

# REDES DE ABASTECIMENTO E A MODERNIDADE

Renata Geraissati  
Castro de Almeida

Colaboração  
Diógenes Sousa

Arte: Eduardo Grigaitis



Diretora: Adriana Rizkallah



*Porto de Santos, em 1865.  
Militão Augusto de Azevedo*



**I**números escritores tentaram captar as profundas transformações políticas, sociais e culturais do século XIX, e as questões relativas ao advento da modernidade traduzindo o imaginário do período para suas obras.

Edgar Allan Poe em *O Homem da Multidão*, publicado em 1840, retrata o episódio em que um narrador sem nome segue um desconhecido pela populosa e tumultuada cidade de Londres. No conto somos apresentados a inúmeros retratos sociais sobre como os hábitos se modificaram rapidamente nesse contexto, e, especialmente, uma das passagens descreve com precisão uma cena bastante similar com o que vivenciamos atualmente.

Nela o desconhecido “homem da multidão” em seu deambular pela cidade se depara com um grande armazém com muitos clientes, e ao adentrá-lo seu comportamento provoca estranheza e surpresa ao narrador que descreve que:

“Durante a hora e meia, aproximadamente, que passamos nesse local, foi-me mister muita cautela para seguir-lhe a pista sem atrair sua atenção. Felizmente, eu calçava galochas e podia movimentar-me em absoluto silêncio. Em nenhum momento ele percebeu que eu o vigiava. Entrou em loja após loja; não perguntava o preço de artigo algum nem dizia qualquer palavra, mas limitava-se a olhar todos os objetos com um olhar desolado, desrido de qualquer expressão”.

*Trafalgar Square,  
Londres, 1839.  
Daguerreótipo de  
M de St Croix*

O poeta francês Baudelaire também destacava em As Flores do Mal de 1857, o prazer de admirar nas grandes metrópoles as “vitrines cheias de coisas belas”, mostrando as semelhanças que guardamos com as pessoas do século XIX, afinal, quantas vezes nos pegamos observando lojas, sem saber ao certo como chegamos ali.

Contudo, nessa dinâmica de observar e adquirir os produtos, poucas vezes refletimos sobre a cadeia de transporte e armazenamento que os permitem chegar às nossas prateleiras, apesar de tais questões nos impactarem diretamente enquanto consumidores, uma vez que o valor final do produto é calculado com base na somatória dos vários itens relacionados a sua produção e distribuição.

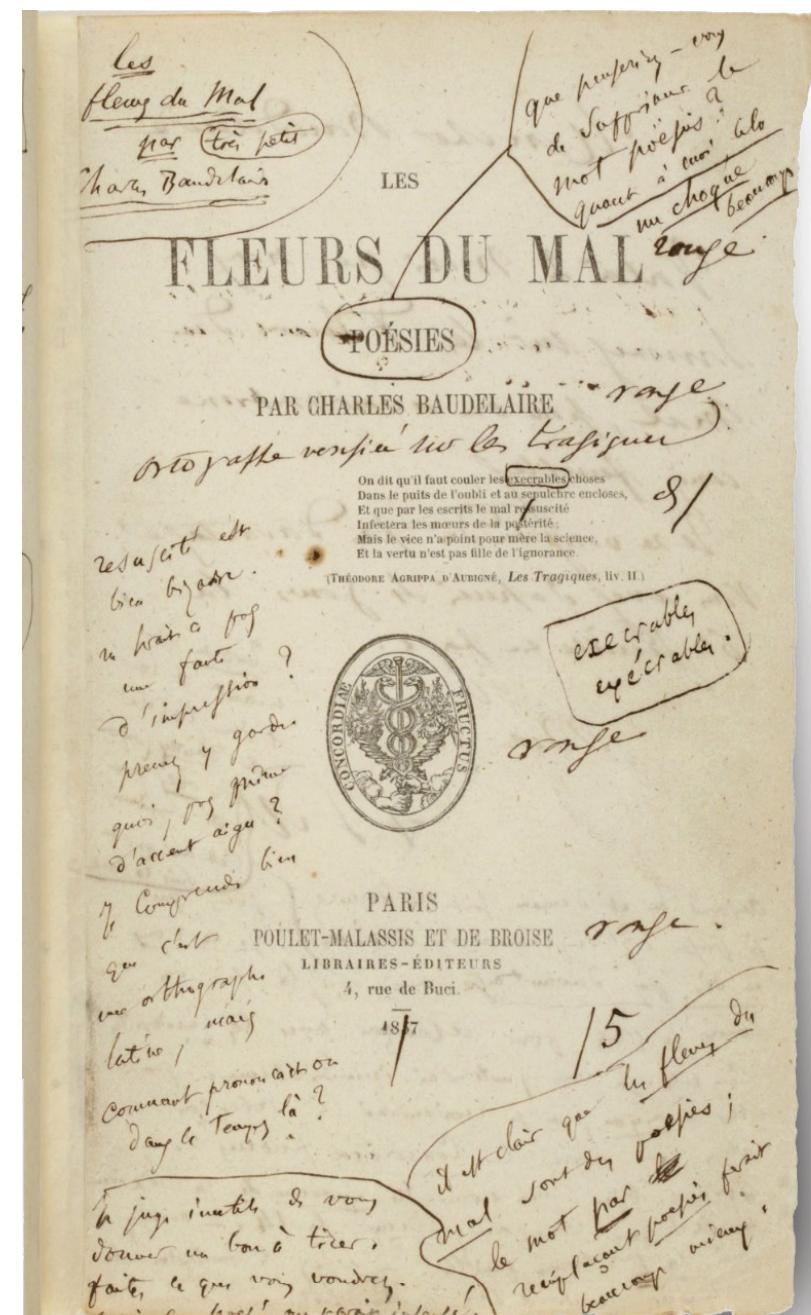
Nos últimos meses, manchetes que destacam como os problemas nas cadeias de abastecimento global começam a comprometer diversos setores da economia em todo o globo são frequentes. Em 12 de outubro, novamente o Fundo Monetário Internacional (FMI) reduziu a previsão de crescimento da economia global para o ano de 2021, referenciando a crise de abastecimento e as preocupações com a situação sanitária em decorrência da disseminação da variante Delta (O GLOBO, 12/10/2021).

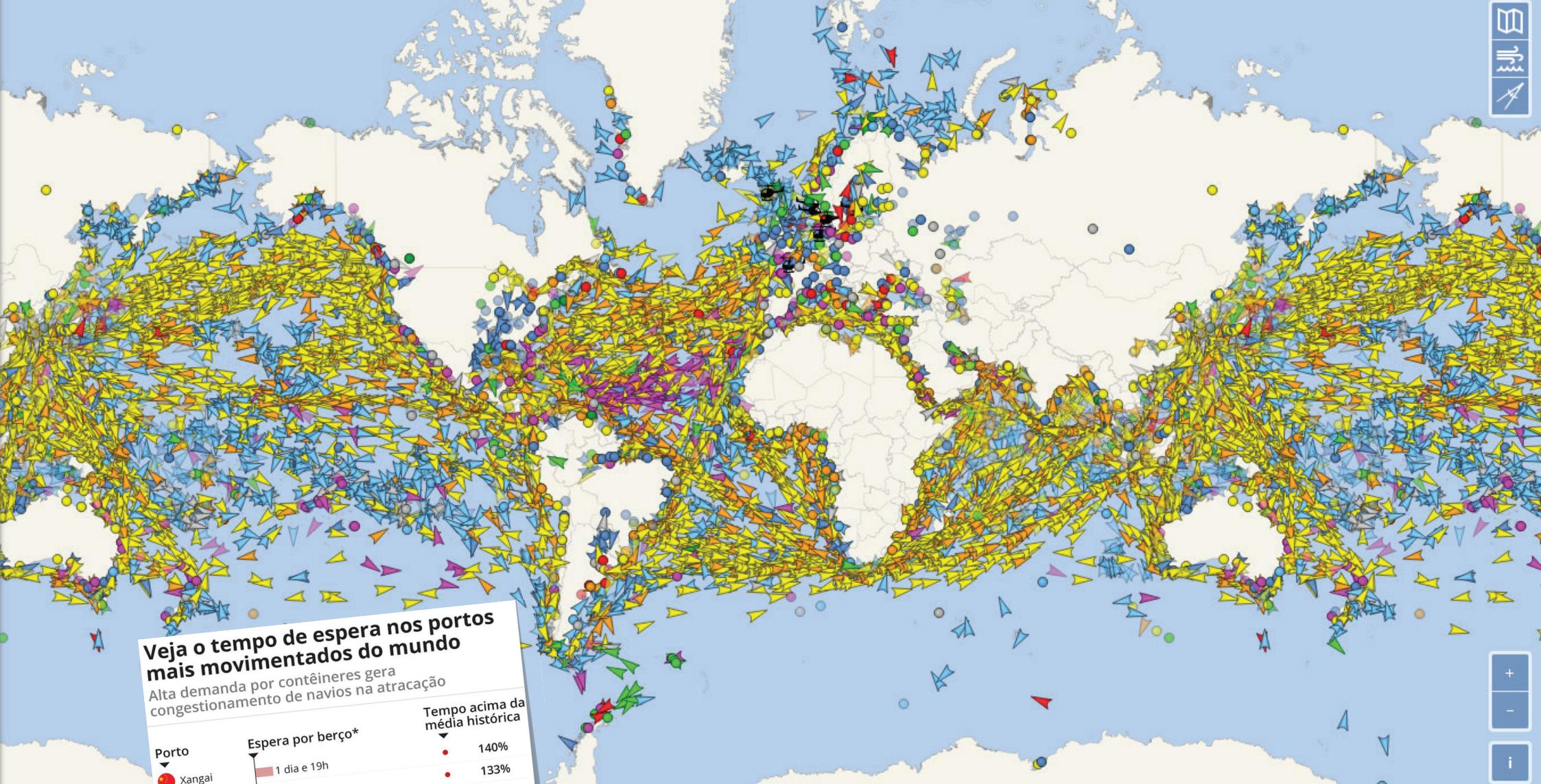
Em seu último relatório, a Moody's Analytics, empresa que desenvolve pesquisas econômicas relacionadas a riscos, desempenho e modelagem financeira, advertiu sobre as possíveis ameaças de interrupções no abastecimento piorarem, antes que a situação se normalize (CNN, 13 de outubro de 2021).

Em grande medida, o congestionamento das linhas de abastecimento do setor naval tem atrasado a entrega de produtos como roupas, brinquedos e aparelhos tecnológicos. Outro fator relevante a ser incorporado nesta equação é o aumento do custo de importação de produtos advindos da China, que está até dez vezes mais caro que anteriormente, gerando a “crise dos contêineres” nos fretes marítimos.

Os problemas de escassez ou superprodução no abastecimento por questões de logística são recorrentes em nossa história, contudo, a grande maioria das pessoas não tomam conhecimento dessas conjunturas.

1<sup>a</sup> edição de Flores do Mal, com anotações do autor.





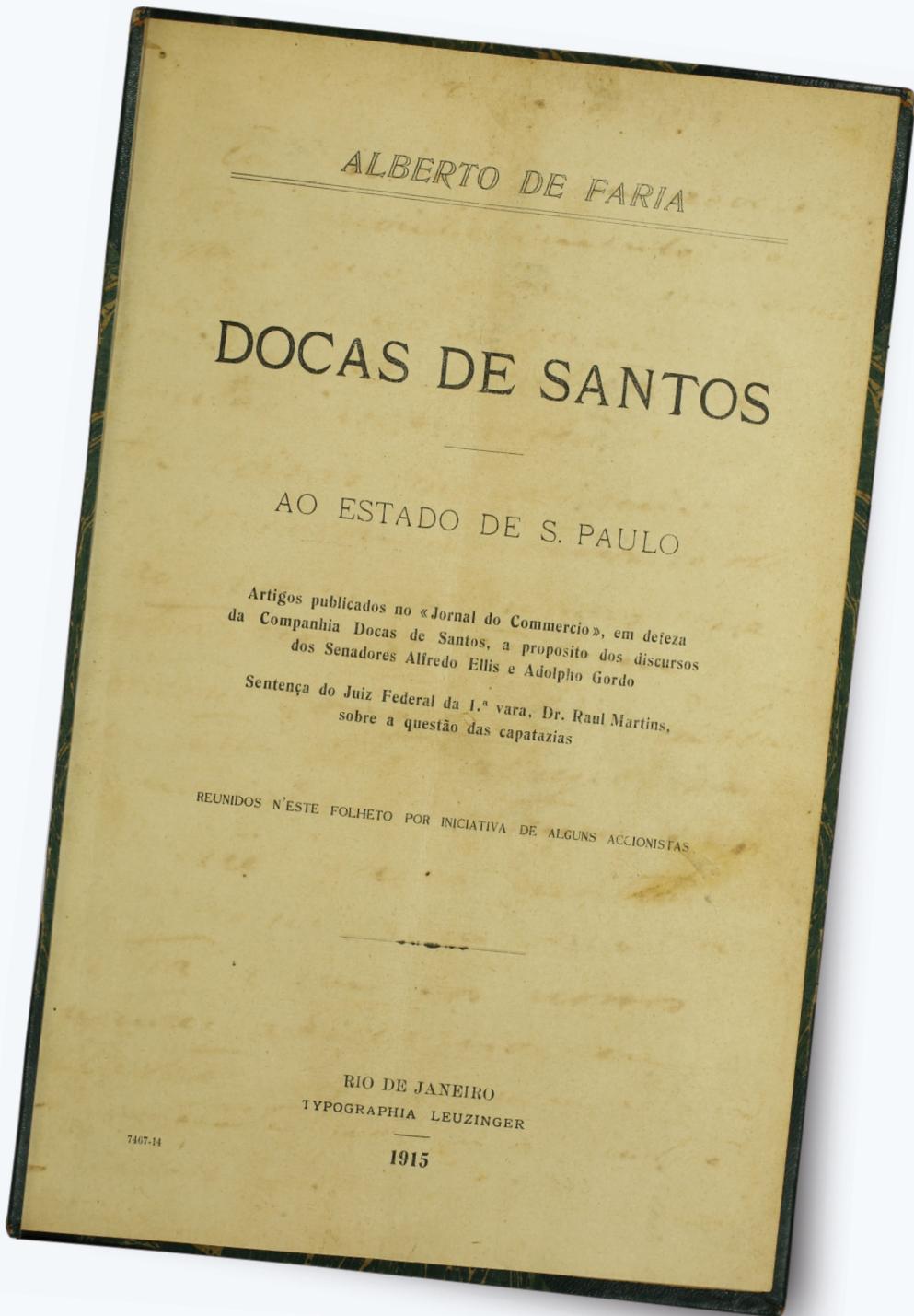
\* Espaço em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar cargas em segurança

Fonte: Professor Thiago Pera - Escola Superior de  
Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (ESALQ - USP)  
Infográfico elaborado em: 03/09/2021

G1

Mapa do tráfego marítimo mundial (5 de dezembro de 2021)  
<https://www.vesselfinder.com>

A alta demanda do comércio mundial tem provocado congestionamentos nos principais portos, com um crescimento acima da média que chega a 16.000%



**N**o final do século passado, mais precisamente em 1887, houve o início de uma rixa judicial entre a São Paulo Railway e a empresa responsável pelo porto de Santos, a Gaffrée Guinle e Cia, relacionada a ampliação prevista para os armazéns junto ao rio Valongo (CYRINO, 2004, p. 100).

No acervo documental da Casa da Boia inúmeros cibos demonstram a importância das duas empresas para a distribuição das mercadorias importadas que seriam comercializados na loja, e como era realizado o seu transporte do Porto de Santos até as dependências do comércio na Rua Florêncio de Abreu, bem como, quais eram as taxas correspondentes a cada uma dessas etapas.

A Companhia Docas de Santos foi uma empresa privada fundada em 1886, e que até os anos de 1980 deteve o monopólio das operações no Porto de Santos. Entre seus sócios figurava Eduardo Palassin Guinle, industrial e banqueiro filho de imigrantes franceses.

Após a inauguração da The São Paulo Railway Company em 1867, que uniu o porto de Santos ao interior paulista, servindo de via para o escoamento da produção cafeeira do Oeste do Estado, o governo imperial compreendeu a necessidade de modernização do porto por onde esse produto era exportado.

A relação entre as duas companhias foi marcada por inúmeros conflitos, o livro cuja capa é reproduzida ao lado compila artigos publicados no Jornal do Comércio em defesa da Companhia Docas de Santos, acusando a existência de formação de um truste para a exploração do serviço da viação férrea.

Nessa guerra de opiniões e narrativas, um dos senadores profere: vociferando contra as tarifas das Docas de Santos (as mais baixas de todos os portos do Brasil), esquece-se S. Paulo das tarifas monstruosas de suas estradas de ferro (p.11).

Por meio do Decreto Nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizou a contratação nos diferentes portos do Império de empresas para a construção de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, estabelecendo que:

§ 1º Os empresários deverão sujeitar à aprovação do Governo Imperial as plantas e os projectos das obras que pretenderem executar.

§ 2º Fixarão o capital da empresa, e não poderão argumentá-lo ou diminuí-lo sem autorização do Governo.

§ 3º O prazo da concessão será fixado conforme as dificuldades da empresa, não podendo ser em caso nenhum maior de 90 anos. Findo o prazo ficarão pertencendo ao governo todas as obras e o material fixo e rodante da empresa.

§ 4º A empresa deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros líquidos, e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. A formação desse fundo de amortização principiara ao mais tardar, 10 annos depois de concluídas as obras,

§ 5º Os empresários poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas re-

guladas por uma tarifa proposta pelos empresários e aprovada pelo governo imperial.

Será revista esta tarifa pelo governo imperial de cinco em cinco anos; mas a redução geral das taxas só poderá ter lugar quando os lucros líquidos da empresa excederem a 12%.

§ 6º Poderá o governo conceder às companhias de docas a faculdade de emitir títulos de garantia das mercadorias depositadas nos respectivos armazéns, conhecidos pelo nome de warrants. Em regulamento especial deverão estabelecer as regras para emissão destes títulos e seu uso no Império.

§ 7º O governo poderá encarregar às companhias de docas o serviço de capatacias e de armazenagem das alfândegas.

Expedirá neste caso regulamentos e instruções para estabelecer as relações da companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos das alfândegas.

§ 8º Em cada contrato estipulará o governo as condições que julgar necessárias para assegurar a mais minuciosa e exata fiscalização e arrecadação dos direitos do Estado.

§ 9º Ao governo fica reservado o direito de resgatar as propriedades da companhia em qualquer tempo depois dos 10 primeiros annos de sua conclusão.



Adriano Botelho destaca que foi a expansão da cafeicultura em meados do XIX que propiciou um novo surto de crescimento para São Paulo, acentuado pela construção de linhas férreas (BOTELHO, 2007, p. 21).

O “complexo cafeeiro” propiciou o desenvolvimento de diversas atividades econômicas, tanto artesanais quanto comerciais e industriais no espaço urbano de São Paulo. Para prover a economia cafeeira se propagaram, na capital e no interior paulista, diversas empresas que se relacionavam diretamente com a produção da rubiácea, como os engenhos e as atividades de beneficiamento dos grãos e de outros cereais.

As atividades, indiretamente relacionadas, também foram impulsionadas, como as de manutenção das estradas de ferro utilizadas para o transporte do grão, as oficinas de manutenção, como serralherias, fundições, forjarias, serrarias, a indústria têxtil para a produção de sacaria para o café e a indústria de abastecimento do consumo popular com a produção de alimentos, bebidas, vestuário e móveis (TRUZZI NETO, 2014, p. 45-46).

Portanto, a abertura de armazéns com a finalidade de acomodar os produtos se tornou um empreendimento lucrativo, em especial aqueles, que como o algodão exigiam uma conservação cuidadosa, com instalações adequadas para assegurar o produto contra os riscos de incêndio, a Sociedade Brasital, por exemplo, construiu um armazém exclusivo para algodão, com um sistema de iluminação benéfico para as variedades (NOGUEIRA, 1924).

Em 1888, a Gaffrée enviou um ofício ao engenheiro fiscal informando que a companhia inglesa estava construindo os armazéns em terreno pertencente ao porto, solicitando, assim, o cancelamento das obras. No entanto, a superintendência justificou a construção em terrenos desapropriados do Convento de Santo Antônio e autorizados pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Outra justificativa utilizada foi o embargo ilegal por parte da Marinha.

A contenda foi levada ao foro da Comarca de Santos, sendo que o representante da São Paulo Railway foi o advogado dr. João Mendes de Almeida e, pela Gaffrée, o dr. Leão Luiz Ribeiro.

O parecer foi favorável aos concessionários do porto de Santos remetendo à desapropriação dos terrenos da SPR pelo decreto 10.277, de 30 de julho de

# S. PAULO RAILWAY COMPANY

## AVISO AO PÚBLICO

Achando-se os armazéns desta companhia na estação do Pary completamente cheios de cargas e existindo grande número de vagões por descarregar por falta de lugar, pede-se ao público a prompta retirada de suas mercadorias, assim de facilitar as descargas e não prejudicar a recepção das mesmas, na estação de Santos.

Superintendência de S. Paulo, 1º de abril de 1892.

*William Speers,*  
superintendente.

1889 (CYRINO, 2004, p. 102). Ainda neste ano, a superprodução cafeeira extrapolou os limites de armazenamento da SPR, fazendo com que as ruas de São Paulo, Santos e Jundiaí se tornassem armazéns a céu aberto (CYRINO, 2004, p. 104).

A superintendência da ferrovia determinou que fossem feitos projetos para a construção de novos armazéns em São Paulo, no bairro do Brás, próximos à Hospedaria de Imigrantes e na Luz, atrás do Seminário.

Em 1901, data do término da construção dos armazéns, o complexo continha em suas dependências, locais para armazenamento de frutas, vegetais, peixes e inflamáveis, além de duas edificações destinadas ao controle das mercado-

rias que chegavam, contando também com depósitos de combustível, caixas d'água e reservatórios, perfazendo uma área total de 12.392 m<sup>2</sup> (CYRINO, 2004, pp. 132-133). Ainda foram construídas residências para os funcionários nos arredores do pátio.

Localizado no logradouro denominado Largo do Pari mas que, comumente, nos atuais dias, é conhecido como “Praça dos Cocos”, devido aos diversos caminhões estacionados que ali fazem a comercialização desta

fruta, o complexo de armazéns do Pari foi construído entre 1890 e 1901, consolidando o período conhecido como Duplicação da São Paulo Railway.

Os técnicos responsáveis pela construção foram Augusto Pinto como Engenheiro Fiscal; John Barker como Engenheiro Residente; Fox & Mayo Engineers Ltd como Engenheiros Consultores; James Ford como Engenheiro Chefe Residente/Projetista; Barão Ryemkwisc como Empreiteiro das Obras e William Speers como Superintendente.



03/000019-076

MEMOS. SERVS. MEMBROS DO SEGUNDO CONSELHO DE CONTRIBUINTEIS.

23.734/47  
2/IV/47  
L-R. fls 216  
# 66.737/49  
L-C. fls 44  
Rem. 261 de 2/IV/50  
ao C.P. Tarifa

Capital de São Paulo, Rizkallah Jorge & Filho, estabelecidos na  
do Estado, sob nº 62.279 em 5 de junho de 1939, receberam no por-  
to de Santos, pelo vapor americano "WIDAWAKE" entrado em 22 de  
fevereiro de 1947, conforme declaração da fatura consular brasilei-  
ra nº 2.487 de Nova Iorque.  
R.J. & F. - 27 caixas contendo "Tubos de cobre simples para água e  
usos semelhantes, pesando bruto 5.455,700 quilos, legal 4.029,800  
quilos, real 4.029,800 quilos e no valor com despesas de US\$  
3.601,23.

com a mercadoria importada, pela nota de importação nº 20.791 de  
10 de março de 1947, a mercadoria foi despachada no Art. 790, clá-  
se 20, da Tarifa em vigor, para pagar a taxa de Cr\$1,00 por quilo  
legal, como "Tubos de cobre e suas ligações, simples, para água, e  
usos semelhantes".  
Assim classificada a mercadoria em despacho,  
por estar isenta de imposto de consumo, não foi recolhido esse tri-  
buto.

No entanto, em conferência, foi pretendido  
classificar a mercadoria como "obras não classificadas e não es-  
pecificadas de cobre", da taxa aduaneira de Cr\$10,40 por quilo  
legal, e sujeitas ao imposto de consumo ex vi da Alinea I, inciso  
nº 1, tabela A do Regulamento em vigor, para paga-  
mento da conferência, sujeitando, assim, a  
pacho no pagamento de imposto de consumo.

Não se conformando com a  
fim de Santos, a qual pela sua decisão nº 4  
p.p., de qual foi tomado ciência em 15 de maio  
de 1947, foi requerida audiência da D.D. Comissão  
de Conferência, que a importação que a importa-  
ção era superior à Cr\$5.000,00, foi requerido assin-  
tendo sido assinado pela importadora de Cr\$13,60  
de livre, nº 6 em 25 de abril P.P.

A Casa da Boia e também Rizkallah Jorge, se utilizaram largamente do sistema ferroviário para abastecer a loja, a indústria e os negócios do fundador, nos finais do Séc. XIX e início do Séc. XX.

Não obstante ser este, basicamente, o único sistema modal que abastecia a metrópole, há que se considerar que a própria localização da empresa, na Rua Florêncio de Abreu, lhe trazia uma vantagem logística muito grande, pois estava situada nas proximidades do Pátio do Pari, sendo mais fácil tanto o desembarço alfandegário, quanto o próprio traslado das mercadorias então alocadas no Pátio.

Os recibos desta página mostram registros de importação curiosos, como o de "rolos de fumo", abaixo.

Já o documento ao lado mostra um aspecto conflituoso das relações comerciais, não exatamente ligado à logística, mas sim a interpretação dos agentes fiscais do Porto de Santos, leia-se Companhia Docas.

SÃO PAULO RAILWAY COMPANY  
EXTRATO DA NOTA DE EXPEDIÇÃO  
PARY

Aviso 015834  
Porta N° 5 de 5 de 1915

Estação de Santos

Procedência Santos

Data 4/5

Nº da Consig. 666

Tabella 6

FACTURA N° 587

REMETENTE — Snr. José P. da Silva

Destino PARY

Quantos Volumes

Designação de Mercadorias

Marcas e Números

PESO Razão

FRETE

Imposto Estadual de transito

TOTAL

24.200

7-11-1915

ESTADO DE PARY

Considerando que a importação que a importa-  
ção era superior à Cr\$5.000,00, foi requerido assin-  
tendo sido assinado pela importadora de Cr\$13,60  
de livre, nº 6 em 25 de abril P.P.

Rizkallah Jorge

8 folhas fumo em  
folhas extra.

É preciso ressaltar que o início do século XIX ficou marcado por também ser o começo da implementação das estradas de ferro pelo globo, tendo seu princípio na Inglaterra, que, em 1825, construiu uma linha férrea conectando o porto de Stockton às minas de carvão de Darlington (SOUKEF Jr, 2010, p.180).



*The Opening of the Stockton - Darlington Railway - 1825*  
J.R. Brown

Detentores do saber-fazer e possuidores de capital para investimentos, os britânicos se notabilizaram pela implementação dita acima, seja no papel de empreendedores ou como força de trabalho, emprego de tecnologia e aparelhamentos. Até meados do século XIX, ferrovias inglesas já haviam sido instaladas em países como França, Estados Unidos e Alemanha. De acordo com Eric Hobsbawm (1977, p.77).

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (...)

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, por meio de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.

Em termos econômicos, a simbologia da ferrovia, quando de sua instalação, implica em modernidade e progresso,

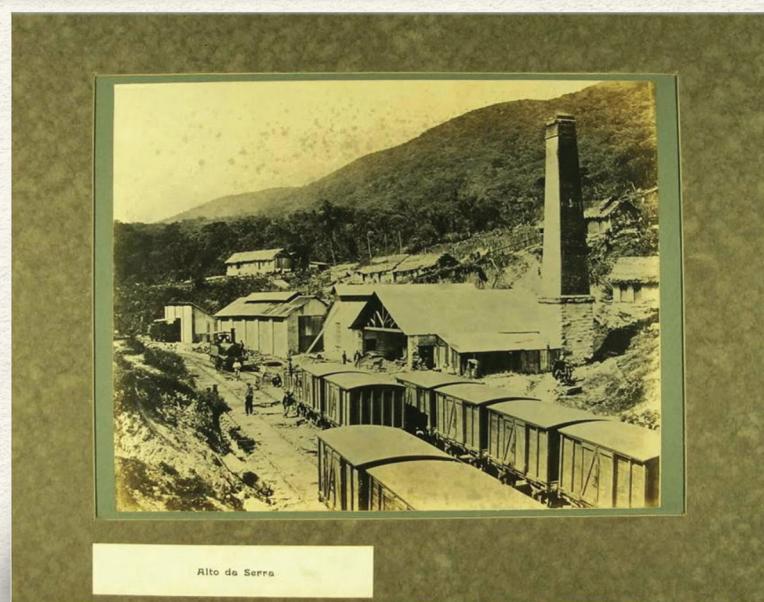
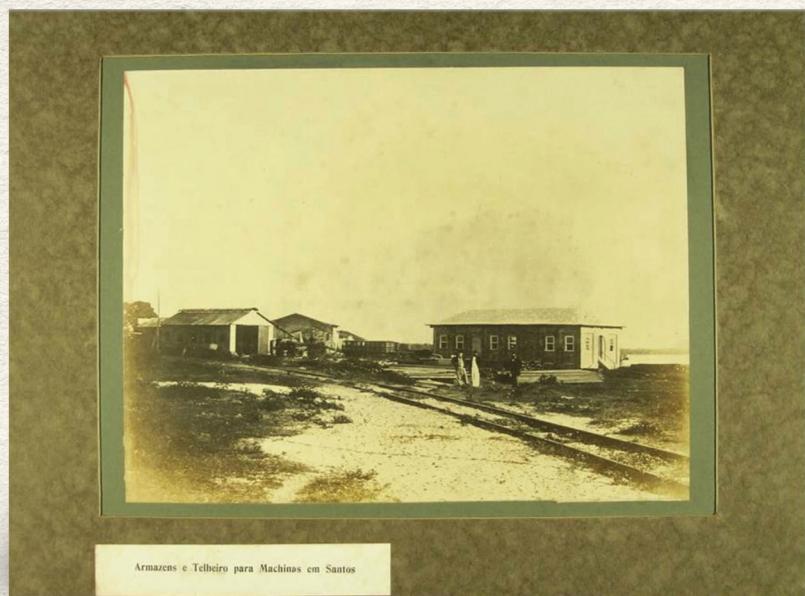
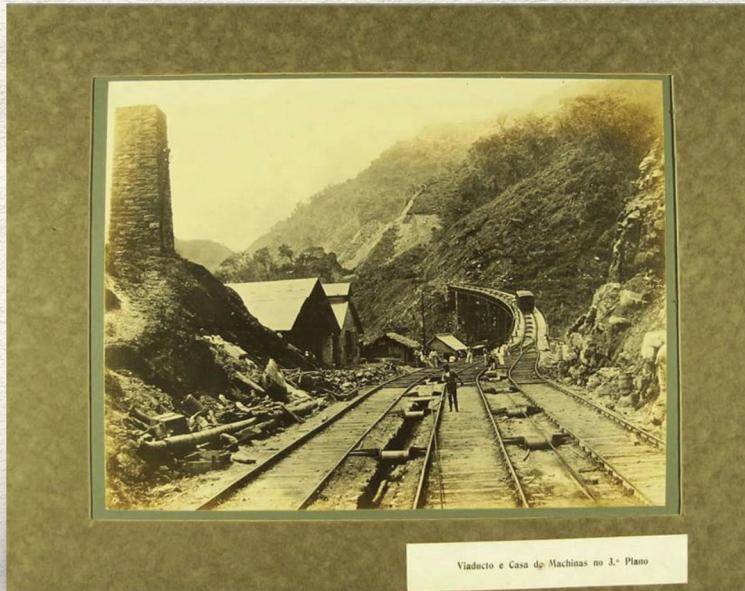
como a expressão máxima do capitalismo, desde o modo de constituição das empresas, que permitia a reunião de grande volume de capital, assim como a moderna técnica empregada na utilização de materiais, como o ferro e o carvão/lenha, que impulsionaram os processos de industrialização e urbanização. O tamanho da empresa, o volume de recursos, o engajamento da mão de obra, livre e assalariada e sua organização de forma racional e burocrática tornaram a ferrovia um símbolo do desenvolvimento do capitalismo (LAMOUNIER, 2012, p.157).

A presença de inúmeros ingleses em terras brasileiras demonstra a importância desses imigrantes para a construção de empreendimentos no período. Assim como a SPR contou com o conhecimento prévio desses imigrantes, a Casa da Boia também recebeu ingleses para ensinarem e modernizar a produção de alguns objetos ali comercializados.

A existência de tais empresas propiciou o desenvolvimento e diversificação de inúmeros outros empreendimentos, e deixou marcas na capital e na região metropolitana de São Paulo, a exemplo da Vila de Paranapiacaba, construída em 1867 como apoio à operação ferroviária entre o porto de Santos e seu destino final, Jundiaí, em seu trecho mais desafiador, a subida da Serra do Mar.

A Vila de Paranapiacaba é um exemplo ainda em bom estado de preservação da presença inglesa na região e foi fundamental para o desenvolvimento da linha férrea, pois além do pátio de manutenção era ali que se operava o sistema funicular, responsável pela elevação dos trens na íngreme serra do mar.

Em seu livro “Vistas da Estrada de Ferro de São Paulo - 1865. o fotógrafo Militão Augusto de Azevedo retratou a etapa final da construção da ferrovia.



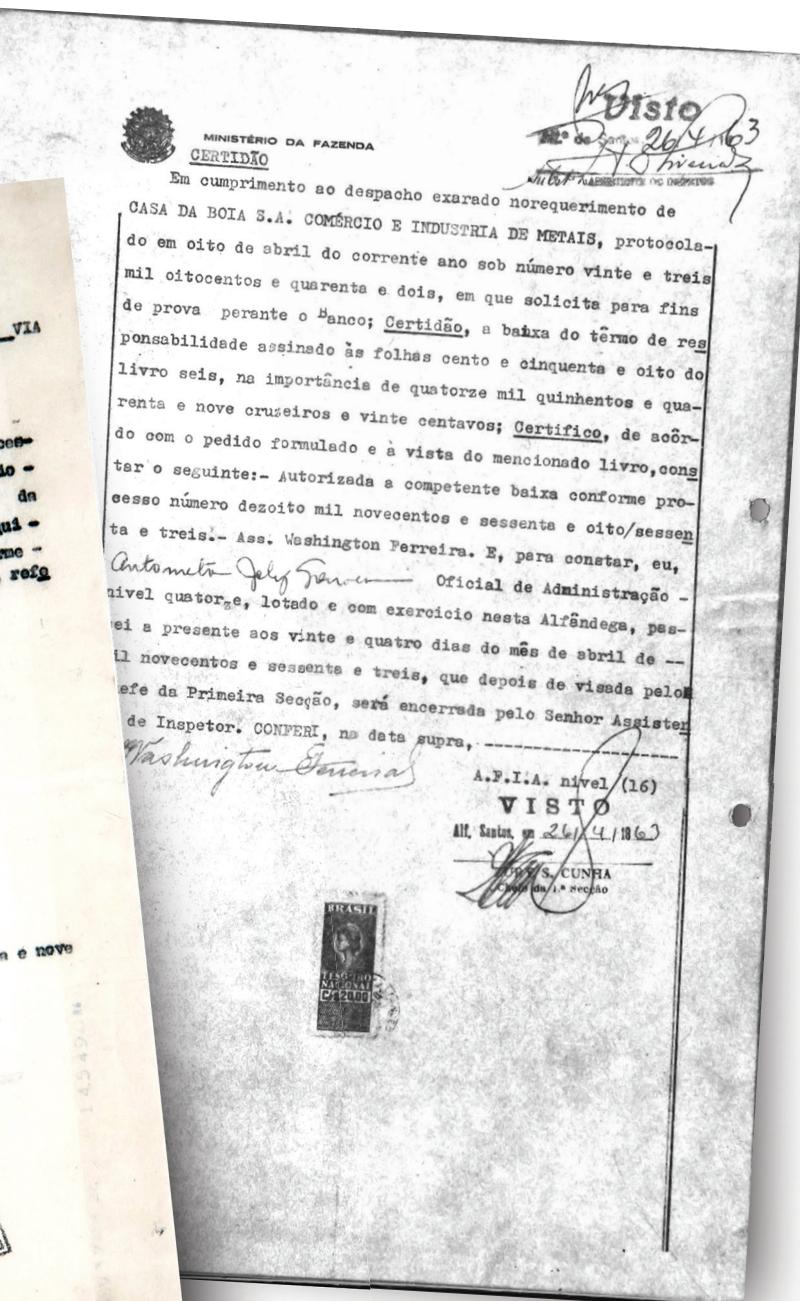
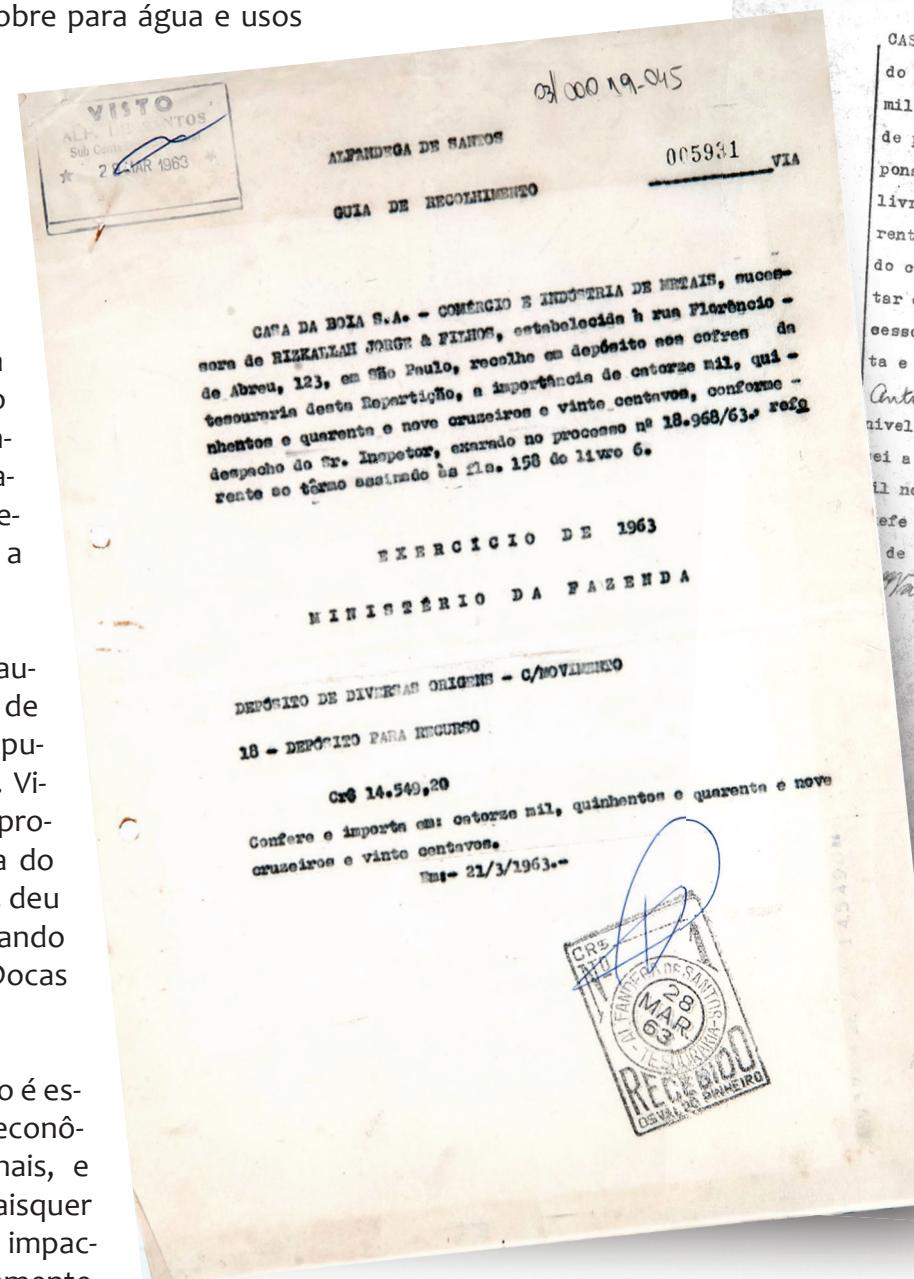
Algumas das páginas do livro “Vistas da Estrada de Ferro de São Paulo - 1865”, do fotógrafo Militão Augusto de Azevedo

Sendo a principal via de ligação das importações com a capital paulista, o sistema ferroviário, e sua operação eram permeadas por algumas divergências e querelas. Em 1947, a Casa da Boia, por meio de seus representantes, a Firma Della Camera, Venturini e Companhia, que atuava como comissária de despachos na Alfândega de Santos, questionou o valor de frete cobrado relativo à importação de 27 caixas com tubos de cobre para água e usos semelhantes pesando 5 toneladas, advindos de Nova Iorque pelo navio Wideawake, reforçando que a cobrança deveria ser realizada a partir de sua forma e aspecto no ato do despacho, e não pelo que serão suscetíveis por transformação posterior.

Ou seja, uma vez que estava enquadrada no artigo 790, sobre tubos de cobre para água simples, a mercadoria estaria isenta do imposto de consumo, entretanto no momento da conferência, sua classificação foi alterada para “obras não classificadas e não especificadas de cobre”, estando assim, sujeita a taxa aduaneiro de Cr\$10,40 por kilo.

A Casa da Boia entrou com um pedido de audiência na Comissão da Tarifa de Alfândega de Santos que confirmou a conferência, e estipulou o pagamento do imposto de consumo. Visando rever essa decisão interpuseram um processo junto ao Conselho Superior de Tarifa do Rio de Janeiro, que com o Acórdão nº 22.843 deu provimento aos recursos em 1951, determinando a devolução de Cr\$382,30 pela Companhia Docas de Santos referentes à diferença tarifária.

A manutenção da cadeia de abastecimento é essencial para propiciar o desenvolvimento econômico das nações e de empresas transnacionais, e em um mundo cada vez mais conectado, quaisquer ameaças a essas redes criam crises e geram impactos que se espalham por todo o globo rapidamente.



## BIBLIOGRAFIA

BOTELHO, Adriano. A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. *Cadernos Metrópole* 18 pp. 15-38 2º sem. 2007.

Como uma das maiores crises de transporte marítimo da história pode afetar seu bolso. BBC. 5 de setembro de 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-58454798>

CYRINO, Fábio. Café, ferro e argila. A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

FMI reforça riscos de inflação, mas diminui pouco a projeção de crescimento global. O GLOBO, 12 de outubro de 2021. Disponível em: FMI reforça riscos de inflação, mas diminui pouco a projeção de crescimento global. O GLOBO, 12 de outubro de 2021.

HOBSBAWM, Eric. A era das revoluções: 1789-1848. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1977.

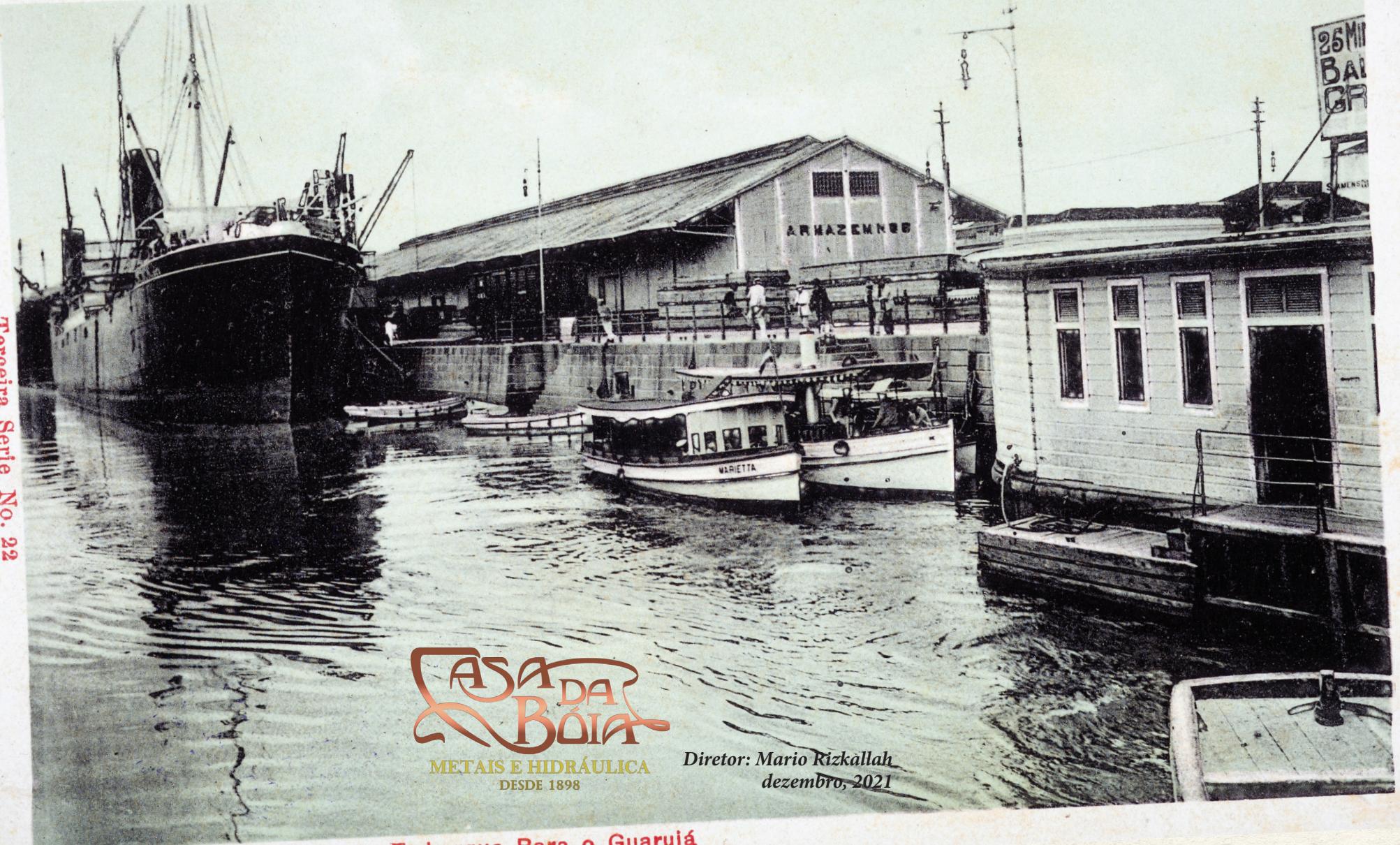
LAMOUNIER, Maria Lucia. Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX. São Paulo: EDUSP, 2012.

NOGUEIRA, Octavio Pupo. Armazéns Gerais em São Paulo. O jornal. Rio de Janeiro, capa, 5 nov. 1924.

The global supply chain nightmare is about to get worse. CNN, 13 de outubro de 2021. Disponível em: <https://www.cnn.com/2021/10/12/business/global-supply-chain-nightmare/index.html>

TRUZZI, Oswaldo e NETO, Mario Sacomano. Redes, Migrações e Economia Étnica na Experiência Paulista. IN: Imigrantes Empreendedores na História do Brasil: estudos de casos. Porto Alegre: Edipurs, 20142000.

COMPANHIA DOCAS DE SANTOS.



Terceira Serie No. 22

ASA DA  
BOIA  
METAIS E HIDRÁULICA  
DESPDE 1898

Diretor: Mario Rizkallah  
dezembro, 2021

SANTOS. Ponto de Embarque Para o Guarujá

Companhia Docas de Santos. Ponto de Embarque para o Guarujá.  
Coleção Fundo João Baptista de Campos Aguirra - Museu Paulista.