárias, seguindo uma tendência

internacional. Ainda assim, mesmo que os grandes terminais datem somente da década de 1980, os contêineres eram utilizados frequentemente em pequenos cais espalhados pela Baía de Guanabara, muitos deles clandestinos (Honorato; Oakim, 2024).

No âmbito específico da questão portuária, a revolução dos contenedores forçou a ressignificação dos territórios portuários com os antigos armazéns de estocagem e as linhas de cais e guindastes, que se tornaram obsoletos. Pensadas como vazios urbanos (expressão utilizada até hoje por urbanistas), estas regiões começaram a ser tratadas como cemitérios destituídos de vida urbana. Neste sentido, as teorias de planejamento urbano passaram a trabalhar uma perspectiva de trazer de volta à vida a estes lugares supostamente mortos: começava a engatinhar a ideia de revitalização urbana. Aos poucos, a reciclagem de áreas de frente-água tornou-se prática internacional com cidades reivindicando a recuperação de suas fronteiras aquáticas como um dos principais temas do urbanismo em todo o mundo (Honorato; Oakim, 2024).

Com as mudanças, questões surgiram: o que fazer com os prédios e instalações obsoletas? Preservar? Se sim, o que, como e para quê? O que fazer com a população que está lá? Quais memórias/histórias devem ser preservadas?

No Rio de Janeiro, as primeiras iniciativas de construção de políticas de valorização do patrimônio cultural e de revitalização da região portuária estiveram intimamente conectadas à reorganização dos movimentos sociais em meio ao processo de redemocratização. Para entender essa particularidade, é preciso voltar o olhar à política nacional brasileira e ao princípio do fim da ditadura empresarial-militar após uma série de eventos ocorridos na década anterior: a falência do milagre econômico brasileiro, a

mobilização em torno da anistia e o fortalecimento de uma nova forma de mobilização social, principalmente os movimentos associativos de bairro.ⁱⁱⁱ

Em uma escala menor, no âmbito da cidade do Rio de Janeiro, a mobilização em torno da questão urbana foi, em boa parte, uma reação à gestão autoritária do território implementada ao longo da ditadura empresarial-militar, que promoveu demolições generalizadas de grandes áreas para abertura de vias arteriais, ou ainda, a liberação de altos gabaritos, facilitando a especulação imobiliária e alterando drasticamente a paisagem local e, juntamente com ela, as referências afetivas de seus habitantes e sua relação com estes territórios (Oakim, 2019).

Importante destacar que essa mudança não esteve restrita à política local, mas também estava expressa em cartas patrimoniais que, desde a década de 1970, trabalhavam por uma ampliação do sentido de patrimônio para além da história oficial dos estados nacionais. Havia um questionamento acerca de uma mudança na política de patrimonialização que supervalorizava certos estilos arquitetônicos e dava pouca atenção a preservação de bens materiais referentes aos excluídos e mesmo, a bens culturais não materiais.

No entanto e em meio a este amplo cenário, no caso do Rio de Janeiro, uma corrente política local – o brizolismo – foi, em grande parte, responsável pelo pioneirismo da materialização destas reflexões em políticas urbanas efetivas, políticas essas que tiveram o Centro e os bairros portuários como local privilegiado de sua aplicação.^{iv}

Antes de abordar as políticas urbanas para a região portuária do Rio de Janeiro, é importante atentarmos para duas ações que a antecederam: a criação do Corredor Cultural e o tombamento dos imóveis da Rua da Carioca, ambos ocorridos em 1983, e que prepararam o terreno para o que viria.

A mobilização pelo tombamento do casario neocolonial da Rua da Carioca teve sua origem ainda na década de 1970, quando, durante a execução das obras do metrô, foi elaborado um amplo projeto de urbanização que resgatava as grandes avenidas projetadas na década de 1950. Para sua construção, seria necessária a demolição de grande parte do casario histórico daquela que era uma das mais antigas ruas da cidade, além de parte do que havia sobrado do Morro de Santo Antônio após o desmonte da década de 1950.

De modo a organizar a luta contra a demolição generalizada que os expulsaria dali os comerciantes da região fundaram em 1977 a Sarca (Sociedade dos Amigos da Rua da Carioca), que fez dali um epicentro de festas e manifestações políticas que pleiteavam, dentre outras coisas, o tombamento do casario, compreendido como solução para impedir a demolição em massa (Oakim, 2019).

A fundação da Sarca teve como inspiração a fundação, em 1962 da Saara (Sociedade dos Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega) e que, em fins da década de 1970, se via enfrentando uma ameaça semelhante que também deixava sob ameaça de demolição quarteirões inteiros de um enorme conjunto urbano de fins do século XIX e que até hoje é um dos mais importantes centros comerciais da cidade.

Quando o brizolismo assumiu o governo do estado em 1983, estas duas associações de bairro já lutavam pelo tombamento há anos, sem resposta. Assim, em junho de 1983, apenas três meses após a posse de Leonel Brizola, era tombado provisoriamente o casario da Rua da Carioca, e, um mês depois, em julho, era criada a área de preservação do Corredor Cultural, com 1.238 edificações que não poderiam mais ser demolidas.^v

Para entender essa aproximação entre o brizolismo e os movimentos associativos de bairro, é preciso voltar o olhar à proposta desta corrente política de consolidar-se como porta-voz de negros, indígenas, mulheres e

moradores de favelas; atraindo para si aquelas minorias que não estavam representadas no debate da democracia que se reconstruía. E, foi neste cenário que se edificou a aproximação entre o brizolismo e os movimentos sociais urbanos em torno da luta pelo direito à cidade e por melhorias urbanas que se expressariam, principalmente, em políticas de valorização do patrimônio cultural.

Estas duas ações pioneiras de preservação do patrimônio cultural foram amplamente celebradas pela população carioca. No campo afetivo, elas representavam um caminho real para interromper o processo, que havia se iniciado ainda na década de 1960, mas que tinha se acelerado na década seguinte, de realização de enormes intervenções urbanas que apagavam da paisagem cultural referências de vizinhanças inteiras. Rapidamente, e em seguida a estas duas ações, um enorme debate foi aberto: seria viável a aplicação de políticas semelhantes em outros bairros da cidade que também se viam ameaçados por esses projetos?

A primeira dessas experiências ocorreu nos bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, onde as associações de moradores lutavam pela implementação de melhorias urbanas que pudessem amenizar os efeitos da queda drástica da economia associada à atividade do porto. A resposta estadual foi rápida e, já no ano seguinte, os frutos apareceriam.^{vi}

O tombamento da Pedra do Sal^{vii} foi uma das primeiras ações e, talvez, uma das mais reveladoras, principalmente no que diz respeito à dimensão simbólica, do que se iniciaria na região portuária. Seu início teve origem em um pedido feito em 1983 pelo historiador negro Joel Rufino e que deu início a uma das mais importantes iniciativas de valorização do patrimônio cultural da população negra. O ineditismo da ação estava expresso no próprio processo de tombamento.

Dirijo-me a v. Sa. Com a convicção de iniciar um processo de conteúdo extremamente inovador, em matéria de

patrimônio histórico e artístico. **Trata-se de preservar, de reconhecer oficialmente, o valor simbólico de uma pedra, de um simples pedaço de chão, mas que é testemunho cultural mais que secular da africanidade brasileira.**

[...] D'agora em diante, levanta-se uma nova hierarquia de valores no Morro da Conceição. Não são só os entornos do Palácio Episcopal, da Fortaleza da Conceição, da Igreja de São Francisco da Prainha – bens tombados por sua glória superior – que garantem o velho casario: **de baixo para cima, é o monumento negro e popular que protege o resto**

[...] **os templos católicos foram tombados, e preservados. Nenhum afro-brasileiro o foi.** [...] A amarga verdade é que, conquanto se considere as excepcionalidades da proteção aos jazimentos indígenas, o que revelam as relações protetoras de bens culturais praticadas, pelo menos até há poucos anos atrás, é a presença esmagadora de bens de colonizadores e de nacionais. E no detalhamento do exame delas sobressaem quase que espantosamente, bens de duas naturezas: monumentos religiosos católicos e edificações dos poderes públicos e, dentre estes, os dos poderes executivos (Processo E-18/300.048/1984 apud Oakim, 2019, p. 123. Grifos nossos).

O governo estadual aliado aos movimentos sociais – inclusive as reivindicações e os principais representantes do movimento negro no Brasil – abraçou essa proposta com rapidez. E, assim, o tombamento da Pedra do Sal foi declarado em novembro de 1984: tratava-se do reconhecimento de um dos maiores símbolos da Comunidade Social Portuária!

É importante destacar que este tombamento de um monumento dedicado à religiosidade de matriz africana ocorreu antes mesmo de outra

importante ação (amplamente celebrada): o tombamento do Terreiro da Casa Branca localizado em Salvador pelo Sphan em 1986. Ao contrário do processo da Pedra do Sal, o processo de tombamento deste terreiro enfrentou resistência no conselho de patrimônio cultural federal, mas, mesmo assim, foi efetivado (Oakim, 2024).

O tombamento da Pedra do Sal era só o início de 1984. A resposta às demandas das associações de moradores também teve este ano como data importante com o começo dos trabalhos para o Projeto Rio Ano 2000,^{viii} um projeto de revitalização urbana do Centro e arredores, e com o início do Projeto Sagas que materializou-se em uma enorme área de proteção ambiental.

O Projeto Sagas (acrônimo formado pelos nomes dos bairros portuários Saúde, Gamboa e Santo Cristo) elaborou um vasto inventário arquitetônico dos bairros, em uma enorme mobilização conjunta entre moradores, universidades e entes administrativos, anunciada como um marco inédito para os movimentos de preservação histórica e cultural no Brasil:

ficou pronto o primeiro projeto feito em conjunto pelas comunidades interessadas e pelos órgãos oficiais apropriados, em todos os níveis administrativos (Jornal do Brasil de 21/10/1984 apud Oakim, 2019, p. 122).

Pouco mais de um ano depois, os primeiros resultados. O Decreto 5.459/1985 estabeleceu parâmetros urbanísticos de proteção ambiental daqueles três bairros. Em outras palavras, o decreto modificou a legislação da década anterior elaborada ainda na ditadura empresarial-militar e que previa para os bairros do antigo porto a construção de edificações prioritariamente comerciais com até 20 pavimentos. A nova regulamentação privilegiou o uso residencial, estabeleceu limites para o uso industrial e reduziu em muito as alturas máximas permitidas para novas construções, tomando como base a preservação do patrimônio

cultural e da melhoria das condições urbanas.

No ano seguinte, seria publicado o Decreto 6.057/1986, que trazia os frutos do imenso inventário arquitetônico elaborado pelo grupo de trabalho do Projeto Sagas. Este decreto tombou, impedindo a demolição, vinte e cinco bens. Por fim, em 1987, foi publicada a Lei 971 que institui a Área de Proteção Ambiental do Sagas, reforçando o estabelecido em 1985. Posteriormente, esta APA foi regulamentada pelo Decreto 7.351/1988, que referendou os parâmetros urbanísticos especiais e, em uma ousada ação de valorização do patrimônio cultural, preservou 1.838 imóveis, praticamente encerrando a pressão imobiliária nas áreas de morros daqueles três bairros.

É interessante notar que aquilo que o grupo de trabalho identificou como valor nestes três bairros durante a realização do inventário refere-se diretamente à forma anterior da Comunidade Social Portuária e, desta forma, valorizava uma sociabilidade que cada vez mais fazia parte de um passado da região. Um olhar sobre algumas destas ações inovadoras de valorização do patrimônio cultural pode nos ajudar a compreender.

Em primeiro lugar, o território delimitado pelo projeto que tomou como área de preservação os antigos morros, interrompendo sua delimitação na antiga linha de costa. Desta maneira, excluía-se do inventário o território criado quando da realização do enorme aterro para a construção do porto industrial na década de 1900. Ademais, a maior parte das proteções implementadas refere-se ao antigo casario da região e a alguns trapiches remanescentes, reforçando o que já vinha posto pela própria delimitação. No entanto, há outros elementos que merecem uma análise mais atenta e individualizada.

O primeiro destes elementos são os cortiços remanescentes na região. Os cortiços haviam sido a forma de habitação predominante das classes populares antes das favelas. Amplamente combatidos em fins do século

XIX, poucos sobraram na região.^{ix} O inventário identificou e tombou três cortiços.

Ao contrário das ameaças de então, os cortiços agora estão protegidos pelo Departamento Geral do Patrimônio Cultural da Secretaria Municipal de Cultura que vê neles parte da memória social da cidade (Informe publicitário do DGPC apud Oakim, 2019, p. 125. Grifos nossos).

Ainda no âmbito da valorização de expressões populares, os botequins, locus privilegiado do lazer destas classes, foram objeto do inventário e da proteção com o tombamento de três pinturas de botequins.

A iniciativa de tombar os painéis [dos botequins], inédita no país, obedeceu a uma nova visão de patrimônio histórico artístico e cultural. [...] **O Rio tem um patrimônio riquíssimo e uma simples árvore pode ser tão importante como um palácio. Temos que olhar as pequenas coisas, o cotidiano e não só os grandes acontecimentos** (Depoimento de Raquel Jardim apud Oakim, 2019, p. 125. Grifos nossos).

Enquanto valorização da memória do trabalhador pobre urbano, foi tombado o edifício do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores Urbanos de Passageiros, um dos primeiros do Brasil.

E, por fim, mas não menos importante, o tombamento do Oratório do Morro da Providência. Um ato de enorme conteúdo simbólico: o primeiro tombamento de um bem localizado naquela que é tida como a primeira favela do Rio de Janeiro. Contudo, havia limites naquele ato: ainda que localizado no território da favela, não se tratava de uma edificação relacionada à favela, mas sim anterior a ela; constatação que demonstra alguns limites das políticas de valorização do patrimônio cultural.^x

A título de ilustração, os antigos armazéns do porto industrial foram tombados somente na década de 2000, em meio a um amplo debate sobre a revitalização urbana da região: proposta que, já naquele momento, não dialogava mais com as demandas da população local, mas sim com uma gestão pautada no planejamento estratégico e que pretendia resgatar, ainda que na dimensão simbólica, a capitalidade da cidade do Rio de Janeiro.^{xi} E, curiosamente, seria, em meio a um enorme projeto de revitalização urbana, que se iniciaria outro importante momento de debate de políticas de patrimônio cultural na região portuária.

Em 2011, um cenário político particular permitiu a implementação de um grande projeto de revitalização urbana da região portuária. Assim, quase três décadas após as primeiras propostas, e bebendo dos muitos projetos elaborados desde então, iniciavam-se as obras do Porto Maravilha, uma grande operação urbana que, por meio de grandes intervenções no território, imprimiu na região uma forte marca turística com a construção de grandes equipamentos culturais e calçadas para pedestres (Honorato; Oakim, 2023).

Em meio às obras de urbanização, um achado arqueológico promoveria a renovação do debate sobre o patrimônio cultural da região. Era a descoberta dos vestígios do Cais do Valongo, um dos principais portos de desembarque de africanos escravizados nas Américas por onde estima-se passaram até um milhão de humanos.

Na verdade, este não foi o primeiro vestígio encontrado do antigo complexo que formava o mercado de escravizados do Valongo. Na década de 1990, um dos cemitérios de pretos novos da cidade – valas comuns onde eram despejados os restos mortais daqueles que morriam antes mesmo de serem comercializados em terras brasileiras – foi encontrado durante a realização de obras de construção de uma cisterna. Mas, seria o achado das pedras pisadas do Cais do Valongo que promoveria um debate internacional.

Uma vez encontrados os vestígios do cais construído em 1811, um enorme debate público se iniciou. Por força de uma grande mobilização principalmente do movimento negro, a prefeitura do Rio de Janeiro acabou por criar um grupo de trabalho com participação da sociedade civil para construir colaborativamente como seriam tratados os achados arqueológicos.

E, após um longo debate público, optou-se por deixar o cais exposto em uma grande janela arqueológica e por transformar a nova praça que ali surgiria em uma espécie de memorial àqueles que ali desembarcaram forçados. Ademais, o cais faria parte de um circuito maior, que seria, por sua vez, composto por outros locais que referenciam-se ou diretamente ao mercado de escravizados ou à presença de população negra na região. Assim, locais como a já mencionada Pedra do Sal, o Cemitério de Pretos novos e a Praça dos Estivadores (onde funcionou o mercado de escravizados propriamente dito e onde foi fundado o primeiro sindicato), dentre outros, passaram a compor o que foi denominado Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana. Posteriormente, seriam incluídos no circuito o Cemitério de Pretos Novos do Largo de Santa Rita e o Lazareto (local para onde eram levados os escravizados que desembarcavam adoecidos).^{xii}

Poucos anos depois, em fins de 2013, iniciou-se a candidatura deste Sítio Arqueológico como patrimônio da humanidade. O conteúdo do dossiê apresentado à Unesco foi construído conjuntamente entre governo municipal, governo federal e sociedade civil. Apresentado em 2015, o título foi anunciado em 2017 e a entrega formal ocorreu em 2018.

Uma análise da argumentação apresentada no dossiê para defender a inclusão do Cais do Valongo na listagem mostra pontos interessantes. Toda a candidatura foi estruturada em dois critérios: em seu testemunho de uma tradição cultural desaparecida e em estar associada a acontecimentos excepcionais (no caso, uma grande tragédia). Tendo isso como base, o cais

foi apresentado como aquilo que a Unesco denomina “sítio de memória sensível”, local que guarda em sua materialidade a dor e pavor dos humanos que por eles passaram, assim como sua capacidade de sobrevivência (Iphan, 2013). Em outras palavras, o dossiê colocou o Cais do Valongo ao lado de locais pavorosos como o campo de concentração de Auschwitz, o mais emblemático campo de extermínio nazista, ou ainda, a Prisão de Robben Island, uma das principais do apartheid sul africano, onde ficou aprisionado Nelson Mandela por cerca de 20 anos, junto a outros presos políticos (Iphan, 2016).

A inscrição do Cais do Valongo na lista do patrimônio da humanidade, inicia um novo momento nas políticas de valorização do patrimônio cultural nos bairros portuários do Rio de Janeiro. Se, na década de 1980, o debate centrava-se na identidade cultural que se referenciava no porto e tinha como marco a Comunidade Social Portuária como era antes; a partir da década de 2010, as políticas passaram a centrar-se na escravidão e no debate acerca da igualdade racial.

Assim, atualmente, está em disputa a construção de um memorial que possa receber os visitantes do Cais e esclarecer a importância daquele sítio arqueológico. Hoje, há consenso entre sociedade civil e instituições governamentais de que este equipamento cultural deveria ser instalado no antigo Armazém n. 5 da Doca Pedro II, edificação construída sob a regência do engenheiro negro André Rebouças e em cuja obra não se utilizou mão-de-obra escravizada. Assim, vemos uma ação que contém significado simbólico superposto: além de um memorial sobre a escravidão, a construção da imagem de um herói negro.

Em paralelo, ganhou protagonismo nos últimos anos um discurso que valoriza uma memória do povo negro carioca no porto. No entanto, não se trata de uma memória associada à atividade portuária, mas uma memória mais próxima de práticas culturais e religiosas. É interessante, e não se pode deixar de notar, que opta-se, cada vez mais, por um afastamento

daquilo que foi apresentado no dossiê de candidatura da Unesco e que trata da dor e pavor da escravidão, para celebrar a vida que aqui se construiu a partir do desembarque.

Considerações Finais

Ao longo deste artigo, buscamos refletir acerca da relação entre o porto, os bairros portuários e a Comunidade Social Portuária em uma grande duração. Neste sentido, buscamos também identificar as formas de articulação entre espaços, espacialidades e patrimonialização, numa investigação acerca da articulação destes elementos na cultura do Rio de Janeiro.

Se podemos nos questionar sobre a permanência de uma Comunidade Social Portuária nos tempos de hoje (visto as transformações portuárias e urbanas que ocorreram), podemos afirmar, certamente, que, por um lado, grande parte da cultura então surgida e desenvolvida neste território - a culinária, o carnaval e as religiões afro-brasileiras são exemplos - se espalharam para outros territórios e outras comunidades. Por outro lado, no caso da região portuária, como vimos ao longo do texto, as políticas de patrimônio cultural têm sido um elemento fundamental para a recuperação e explicitação da existência desta Comunidade ao longo de séculos. Hoje, há uma grande diversidade de bens imóveis e bens de natureza imaterial reconhecidos como patrimônio cultural como forma de marcar uma memória deste território e, em paralelo, de construir uma outra identidade cultural, não mais para uma comunidade social portuária como a anterior, mas uma nova comunidade que habita os antigos territórios portuários

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BICALHO, Maria Fernanda. **A Cidade e o Império**: O Rio de Janeiro no século XVIII. 2ª edição. Niterói: Editora Proprietas, 2023.

BRASIL. **Coleção de Leis de 1809**. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis>. Acesso em maio de 2025.

CARVALHO, Bruno. **Cidade Porosa**. Dois Séculos de História Cultural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

GARCIA, Romyr. Contrabando colonial no Rio de Janeiro: o porto e a cidade. In: HONORATO, Cezar; OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio de. (Org.). **Porto e Cidades Portuárias em Questão**. Niterói: Polis/PPGH-UFF, 2020.

HONORATO, Cezar Honorato; MANTUANO, Thiago Mantuano. A economia da região portuária do Rio de Janeiro (1870-1900). **Nuevo Mundo Mundos Nuevos** [En ligne], Colloques, mis en ligne le 16 décembre 2016. Disponível em <http://journals.openedition.org/nuevo-mundo/69968>. Acesso em maio de 2025.

_____; MANTUANO, Thiago e OLIVEIRA JÚNIOR, Alcidesio. Comunidade Social Portuária (1870-1920). In: HURTADO, Garcia et alii. **Fronteras de agua, Las Ciudades Portuarias y Su Universo Cultural**.

Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2016.

_____. **O Polvo e o Porto**. Santos: Hucitec, 1996.

_____; MANTUANO, Thiago. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. **Acervo**, v. 28, n. 1, p. 144-158, 2015. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/596>. Acesso em maio de 2025.

_____; OAKIM, Juliana. El puerto de Río de Janeiro en cuatro tiempos. **Cuadernos del Sur**. Bahía Blanca, 2023.

_____; OAKIM, Juliana. Puertos de Rio de Janeiro y Buenos Aires: paralelismos y diferencias. **Revista Transporte y Territorio**, nº 29, p. 75-91, 2023. Disponível em <https://doi.org/10.34096/rtt.i29.12648>. Acesso em maio de 2025.

HONORATO, Cezar; OAKIM, Juliana. **The city of Rio de Janeiro and the urban impact of port technological innovations (1960-1991)**. No prelo. 2024.

IPHAN. **Dossiê de candidatura do Sítio Arqueológico Cais do Valongo à inscrição na lista do Patrimônio Mundial**. 2016. Disponível em [Dossie_Cais_do_Valongo.pdf](http://dossie-cais-do-valongo.pdf) (iphan.gov.br). Acesso em maio de 2025.

IPHAN. **Preparação de candidaturas para o Patrimônio Mundial**. Brasília: UNESCO Brasil, Iphan, 2013. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/>

- [publicacao/manual_referencia_preparacao_candidaturas_para_patrimonio_mundial.pdf](#). Acesso em maio de 2025.
- Legislações diversas. Consultadas em <https://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em maio de 2025.
- LESSA, Carlos. **O Rio de Todos os Brasis**. Rio de Janeiro: Editora, Record, 2000.
- MARTINS, José de Souza. **A Sociabilidade do Homem Simples**. São Paulo: Objetiva, 2008.
- NARCISO, Pedro Miguel da Silva. **O Trapiche de Antônio Leite: (des)continuidades de uma infraestrutura portuária dos arrabaldes do Rio de Janeiro dos séculos XVIII e XIX**. 2016. 779 fls. Dissertação de Mestrado em Arqueologia - Museu Nacional, UFRJ. Rio de Janeiro, 2016.
- OAKIM, Juliana. As políticas de reconhecimento do patrimônio cultural afro-brasileiro no Rio de Janeiro. **Temporalidades**, Belo Horizonte, v. 15, n. 2, p. 813–831, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/temporalidades/article/view/45986>. Acesso em maio de 2025.
- OAKIM, Juliana. **Essa cidade é minha! Essa cidade é sua!** Uma investigação sobre o brizolismo e as políticas de regulação urbana no Rio de Janeiro entre 1984 e 1994. 2019. 481 fls. Tese de Doutorado em História Social – PPGH-UFF. Niterói, 2019.
- PEREIRA, Júlio César Medeiros. **À flor da terra: o cemitério dos pretos novos no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond; IPHAN, 2007.
- Periódicos diversos. Consultados em <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em maio de 2025.
- SÁ, Helena de Cassia Trindade. **Economia, fiscalidade e comércio**. A Alfândega do Rio de Janeiro (ca.1750-ca.1808). Rio de Janeiro: PPGH-UNIRIO, 2001, mimeo.
- SILVA, Antonio Carlos Higino da. Nas Docas do Imperador: desafios de um projeto de modernização portuária no Brasil Imperial. In: CHEVITARESE, André Leonardo; GOMES, Flavio dos Santos (Org.). **Dos Artefatos e das Margens**. 1º ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2018, v. 2.
- VELASCO E CRUZ, Cecília. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX. **Revista Tempo**, Niterói, PPGH/UFF, nº 8, ago. 1995.

Notas

ⁱ Nas ilhas estavam situados o serviço de meses após a assinatura do decreto inflamáveis e corrosivos, o depósito municipal, em janeiro de 1984, a Câmara público de pólvora e vários depósitos de dos Vereadores aprovava, por carvão de companhias comerciais unanimidade, a Lei nº 506, que criava a particulares entre as quais, Wilson, Zona Especial do Corredor Cultural.

Sons, na ilha da Conceição, Brazilian ^{vi} Ainda em 1983, após a criação do Coal, na ilha dos Ferreiros, e Lage & Corredor Cultural, o vice-governador Irmãos, na ilha do Viana, local onde Darcy Ribeiro se reunia publicamente existia também um entreposto, com as associações de moradores locais propriedade da mesma firma (Velasco, para, conjuntamente, traçar as diretrizes para atender suas demandas.

ⁱⁱ Ocupação do movimento-sem-teto ^{vii} Na Pedra do Sal, aos pés do Morro da localizada na Avenida Francisco Bicalho. Conceição, moravam as tias baianas, Iniciou-se em 2006 e foi despejada em 2014. figuras fundamentais nas redes de ajuda mútua da população negra trabalhadora

ⁱⁱⁱ Em meio ao processo de abertura, do porto carioca. Ademais, o local houve uma mudança na forma do também é berço de expressões culturais associativismo no Brasil: de um campo como o samba e da religiosidade de mais afeto à atuação sindical, os matriz africana.

movimentos se afastaram da dimensão ^{viii} O Projeto Rio Ano 2000 foi um grande do trabalho e se deslocaram em direção projeto de revitalização coordenado pelo à luta por direito à cidade, traduzindo arquiteto curitibano Jaime Lerner. Ainda urgências da precarização da vida em que não se vá estudar esse projeto aqui - movimentos de bairros, antirracistas, visto o foco do artigo ser as políticas de antissexistas e antiautoritários. Na preservação do patrimônio cultural e sua cidade do Rio de Janeiro, estes relação com a comunidade social movimentos atuaram principalmente portuária, cabe apontar algumas coisas em torno da questão urbana, na forma sobre o Rio Ano 2000. O primeiro ponto é associações de moradores de favelas e a direção para a qual olhava, o ano 2000, de bairros. uma data simbólica. Ao revitalizar o

^{iv} O brizolismo foi um campo discursivo centro histórico e seu entorno, local onde nacionalista que tinha Leonel Brizola ocorreram os grandes fatos da história como eixo norteador. Apesar de ser um da cidade enquanto capital, valorizar-se projeto nacionalista, teve sua atuação ia esta história para todo o país, assim principalmente no estado do Rio de como a atuação do gestor que a Janeiro. promovia – não se pode esquecer o

^v O Decreto 4141/1983 aprovou o PAA projeto do brizolismo de alcançar a 10.290 e o PAL 38.871 e fixou os limites Presidência da República. Quanto à sua da área do Corredor Cultural. Seis concepção urbana, o projeto propunha a

criação de terminais rodoviários que concentrariam a circulação dos ônibus, liberando logradouros que seriam transformados em calçadas para pedestres. Além disso, Lerner propunha a reutilização das instalações ociosas do porto; a criação de um centro internacional de comércio e espaços culturais, a reurbanização do ramal ferroviário e o incentivo à preservação de sobrados em legislação própria (Oakim, 2019).

^{ix} É importante destacar que o mais famoso dos cortiços cariocas, o Cabeça de Porto, localizava-se nas proximidades, perto de onde hoje há o túnel João Ricardo.

^x Até hoje, são raras as edificações em favelas (assim como “de” favelas) protegidas pelo patrimônio cultural. No

Rio de Janeiro, foi tombada em 2002 uma das primeiras casas da Rocinha e, em 2003, a casa onde moravam Dona Zica e Cartola na Mangueira.

^{xi} Os antigos armazéns do porto industrial foram tombados pelo Decreto 19.002/2000 que tombou “obras de engenharia” na cidade. Além dessas edificações, o decreto incluiu no tombamento o edifício A Noite, primeiro arranha-céu da cidade, construído na década de 1920.

^{xii} O circuito também é composto por locais atuais, que tratam de educação patrimonial como o Laboratório Aberto de Arqueologia Urbana e o Centro Cultural José Bonifácio, onde funciona o Museu da História e da Cultura Afro-Brasileira.