

Trapiche

O armazém, o alambique e o Rio

O presente trabalho parte de inquietações subjetivas das relações que criei com a cidade enquanto morador de São João de Meriti, na Baixada Fluminense, neto e filho de cearenses que encontraram nesta cidade, conhecida como a “periferia da periferia” (SOUZA, 2012) do Rio de Janeiro, uma oportunidade de vida e desenvolvimento social.

Este trabalho dedico a todos aqueles que até aqui me foram companhia, apesar dos dois últimos anos distantes e obrigados a conviver pelas frias telas de LED, encerrar este trabalho tendo a oportunidade de ir à rua para sentar-se e agradecer em uma mesa de bar, não tem preço. Agradeço a meus pais Silvana e João Bosco, pelo amor, pela forte estrutura, palavras e raízes. A minha irmã Mariana pela inspiração diária e debates ao pé da cama. A Rejane, minha maior amiga, pelo coração e esperança. Agradeço meus amigos e primos pelos anos de troca e equilíbrio. Ao Yan e a Ellen por manterem meus pés no chão e ainda assim me fazerem acreditar. A Marina, minha parceira, pelo espaço na mesa e pedaladas nas horas difíceis. Agradeço ao povo da minha cidade, minha família e a família de amigos, que nas frestas resistem, lutam, se apropriam e se divertem. Um brinde a São João de Meriti.

“É muito difícil fazer um livro. Mas, conto com a gentileza de meus patrícios.

O meu trabalho é, tão somente, não deixar que a nossa história dilua-se no vazio do anonimato.

Peço a Deus que o historiador de Amanhã, encontre neste livrinho algo que mereça a sua apreciação.

Dar-me-ei, assim, por feliz.” (MEDEIROS, 1958, p.4)

MEDEIROS, Arlindo de. Memória histórica de São João de Meriti. São João de Meriti, Rio de Janeiro. 1958.

Trapiche

* Armazém ou depósito de mercadorias de embarque ou desembarque.

* [Brasil: NE] Pequeno engenho de açúcar, movido por animais.

*Neste trabalho: Objeto de confronto.

_introdução 8

_método 20

_armazém 28

_alambique 42

_trapiche 62

_confronto 94

_saideira 116

_bibliografia 122

Há cerca de um ano, ao acessar a Rodovia Presidente Dutra pela Linha Vermelha, auto estrada que conecta a capital do Rio de Janeiro a Baixada Fluminense, notei à direita o movimento das primeiras retroescavadeiras ao horizonte. Tratava-se do topo do **Parque Barreto**, um dos poucos morros arborizados que ainda saltavam a paisagem de **São João de Meriti**. Uma movimentação de início silenciosa, meses depois, trocou as curvas da terra pelas violentas quinas do pré-moldado, apresentando-se o mais novo **condomínio logístico Prologis Dutra**.

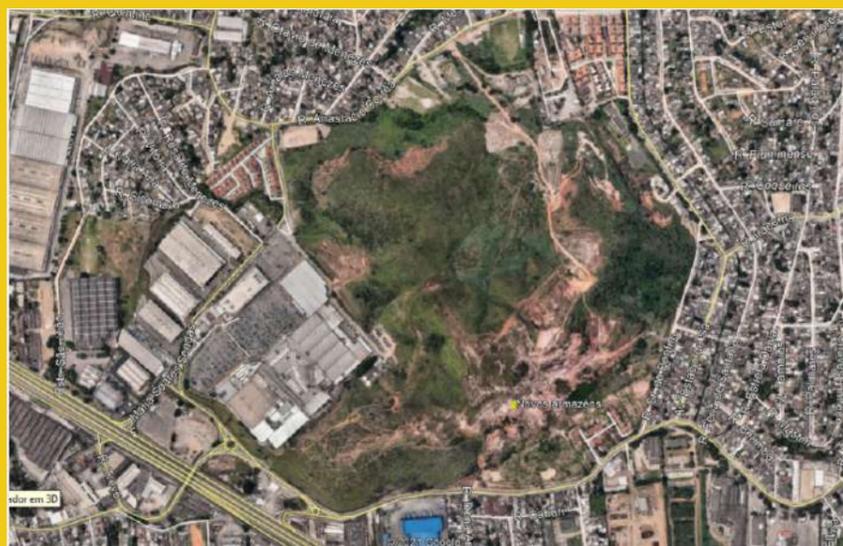


O condomínio constitui-se de **seis armazéns que totalizam 200.000 m²** construídos destinados à armazenagem e distribuição de produtos de diferentes empresas. Hoje, toda área encontra-se cercada por 2.000 metros de cerca elétrica, impossibilitando o acesso da população ao que era antes uma das poucas áreas verdes públicas do município, sendo agora privada.

Não é difícil perceber a estratégia de se criar um empreendimento como esse nesta região, pois além de tangenciar a Rodovia Presidente Dutra, um dos maiores eixos estruturais da megalópole Rio-São Paulo, o projeto recebeu uma série de concessões da prefeitura local que facilitaram a sua chegada. Agora, certas empresas do Rio de Janeiro podem dispor de maior capacidade para armazenagem e distribuição de mercadorias.

O complexo Prologis prevê a geração de cerca de mil empregos e a circulação diária de 1.500 veículos de carga. Importante ressaltar que dentre os principais locatários está a **Amazon.com Inc.**, uma das cinco maiores empresas de tecnologia e vendas online do mundo, que detém agora em São João de Meriti, **30.880 m² estanques para armazenar seus produtos.**

2016



2020



2021



→ Rod. Presidente Dutra

Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Google Earth, 2016.

Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Google Earth, 2020.

Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Propaganda Institucional da Prologis Dutra, RJ.

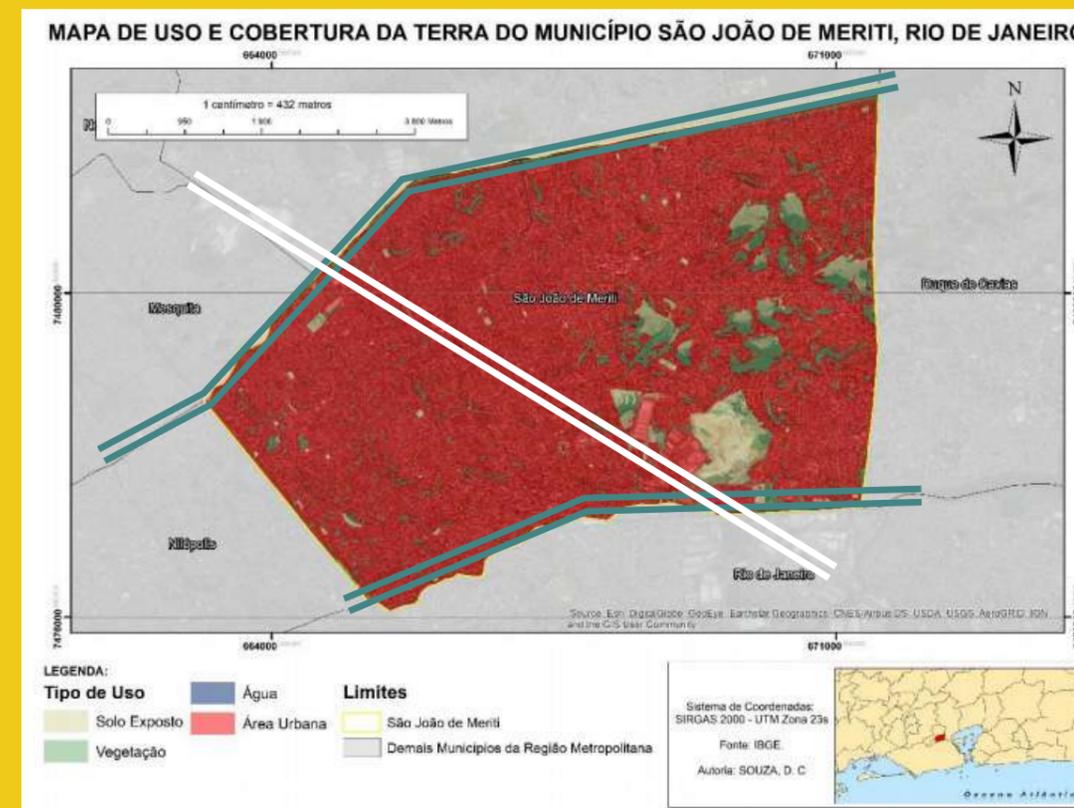
Os desafios da densidade populacional

Arquitetura do espaço descorporificado

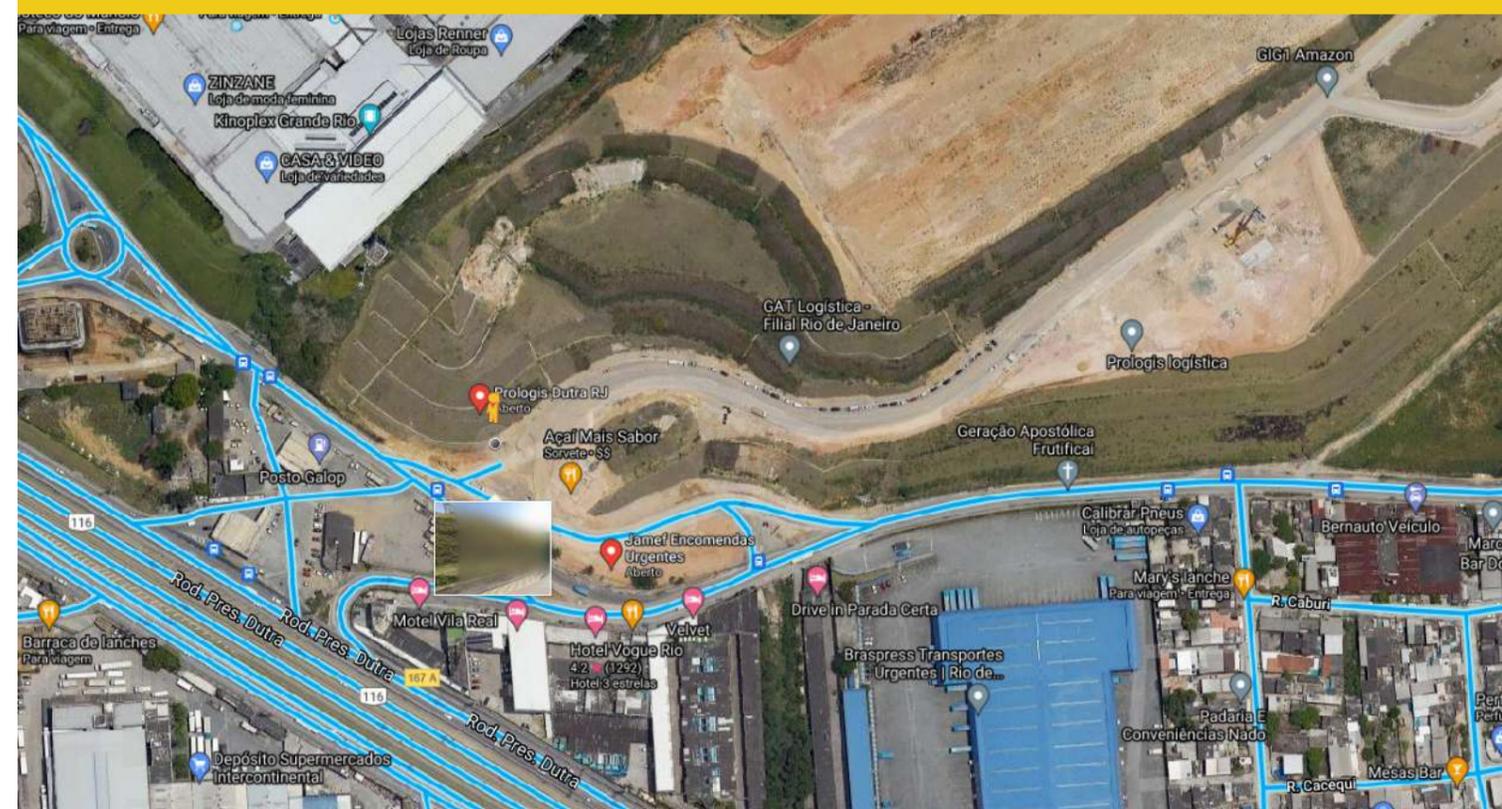
No que tange a relação espaço-corpo, cabe uma reflexão entre os limites da capacidade populacional de uma cidade e uma arquitetura que privilegia um espaço descorporificado. Destaca-se que São João de Meriti é conhecido como “formigueiro das américas” por possuir a maior densidade demográfica da América Latina, cerca de **13.125 hab/km²**. Trata-se de uma cidade com território altamente construído, poucas áreas de permeabilidade, espaços livres para lazer e zonas verdes. Sua população encontra-se comprimida nos limites territoriais da cidade, demarcados pelos rios Pavuna e Sarapuí, ao norte e ao sul, respectivamente. A Rodovia Presidente Dutra, que corta a cidade, ainda contribui para suprimir o espaço. Por outro lado, a arquitetura prevista para os galpões do condomínio Prologis parece contribuir ainda mais para a compressão dos corpos. Observa-se que **para cada novo galpão, isto é, 30.000m² serão ocupados prioritariamente por estantes, empilhadeiras, esteiras, robôs, produtos, e por fim, humanos.**

ocupação por galpão:
200 funcionários
/ 30.000 m²

Fonte: Entrevista concedida pelo Cláudio Castro, governador do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.frotacia.com.br/amazon-anuncia-novo-cd-em-sao-joao-de-meriti-primeiro-da-cia-no-rj/>. Acesso em: 24/08/2021



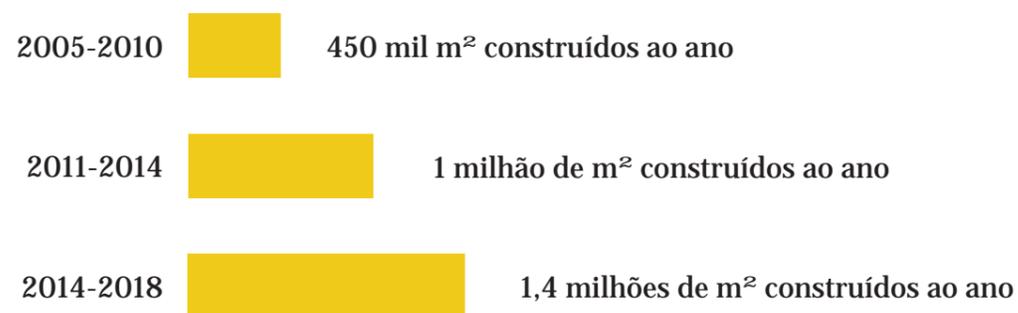
Fonte: SOUZA, D.C., As fraturas socioambientais de São João de Meriti, RJ: uma espacialização da calamidade. 2019.



Arquitetura Pós-humana

Essa arquitetura dos grandes condomínios logísticos responde a uma **lógica de mercado global**, que vem sendo implementada por grandes lojas de vendas online e se expandiram com o advento da Pandemia do Covid-19, baseia-se na sociedade de consumo, no pronto atendimento, no aligeiramento das satisfações pessoais, no distanciamento dos corpos presentes na cadeia de consumo, no distanciamento das tradições e culturas locais e na padronização das necessidades. Porém, questiona-se que outras arquitetônicas de armazenagem e distribuição podem ainda coexistir com essa nova lógica de mercado global? Ou ainda, como se estruturava a armazenagem e a distribuição de mercadorias no Rio de Janeiro antigo? Quais lógicas de contexto rural se confrontam com esses novos aparatos de armazenagem urbana? Ao longo deste trabalho, essas questões serão problematizadas.

M² DE ARMAZENS LOGÍSTICOS CONTRUÍDOS NOS ULTIMOS ANOS:



Fonte: CBRE Consultoria Logística. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/o-fenomeno-dos-condominios-logisticos/>. Acesso em: 24/08/2021



O que se constata é que com o atual predomínio da lógica de armazenagem globalizada urbana, uma cidade periférica como São João de Meriti que sofre com poucas áreas livres para a população cedeu seu espaço para o não-humano. Fica claro uma disputa desigual por território na qual a cidade do consumo aligeirado e digital, se sobrepõe a cidade de valores sociais, culturais e humanos. **Uma arquitetura que Koolhaas (2020) apelida de “Pós-humana”**, na qual gigantes pré-moldados, desprovidos de consciência humana, encontram na periferia do Rio de Janeiro um ponto estratégico para atender, mais uma vez, as demandas do Centro.

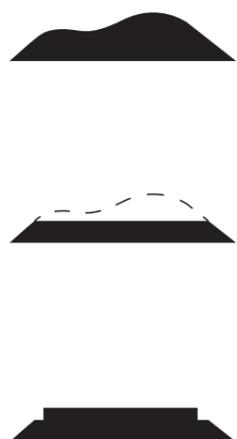
“Aqui os edifícios não são para humanos, mas para coisas e máquinas. Milhares de anos de história da arquitetura e cultura foram abandonados. Debates, previsões, ideologias ignoradas, literalmente. É pós-humano. Não há arquitetura de vigor semelhante nos últimos 100 anos. É estritamente baseada em códigos, algoritmos, tecnologia, engenharia e performance, não num propósito. É tediosa, é hipnótica, é banalidade de tirar o fôlego. Por dentro, não há luz do dia, o efeito das luminárias multiplicadas, máquinas vibrando, é hipnotizante. (...) **Uma nova arquitetura nasce debaixo de nossa atenção, sem nenhum sintoma de humanidade. Podemos nos livrar da acessibilidade. Não há entrada, não há usuários (...) Não há tradição.**” (KOOLHAAS, p.272-273)

Drone sobre TRIC
Fonte: KOOLHAAS, Rem. “Countryside: A Report” (2020). New York: Ed. Taschen, 2020



Arrasa tudo, faz de novo.

Paralelamente, pode-se fazer uma comparação entre a arrasadora operação que o Parque Barreto em São João de Meriti sofreu com as políticas urbanas implementadas no Centro do Rio de Janeiro ao longo de sua história. Desde as **políticas higienistas** de Carlos Sampaio, na década de 1920 até as atuais promessas de reviver um centro de edifícios comerciais vazios, devastado pela pandemia iniciada 2020, sempre buscou-se adequar esse território às **lógicas internacionais** de uma cidade modelo. Pereira Passos idealizava Paris, enquanto Eduardo Paes, a Barra da Tijuca, ambos modelos que se configuram sem considerar a diversidade cultural local, tão pungente na cidade do Rio de Janeiro. Esse Centro do Rio foi construído e reconstruído por mãos negras, ameríndias, nordestinas e periféricas, deslocadas de diferentes regiões, contribuindo para toda essa diversidade. Dessa forma, São João de Meriti parece recontar esta história, dessa vez submetendo parte de seu escasso território a um empreendimento logístico e livrando a capital do Rio de Janeiro de repensar o uso de seu solo.



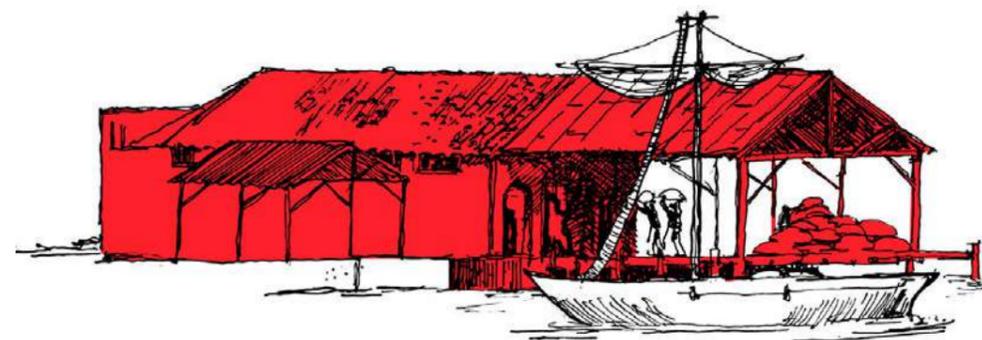
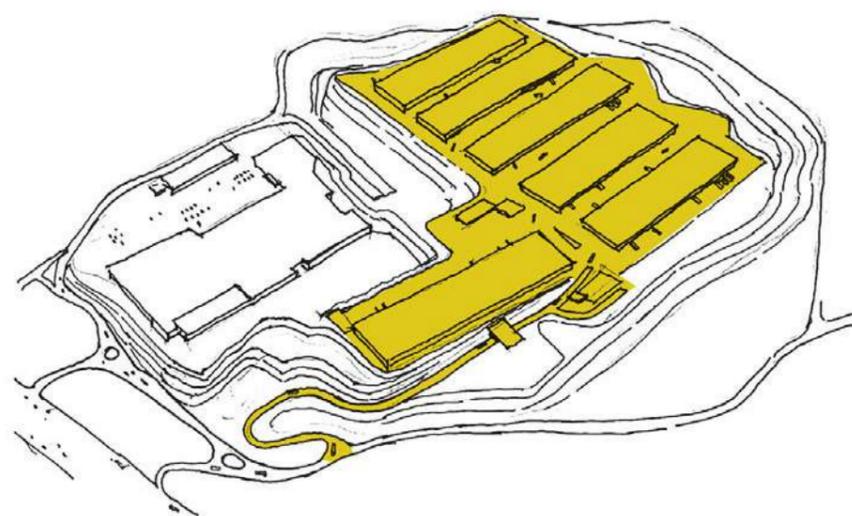
Fonte: Terram Engenharia de Infraestrutura Ltda.
Limpeza: 645.000,00 m²
Volume: 4.500.000 m³

Fonte: Veja (2012). História do Rio é um mar de equívocos.
Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/historia-do-rio-e-um-mar-de-equivocos/>

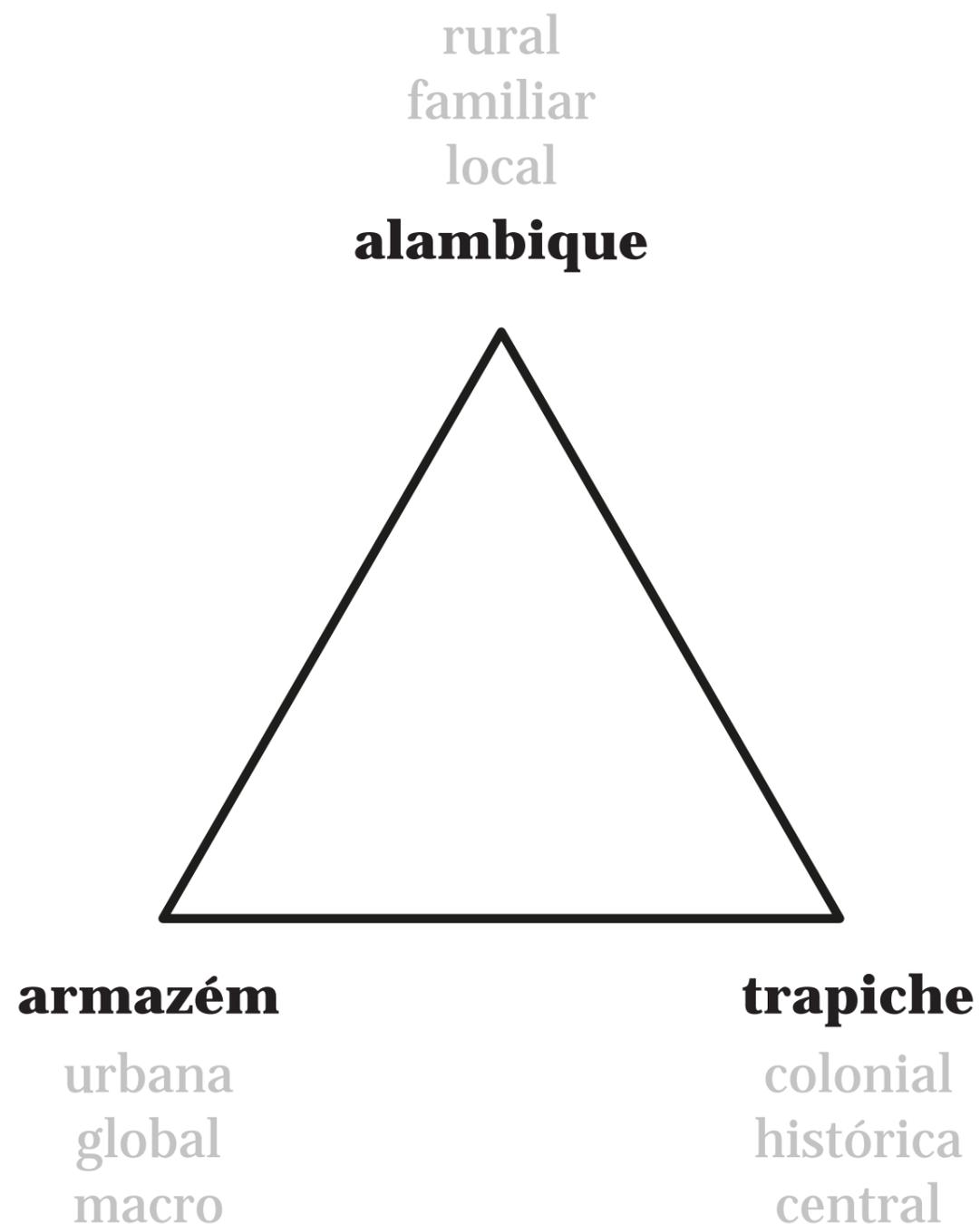


Caracteriza-se, então, o predomínio de um modelo logístico **GLOBAL** de comercialização cego e violento que impõe drásticas transformações na paisagem e na geografia da cidade de São João de Meriti, imposta pela arquitetura dos novos armazéns que segrega corpos e não dialoga com o tecido urbano, cultural, social e humano da cidade. Frente a esse modelo comercial, este trabalho propõe realizar um confronto com duas outras lógicas arquitetônicas de distribuição e armazenagem. Uma **RURAL** desenvolvida por lógica familiar em Guapimirim e outra **HISTÓRICA** na zona portuária do Rio de Janeiro.

Metodologicamente, pretende-se fazer um exercício de triangulação entre essas três arquiteturas construídas dentro de lógicas comerciais de armazenagem e distribuição de produtos distintas. No que se refere a lógica GLOBAL comercial analisar-se-á o condomínio logístico **PROLOGIS DUTRA**, localizado em São João de Meriti, periferia do Rio de Janeiro. Por outro lado, a análise da arquitetura RURAL familiar será feita através do estudo do **ALAMBIQUE** Serra Verde de minha família, construído em Guapimirim, região serrana do estado do Rio de Janeiro, em 2012. A terceira arquitetura eleita para integrar este confronto, refere-se aos antigos **TRAPICHES** do porto que historicamente ocuparam local de destaque no desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Com isso, retomam-se as indagações propostas sobre a coexistência de arquiteturas alinhadas as lógicas de mercado, seja no presente com o alambique e os armazéns logísticos, ou no passado, com os trapiches.



O confronto!



Percebo que essas três arquiteturas trazem elementos em resposta as realidades em que se inserem, marcadas por diferentes contextos sociais, culturais e históricos. De um lado tem-se os grandes armazéns logísticos da Prologis que atendem as demandas do comércio digital contemporâneo. Do outro lado, o Alambique Serra Verde construído com valores familiares, tradicionais e rurais. E, no terceiro vértice desta triangulação têm-se os trapiches, construídos as margens do comércio alfandegário Carioca.

Assim, proponho realizar um “confronto”, pois entendo que para efeito de crítica e reflexão é possível confrontar três arquiteturas configuradas espacialmente por lógicas de mercado diferentes.

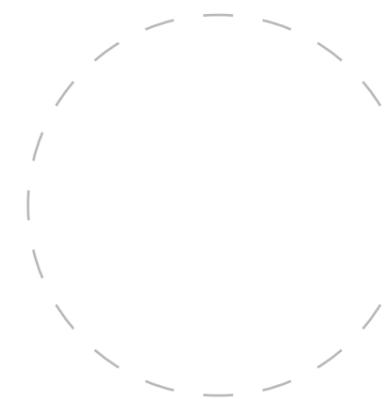
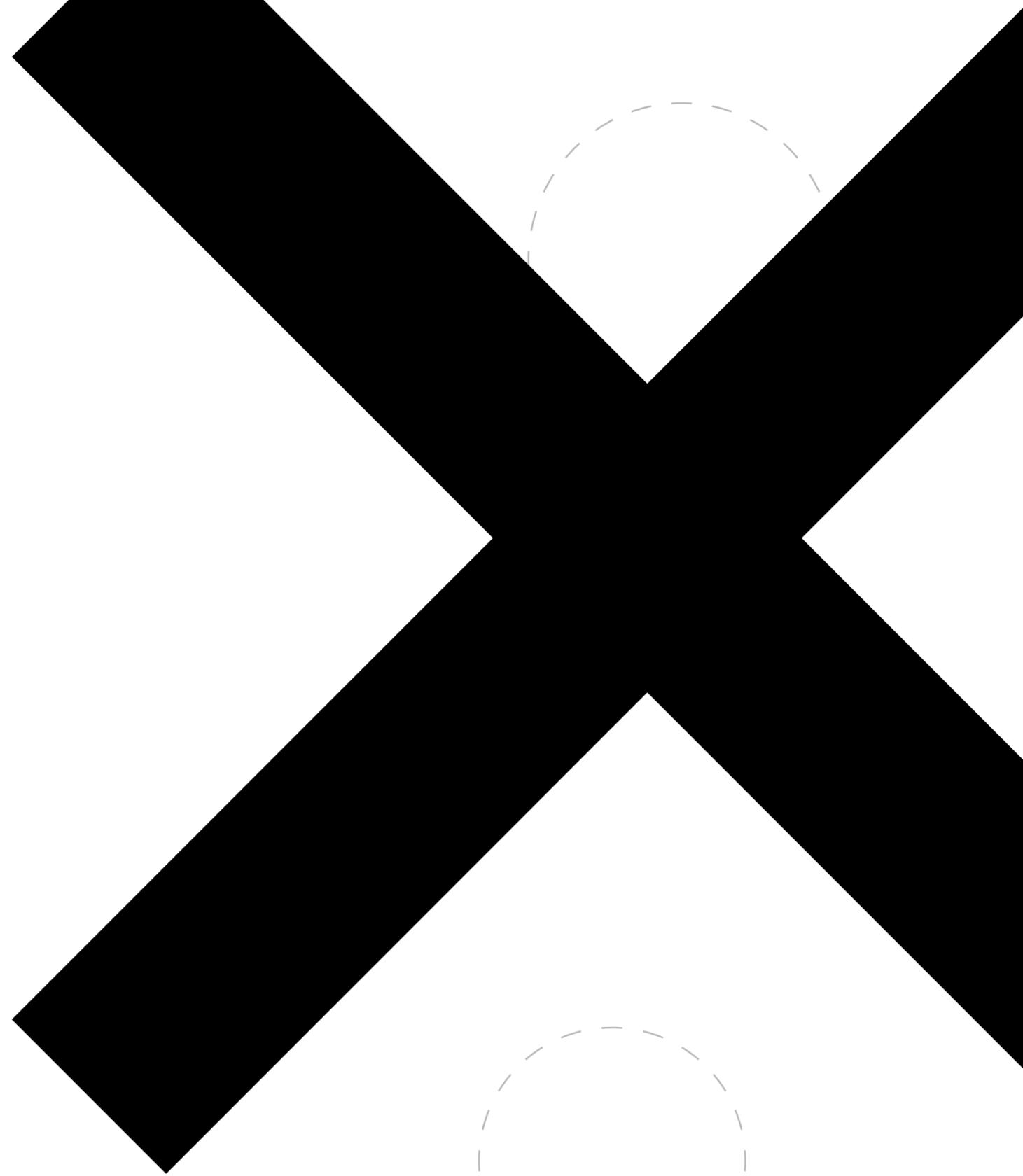
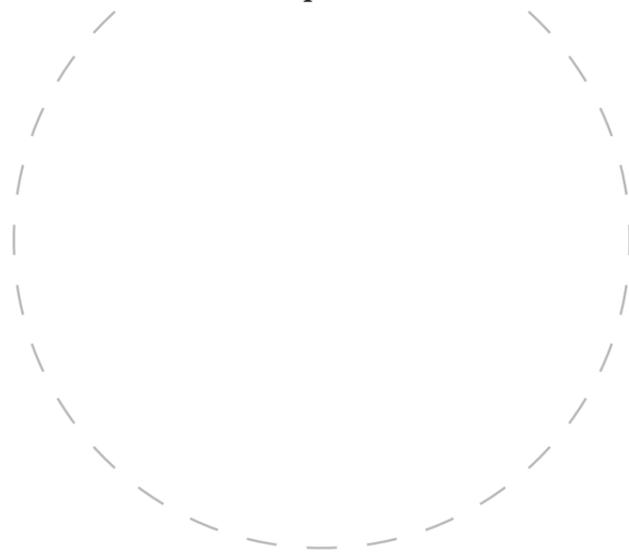
Por que a escolha do alambique e do trapiche como objetos de confronto ao armazém logístico Prologis? Inicialmente, surgiu a ideia de confrontar apenas com o alambique, devido à proximidade que possuo com uma dessas construções. No decorrer da pesquisa, identifico também os trapiches como um elemento potente para este confronto. Mais a frente, apresento e justifico a escolha dos objetos investigados.

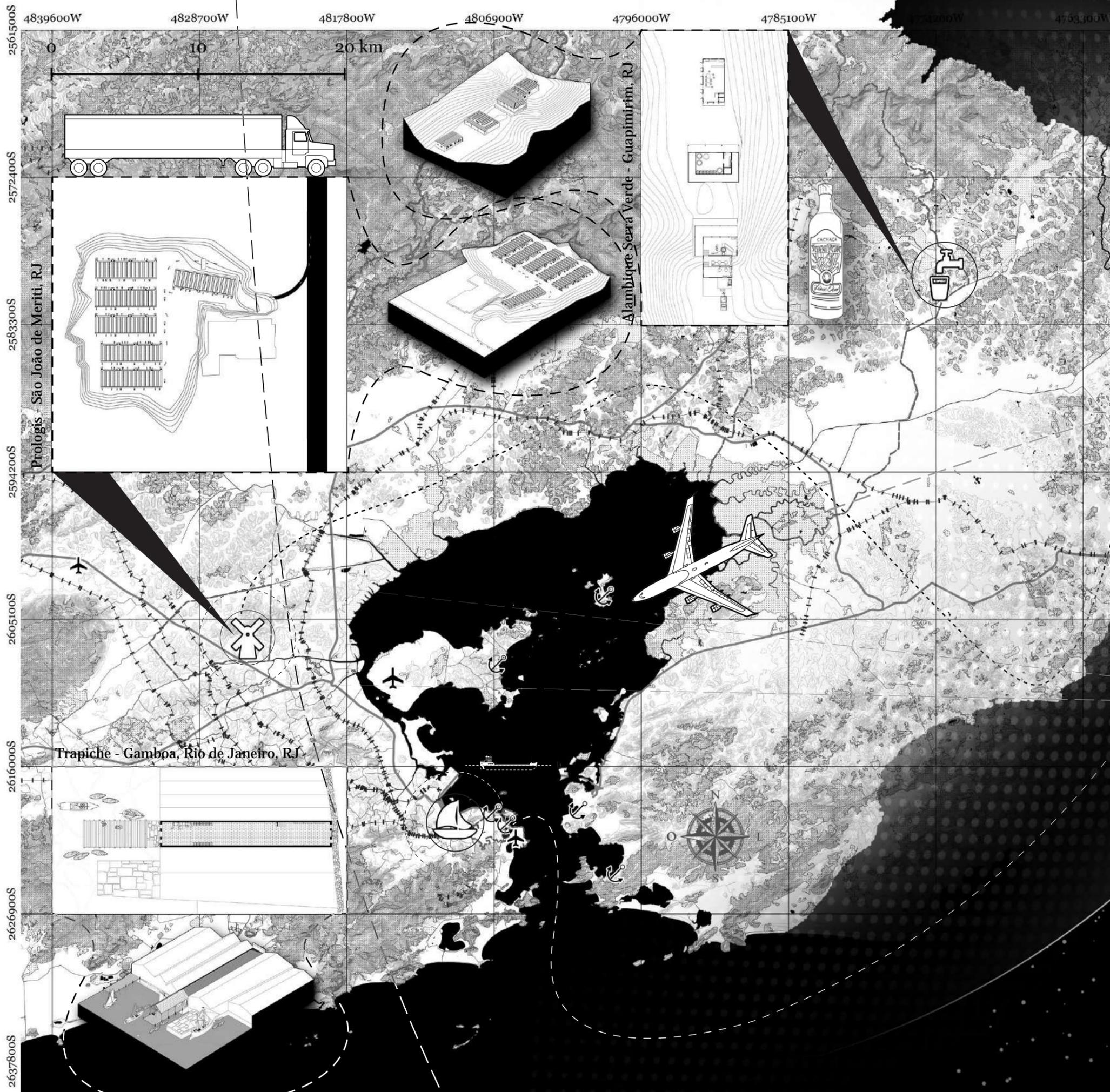
Tem-se dois objetivos norteadores neste trabalho: a) Desenvolver uma metodologia de análise baseada no confronto de objetos aparentemente distintos, para o desenvolvimento de um pensamento, por meio da arquitetura, que questione e sensibilize para a incorporação de elementos menos funcionais/rationais no projeto de arquitetura. b) Confrontar o Armazém Logístico Prologis, o Alambique Serra-Verde e os trapiches do século XIX, buscando identificar as influências das diferentes lógicas de mercado nestes espaços e o reflexo que geram na arquitetura e para os corpos que a ocupam (ou não).

Um método

Mais do que pensar na concepção formal de um projeto de arquitetura ao final deste trabalho, busco o encontro de uma nova forma de pensar o fazer arquitetônico. De salientar a importância de uma abordagem a princípio **subjativa e sensitiva** do contexto e dos objetos aos quais se deseja intervir. Apesar das coincidências que me deparei durante o início deste trabalho, estas são fruto da relação estabelecida entre tipologias arquitetônicas até então incomparáveis que culminam no surgimento de uma série de conexões. O alambique, o armazém e o Rio fazem parte de vivências pessoais, conscientes ou não, durante o pensar cidade enquanto futuro arquiteto e urbanista, mas também enquanto apreciador, sobrinho, agente, e morador.

O filósofo alemão Walter Benjamin falava em **escovar a história a contrapelo**. A importância de atentar para os fazeres cotidianos como caminho para escutar e compreender as outras vozes, além da perspectiva do fragmento como miniatira capaz de desvelar o mundo, é a chave da desamarração do ponto. Benjamin pensava também sobre a importância de o historiador ter pelo objeto de reflexão o interesse do olhar da criança pelo residual: é miudeza que vela e desvela a aldeia, as suas ruas e as nossas gentes. (SIMAS, 2018, p.14)

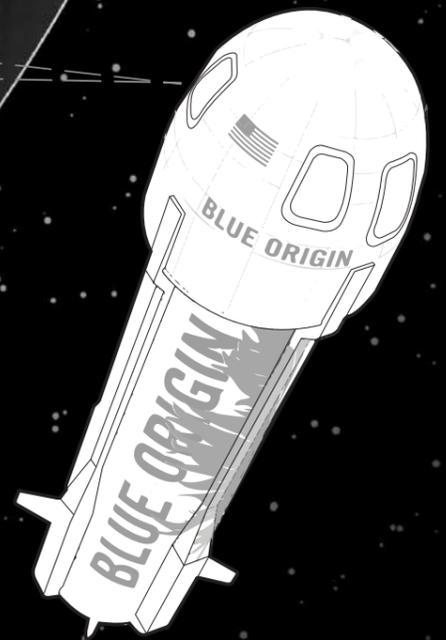


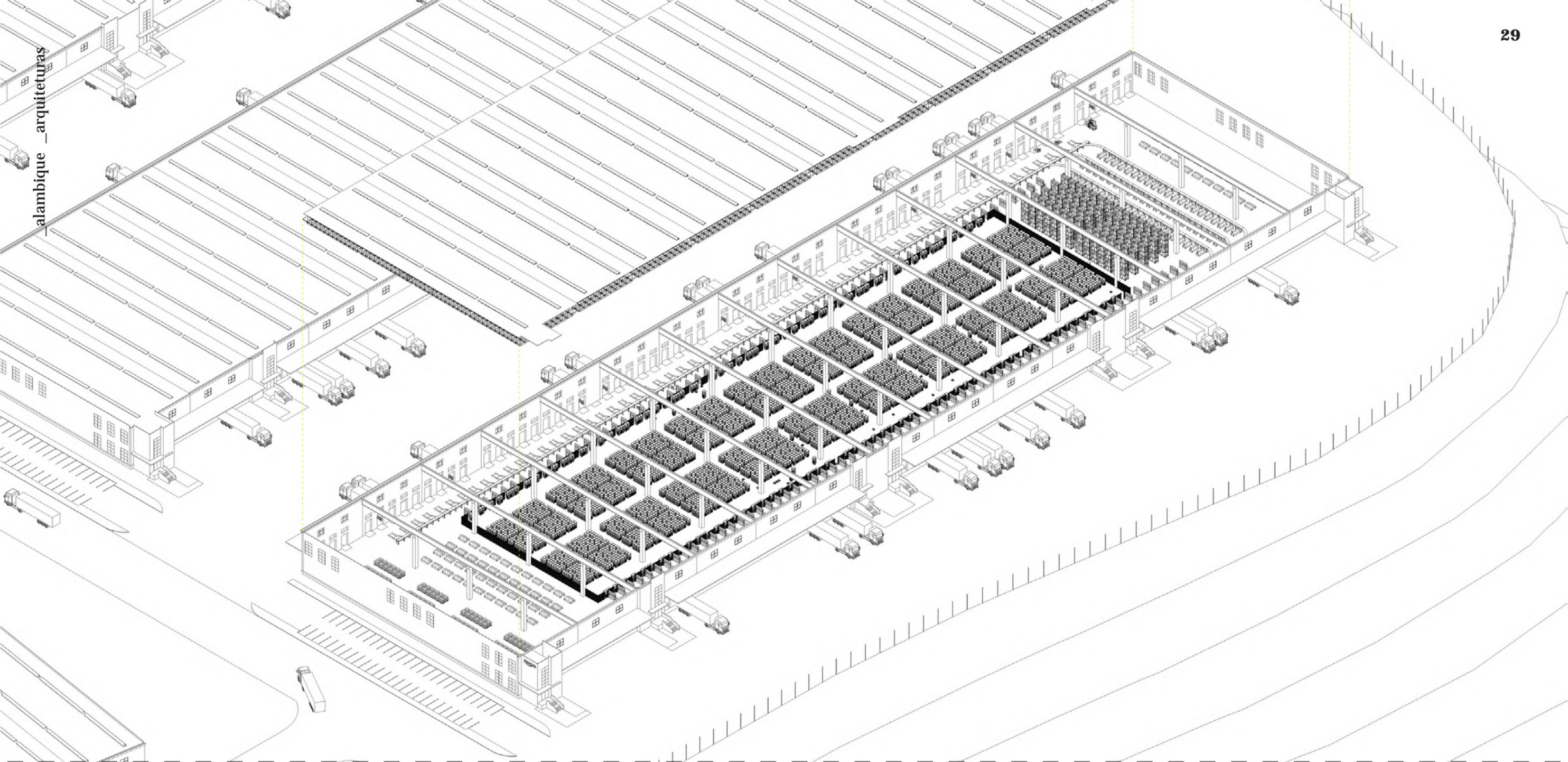


Prologis - São João de Meriti, RJ

Alambique Serra Verde - Guapimirim, RJ

Trapiche - Gamboa, Rio de Janeiro, RJ



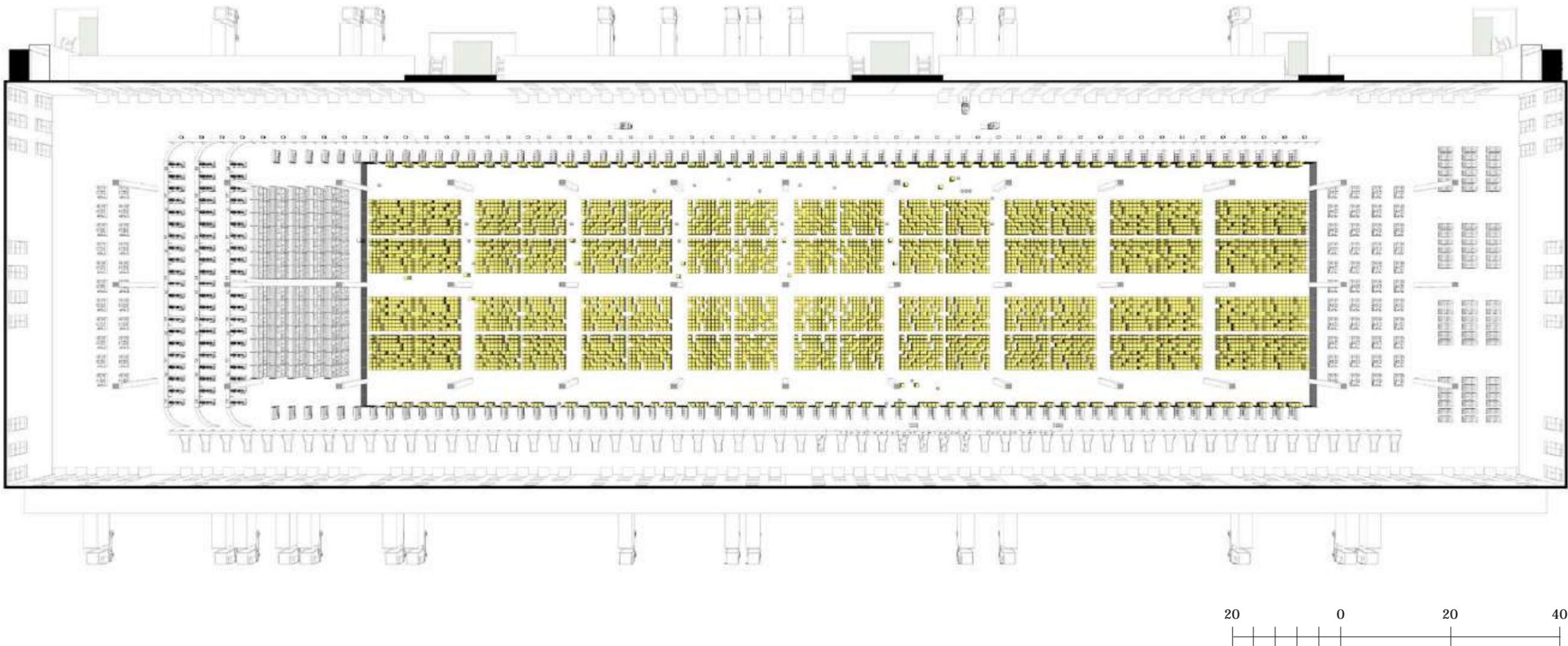


Armazém Prologis Dutra

Localização: Parque Barreto, São João de Meriti - RJ.

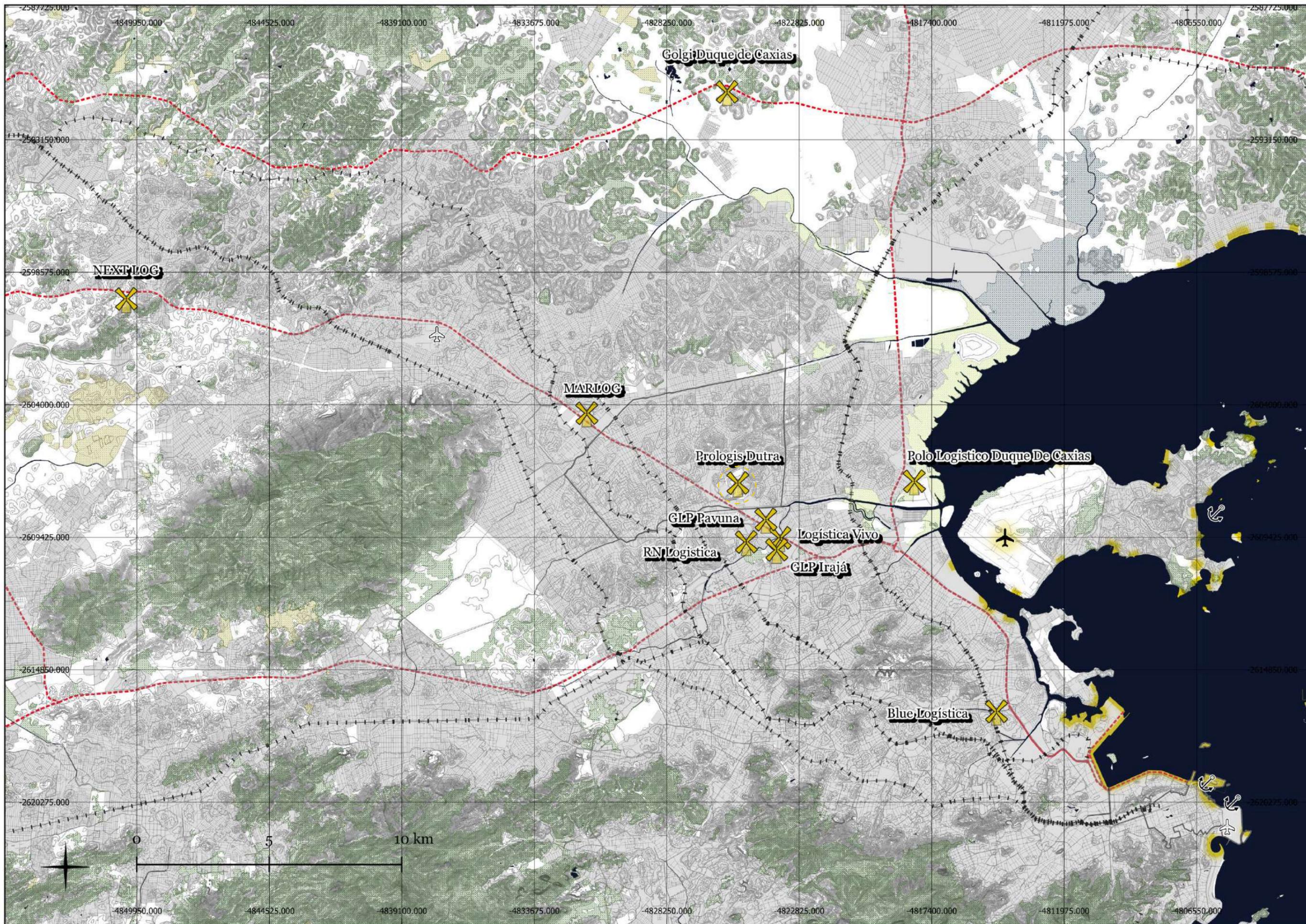
Área: 24.500m².

Estrutura: *TiltUp* Pré-Moldados em loco + Treliza Espacial.



Aplicação do logo Amazon na Prologis Dutra.
Fonte: Acervo pessoal do autor, 2021.

Aqui os edifícios não são para humanos, mas para coisas e máquinas. Milhares de anos de história da arquitetura e cultura foram abandonados. Debates, previsões, ideologias ignoradas, literalmente. É pós-humano(...) Não há entrada, não há usuários (...) Não há tradição. (KOOLHAAS, p.272-273)

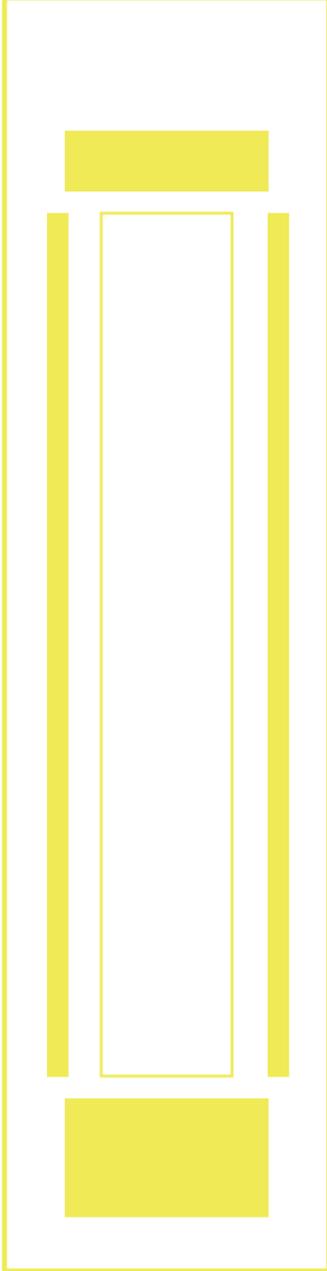
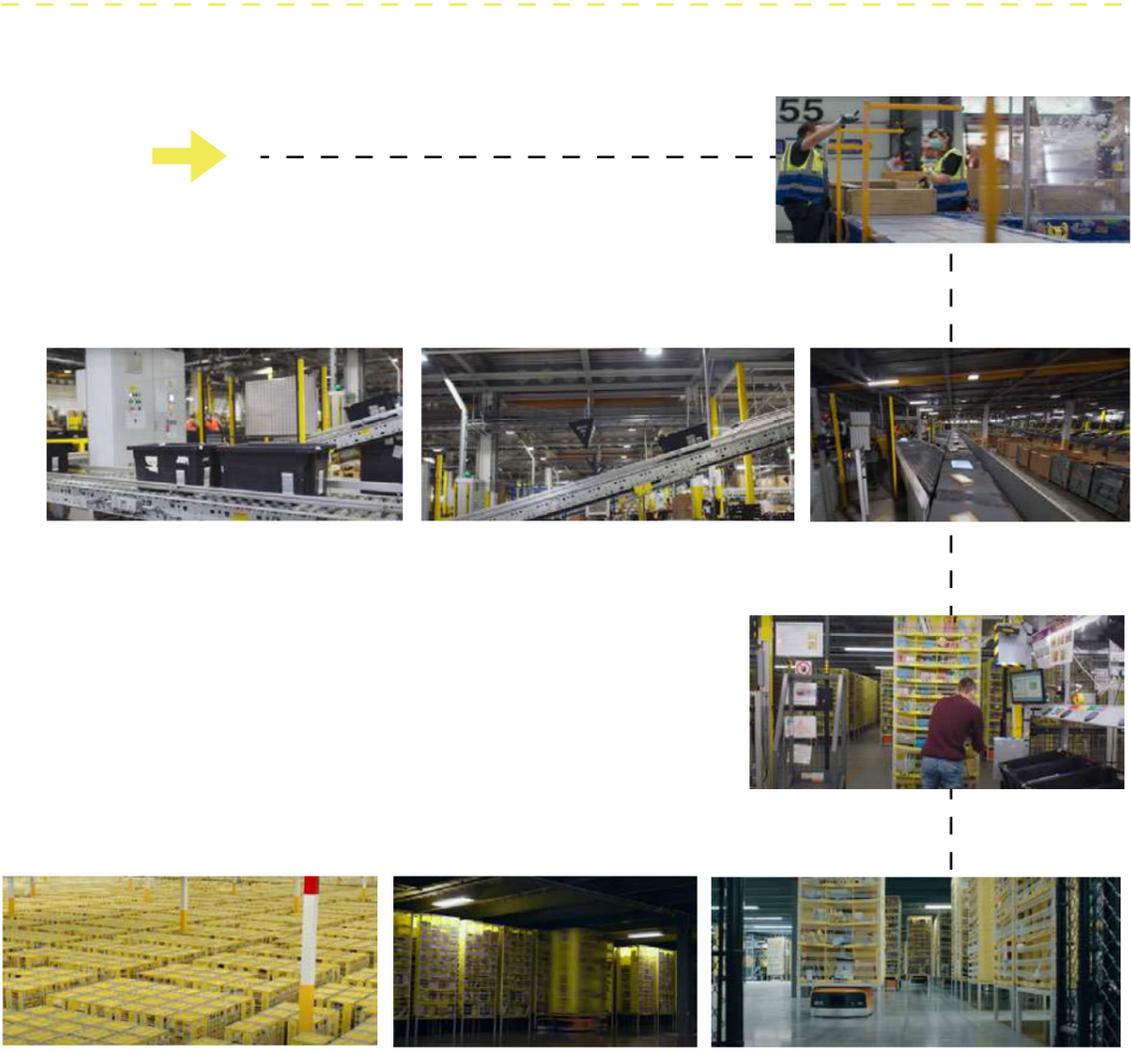


armazém rodovias ferrovias edificações atracadouros corpos hídricos

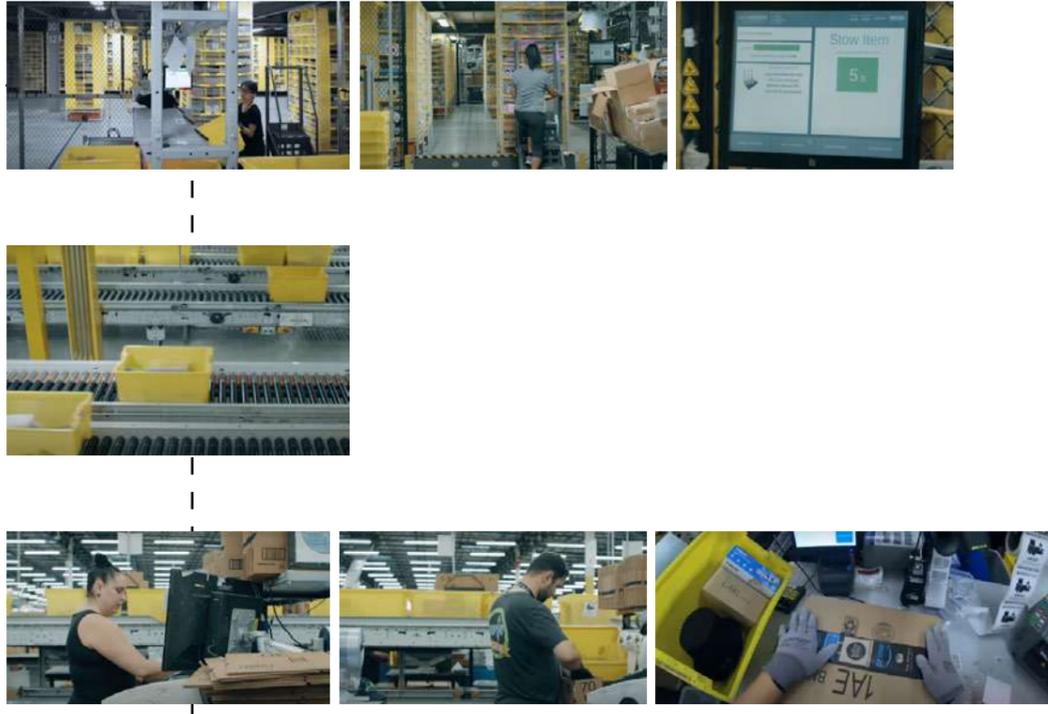
trajeto



entrada produto + armazenagem

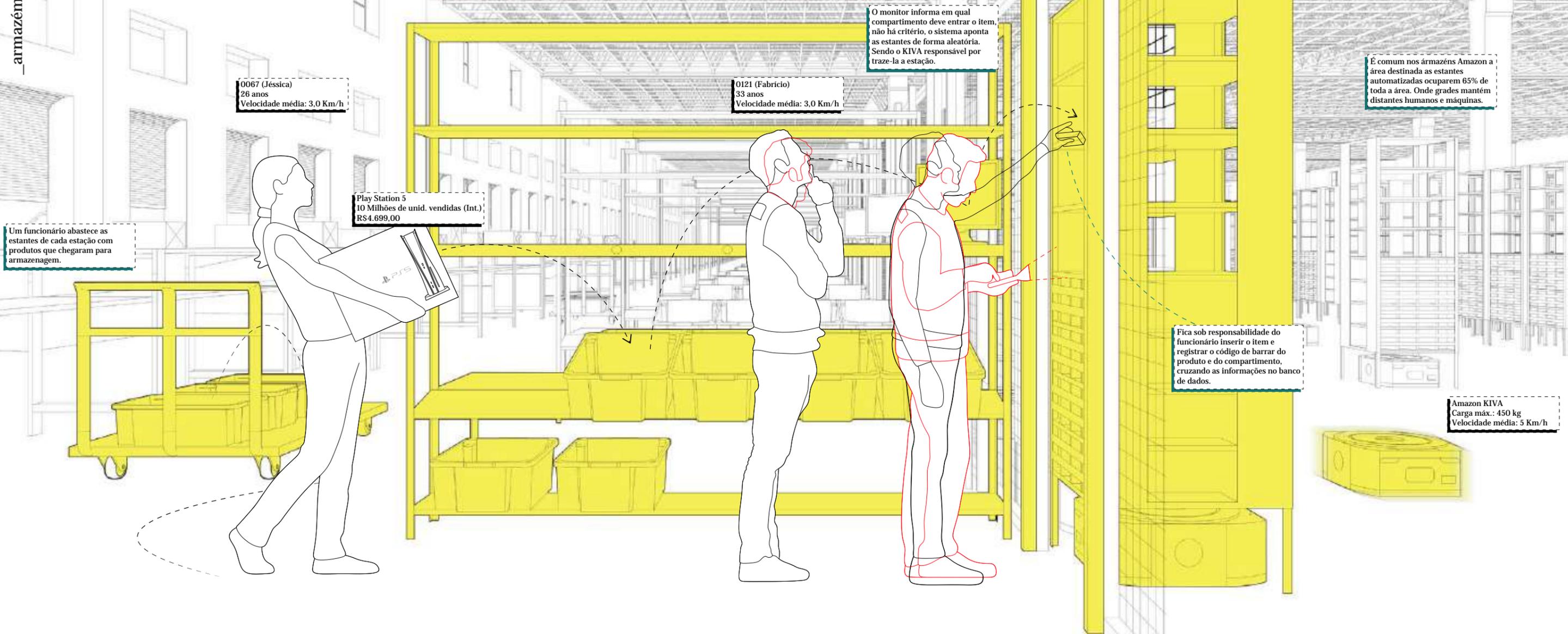


retirada + empacotamento

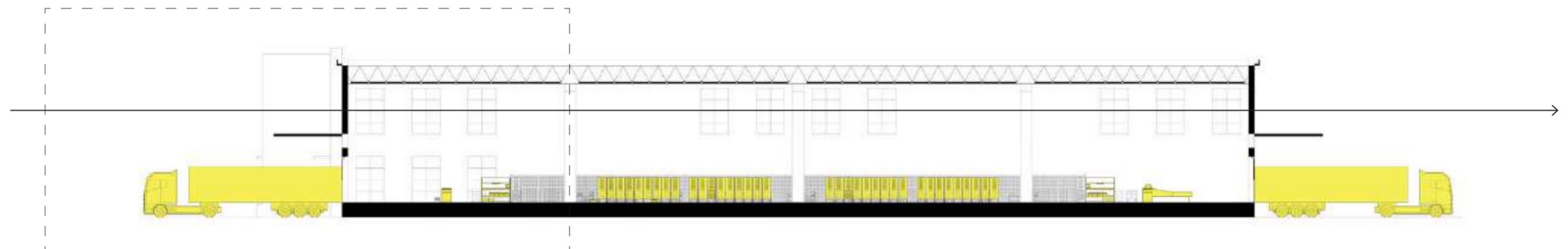


distribuição





depósito e retirada



Os produtos retirados das prateleiras seguem por esteiras até a zona de embalagens, aqui um funcionário retira o produto da esteira para re-embalar em sua bancada com as caixas Amazon e adicionar os respectivos rótulos com as informações da entrega.

É comum nos armazéns da Amazon.com encontrar um sistema de pontos para funcionários, onde aquele que realizar o maior número de tarefas diárias em menor tempo soma pontos para trocar por itens de uma lojinha interna da empresa. Uma forma de incentivo ou de controle da produção?

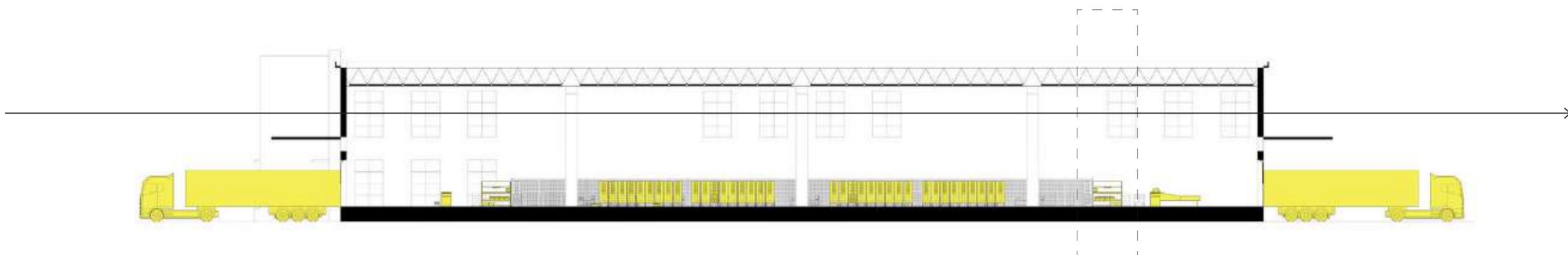
035 (Tatiana) 258 pts
22 anos
Tempo por caixa: 30"

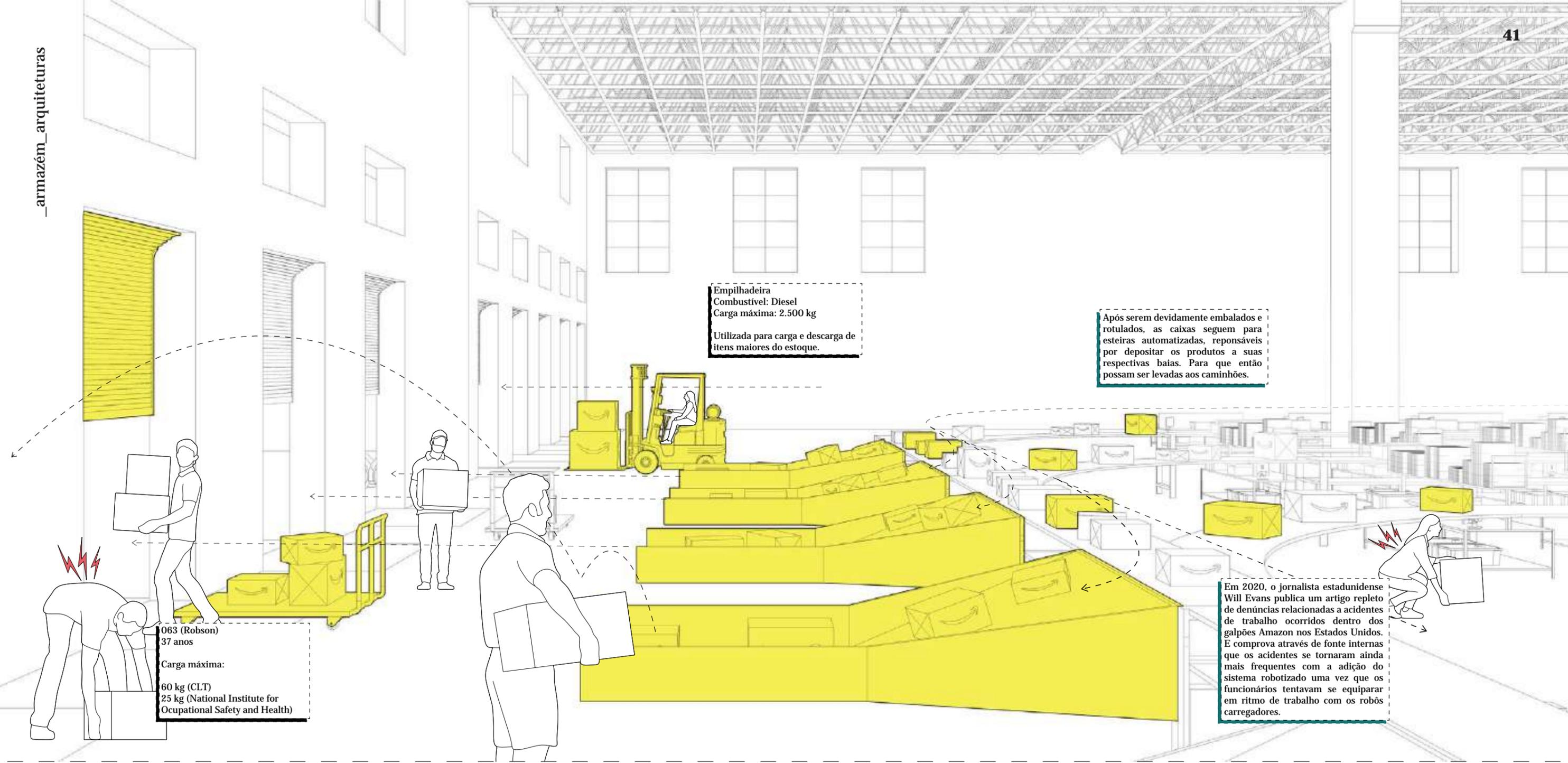
058 (Marcos) 103 pts
27 anos
Tempo por caixa: 45"

101 (Maicon) 217 pts
31 anos
Tempo por caixa: 32,5"

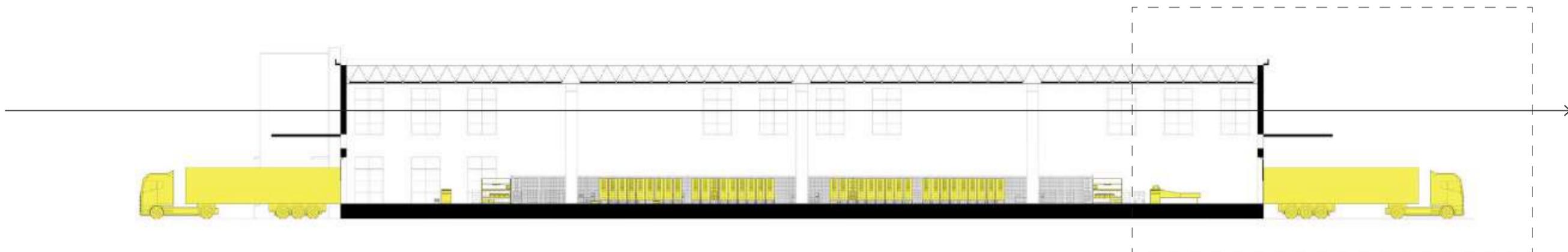


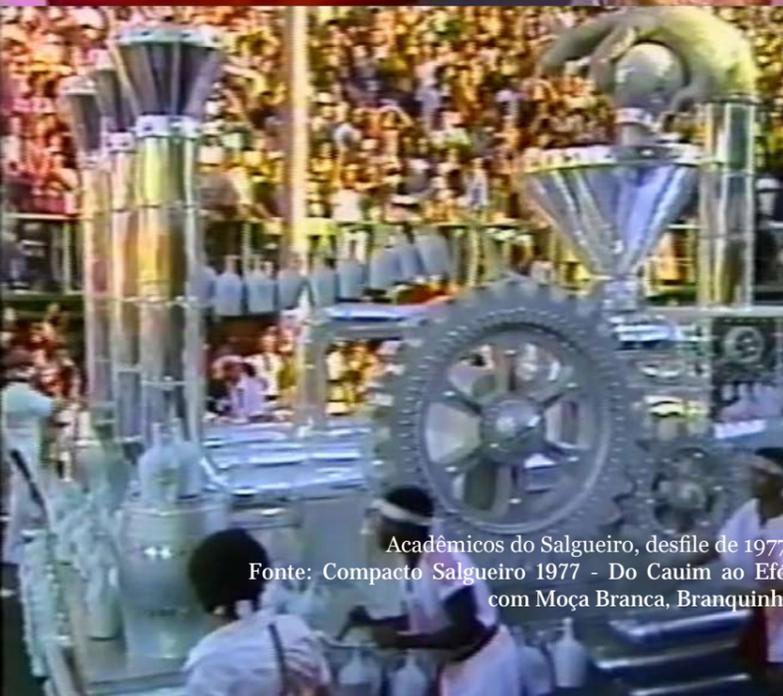
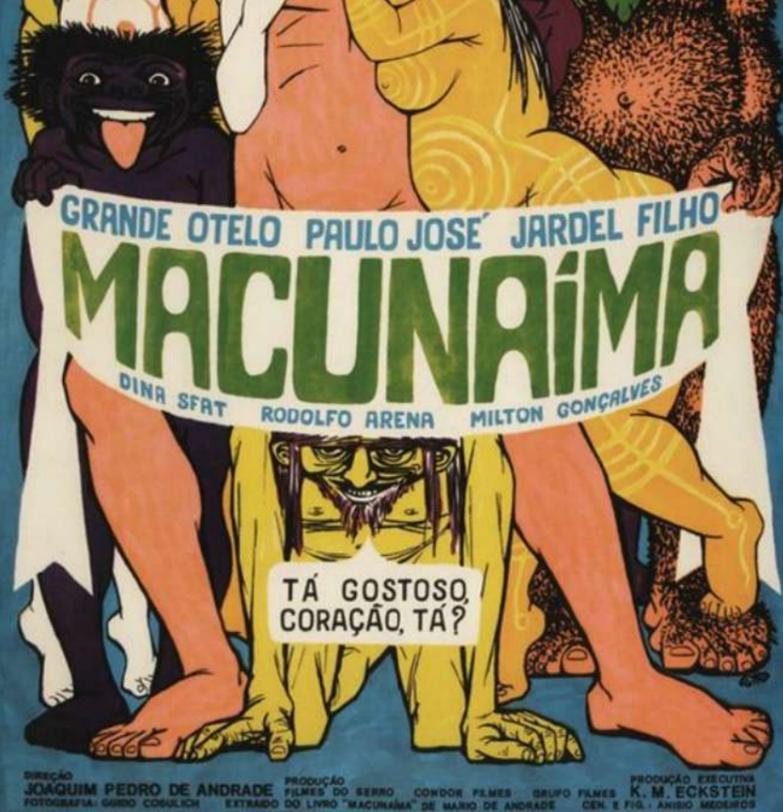
empacotamento





distribuição





Acadêmicos do Sanguieiro, desfile de 1977.
Fonte: Compacto Sanguieiro 1977 - Do Cauim ao Efó, com Moça Branca, Branquinha

O Alambique Serra Verde: Uma micro dimensão rural

Os alambiques são tradição no Brasil como produtores de cachaça extraída da cana de açúcar. Não se sabe ao certo a origem desses laboratórios de cachaça. Em “O Prelúdio da Cachaça”, uma das mais completas bibliografias do assunto, Luís Câmara Cascudo (1968) nos coloca frente a criação e apropriação do termo “cachaça” pela camada popular de um Brasil ainda escravocrata, mais do que de sua origem produtiva. Até os dias de hoje, o Brasil concentra a maior parte de sua produção em pequenos alambiques caseiros distribuídos pelo país, um resquício de tradição que mantém a cachaça, um produto tão somente brasileiro, na boca do povo. O fato é que a palavra cachaça para designar o destilado da cana de açúcar é de origem brasileira e carrega consigo notável valor popular, **é do povo, é da praça, é da rua**, sendo diversas vezes homenageada em sambas enredo, músicas populares e, até mesmo, inclusa na literatura antropofágica de Mário de Andrade, como a bebida preferida do anti-herói brasileiro Macunaíma.

Hoje, a cachaça é a segunda bebida mais consumida no país, porém com baixos índices de exportação, cerca de apenas 0,46% da produção viaja para o exterior. (IBRAC, 2020). O que faz dela o oposto dos produtos manufaturados alojados nos condomínios logísticos Prologis. **Por um lado, a cachaça, produzida nos alambiques brasileiros atende as demandas locais, um produto que carrega tradições em toda sua cadeia produtiva até o consumidor final. Do outro lado, os “novos” condomínios logísticos armazenam e distribuem produtos produzidos em larga escala, importados ou nacionais, onde as tradições locais e simbólicas são pouco consideradas.**



Fornalha de cobre, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Blends de cachaça para consulta, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Barris de carvalho, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.



Vó. Xerém, D. Caxias, 1998
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Neste caso, proponho o **Alambique Serra Verde** como objeto de estudo e confronto não somente por essa resistente tradição que o envolve, mas também pela proximidade que possuo com essa construção. Há 10 anos meu tio, Fernando Mesquita, irmão de meu pai, construiu no Sítio São Jorge, pertencente à família, em Guapimirim, um alambique para produção de cachaça caseira, diante da plantação de cana de açúcar já disponível no local. Nesse sítio vive com minha avó, Luísa Carmelita, **cearense que migrou de sua terra natal para o Rio de Janeiro com o marido e 6 filhos em 1976, buscando a tão prometida ascensão social.**

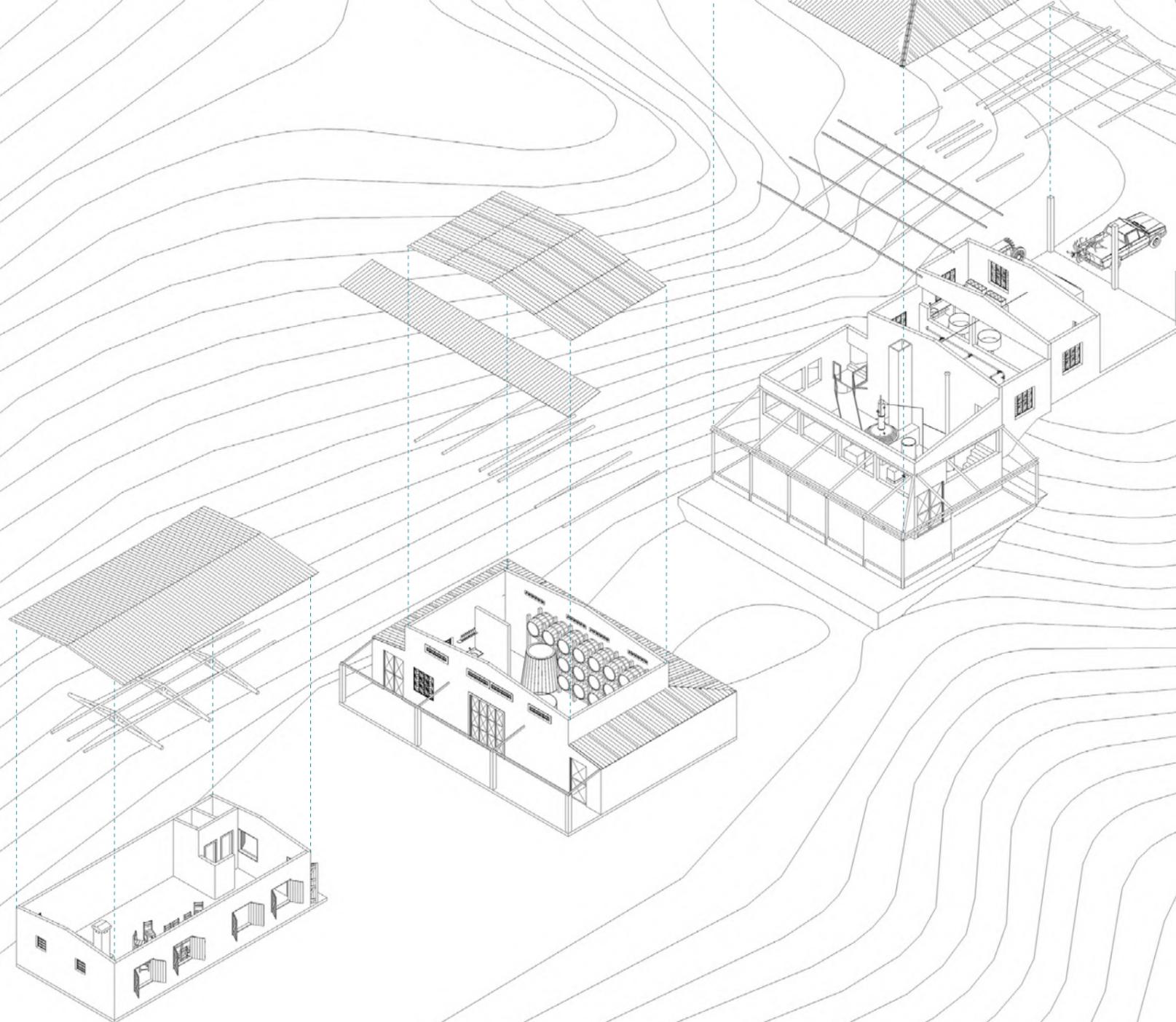
Vilar dos Teles, São João de Meriti, 1976
Fonte: Acervo pessoal do autor.





Para efeito de análise desse estudo, além de visitas recentes ao Alambique Serra Verde com registros fotográficos, utilizei de plantas elaboradas para o processo de legalização do alambique e da cachaça produzida. Utilizei também registros via satélite da região de Guapimirim e conversas informais com meu tio Fernando, proprietário do alambique, para entender a lógica que norteiam o processo de produção, armazenagem e distribuição da cachaça. A partir do material recolhido produzi um modelo de visualização 3D que ilustra os elementos que compõem a infraestrutura do alambique e seus processos de funcionamento, identificando como corpos e produtos se movimentam no seu interior.

Diante do exposto, justifico a escolha do Alambique como um dos objetos de confronto com a lógica Global dos condomínios logísticos. Tem-se como perguntas investigativas: Como as lógicas de mercado, tanto do alambique quanto do armazém influenciam na configuração de seus respectivos espaços? Como o rural e o global se apropriam da terra para a dinâmica de suas atividades? Quais os processos construtivos adotados pelos objetos de confronto (alambique x armazém) e quais as suas origens? Quais as relações entre essas arquiteturas com aquilo que produz e/ou armazena? Quais os corpos que tornam possíveis o funcionamento de cada um desses empreendimentos? Como as rotas de distribuição adotadas nas perspectivas rurais e globais impactam cada contexto?

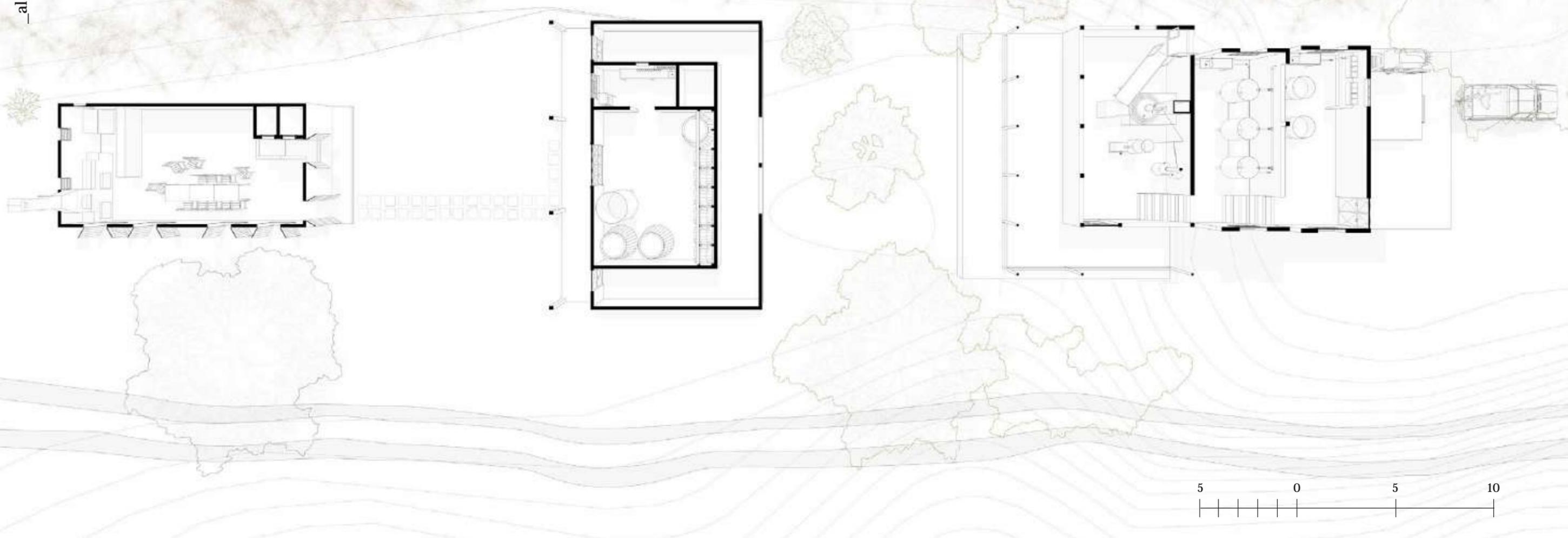


Alambique Serra Verde

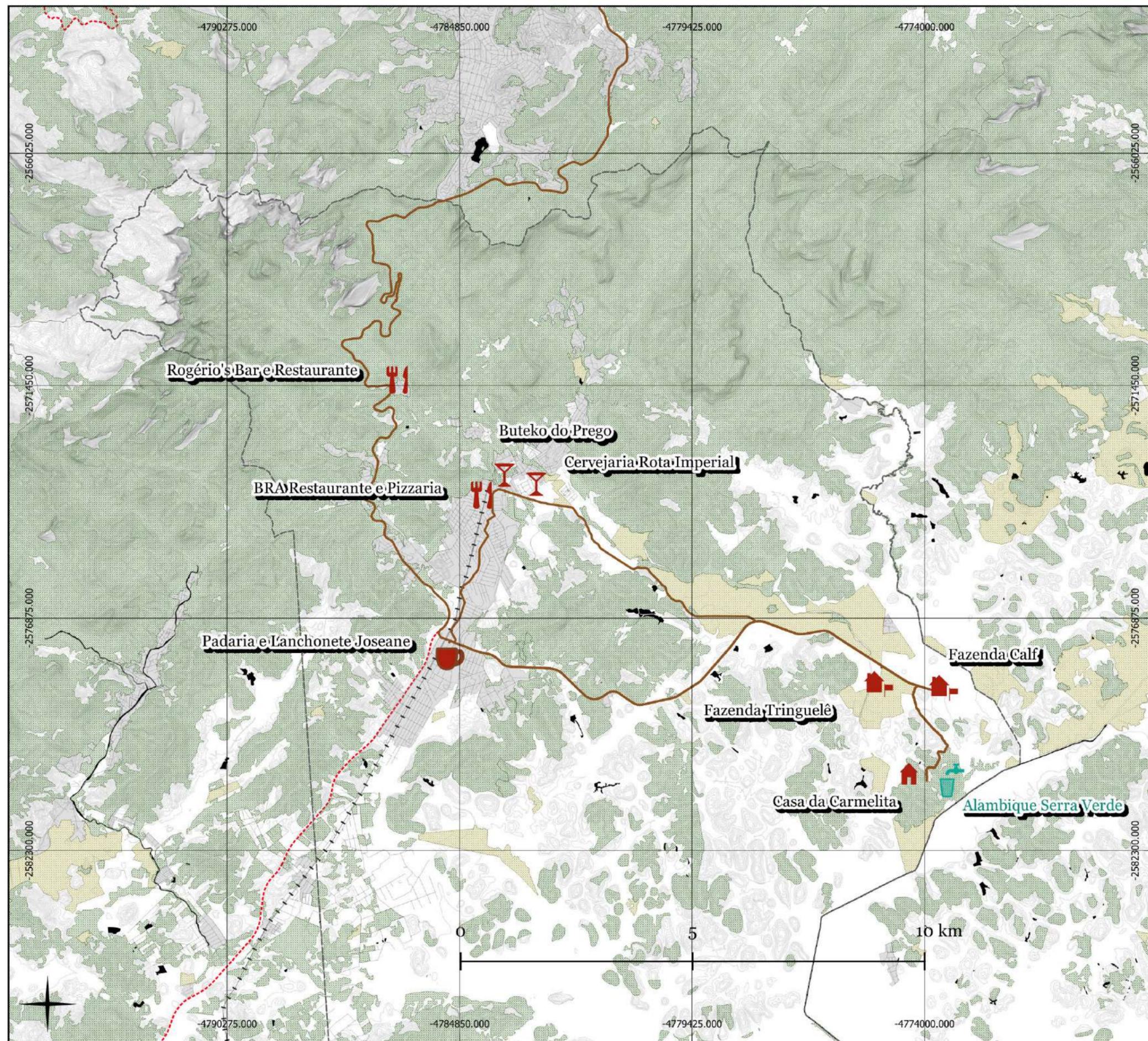
Localização: Estrada Rio - Teresópolis,
Parada Modelo, Guapimirim - RJ.

Área: 440m² incluindo armazém e salão.

Estrutura: Alvenaria de blocos de cimento + Cobertura em toras de eucalipto.



Ao todo três volumes constituem o alambique, o primeiro e em cota mais alta é onde inicia-se o processo de extração do suco da cana que segue para as caldeiras até encontrar o forno de cobre onde é destilado, a queima utiliza do próprio bagaço da cana como combustível. A “cabeça” da cachaça, os primeiros litros destilados são armazenados separadamente com outros fins, uma vez que é ela a responsável pelo mau hálito e ressaca atribuídos a cachaça. Todo resto é transportado para os barris onde envelhecem por aproximadamente 6 meses em carvalho ou jequitibá. Por fim, o terceiro volume comporta uma pequena cozinha e uma grande salão para degustação da cachaça junto a outros aperitivos, sendo comuns o torresmo e a compota de beringela.

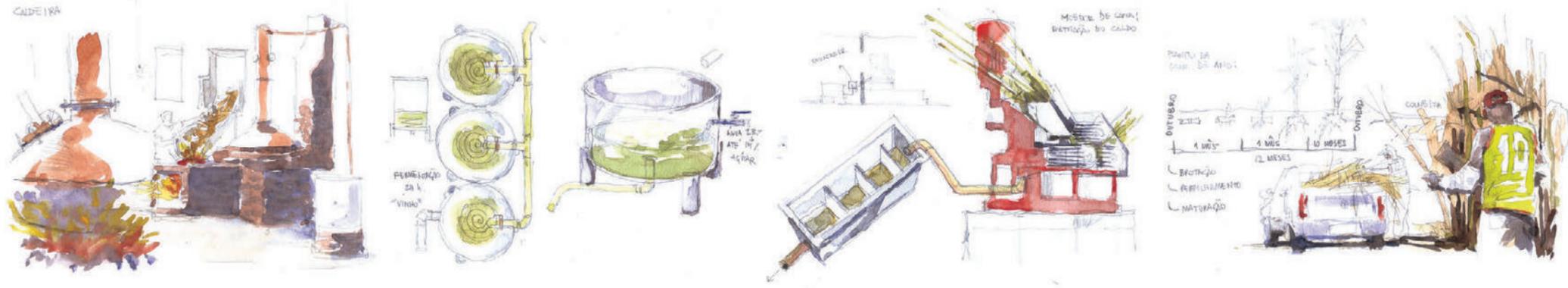
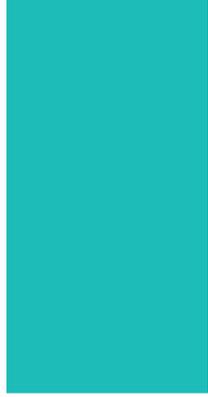


 alambique  distribuição  rodovias  ferrovias  edificações  corpos hídricos

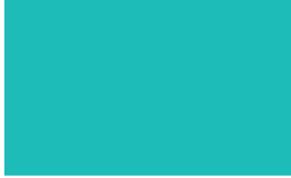
trajeto



alambique

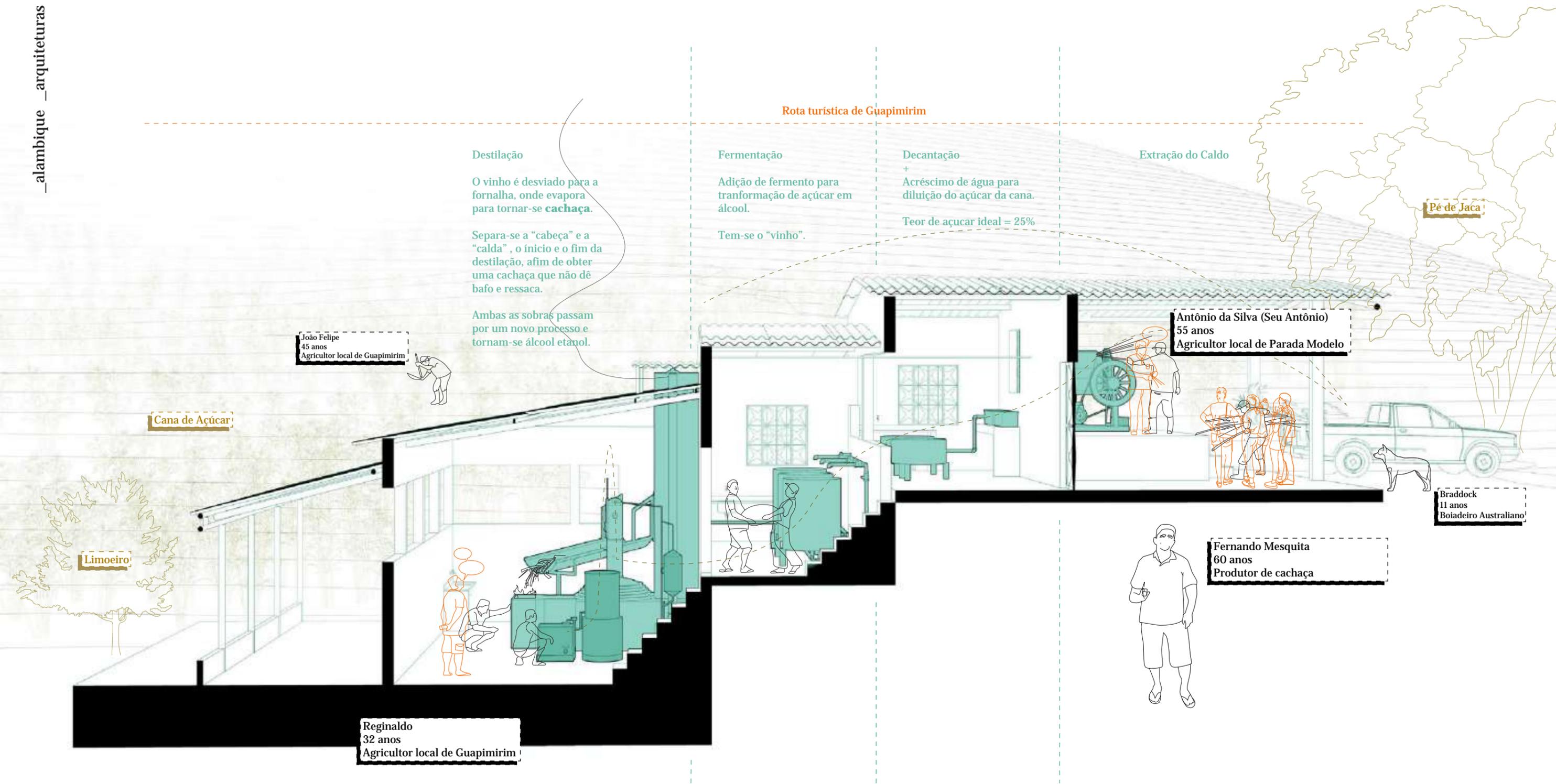


armazém



salão

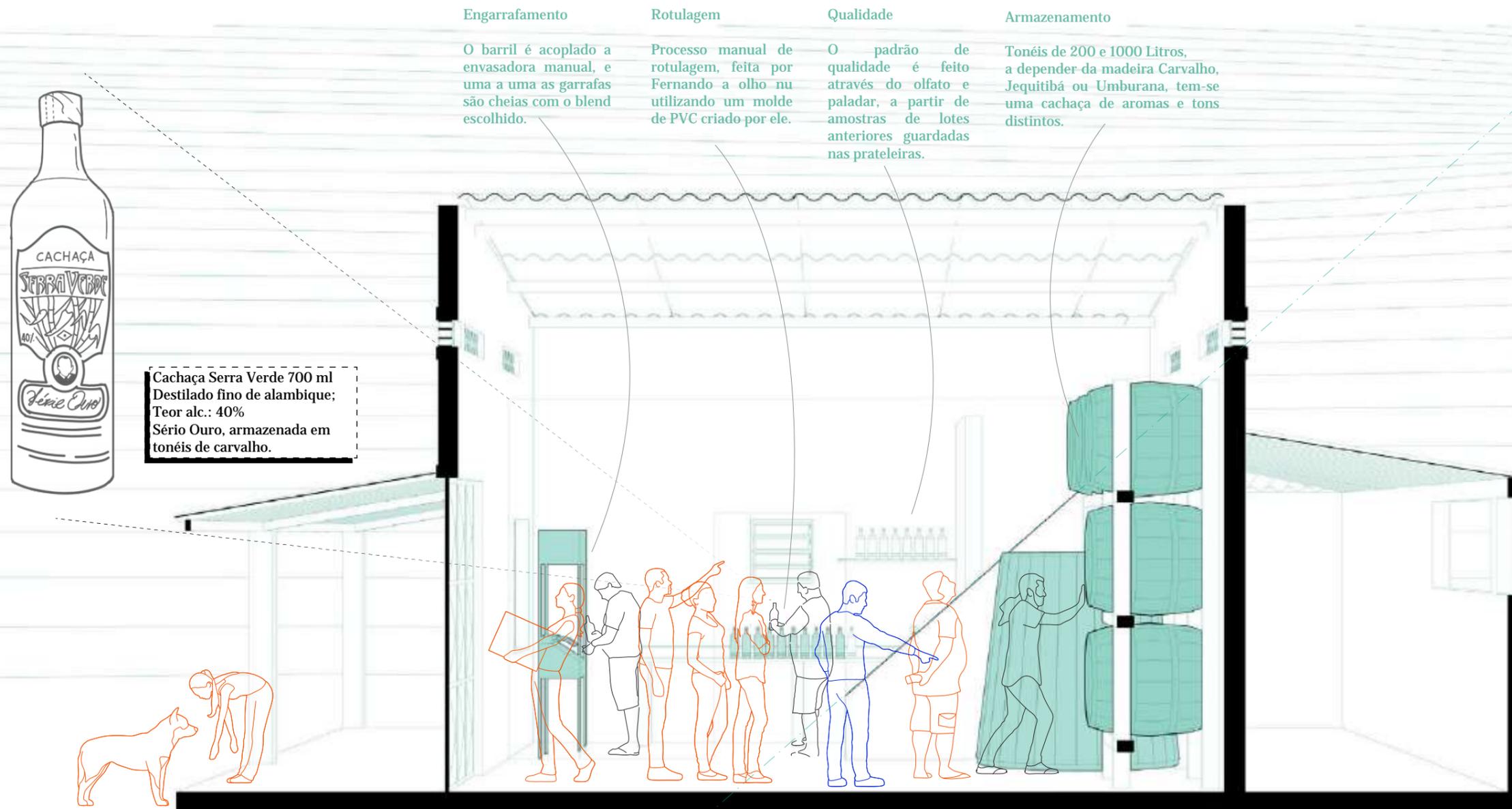




alambique



Interessante ressaltar, na disposição dos volumes, o protagonismo da topografia no circular dos líquidos uma vez que, insento de bombas hidráulicas, todo processo ocorre graças a gravidade, desde a extração até os tonéis de armazenamento.



armazém



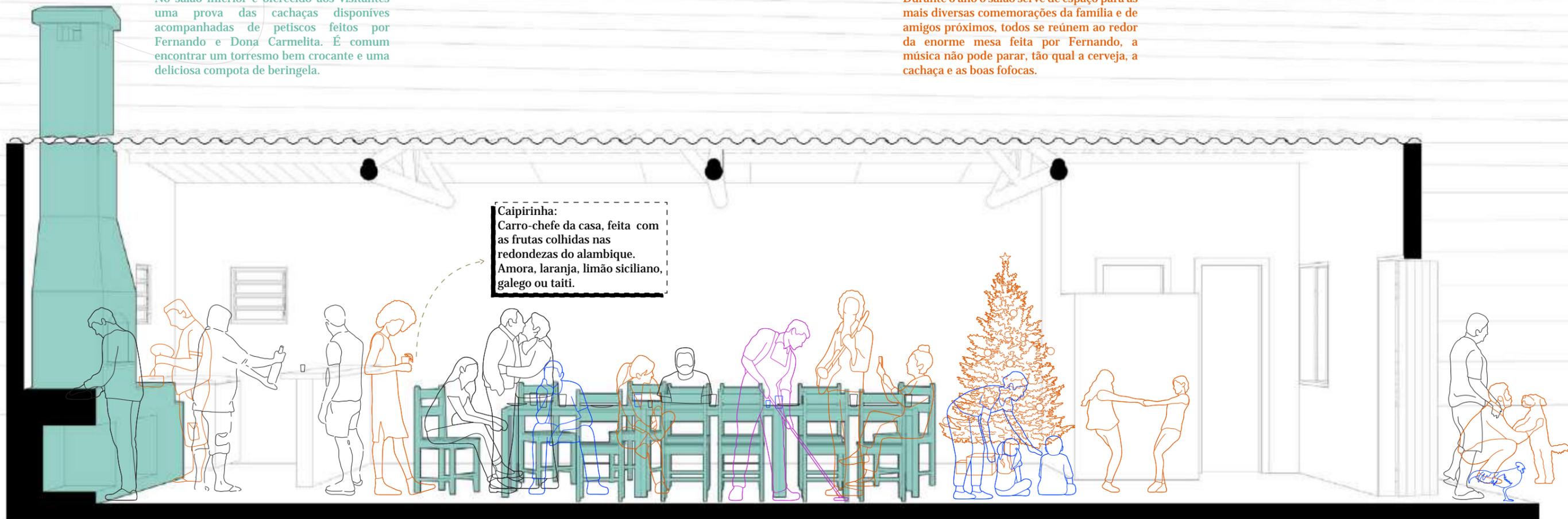
Degustação

No salão inferior é oferecido aos visitantes uma prova das cachaças disponíveis acompanhadas de petiscos feitos por Fernando e Dona Carmelita. É comum encontrar um torresmo bem crocante e uma deliciosa compota de beringela.

Festejos

Durante o ano o salão serve de espaço para as mais diversas comemorações da família e de amigos próximos, todos se reúnem ao redor da enorme mesa feita por Fernando, a música não pode parar, tão qual a cerveja, a cachaça e as boas fofocas.

Caipirinha:
Carro-chefe da casa, feita com as frutas colhidas nas redondezas do alambique.
Amora, laranja, limão siciliano, galego ou taiti.



salão



Os Trapiches do século XIX: Uma dimensão histórica portuária

Os trapiches são uma tipologia importantíssima para se entender uma capital litorânea como fora o Rio de Janeiro até parte do século XX, sendo as primeiras construções portuárias responsáveis pela distribuição de mercadorias que chegavam aos portos cariocas para as diferentes partes do Brasil. Esses trapiches, na maioria das vezes, funcionavam de forma ilegal, as margens das grandes companhias de armazenamento da real coroa portuguesa no século XIX.

No relato de Arlindo de Medeiros (1958) em “A Memória histórica de São João de Meriti”, o autor aponta uma série de engenhos de açúcar e aguardente que ocupavam o território meritiense no século XIX e distribuíam sua produção através dos **trapiches, pequenos armazéns de onde partiam as embarcações rumo a Baía de Guanabara pelo Rio Pavuna**. Identifica-se que em São João de Meriti, contexto do problema desta pesquisa, essas fazendas de açúcar também se beneficiavam da distribuição fluvial de mercadorias advindas dos trapiches localizados na zona portuária carioca. A partir desta constatação, também identifiquei os trapiches como possíveis objetos de confronto com os novos armazéns Prologis que se instalaram em uma das poucas áreas livres da cidade de São João de Meriti.

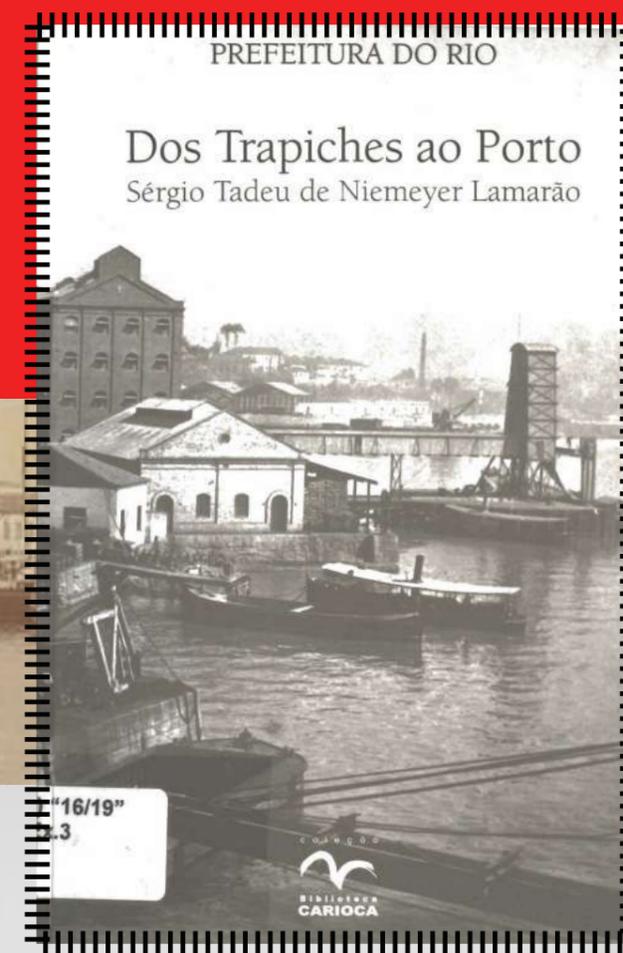
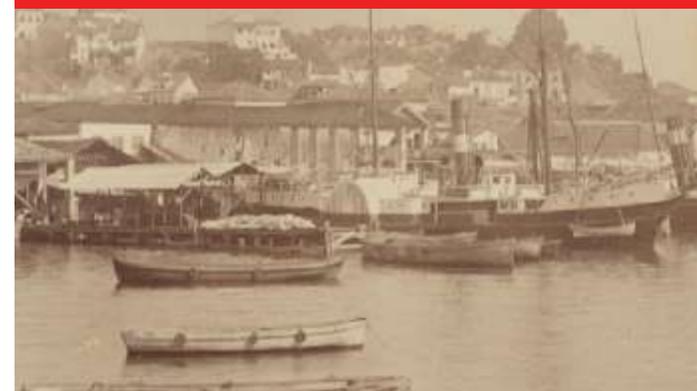


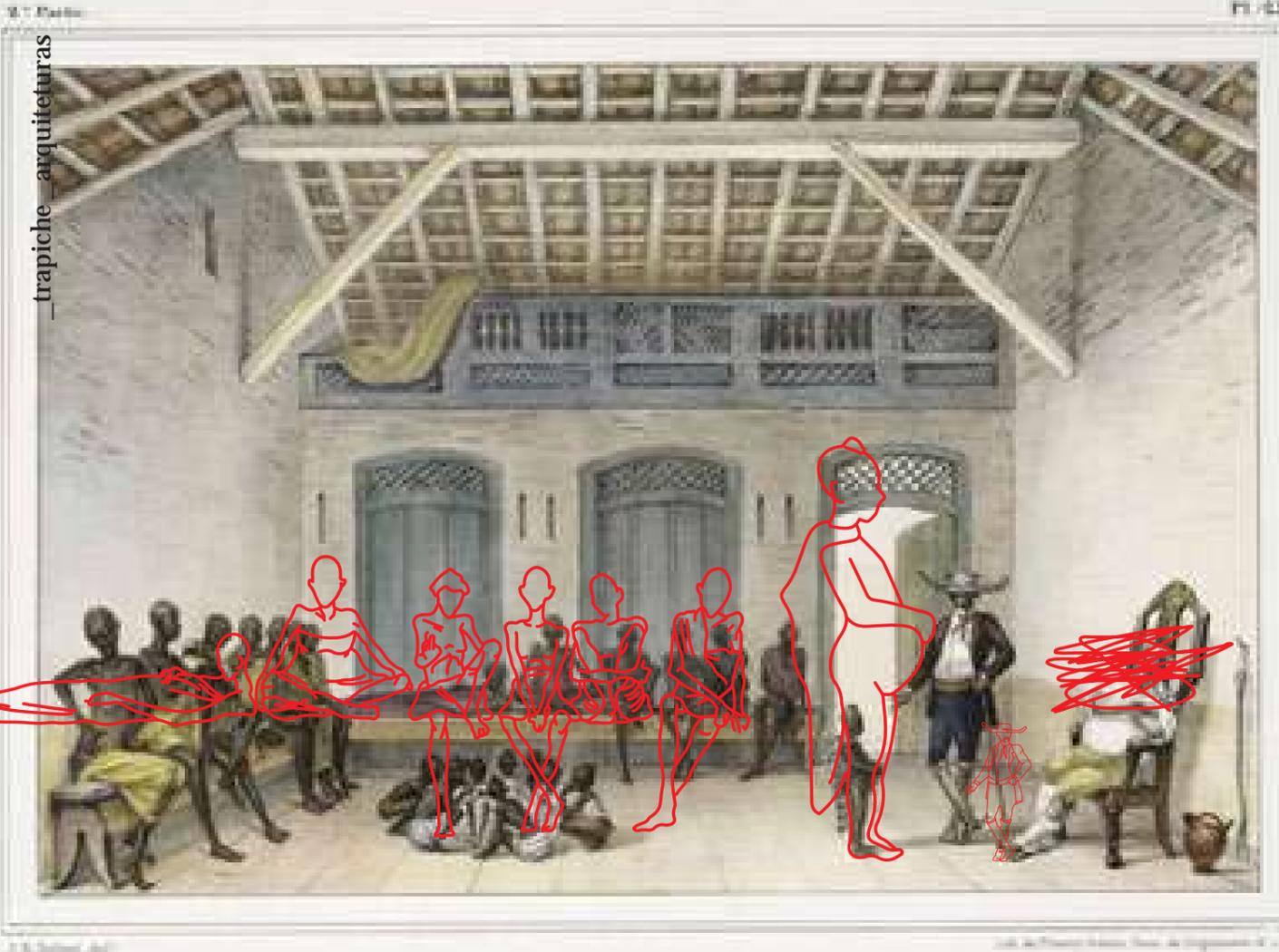
Nesse cenário, se consolidam os trapiches como construções localizadas, obrigatoriamente, em **contato direto com o mar e compostas por um único armazém de estrutura longilínea, um pátio e/ou telheiros mal integrados, com cais de madeira ou pedra de cantaria**. Sua proximidade com a maresia e com os arredores mal infraestruturados da região portuária, tornaram o trapiche um ponto para circulação rápida de mercadorias, mais do que de armazenamento. Por isso, os produtos que ali desembarcavam ficavam o menor tempo possível, frente aos altos custos de armazenagem e das condições extremamente precárias desses edifícios. Segundo Lamarão (1991), “os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo” (p. 140).

Além disso, coexistiam duas modalidades de distribuição comuns na zona portuária carioca, uma composta pelos trapiches de estrutura simples, de madeira e pertencentes a pequenos comerciantes, e outra formada pelos grandes armazéns de alvenaria com telhados de metal, pertencentes a coroa ou a grandes companhias. Essa realidade, somadas aos diferentes interesses de seus donos, impossibilitavam uma integração racionalizada entre os trapiches ilegais e os armazéns legalizados com alvará alfandegário.

Até o início do século XIX, toda a atividade portuária se concentrava, majoritariamente, em frente ao Paço Imperial, na atual Praça XV de Novembro, sendo também diluída nas regiões da Gamboa e do Saco dos Alferes. Entretanto, com a chegada da família real em 1808, surge a necessidade de expandir a região portuária em direção a Gamboa e o Saco dos Alferes a fim de evitar a saturação de um único atracadouro e, é claro, não expor, frente aos novos habitantes da tão promissora capital, a desalmada mecânica do tráfico negreiro.

Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885





Mercado do Valongo
J.B. Debret, 1835



Desembarque
J.M. Rugendas, 1835

Diante disso e da grande quantidade de desembarques de mercadorias diversas, a região do Valongo, Gamboa e Saco dos Alferes torna-se o ponto de maior movimentação náutica da cidade no século XIX. Além disso, a chegada de negros escravizados pelo tráfico negreiro também passou a se concentra nessa região. Sobre esse trágico episódio da história brasileira é importante destacar que passaram por essa região cerca de 450 milhões de escravizados, oriundos do continente africano. Nesse cenário, **chama a atenção um dos principais trapiches da época, o trapiche do Valongo, se tornar o local de recepção e comercialização dessa “carne humana”**, como retratado por diversos artistas que por aqui transitaram na época (J.Debret, Rugendas, H.Hebert, entre outros).

Em pesquisa realizada nos jornais impressos da época, entre 1820 e 1840, identifiquei inúmeros anúncios de compra e venda de pessoas negras escravizadas. Parte destes “classificados de vagas de trabalho” evidencia uma movimentação do **corpo negro desumanizado**, visto como mercadoria para atuar nos trapiches, nas embarcações, nas residências e nos armazéns da zona portuária.

Vendas

1. Vende-se hum crioulo official de Capateiro de toda a obra, tera 20 e tantos annos, de boa figura, e não se vende por vicios ou manhas que possa ter, mais sim por motivos que se dirão ao comprador, na rua do Sabão n. 327.

2. Vende-se hum cavallo de boa marcha e galope, e se vende por seu dono não precisar d'elle, quem o precisar dirija-se ao largo do Rozario da antiga Sé Coxeira n. 5, para o ver e ajustar.

3. Na rua Direita n. 102, vende-se hum piano forte novo, muito ellegante de superiores vozes.

4. No Trapiche da Gamboa ha huma porção de 280 e tantos couros em cabello vindos de Porto Alegre bons que regulão a 26 libras; quem os pertender comprar declare a sua moradia por este Jornal do Commercio.

5. Vende-se huma preta na rua da Mãe dos Homens passando a travessa da Valla n. 233 a qual sabe lavar engomar, e fazer todo o serviço de casa, o seu preço he 13 doblas livre de cisa, com a condição de ser para fora da terra.

Jornal do Commercio (RJ) - Ano 1828\Edição 00083

Quinta feira, 30 de setembro, rua do Ouvidor n. 90.

Arrematar-se-hão 8 escravos de roça e mais alguns de officios diversos, que serão vendidos a quem mais der.

NO trapiche do Vallongo precisa-se alugar alguns escravos para o serviço do mesmo; quem os tiver dirija-se ao dito trapiche, ou declare por este Jornal.

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - Ano 1847\Edição 07613 (1)

Diário do Rio de Janeiro (RJ) - Ano 1840\Edição 00237 (1)

PARA VENDER. O Patacho TORQUATO, muito bom de vela, chegado proximo de Cabinda, forrado de cobre, e com todos os pertences para o trafico de escravos, prompto a navegar, acha-se fundado defronte do Trapiche do Sal, quem o quizer comprar dirija-se a rua da Prainha n. 1, onde podera ver o seu inventario.

Jornal do Commercio (RJ) - Ano 1829\Edição 00542 (1)

Vende-se para fóra da terra hum bom negro rapaz, e sem defeito, quem o quizer comprar procure na rua do Sabão N.º 7, ao pé da botica.

Na rua de S. Pedro N.º 25, vendem-se guardanapos da India a 1:600 réis a duzia, camizas de cassa a 480 réis, linha azul de marcar a libra a 320 réis, facas de marfim para fexar cartas, boçal de marfim para siringa.

No trapiche da Gamboa, se acha para vender carne salgada em barrís: quem quizer comprar dirija-se ao caixeiro do mesmo trapiche João Francisco de Souza Pereira, que tem ordem para vender.

Jornal do Commercio (RJ) - Ano 1828\Edição 00348 (1)

7. Vende-se para fóra da terra hum pardo por nome Antonio, official de Pão, mui agil, e proprio para as Provincias do Sul; quem o pertender dirija se ao Trapiche da Prainha a tratar com Joaquim José Cardoso Guimaraes: este escravo se acha na prisão do Callabouco, e pertence a Luiz Antonio de Souza.

Jornal do Commercio (RJ) - Ano 1828\Edição 00083 (1)

Trapiche do Vallongo, no dia 28 do corrente mez.

Leilão extraordinario de 24 escravos,

todos trapicheiros e serviço de armazem de café, de ordem e por conta do Illm. S. Francisco Ferreira Ramos, que se retira para a Europa.

Um catalogo distribuido com o Jornal do Commercio, dará o detalhe dos escravos e dos trastes.

JOSE BOUVIS

fará o leilão acima.

Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) - Ano 1820\Edição 00102 (1)

A V I S O S.

No dia 26 de Novembro fugirão do trapiche da Saude quatro negros Moçambiques meio ladinos, quem os achar os levará ao mesmo trapiche, e receberá as alviçaras.

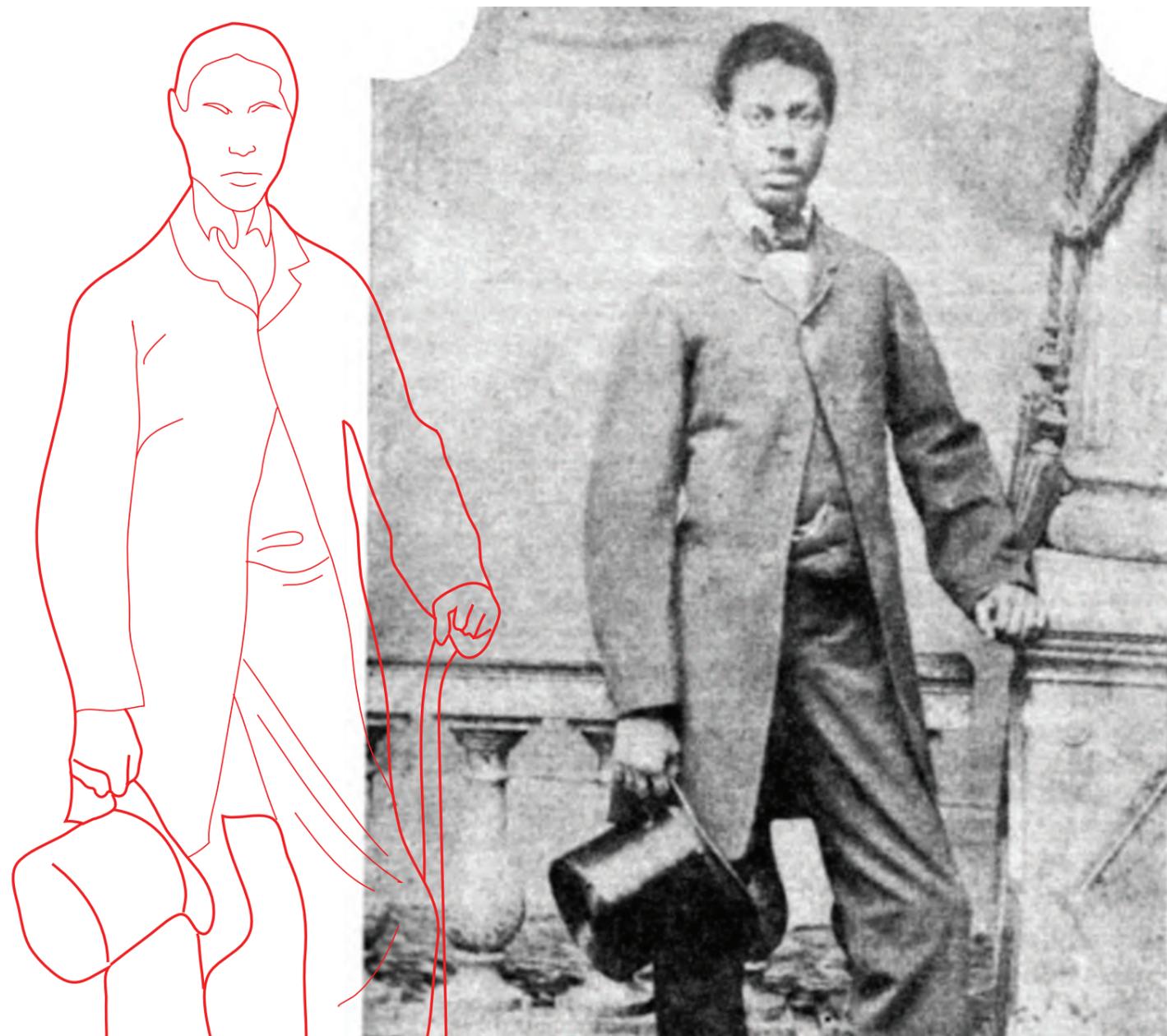
Diário do Rio de Janeiro (RJ) - Ano 1853\Edição 00437 (1)

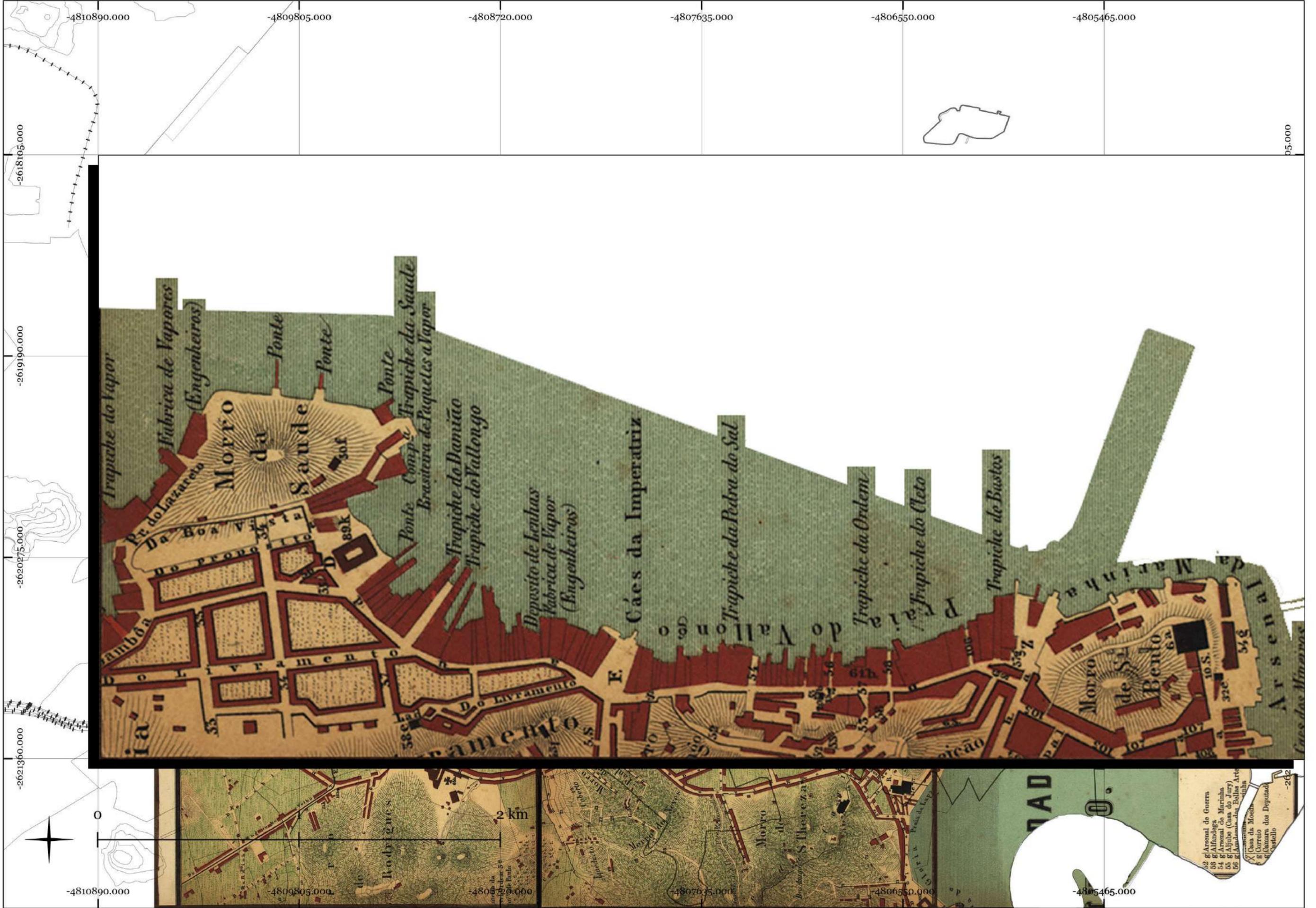
Destaca-se que com a conquista da liberdade parcial de negros escravizados, como pela lei Eusébio de Queiroz e, posteriormente, com o fim da escravidão em 1889, a cidade do Rio de Janeiro passa a abrigar os corpos negros libertos que outrora desembarcaram aqui e também seus descendentes. O Rio de Janeiro, por direito, torna-se a cidade dessa população que um dia esteve acorrentada a casas, lojas, armazéns e até trapiches. O corpo negro assume a cidade construída e mantida por seus próprios braços.

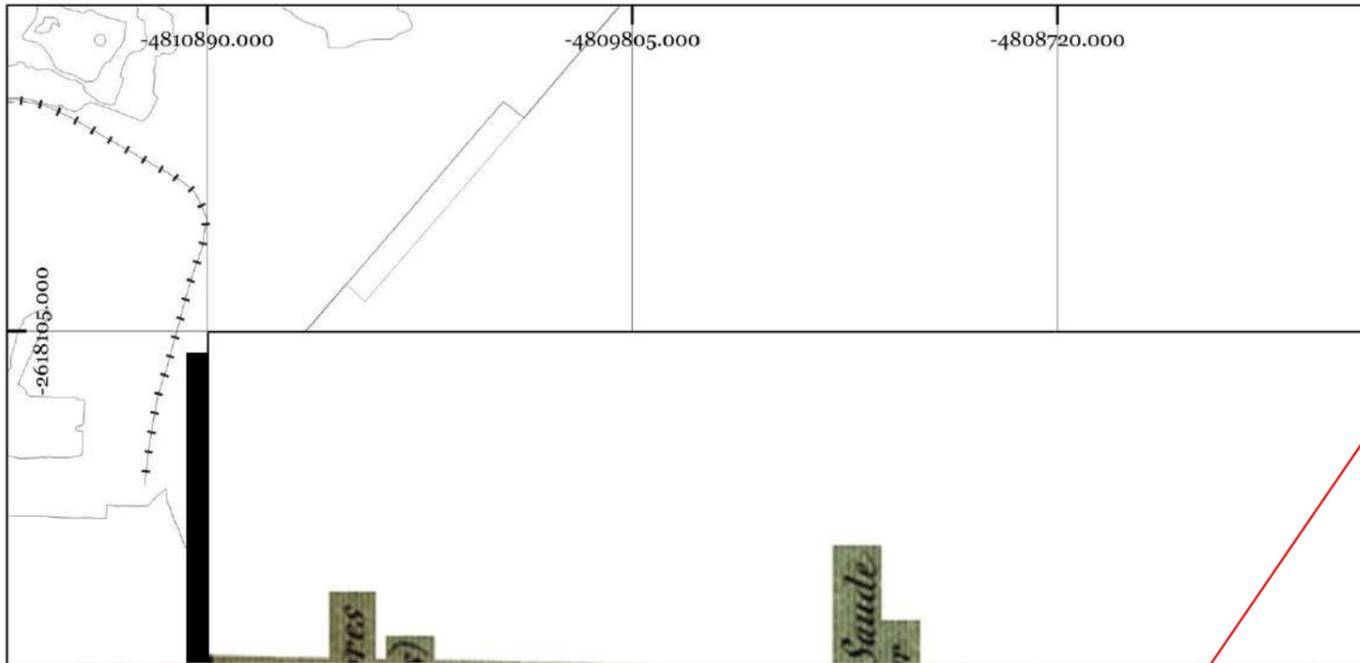
Apesar da composição étnico-racial da zona portuária ser bastante heterogênea, entre o final do século XIX e início do século XX, a presença da população negra constituía ainda um traço marcante na região. **Em 1890, a área concentrava o maior contingente de negros africanos da cidade (sendo 27% do total) e, ainda nesse ano, o percentual de negros (africanos e brasileiros) na região era maior do que a da cidade como um todo, sendo 34% da população em Santa Rita (antiga freguesia pertencente à zona portuária), enquanto o total da quantidade de negros na cidade era de 28,9%. (BERDU, 2020, p.2)**

Além disso, seja como escravizado de ganho ou trabalhador livre, grande parte destes trabalharam como estivadores nos trapiches da região portuária. Antes da abolição da escravatura, era comum **nesses trapiches os negros escravizados de ganho serem considerados parte do capital imobilizado**, tal qual uma máquina ou uma mobília.

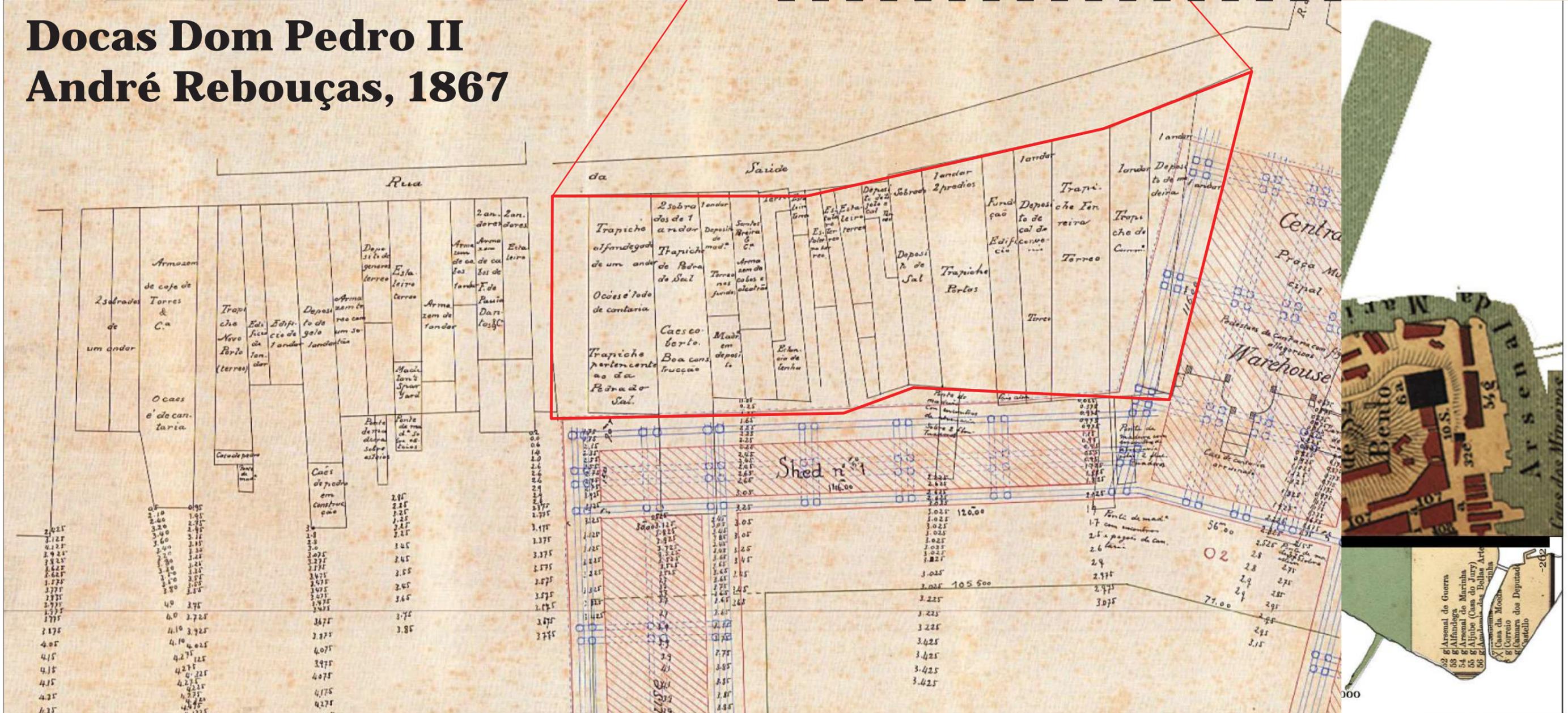
Mesmo neste cenário de desumanização dos corpos negros, a história da cidade indica que diversas práticas culturais ligadas a tradição e cultura negra africana como capoeira, jongo, samba, carnaval de rua e o candomblé, foram imprimidas pelos negros que se estabeleceram nesta região. Segundo Berdu (2020), tais práticas foram essenciais como formas de garantir os territórios e o pertencimento dos espaços. “Assim, para além da esfera do trabalho, todos esses ambientes, junto aos inúmeros botequins e bares existentes no entorno, consistiam em espaços que possibilitavam a socialização, aproximação e organização dos sujeitos que ali habitavam” (BERDU,2020).







Docas Dom Pedro II André Rebouças, 1867



Em pesquisa recente, identifiquei a manutenção de um pequeno conjunto de armazéns, ex-trapiches, na região portuária. Porém, hoje, esses trapiches encontram-se distantes do mar por conta do aterro de parte dessa região para adequação dos portos. Para se reinventarem e garantirem sua “sobrevivência”, esses **ex-trapiches ganharam novas configurações, desde galpões de ateliês para escolas de samba, salões de festa, academias de ginástica e bares, até depósitos logísticos** de organização semelhante ao da Prologis Dutra, como é o caso do Trapiche Modesto Leal no Santo Cristo. Esse trapiche em particular tem seu patrimônio arquitetônico externo tombado por decreto municipal, mas abriga em seu interior um depósito de produtos farmacêuticos.

Cabe ressaltar que, segundo artigo recente publicado no New York Times, **os armazéns da Amazon possuem em 2019 cerca de 60% de seu corpo de funcionários composto por trabalhadores negros e latinos**. Coincidentemente, mais um reflexo da desigualdade social estrutural que parece se perpetuar entre os trabalhadores de armazéns de mercadoria, seja nos antigos trapiches ou nos atuais condomínios logísticos.

Fonte: Power and Peril: 5 Takeaways on Amazon’s Employment Machine.
The New York Times.

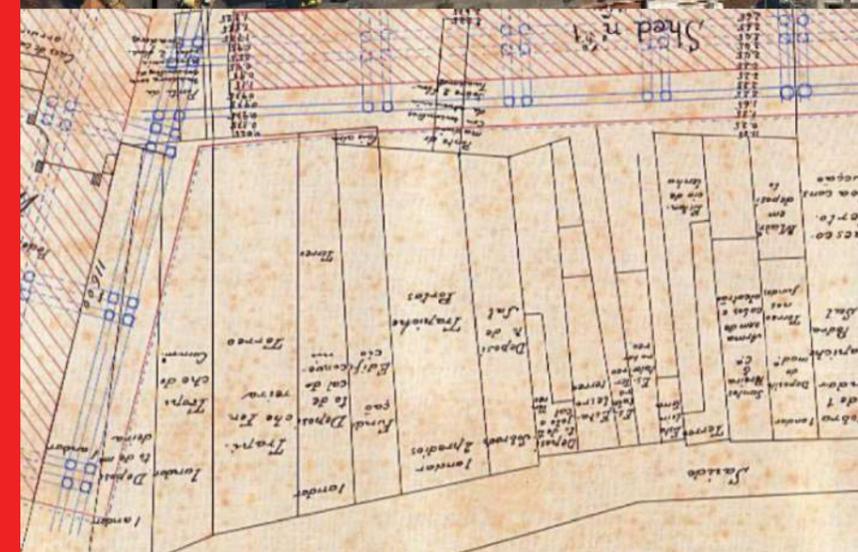
Disponível em: <https://www.nytimes.com/2021/06/15/us/politics/amazon-warehouse-workers.html>. Acesso em: 01/03/2022

Cais do Valongo

Nova Planta da cidade do RJ E. & H. Laemmert, 1867

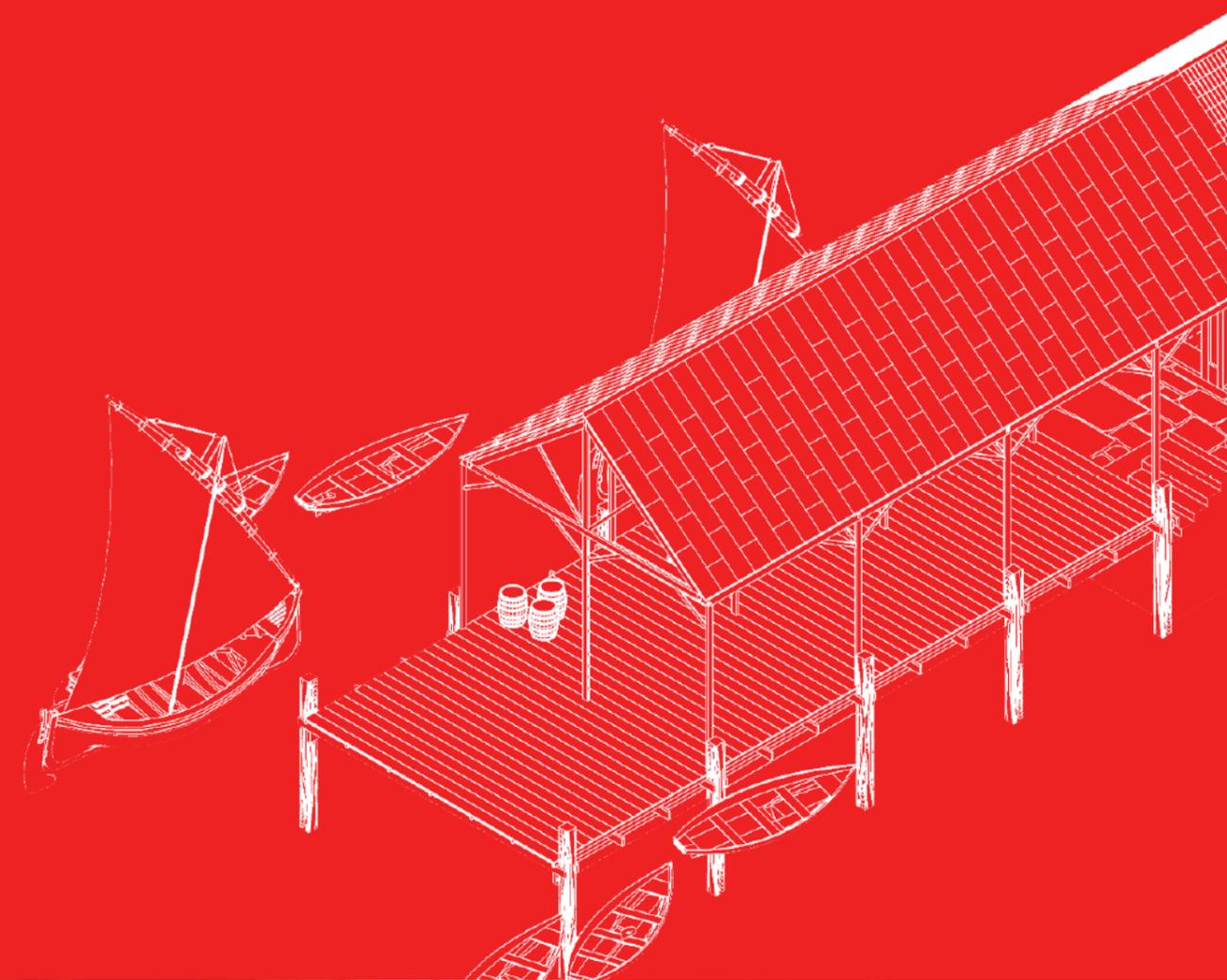
Docas Dom Pedro II André Rebouças, 1867

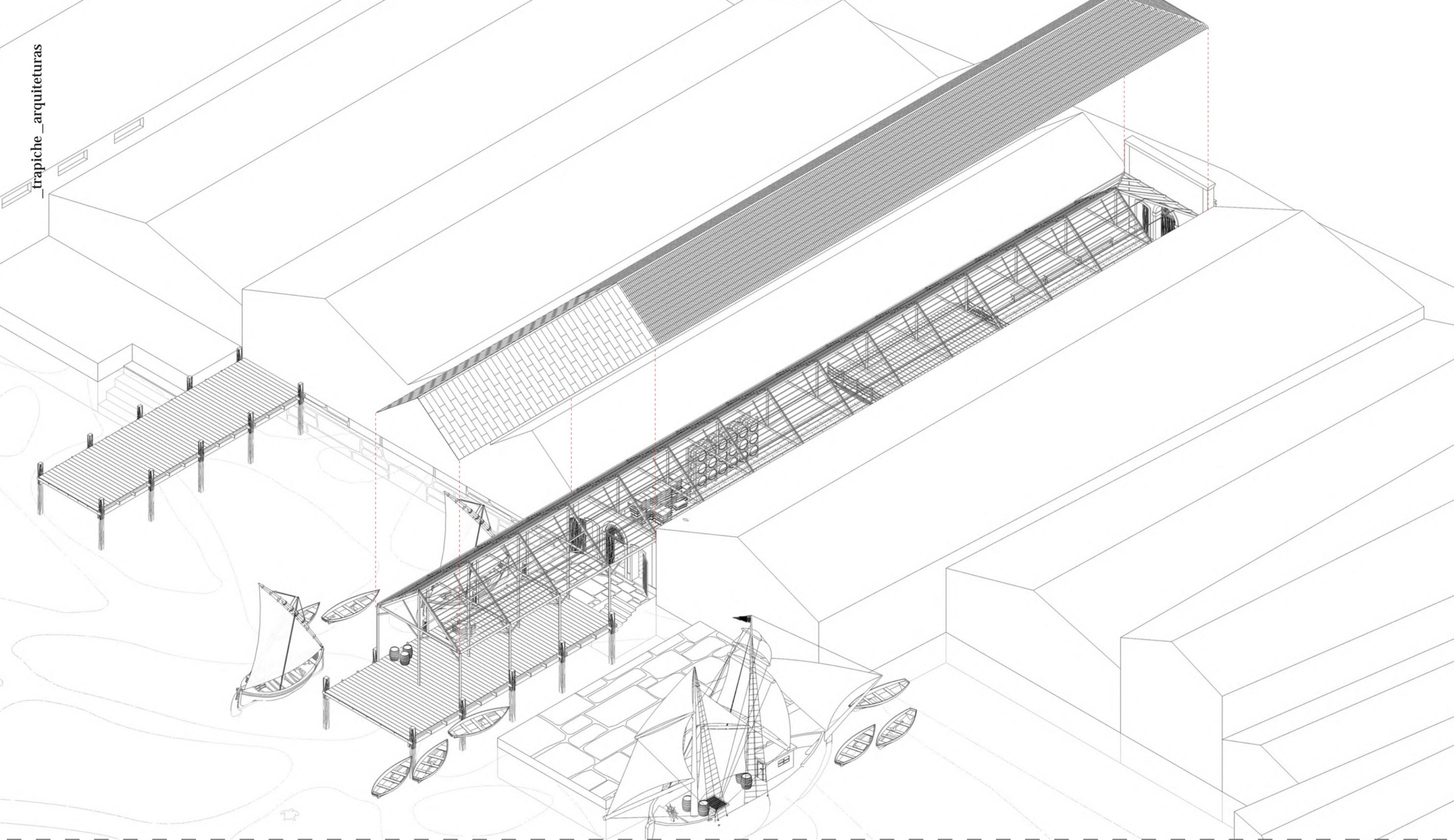
Docas



Para efeito de análise desse estudo, através de pesquisa, recriei **um trapiche fictício que reúne as principais características originais dessas construções do século XIX**. Foram realizados levantamentos de fotos, gravuras, mapas e plantas da época em bases de dados digitais (Imagine Rio, Hemeroteca Digital, Arquivo Nacional). Foi possível identificar desde os elementos estruturais que compunham a infraestrutura dos trapiches, seus arredores e, até mesmo, configurar como os corpos e as mercadorias se movimentavam em seu interior.

Diante deste segundo objeto de confronto, os trapiches, tem-se como perguntas investigativas: Como as lógicas de mercado da era dos trapiches influenciaram a configuração de seus respectivos espaços? Como o histórico portuário e o global se utilizam da movimentação da terra para a dinâmica de suas atividades? Quais os processos construtivos adotados pelos objetos de confronto (trapiche x armazém) e quais as suas origens? Quais as relações entre essas arquiteturas com aquilo que armazena e os corpos que circulam em seus interiores e entorno? Essas são as questões que as análises





Trapiche

Localização: Antiga Rua da Saúde
(Atual Rua Sacadura Cabral), Gamboa, RJ.

Área: 540m² incluindo o cais.

Estrutura: Alvenaria estrutural + Cobertura, telheiro e cais em madeira.

Vista do Saco
da Gamboa
G. Leuzinger, 1865

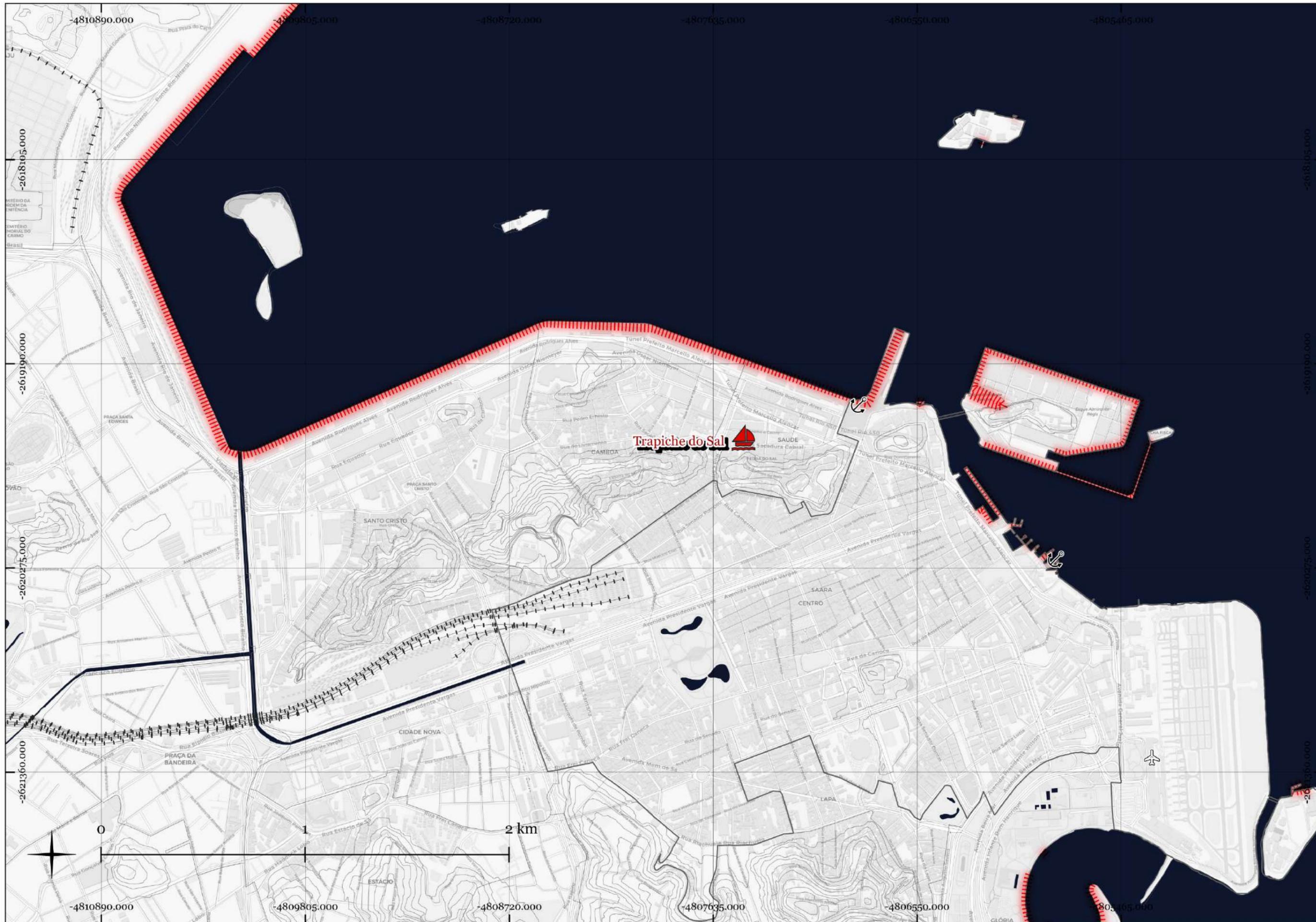


Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885



Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885





desembarque

Nos periódicos cariocas do século XIX encontram-se diversos anúncios de embarcações adaptadas para o tráfico de escravos. Lugre, bergantim e patacho são alguns nos veleiros de grande porte anunciados. Estas embarcações, dadas suas dimensões, não poderiam atracar próximo aos trapiches por conta do baixo calado (pouca profundidade).

Erguida em 1871 pelo engenheiro André Rebouças, a Docas Dom Pedro II surge com intuito de concentrar e melhorar os serviços portuários, no entanto tem-se o efeito contrário. As quantidades de unidades trapicheiras aumentam frente a possível interferência do Estado no controle da circulação de mercadorias.

Em geral os trapiches constituem-se de três partes, o armazém em alvenaria estrutural, o telheiro em tesouras e pilares de madeira e o cais em madeira e/ou cantaria.

O Rio de Janeiro torna-se o maior ponto de tráfico negreiro no transatlântico, estima-se que mais de 500 mil africanos escravizados desembarcaram na região do Valongo e 4,8 milhões em solo brasileiro.

Por estes trapiches entravam e saíam mantimentos oriundos do sistema *Plantation*. Monocultura em grandes latifúndios com mão de obra escravizada. Todo processo desde a plantação até a distribuição estava maculado pelo escravagismo negro.

André Pinto Rebouças
Engenheiro
1838-1898 (60 anos)
Resp. Docas Pedro II

Nação Cabinda
domingos (Nome imposto)
?? anos
Trapiche da Gamboa

Nação Benguela
?? (Nomes suprimidos)
?? anos
Trapiche do Cleto, Prainha nº 20

Pipas de Aguardente

Sacas de Sal

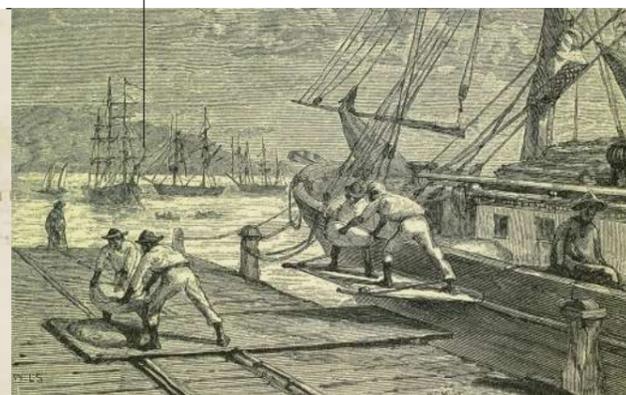
“ No dia 2 de Junho, desapareceram três escravos por nome Domingos, Nação Cabinda; alto, cabelo, olhos, nariz pretos; boca grande, dentes agudos, brava estatura no peito do meio da sua terra, pernas grossas, e grossas, brava impetuosidade em lutar das muletas, e final morte o dele vindo ao grande do pe muito pequeno, por ser coxo de uma perna; quasi negro, baixo, e poderá entregar no Trapiche da Gamboa.”

“ Quem quiser comprar 3 escravos, de Nação Benguela, propicio para qualquer serviço; dirija-se ao Trapiche do Cleto, na Prainha, casa N.º 20, que lá achará com quem tratar.”

Trapiches na área portuária; ao fundo, o Morro do Castelo. Torres, 1904



Carregamento de Café H.H. Smith, (?)

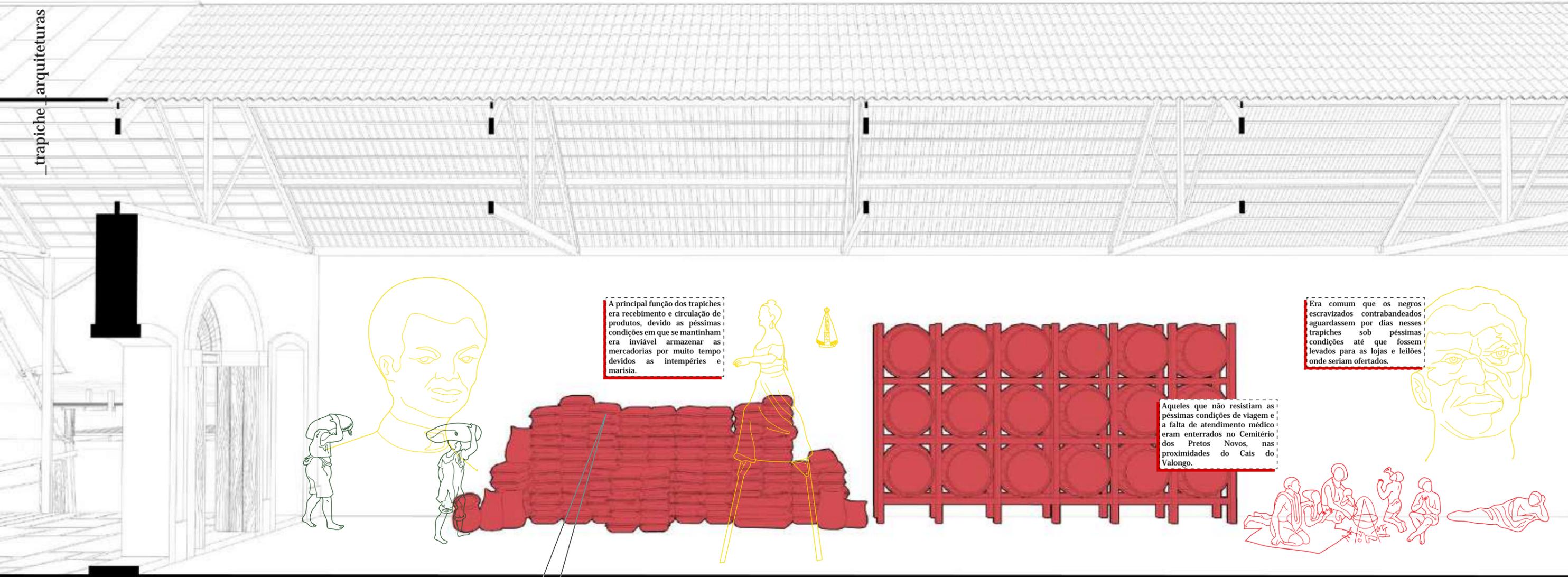


Desembarque de Mercadorias Thomas Ender, 1818



Desembarque J.M. Rugendas, 1835





A principal função dos trapiches era recebimento e circulação de produtos, devido as péssimas condições em que se mantinham era inviável armazenar as mercadorias por muito tempo devidos as intempéries e marisía.

Era comum que os negros escravizados contrabandeados aguardassem por dias nesses trapiches sob péssimas condições até que fossem levados para as lojas e leilões onde seriam ofertados.

Aqueles que não resistiam as péssimas condições de viagem e a falta de atendimento médico eram enterrados no Cemitério dos Pretos Novos, nas proximidades do Cais do Valongo.

“ No trapiche da *Gambou* ha para vender huina porção de sebo de *Monte Video*, em maucetas, quem o quizer comprar dirija-se ao mesmo trapiche. Chegou proxivamente a *Galea Enrolação*, vinda de *Cabo Verde*, que traz ahi para vender. Todas aquellas pessoas que quizerem comprar, dirijão-se a bordo da mesma defronte do *Trapiche* do sal. Quem quizer comprar huina boa parella de bestas, mansas, sem defeito algum; pode hir vellos a hum telheiro junto do *Trapiche* do Cieto, e para tratar do seu ajuste dirijão-se a rua d' *Ouvidor* n. 19.

Trapiche Gamboa, bar revitalizado em 2006. fb.com/trapichegamboaoficial

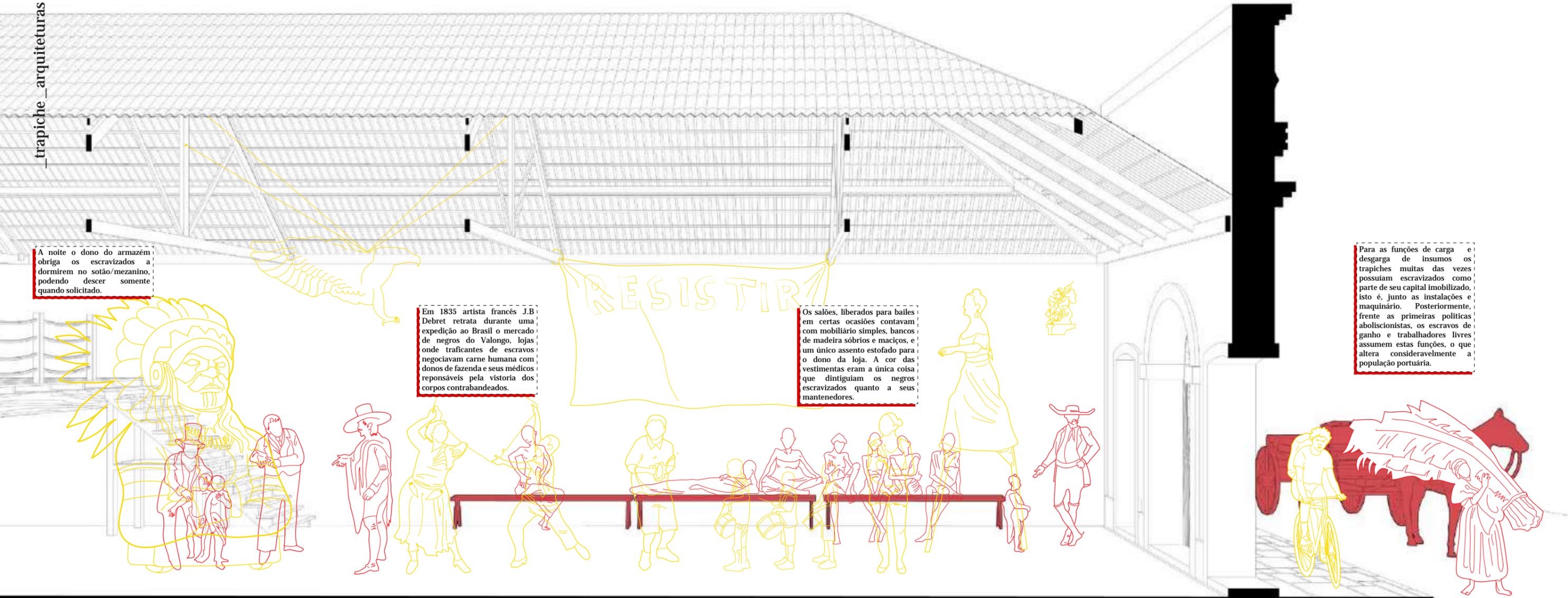
Trapiche Gamboa, bar revitalizado em 2006. fb.com/trapichegamboaoficial

Fachada comum dos armazéns e trapiches voltados para o mar. Google Earth, 2021

Supõe-se 02 portas para pedestres e uma central para mercadorias.

armazenamento





A noite o dono do armazém obriga os escravizados a dormirem no sótão/mezanino, podendo descer somente quando solicitado.

Em 1835 artista francês J.B. Debret retrata durante uma expedição ao Brasil o mercado de negros do Valongo, lojas onde traficantes de escravos negociavam carne humana com donos de fazenda e seus médicos responsáveis pela vistoria dos corpos contrabandeados.

Os salões, liberados para bailes em certas ocasiões contavam com mobiliário simples, bancos de madeira sóbrios e maciços, e um único assento estofado para o dono da loja. A cor das vestimentas eram a única coisa que distinguiam os negros escravizados quanto a seus mantenedores.

Para as funções de carga e desgarga de insumos os trapiches muitas das vezes possuíam escravizados como parte de seu capital imobilizado, isto é, junto as instalações e maquinário. Posteriormente, frente as primeiras políticas abolicionistas, os escravos de ganho e trabalhadores livres assumem estas funções, o que altera consideravelmente a população portuária.

Portão da Alfândega
Thomas Ender, 1818



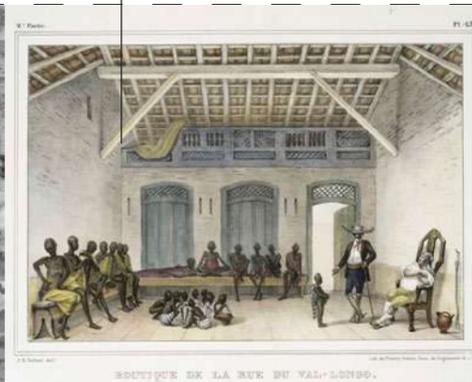
Vendedora de Folhas de Bananeira
J.B. Debret, 1823



O mercado do Valongo
Augustus Earle, 1824



Mercado da Rua do Valongo
J.B. Debret, 1835



venda

alambique

Serra Verde, Guapimirim, RJ
Dens.: 167,7 hab./km²
População: 61.388 hab.
LT: 22°34'29.37"S
LO: 42°53'5.57"O



armazém

Parque Barreto, São João de Meriti, RJ
Dens.: 13.574,4 hab./km²
População: 472.906 hab.
LT: 22°47'44.16"S
LO: 43°20'47.77"O

trapiche

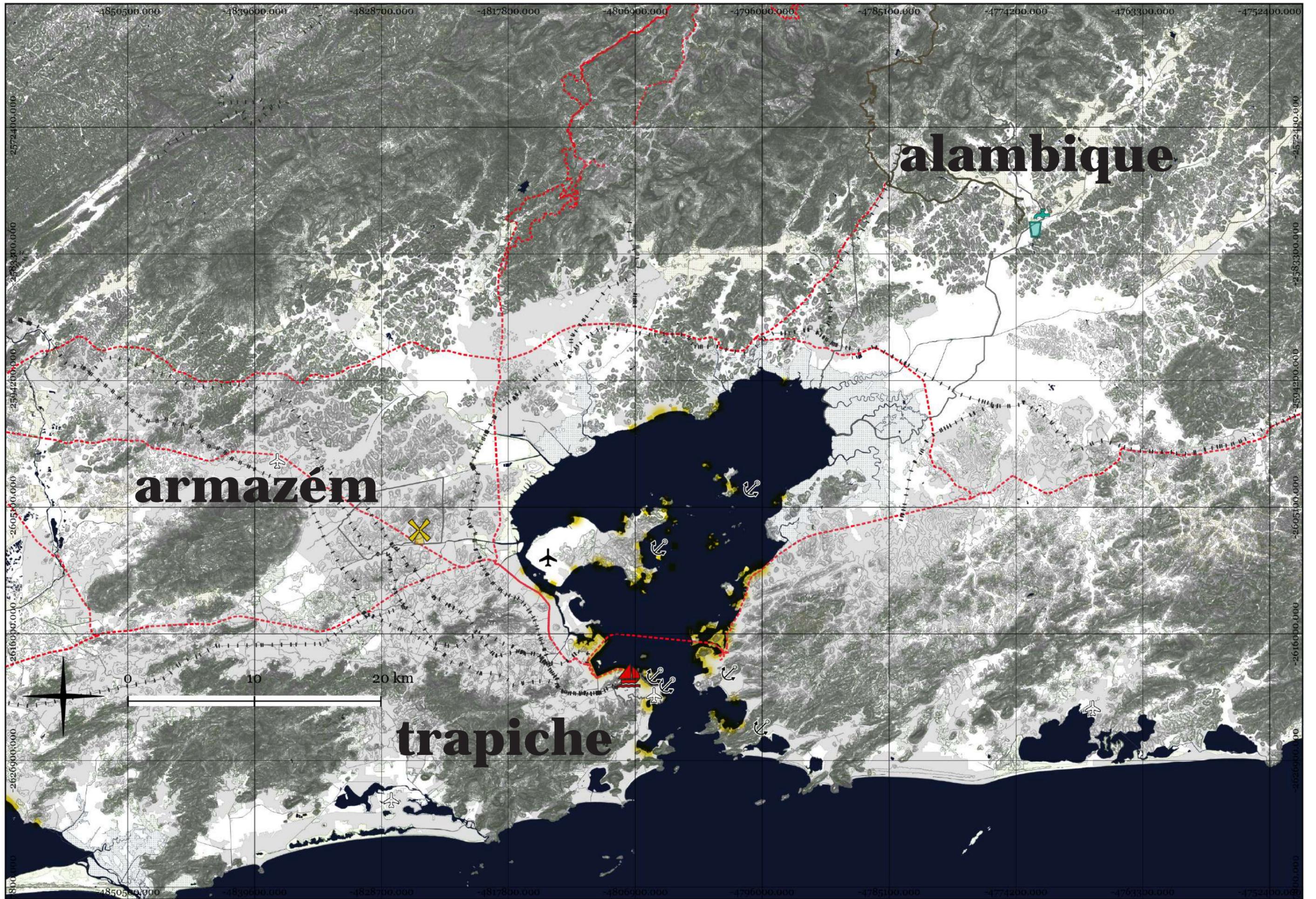
Centro, Rio de Janeiro, RJ
Dens.: 7.700 hab./km²
População: 41.142 hab.
LT: 22°54'25.11"S
LO: 43°10'23.27"O

alambique 

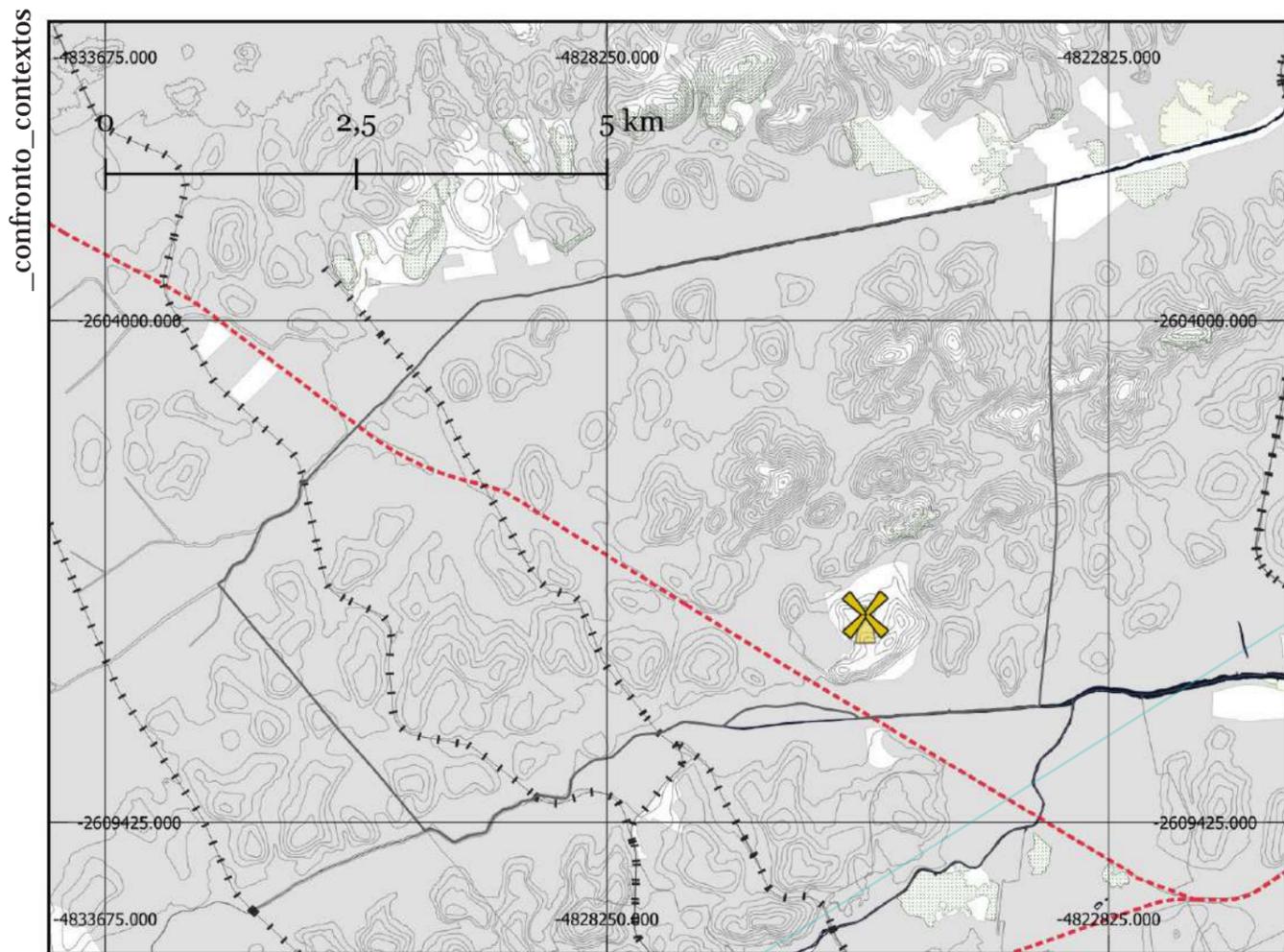
 **armazém**

 **trapiche**

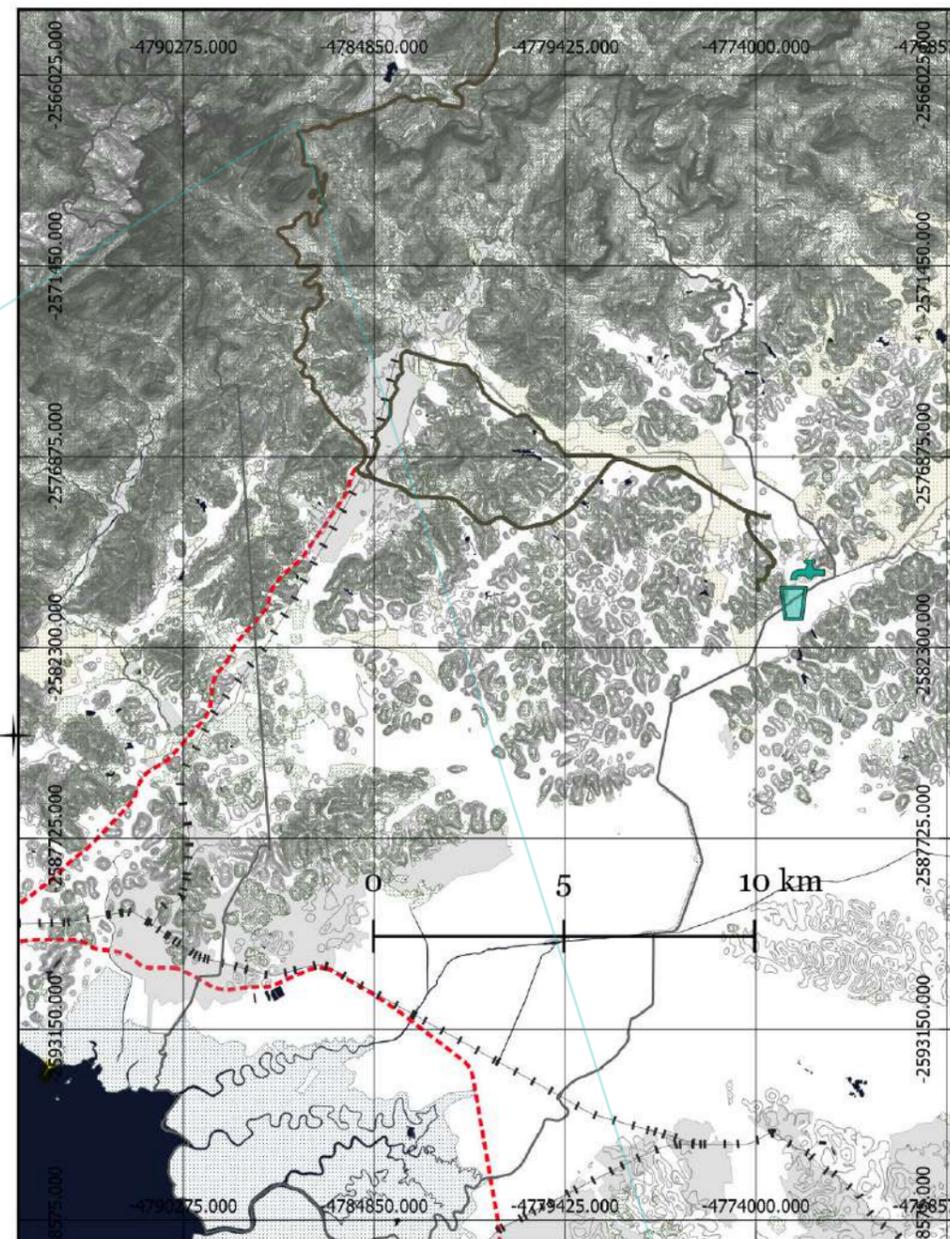




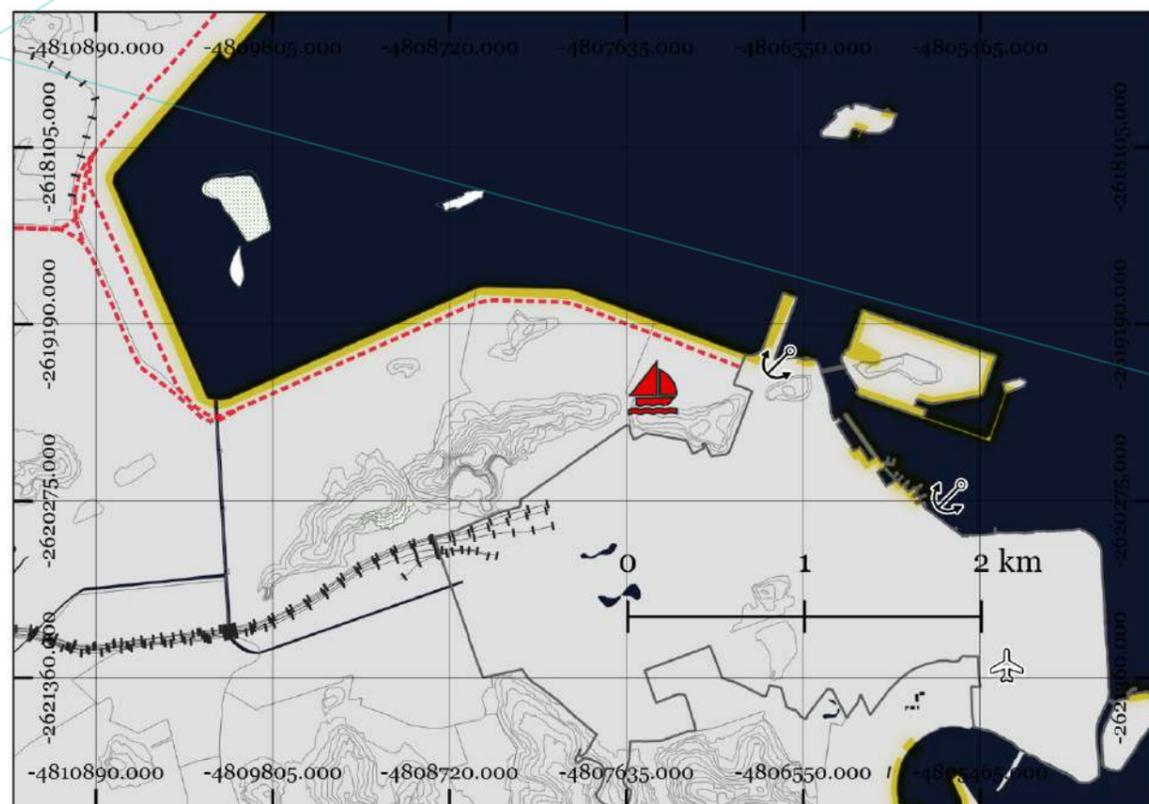
 armazém  trapiche  alambique  rodovias  ferrovias  atracadouros  corpos hídricos



rural



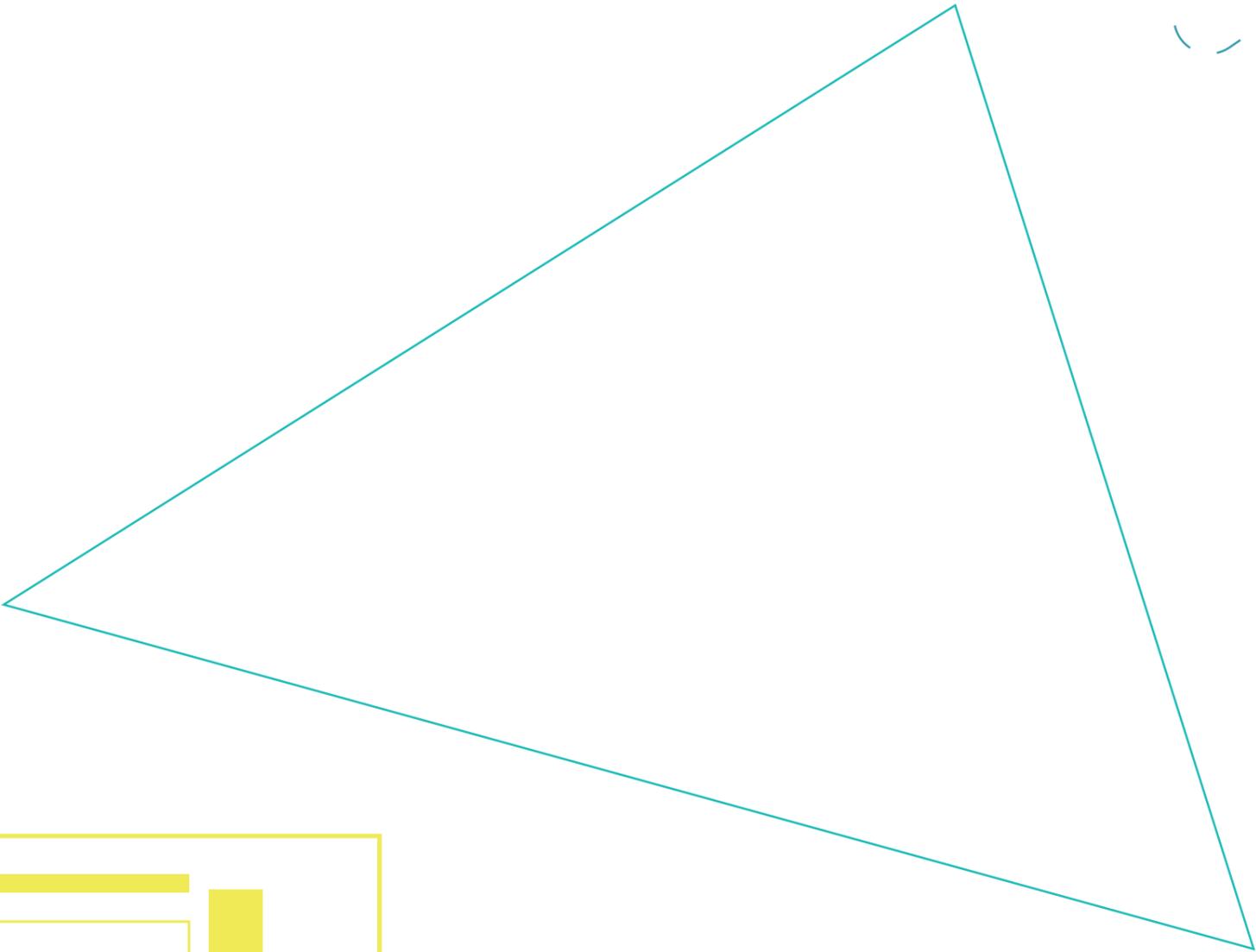
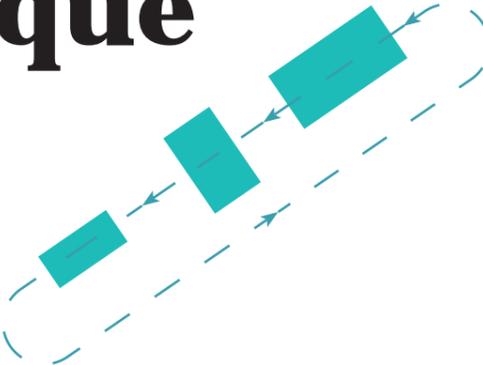
periferia



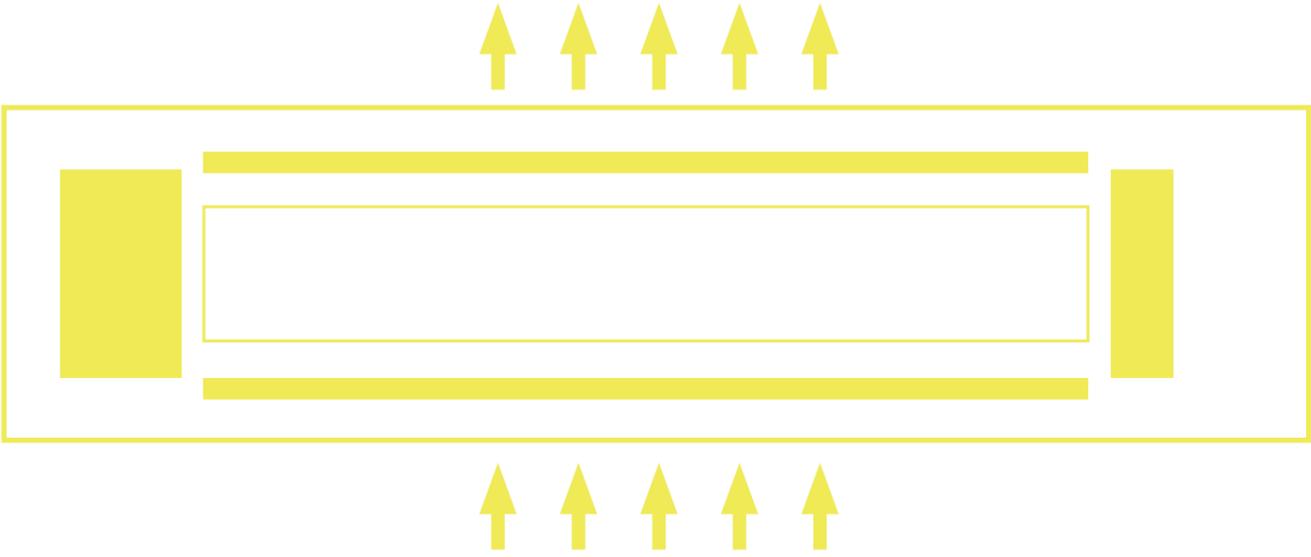
centro

- armazém
- trapiche
- alambique
- rodovias
- ferrovias
- edificações
- atracadouros
- corpos hídricos

alambique



armazém



trapiche

Serra Verde

Fernando, 60 anos;
Cearense;
Produtor de cachaça.



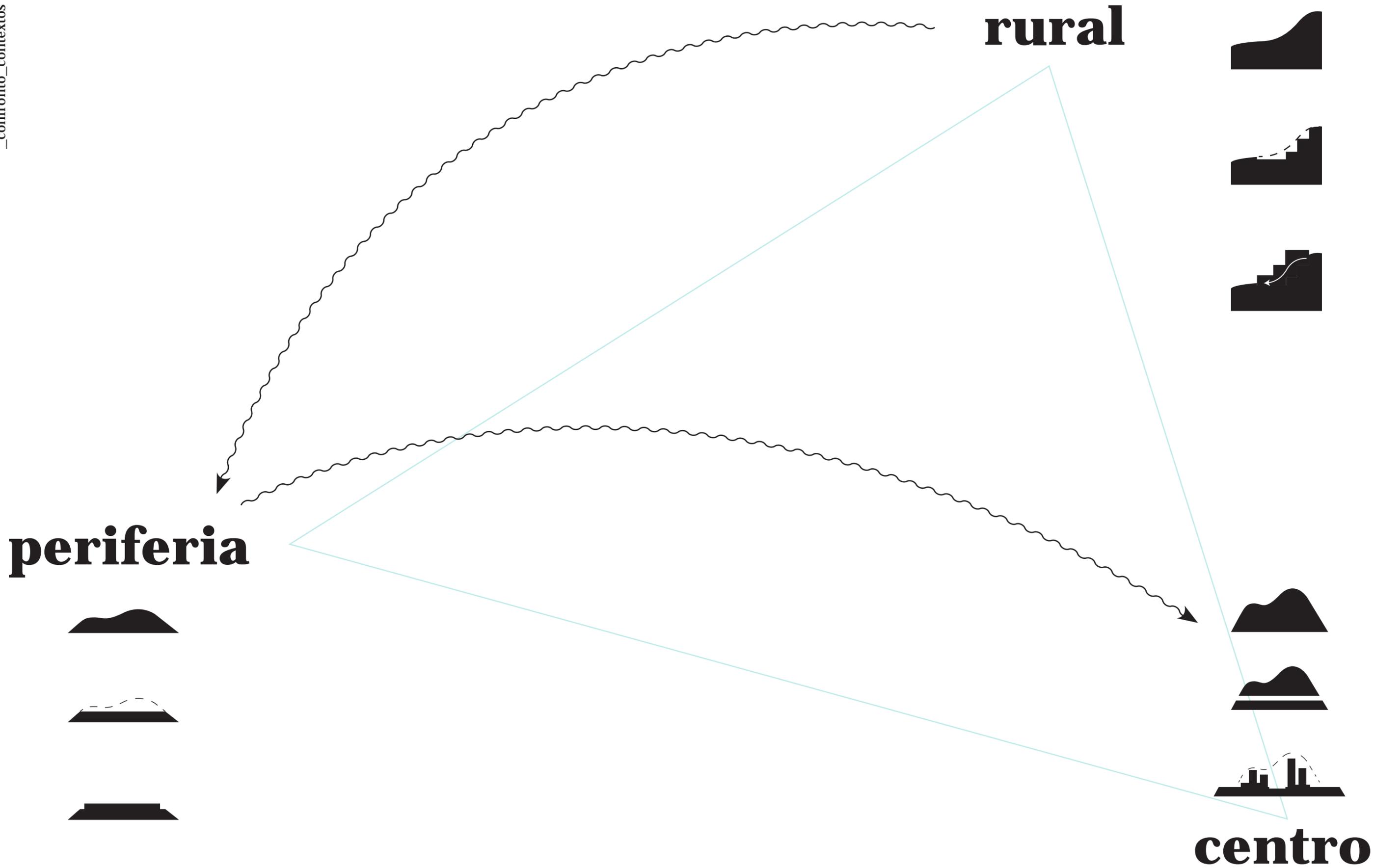
Amazon

Jeff Bezos, 57 anos;
New Mexico;
Patrimônio líquido: 191,8 bilhões USD (2021).

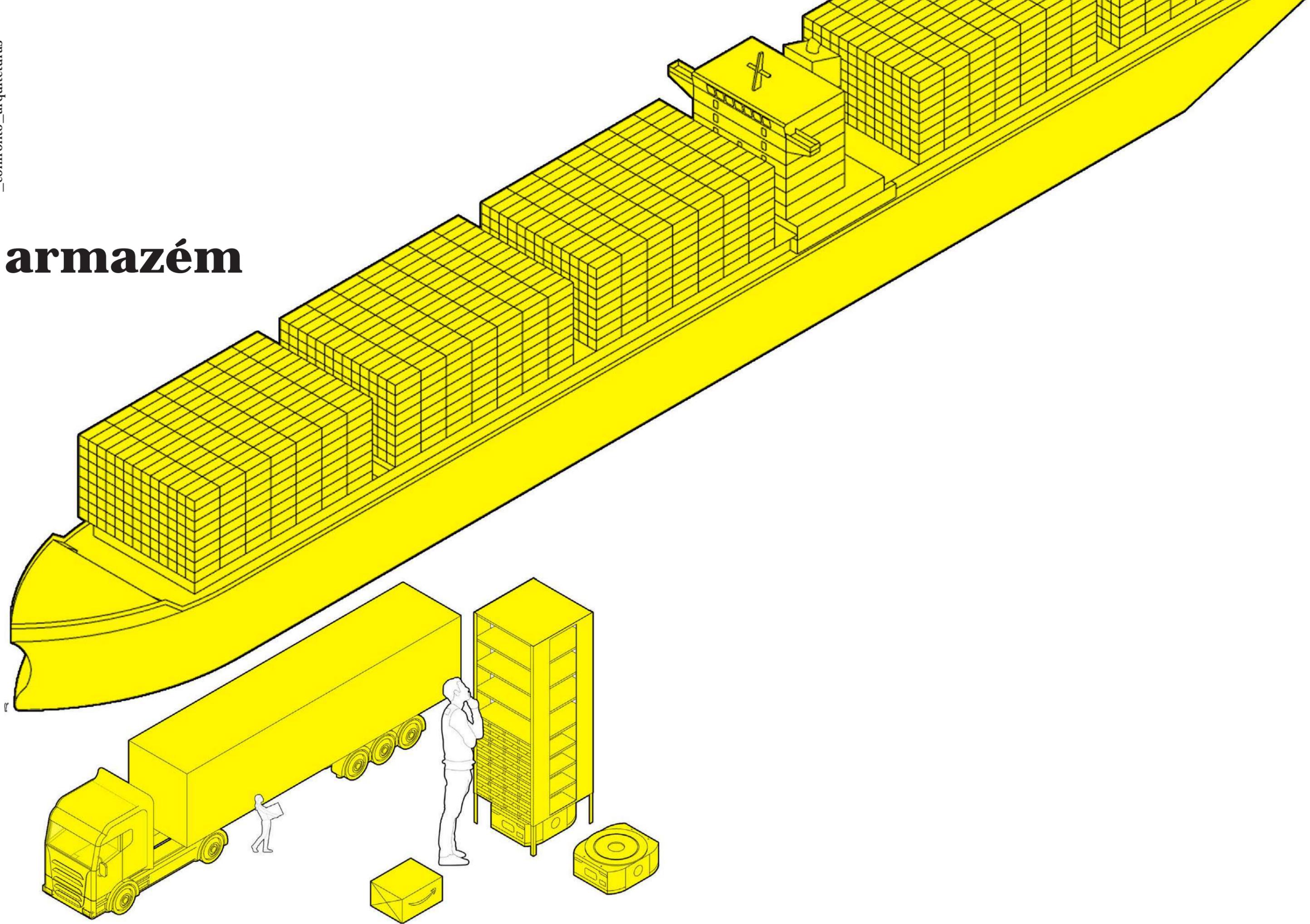


Trapiche

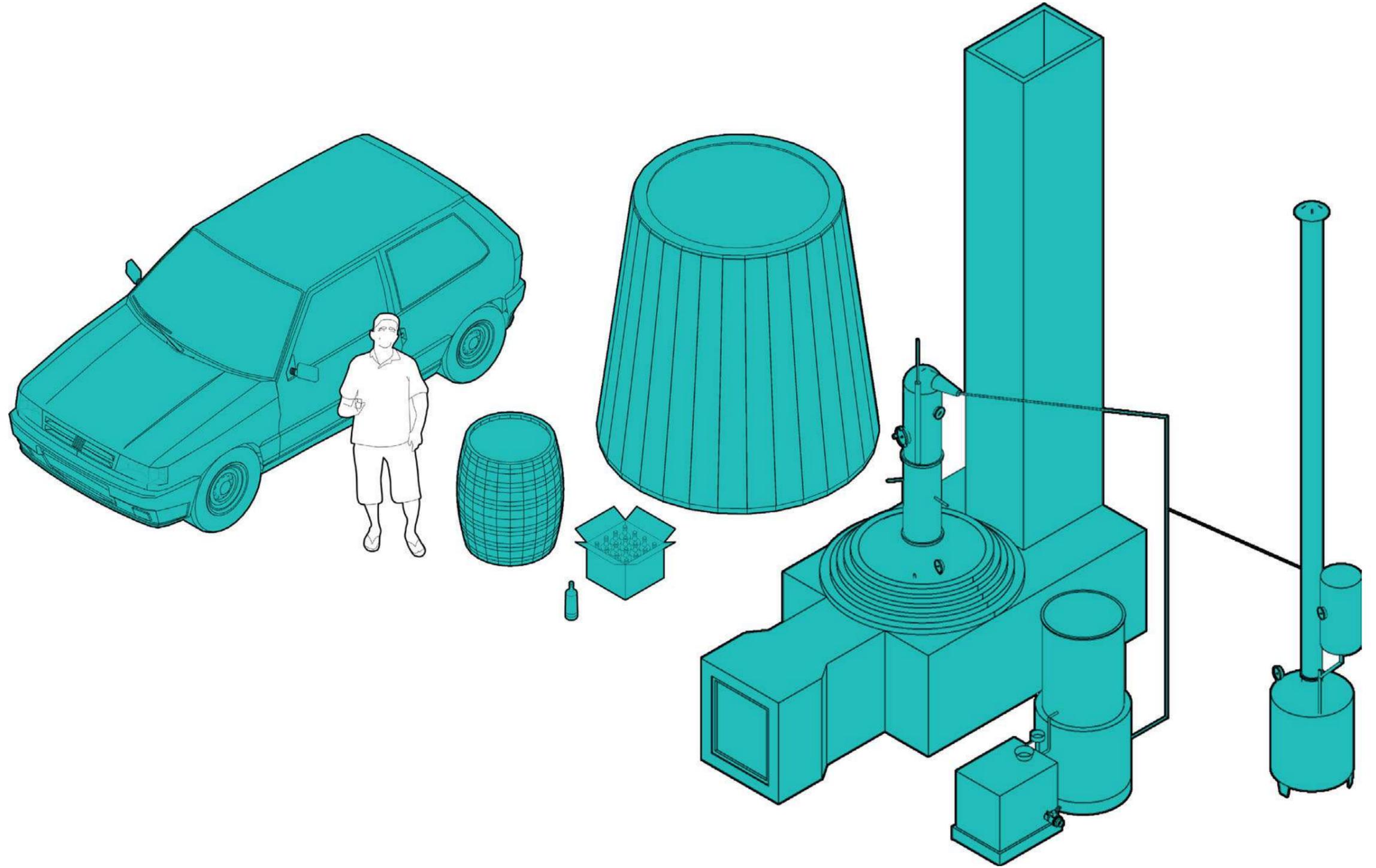
Anastácia;
Filha de Delminda, que assim como centenas de milhões
de negros africanos foi traficada no porto do Rio;
Congo-brasileira;
Resistência.

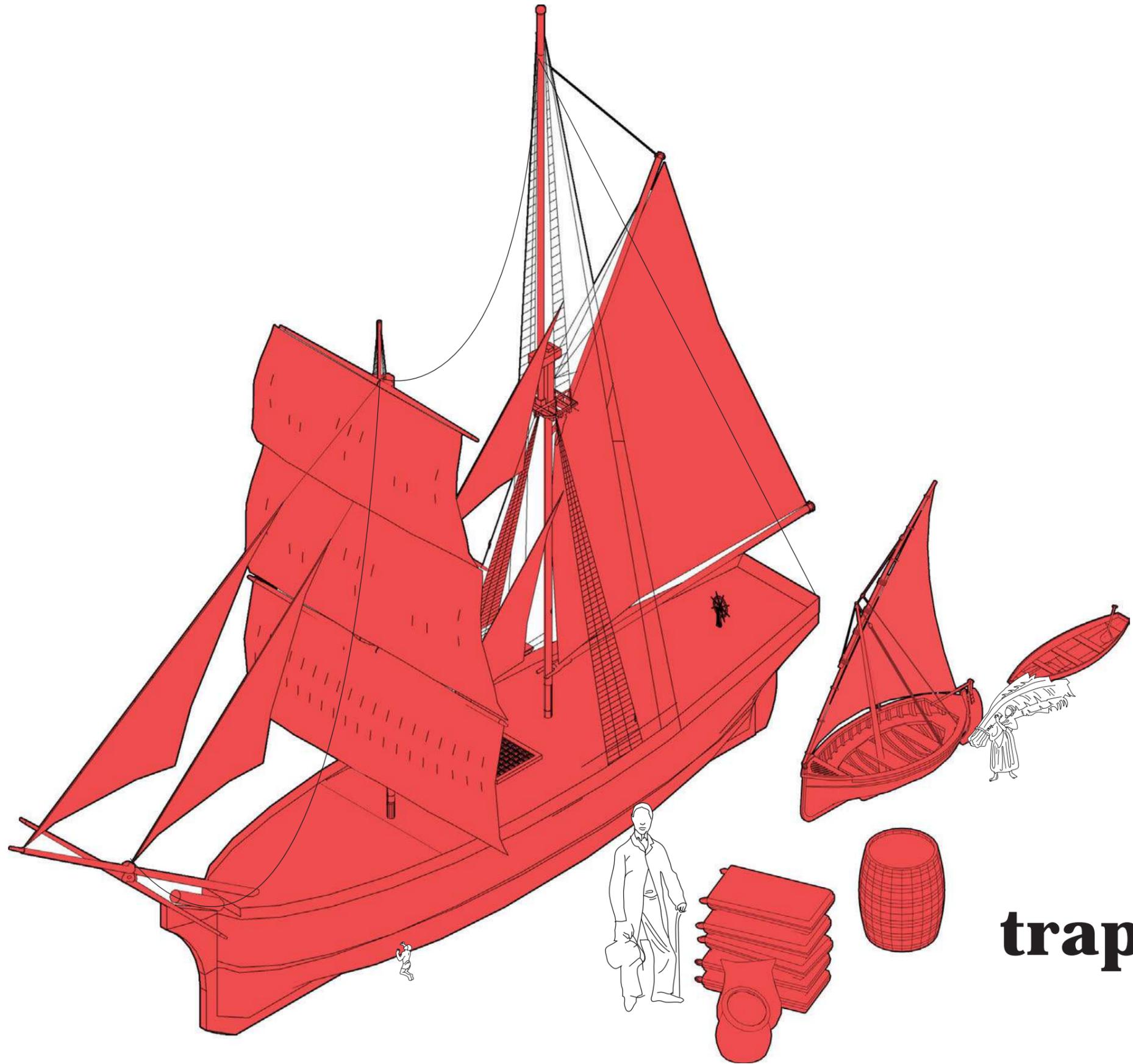


armazém



alambique

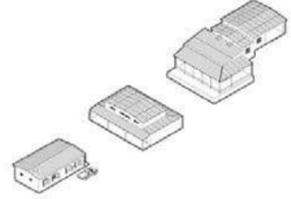




trapiche

Quantitativos:

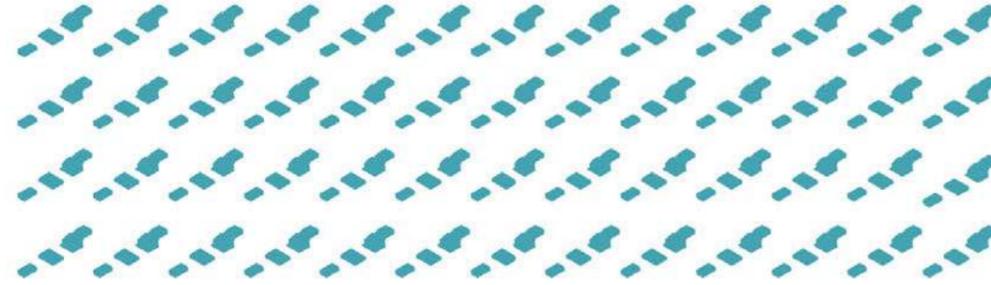
Alambique Serra-Verde



440 m²

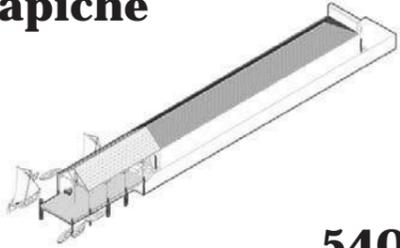
52

Alamb./Prologis



dens.média
0,013 ind/m²

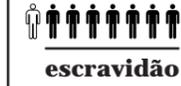
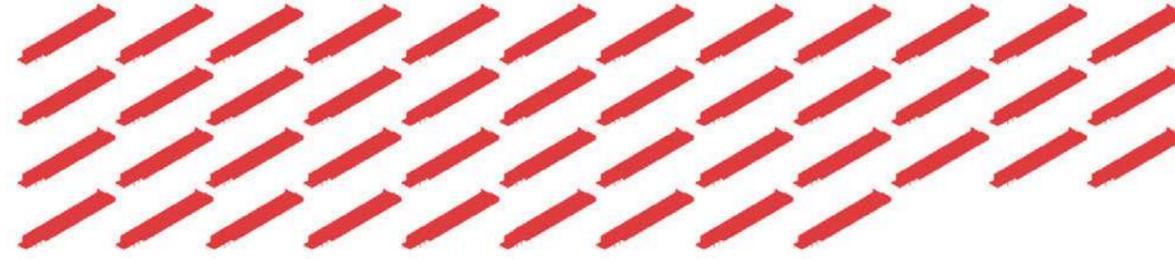
Trapiche



540 m²

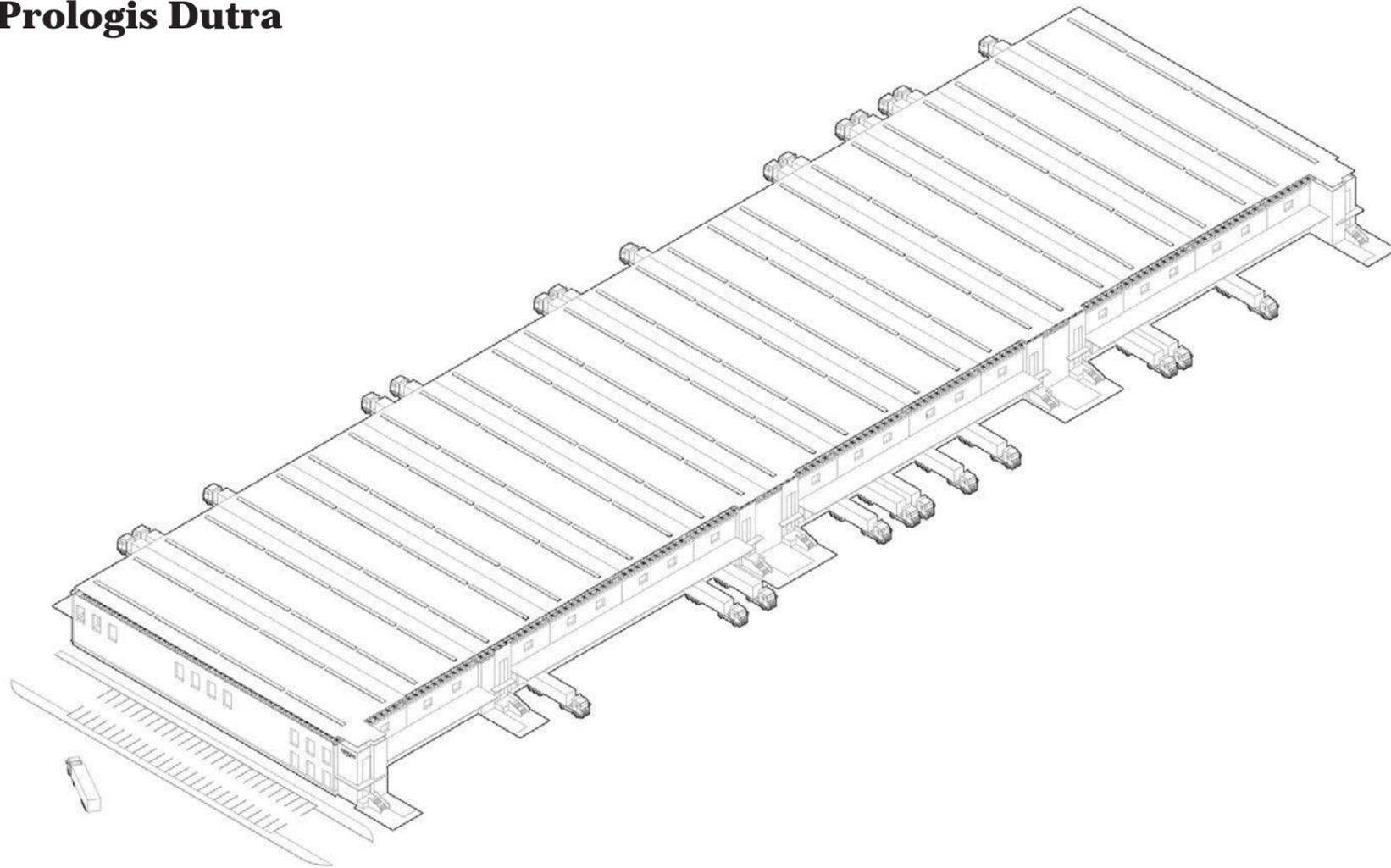
45

Trap./Prologis

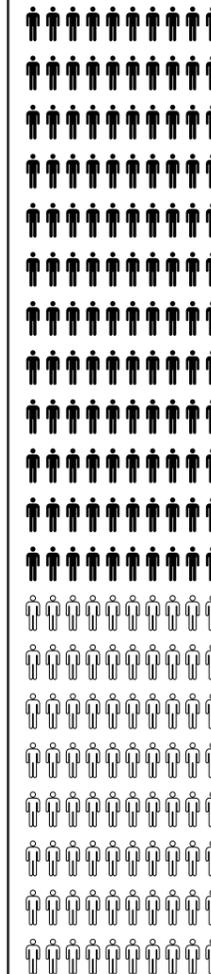


dens.média
0,013 ind/m²

Prologis Dutra

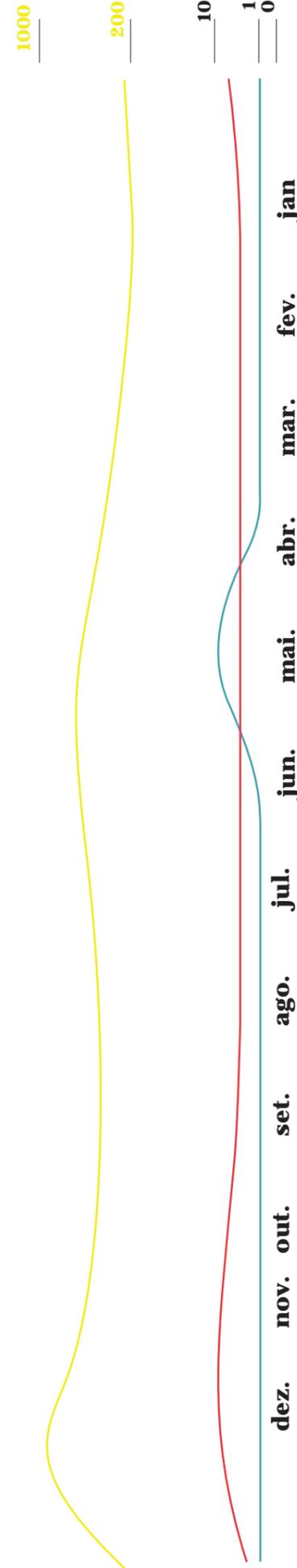


24.500 m²



dens.média
0,008 ind/m²

corpos/época do ano



Saideira - considerações finais

Diante das análises arquitetônicas representadas neste estudo, retoma-se as questões propostas na tentativa de respondê-las. Porém, um trabalho investigativo sempre apresenta limites, seja em relação ao tempo e aos materiais de pesquisa disponíveis, assim como as dificuldades para acessar todos os espaços físicos integralmente.

No que tange a influência das lógicas de mercado na espacialização de cada um dos 3 objetos investigados, identifica-se que todos sofrem impacto direto. No caso do condomínio logístico Prologis Dutra, sua configuração ampla prevê longos vãos estruturais para facilitar a armazenagem de uma mega quantidade de produtos manufaturados a disposição do acesso por máquinas manipuladas por um mecanismo de inteligência artificial. São espaços sóbrios favorecidos pela repetição da estrutura e da iluminação artificial, sempre no intuito de atender rapidamente e com menor custo possível as demandas do consumidor digital.

Por outro lado, no caso do Alambique Serra Verde a lógica de consumo local permite uma menor disponibilidade de produtos a pronta entrega, assim, demanda apenas o espaço suficiente para o armazenamento contínuo da cachaça, envelhecida em barris de madeira por longos períodos. Essa lógica, permite o uso de iluminação natural, pois funciona apenas em horário diurno, o que não ocorre com os armazéns logísticos. A baixa demanda energética do alambique permite o uso de fontes alternativas a energia elétrica, como a queima do bagaço da própria cana para funcionamentos dos fornos destiladores. Dadas as devidas proporções, o tempo dos

processos de armazenamento e de distribuição se diferem pela característica imediatista e ininterrupta das empresas logísticas e pela característica sazonal do processo produtivo da cachaça de alambique.

Em relação aos trapiches, mesmo sendo armazéns de grande porte no século XIX, possuíam instalações precárias para cumprir o papel de desembarque e de distribuição quase que imediata das mercadorias que chegavam ao porto. Sua infraestrutura rudimentar não permitia armazenagem de produtos por longos períodos, nem a ancoragem de navios de grande porte em suas proximidades, porém, atendia a lógica do mercado de pequenos comerciantes, mesmo alguns tendo caráter clandestino e de favorecimento do tráfico internacional de negros escravizados.

Sobre os processos construtivos adotados em cada um dos campos analisados, o condomínio logístico adota referências internacionais de montagem rápida, o chamado tilt up que consiste em pré-moldados in loco para apropriação imediata do local de implantação, local este estrategicamente escolhido próximo as vias expressas, mas distante dos grandes centros urbanos. Não se observa nesse processo uma preocupação das empresas com o respeito das esferas culturais do local e, até mesmo, da preservação ou da proposição de intervenções em equilíbrio com o contexto urbano. A construção do Alambique já adota como parâmetro a adaptação ao solo existente, ao tirar proveito do declínio do terreno, da iluminação natural, da matéria prima local para confecção de tijolos e do sombrear das árvores, provocando poucas interferências com a natureza no local.

Saideira - considerações finais

Por outro lado, os trapiches adotavam as técnicas construtivas do período colonial, baseadas no extrativismo da madeira local, ainda abundante, robustas paredes estruturais em pedra com pequenas aberturas laterais e com grandes portas nas extremidades para facilitar a entrada e a saída de mercadorias. Semelhante ao alambique, os trapiches tiram proveito da geografia local, neste caso, a proximidade com o mar e o contorno da enseada. Entretanto, o grande número de trapiches que se avolumava na costa reconfigura a paisagem natural do Rio de Janeiro.

No decorrer deste trabalho, um dos objetivos foi recriar através da representação a relação dos corpos humanos com a respectivas construções associadas as suas lógicas mercadológicas. Tanto os condomínios logísticos quanto os trapiches revelaram pouca preocupação com a humanização de seus espaços internos em relação a seus trabalhadores, quanto do seu entorno em relação aos moradores da região. No século XIX, os trapiches não levaram em consideração os corpos negros essenciais para seu funcionamento, tanto quando eram tratados como escravizados “depositados” nestes galpões sem favorecer a dignidade humana ou quando se tornaram trabalhadores responsáveis pela lógica funcionante destas antigas construções. A partir do século XX os trapiches se veem obrigados a se reconfigurarem, e para isso optam por se relacionar com seu entorno, atendendo as novas demandas locais. Pois, a região aterrada das docas permitiu a sua ocupação e a instalação das famílias dos trabalhadores que atuavam no comércio da cidade e nos novos armazéns.

Contemporaneamente, o condomínio logístico Prologis Dutra não faz o mesmo movimento de aproximação com a comunidade local. No caso de São João de Meriti, a construção se apropria de uma extensa área verde da cidade, sem preocupação com a permeabilidade da população. Como citado anteriormente, esta nova arquitetura “pós-humana” não valoriza o protagonismo dos corpos humanos, tanto externo a seus muros quanto internamente em seu funcionamento. Nesta perspectiva, assim como os trapiches, a lógica de processamento interno adotada não favorece a valorização dos aspectos humanistas na sua arquitetura. Aqui, o trabalho mecanizado, aligeirado, baseado em metas progressivas, muitas vezes refém da incansável inteligência artificial domina as relações interpessoais e com o próprio espaço.

Diante do exposto, justifica-se a escolha do Alambique Serra Verde e dos Trapiches como objetos de confronto com a lógica Global dos condomínios, pois foi possível identificar semelhanças e distanciamentos, mesmo diante de tão distintas escalas e temporalidades. Contatou-se que as lógicas de distribuição e armazenamento impactam diretamente no objeto arquitetônico e no contexto urbano o qual se insere, seja em suas configurações internas quanto nos diálogos externos. Aponta-se que é preciso questionar e sensibilizar para incorporação de elementos menos funcionais e racionais numa arquitetura de logística que já é pouco protagonizada pelo corpo humano.

Saideira

Em tempos de viagens espaciais custeadas por produtos manufaturados propõe-se aqui, uma visão a nível do solo daquilo que antes deveria ser do povo periférico e agora pertence a uma das maiores empresas do planeta, de uma cultura de resistência, obrigada a sobreviver nos entremeios do urbanismo da tão almejada “cidade inteligente”.

Mas há de resistir, o Rio também nos ensina que nas escruzilhadas, nos becos e frestas pulsam as raízes, batucam as mãos dos indígenas, negros, nordestinos e tantos outros postos as margens, que um dia ergueram esta cidade com estas próprias mãos.



Pelo Nordeste brasileiro, a Saideira é o derradeiro gole, o último copo, o brinde terminal da despedida jubilosa.” (CASCUDO.L, 2006, p.86)

“Descontinue a tradição
Desapropriar esse galpão, aí por que não?
Nas horas simples de alegria
Desconfigure essa equação”

Elza Soares, Tradição. 2019

- 1 KOOLHAAS, Rem. "Countryside: A Report"(2020). New York: Ed. Taschen, 2020
- 2 ANDRADE, Mário de. Macunaíma. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos. São Paulo: Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1978.
- 3 SIMAS, Luiz Antonio e RUFINO Luiz. "Fogo no mato: a ciência encantada das macumbas" (2018). Rio de Janeiro: Editora Mórula, 2018
- 4 SIMAS, Luiz Antonio. "O Corpo Encantado das Ruas" (2019). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2019
- 5 MARQUEZ, Renata e CANÇADO, Wellington (Orgs.). "ATLAS AMBULANTE". Ed. ICC, 2011.
- 6 JACQUES, Paola Berenstein, PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar". Salvador: EDUFBA, 2018. p. 335
- 7 JACQUES, P.B, PEREIRA, M.S (Orgs.). "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar". Salvador: EDUFBA, 2018. p. 335
- 8 JACQUES, P.B. Pensar por montagens. In: JACQUES, P.B., and PEREIRA, M.S., comps. "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar [online]". Salvador: EDUFBA, 2018, p. 206-234.
- 9 KOOLHAAS, Rem. Junkspace. October, n.100, p. 175-190, spring 2002.
- 10 WAISMAN, M. Centro/Periferia/Região. In: O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- 11 MEDEIROS, Arlindo de. Memória histórica de São João de Meriti. São João de Meriti, Rio de Janeiro. 1958.
- 12 FARIAS, J. A. (2012). O projeto urbano ex-cêntrico como instrumento de política urbana. In L. M. S. A. Costa & D. B. P. Machado (Eds.), Conectividade e resiliência: estratégias de projeto para a metrópole (pp. 223–256). Rio de Janeiro: Rio Books e PROURB
- 13 CASCUDO, L.C. Prelúdio da Cachaça. Etnografia, História e Sociologia da aguardente no Brasil. Rio de Janeiro, IAA, 1968
- 14 ABREU, M. de. (1997). Evolução urbana do Rio de Janeiro (3a ed.). Rio de Janeiro: IPLANRIO e Zahar.
- 15 How Amazon hid its safety crisis, EVANS, 2020.
- 16 HONORATO, C. T.; MANTUANO, T. V. 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, 12 maio 2015.
- 17 BERDU, LÍVIA CINTRA . A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café: novos questionamentos para incontornáveis debates (1904-1913). *Revista Mundos do Trabalho*(online) , v. 12, p. 1-20, 2020.
- 18 HONORATO, Cláudio de Paula. Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758- 1831 – Dissertação de mestrado – UFF, Niterói, 2008
- 19 LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991.
- 20 BENCHIMOL, Jaime L. Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992
- 21 IMAGINE RIO. Disponível em: <https://imaginerio.org/>, Acesso em: 13 Fev. 2022.
- 22 Power and Peril: 5 Takeaways on Amazon's Employment Machine. THE NEW YORK TIMES. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2021/06/15/us/politics/amazon-warehouse-workers.html>. Acesso em: 01/03/2022
- 23 Acervo digital da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Nos jornais do Rio de Janeiro digitalizados (Diário Carioca e Jornal do Comércio), no período de 1800-1900, foram pesquisadas as seguintes palavras: Trapiche, Trapiche do Sal, Trapiche do Valongo, Trapiche Gamboa)

Saúde!

Trapiche

O armazém, o alambique e o Rio

O presente trabalho parte de inquietações subjetivas das relações que criei com a cidade enquanto morador de São João de Meriti, na Baixada Fluminense, neto e filho de cearenses que encontraram nesta cidade, conhecida como a “periferia da periferia” (SOUZA, 2012) do Rio de Janeiro, uma oportunidade de vida e desenvolvimento social.

“É muito difícil fazer um livro. Mas, conto com a gentileza de meus patrícios.

O meu trabalho é, tão somente, não deixar que a nossa história dilua-se no vazio do anonimato.

Peço a Deus que o historiador de Amanhã, encontre neste livrinho algo que mereça a sua apreciação.

Dar-me-ei, assim, por feliz.” (MEDEIROS, 1958, p.4)

MEDEIROS, Arlindo de. Memória histórica de São João de Meriti. São João de Meriti, Rio de Janeiro. 1958.

Trapiche

* Armazém ou depósito de mercadorias de embarque ou desembarque.

* [Brasil: NE] Pequeno engenho de açúcar, movido por animais.

*Neste trabalho: Objeto de confronto.

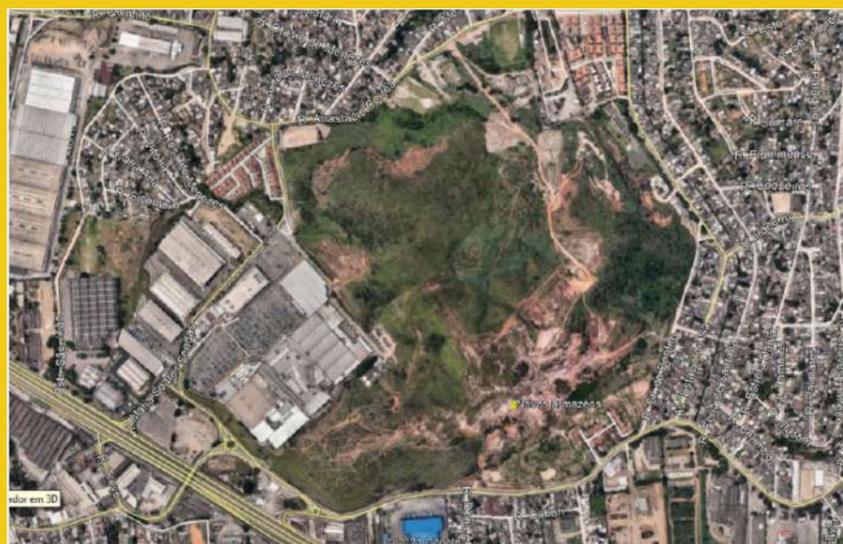
Há cerca de dois anos no topo do **Parque Barreto**, um dos poucos morros arborizados que ainda saltavam a paisagem de **São João de Meriti**. Uma movimentação de início silenciosa, meses depois, trocou as curvas da terra pelas violentas quinas do pré-moldado, apresentando-se o mais novo **condomínio logístico Prologis Dutra**.



O condomínio constitui-se de **seis armazéns que totalizam 200.000 m²** construídos destinados à armazenagem e distribuição de produtos de diferentes empresas. Hoje, toda área encontra-se cercada por **2.000 metros de cerca elétrica**, impossibilitando o acesso da população ao que era antes uma das poucas áreas verdes públicas do município, sendo agora privada.

Importante ressaltar que dentre os principais locatários está a **Amazon.com Inc.**, uma das cinco maiores empresas de tecnologia e vendas online do mundo, que detém agora em São João de Meriti, **30.880 m² estanques para armazenar seus produtos.**

2016



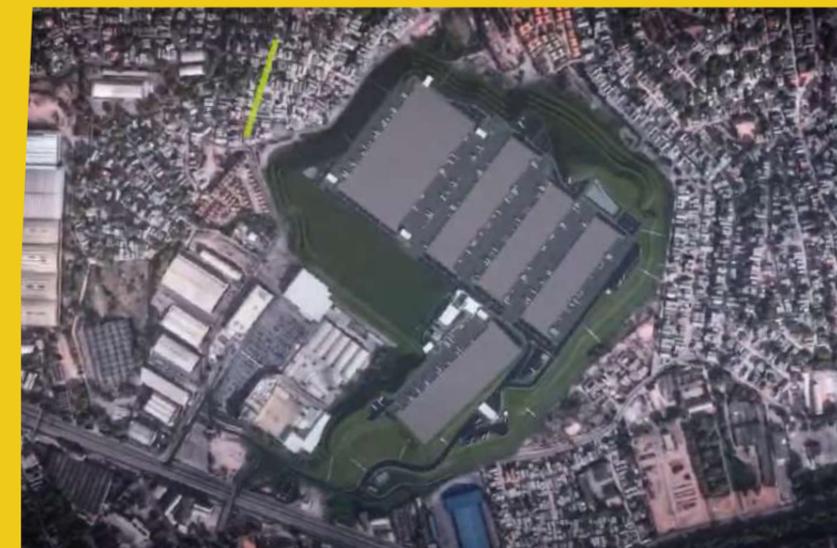
Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Google Earth, 2016.

2020



Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Google Earth, 2020.

2021



Vista satélite do Parque Barreto.
Fonte: Propaganda Institucional da Prologis Dutra, RJ.

Os desafios da densidade populacional

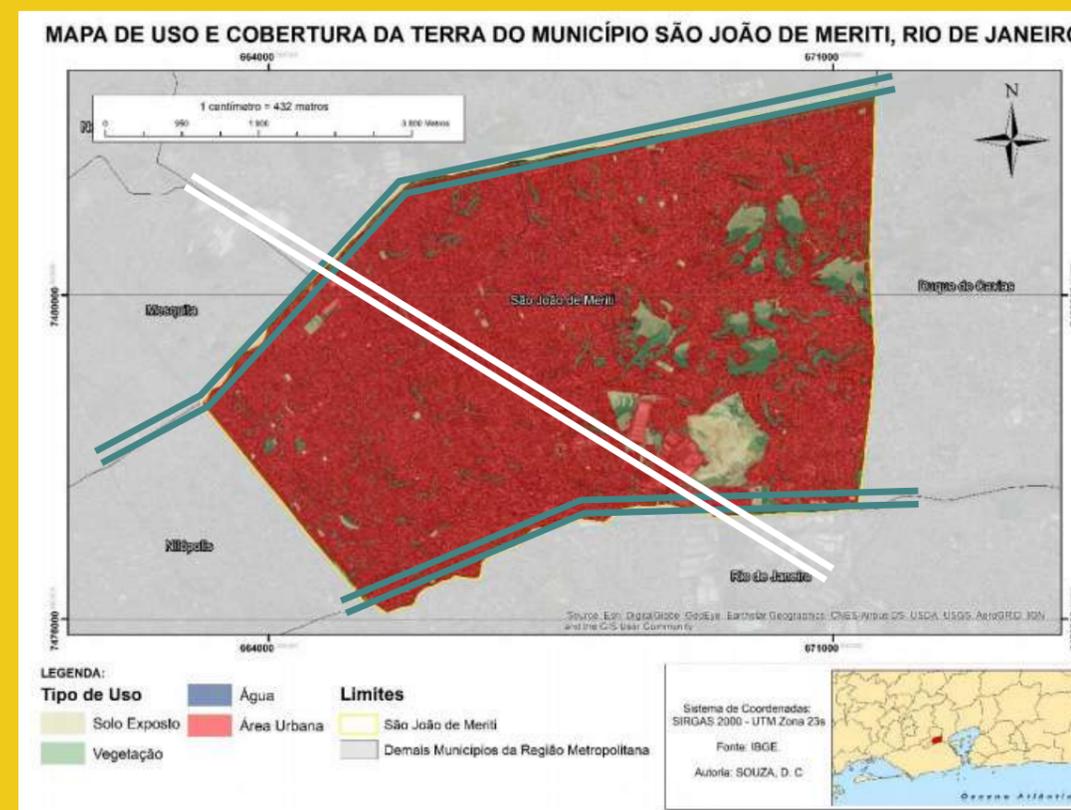
São João de Meriti é conhecido como “formigueiro das américas” por possuir a maior densidade demográfica da América Latina, cerca de **13.125 hab/km²**. Trata-se de uma cidade com território altamente construído, poucas áreas de permeabilidade, espaços livres para lazer e zonas verdes.

Por outro lado, a arquitetura prevista para os galpões do condomínio Prologis parece contribuir ainda mais para a compressão dos corpos. Observa-se que **para cada novo galpão, isto é, 30.000m² serão ocupados prioritariamente por estantes, empilhadeiras, esteiras, robôs, produtos, e por fim, humanos.**

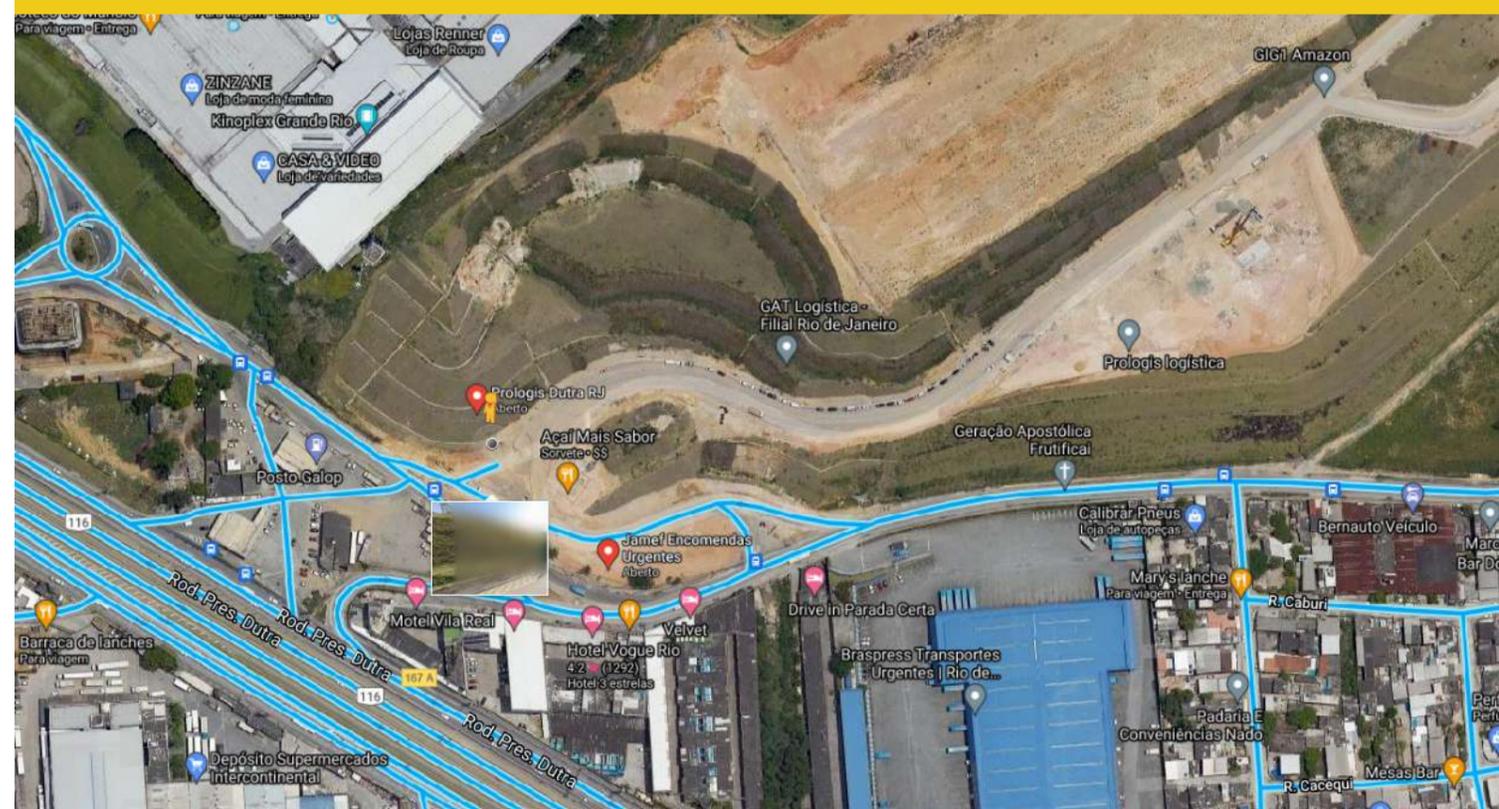
ocupação por galpão:
200 funcionários
/ 30.000 m²

Fonte: Entrevista concedida pelo Cláudio Castro, governador do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.frotacia.com.br/amazon-anuncia-novo-cd-em-sao-joao-de-meriti-primeiro-da-cia-no-rj/>. Acesso em: 24/08/2021

Arquitetura do espaço descorporificado

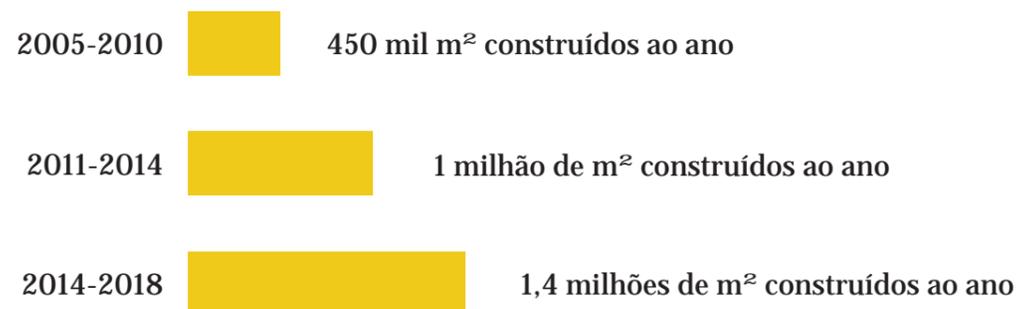


Fonte: SOUZA, D.C., As fraturas socioambientais de São João de Meriti, RJ: uma espacialização da calamidade. 2019.



Arquitetura Pós-humana

A arquitetura dos grandes condomínios logísticos responde a uma **lógica de mercado global**, que vem sendo implementada por grandes lojas de vendas online e se expandiram com o advento da Pandemia do Covid-19, baseia-se na sociedade de consumo, no pronto atendimento, no aligeiramento das satisfações pessoais, no distanciamento dos corpos presentes na cadeia de consumo, no distanciamento das tradições e culturas locais e na padronização das necessidades.



Fica claro uma disputa desigual por território na qual a cidade do consumo aligeirado e digital, se sobrepõe a cidade de valores sociais, culturais e humanos. **Uma arquitetura que Koolhaas (2020) apelida de “Pós-humana”**, na qual gigantes pré-moldados, desprovidos de consciência humana, encontram na periferia do Rio de Janeiro um ponto estratégico para atender, mais uma vez, as demandas do Centro.



Fonte: CBRE Consultoria Logística. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/o-fenomeno-dos-condominios-logisticos/>. Acesso em: 24/08/2021

“Aqui os edifícios não são para humanos, mas para coisas e máquinas. Milhares de anos de história da arquitetura e cultura foram abandonados. Debates, previsões, ideologias ignoradas, literalmente. É pós-humano. Não há arquitetura de vigor semelhante nos últimos 100 anos. É estritamente baseada em códigos, algoritmos, tecnologia, engenharia e performance, não num propósito. É tediosa, é hipnótica, é banalidade de tirar o fôlego. Por dentro, não há luz do dia, o efeito das luminárias multiplicadas, máquinas vibrando, é hipnotizante. (...) **Uma nova arquitetura nasce debaixo de nossa atenção, sem nenhum sintoma de humanidade. Podemos nos livrar da acessibilidade. Não há entrada, não há usuários (...) Não há tradição.**” (KOOLHAAS, p.272-273)

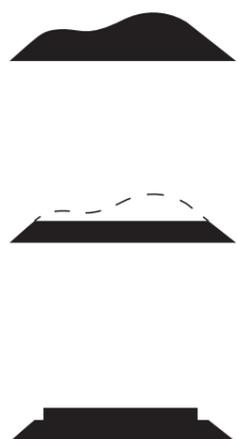
Drone sobre TRIC
Fonte: KOOLHAAS, Rem. "Countryside: A Report" (2020). New York: Ed. Taschen, 2020



Arrasa tudo, faz de novo.

Paralelamente, pode-se fazer uma comparação entre a arrasadora operação que o Parque Barreto em São João de Meriti sofreu com as políticas urbanas implementadas no Centro do Rio de Janeiro ao longo de sua história. Desde as **políticas higienistas** de Carlos Sampaio, na década de 1920 até as atuais promessas de reviver um centro de edifícios comerciais vazios, devastado pela pandemia iniciada 2020, sempre buscou-se adequar esse território às **lógicas internacionais** de uma cidade modelo. Ambos modelos que se configuram sem considerar a diversidade cultural local, tão pungente na cidade do Rio de Janeiro.

São João de Meriti parece recontar esta história, dessa vez submetendo parte de seu escasso território a um empreendimento logístico e livrando a capital do Rio de Janeiro de repensar o uso de seu solo.

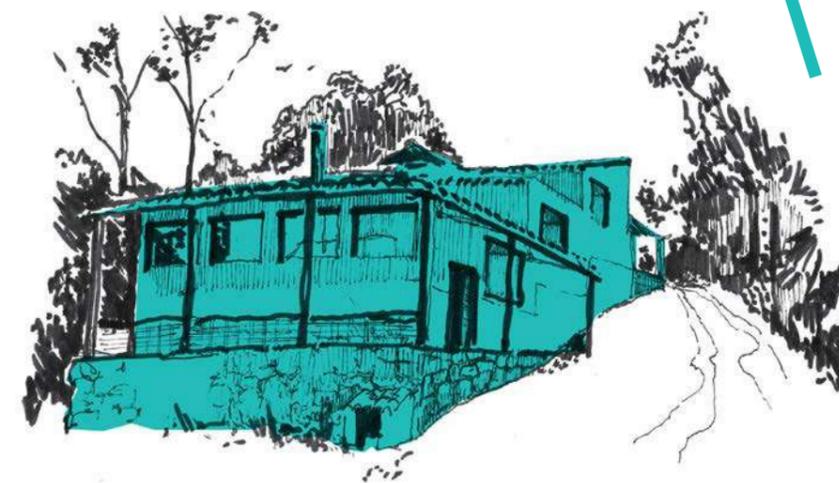


Fonte: Terram Engenharia de Infraestrutura Ltda.
Limpeza: 645.000,00 m²
Volume: 4.500.000 m³

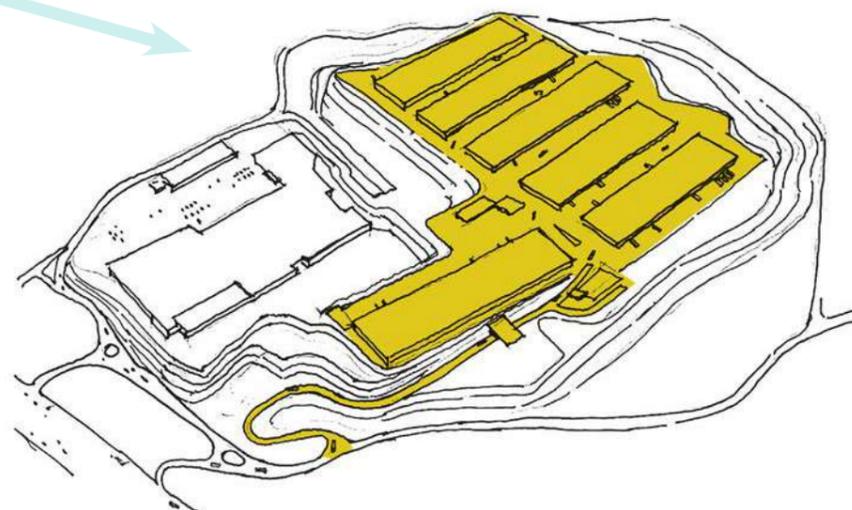
Fonte: Veja (2012). História do Rio é um mar de equívocos.
Disponível em: <https://veja.abril.com.br/brasil/historia-do-rio-e-um-mar-de-equivocos/>



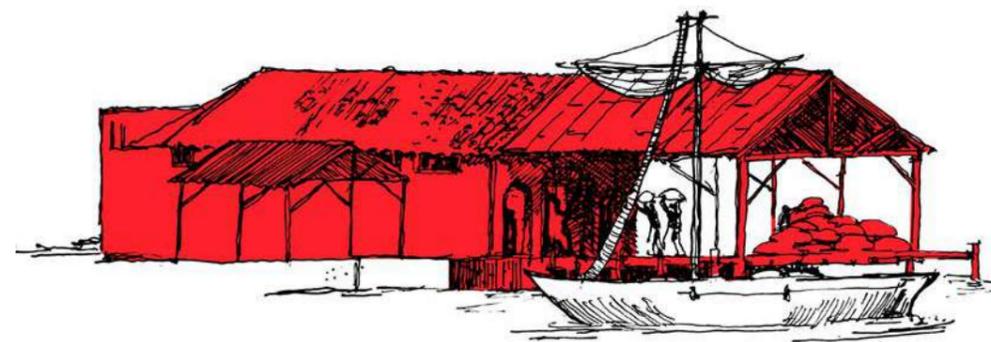
Diante do predomínio de um modelo logístico **GLOBAL** de comercialização cego e violento que impõe drásticas transformações na paisagem e na geografia da cidade de São João de Meriti, imposta pela arquitetura dos novos armazéns que segrega corpos e não dialoga com o tecido urbano, cultural, social e humano da cidade. Este trabalho propõe realizar um confronto com duas outras lógicas arquitetônicas de distribuição e armazenagem. Uma **RURAL** desenvolvida por lógica familiar em Guapimirim e outra **HISTÓRICA** na zona portuária do Rio de Janeiro.



alambique



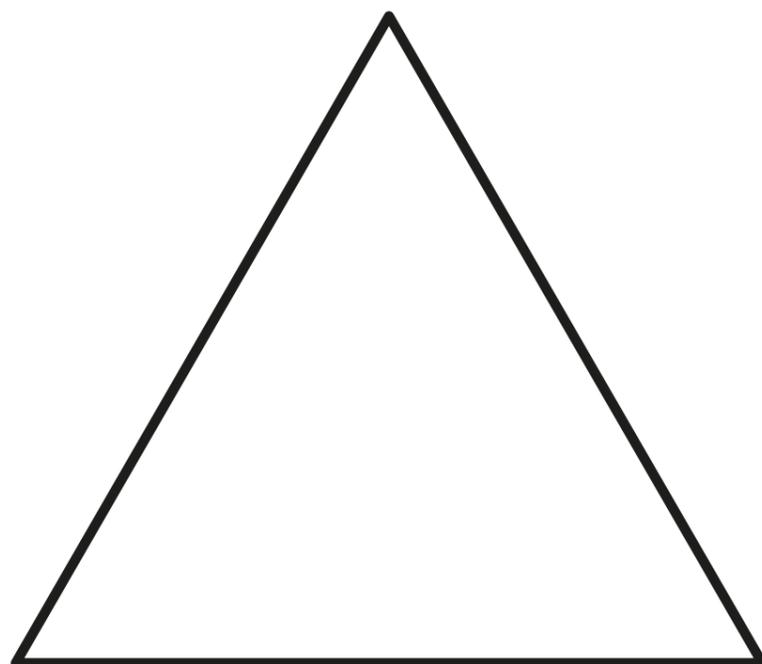
armazém



trapiche

O confronto!

rural
familiar
local
alambique



armazém

urbana
global
macro

trapiche

colonial
histórica
central

DIRETRIZES:

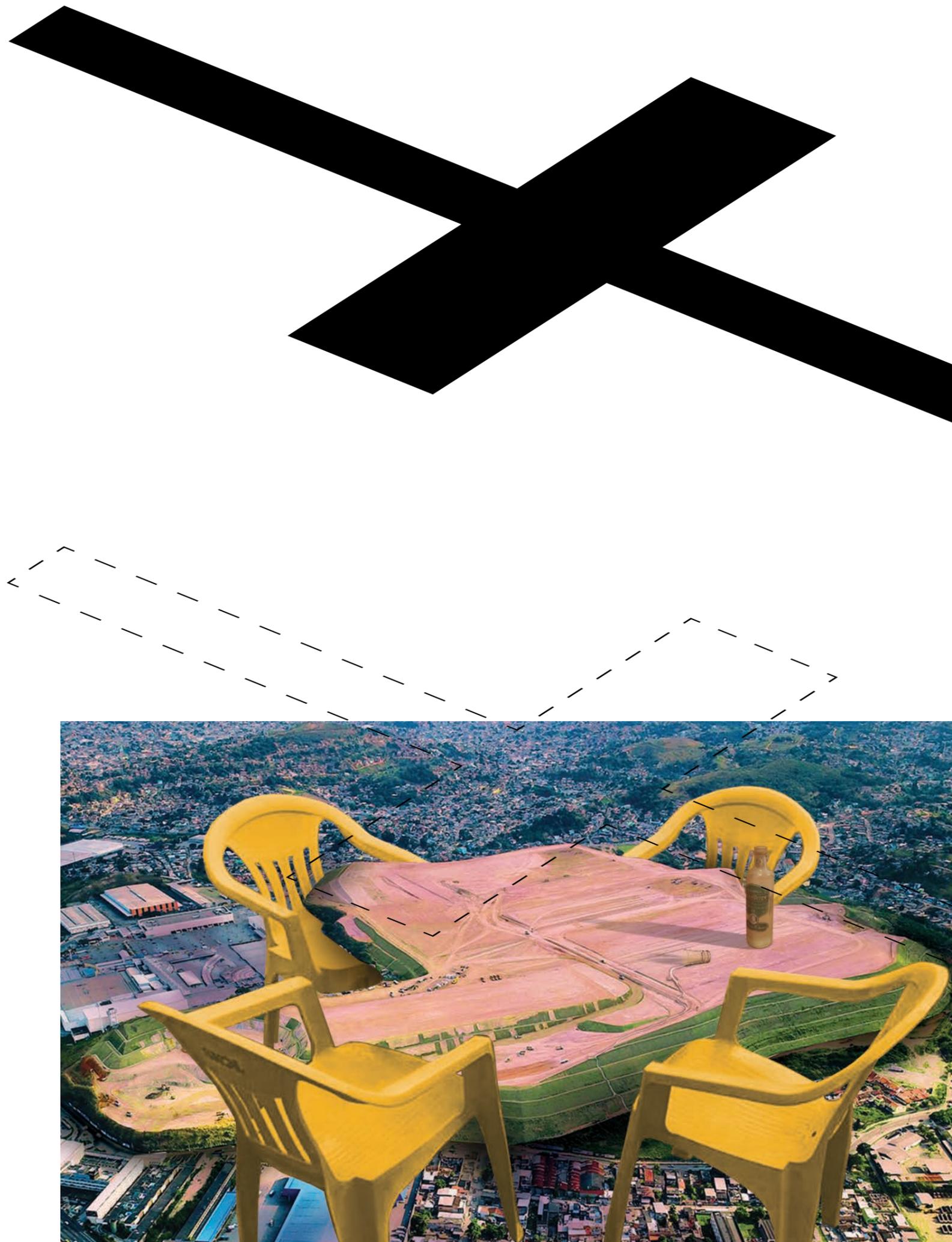
- a) Desenvolver uma metodologia de análise baseada no confronto de objetos aparentemente distintos, para o desenvolvimento de um pensamento, por meio da arquitetura, que questione e sensibilize para a incorporação de elementos menos funcionais/rationais no projeto de arquitetura.

- b) Confrontar o Armazém Logístico Prologis, o Alambique Serra-Verde e os trapiches do século XIX, buscando identificar as influências das diferentes lógicas de mercado nestes espaços e o reflexo que geram na arquitetura e para os corpos que a ocupam (ou não).

Um método

Mais do que pensar na concepção formal de um projeto de arquitetura ao final deste trabalho, busco o encontro de uma nova forma de pensar o fazer arquitetônico. De salientar a importância de uma abordagem a princípio **subjetiva e sensitiva** do contexto e dos objetos aos quais se deseja intervir. Apesar das coincidências que me deparei durante o início deste trabalho, estas são fruto da relação estabelecida entre tipologias arquitetônicas até então incomparáveis que culminam no surgimento de uma série de conexões. O alambique, o armazém e o Rio fazem parte de vivências pessoais, conscientes ou não, durante o pensar cidade enquanto futuro arquiteto e urbanista, mas também enquanto apreciador, sobrinho, agente, e morador.

“ O filósofo alemão Walter Benjamin falava em **escovar a história a contrapelo**. A importância de atentar para os fazeres cotidianos como caminho para escutar e compreender as outras vozes, além da perspectiva do fragmento como miniatira capaz de desvelar o mundo, é a chave da desamarração do ponto. Benjamin pensava também sobre a importância de o historiador ter pelo objeto de reflexão o interesse do olhar da criança pelo residual: é miudeza que vela e desvela a aldeia, as suas ruas e as nossas gentes.” (SIMAS, 2018, p.14)



alambique

Serra Verde, Guapimirim, RJ
Dens.: 167,7 hab./km²
População: 61.388 hab.
LT: 22°34'29.37"S
LO: 42°53'5.57"O

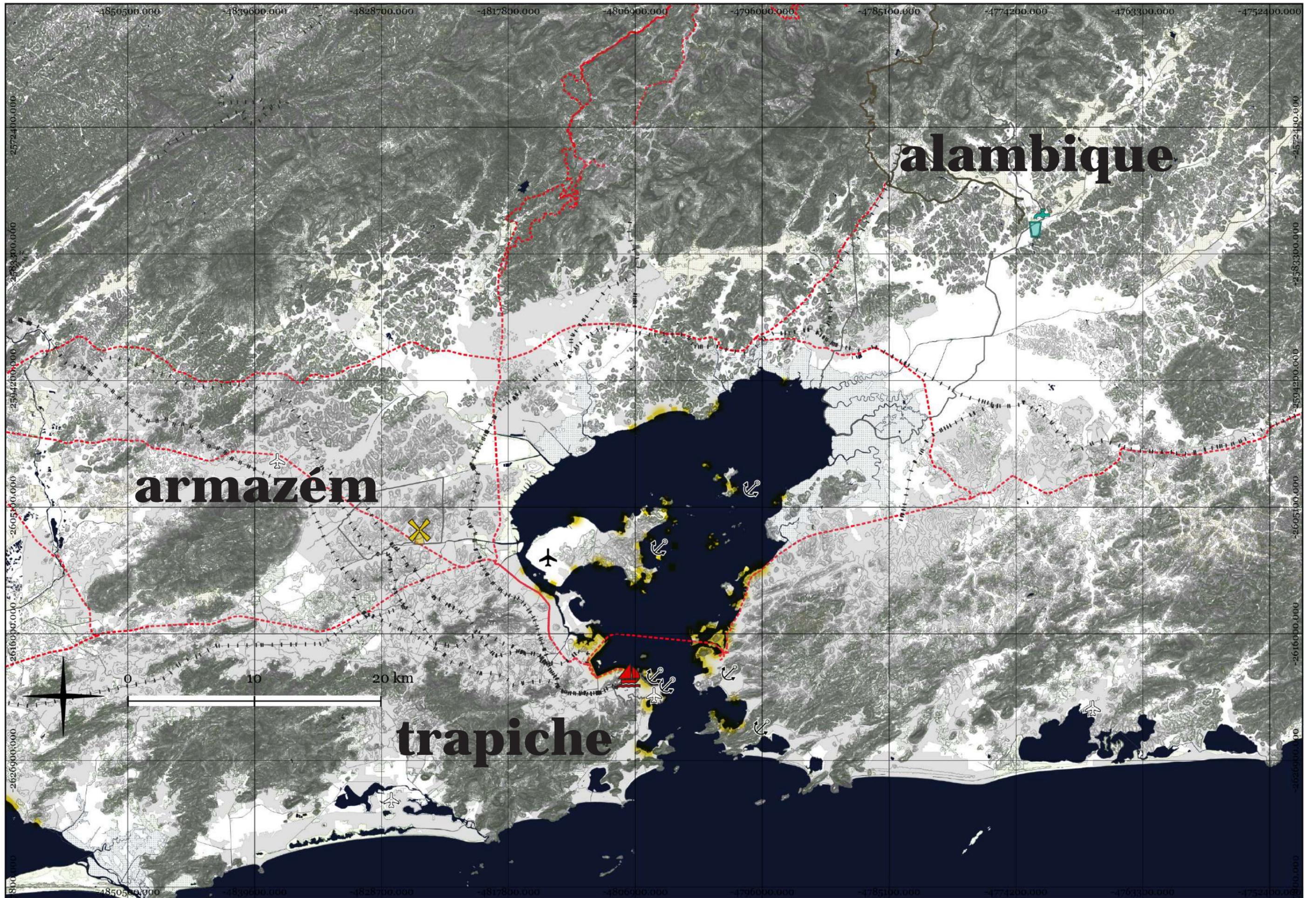


armazém

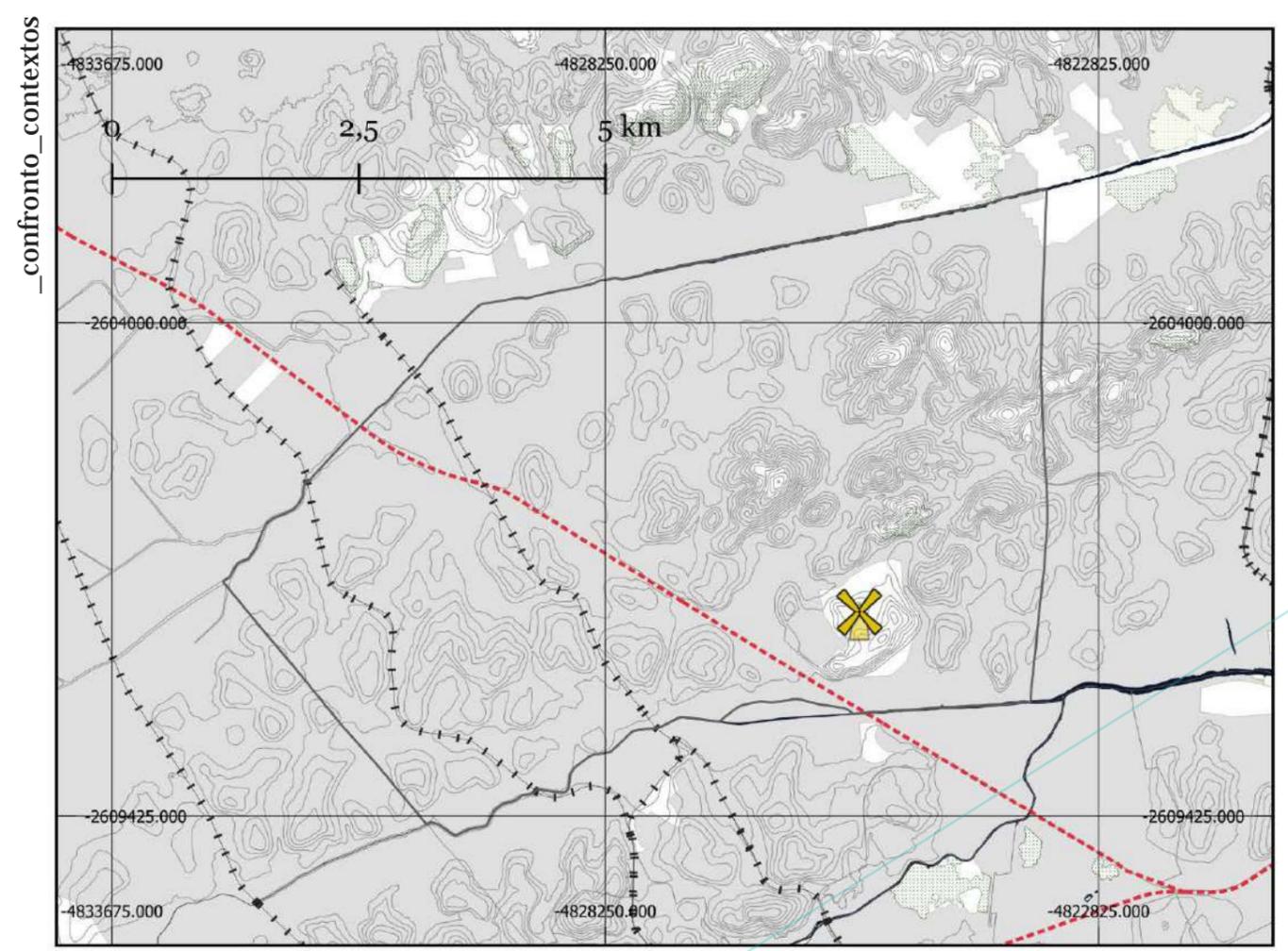
Parque Barreto, São João de Meriti, RJ
Dens.: 13.574,4 hab./km²
População: 472.906 hab.
LT: 22°47'44.16"S
LO: 43°20'47.77"O

trapiche

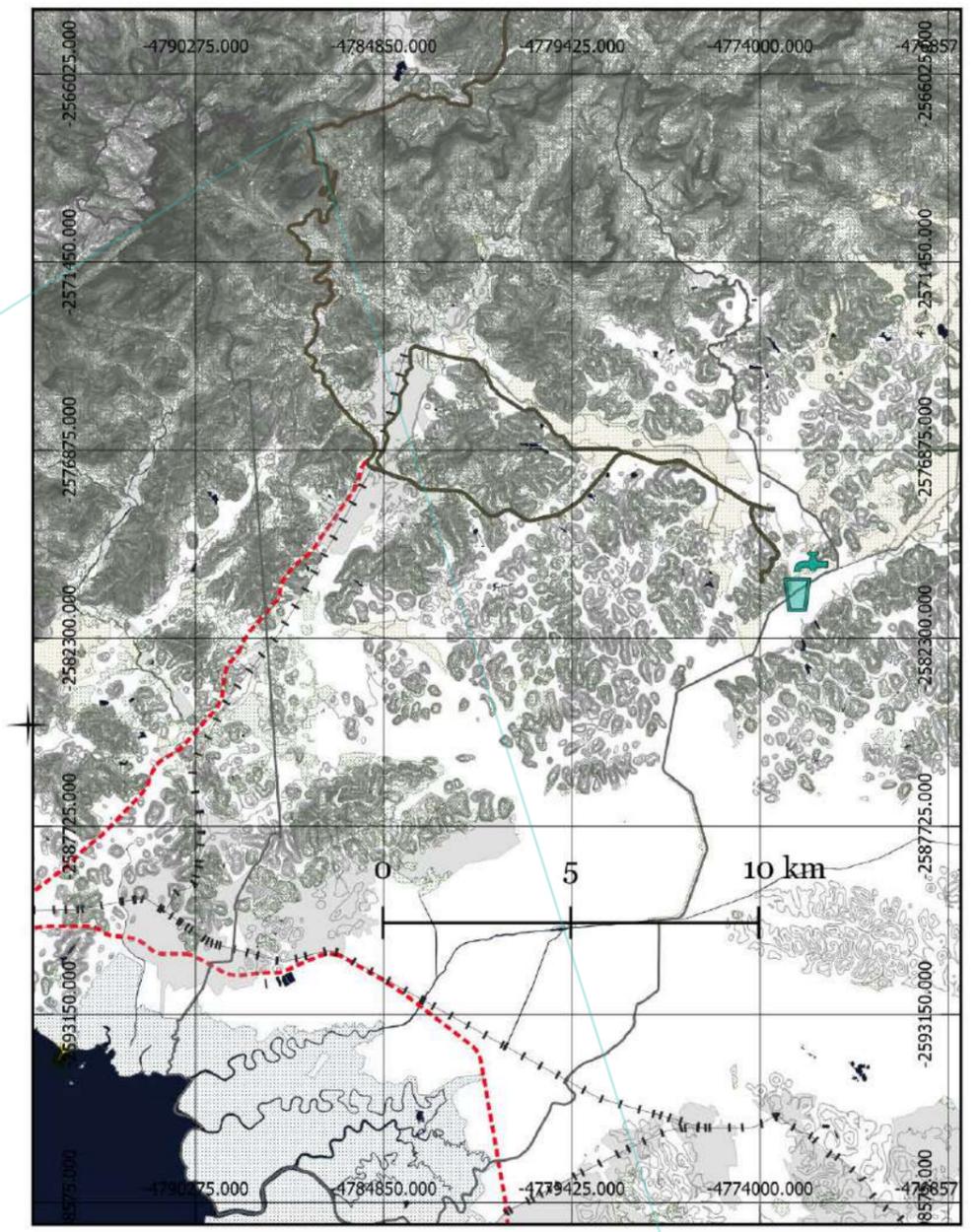
Centro, Rio de Janeiro, RJ
Dens.: 7.700 hab./km²
População: 41.142 hab.
LT: 22°54'25.11"S
LO: 43°10'23.27"O



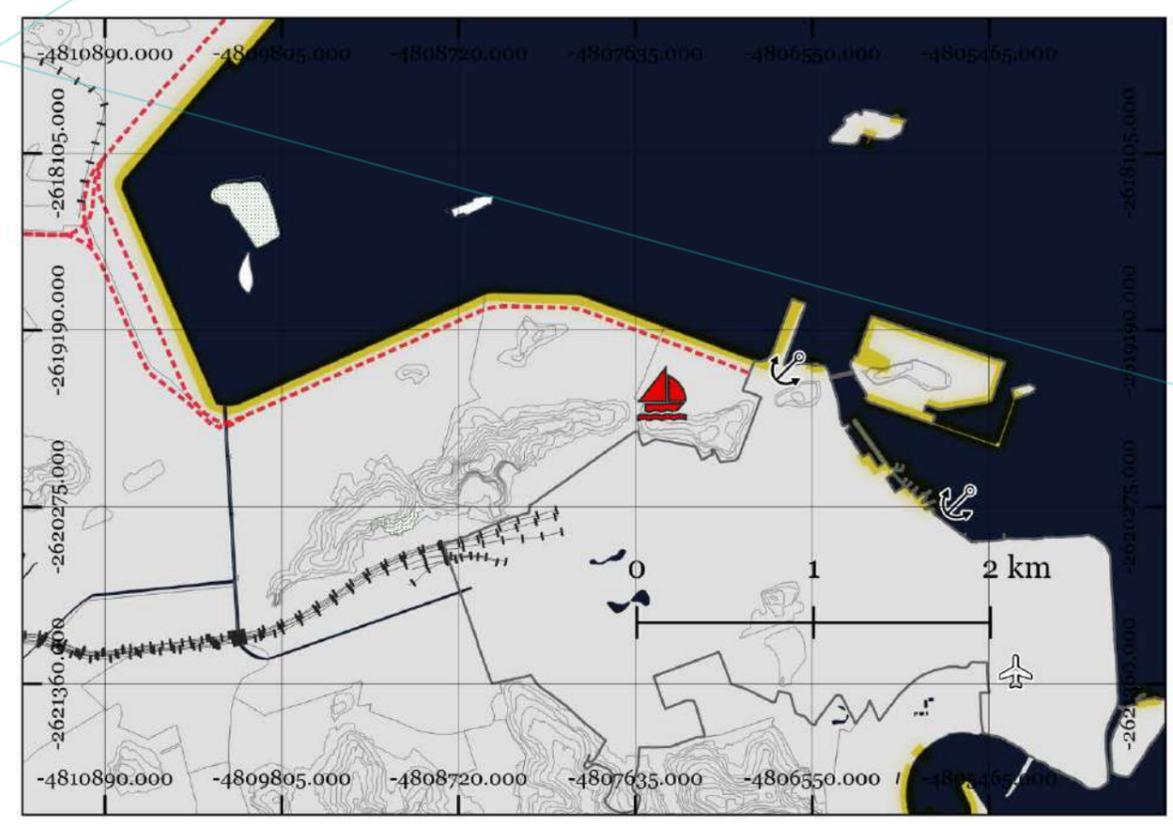
 armazém  trapiche  alambique  rodovias  ferrovias  atracadouros  corpos hídricos



rural



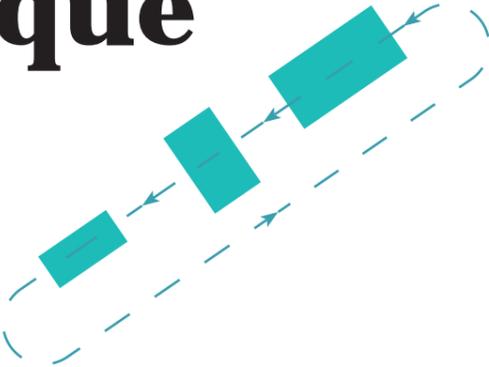
periferia



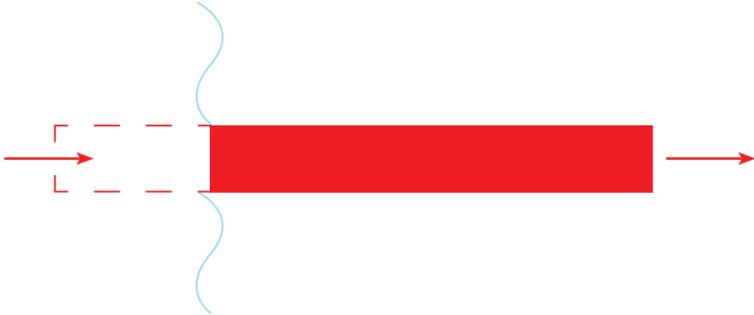
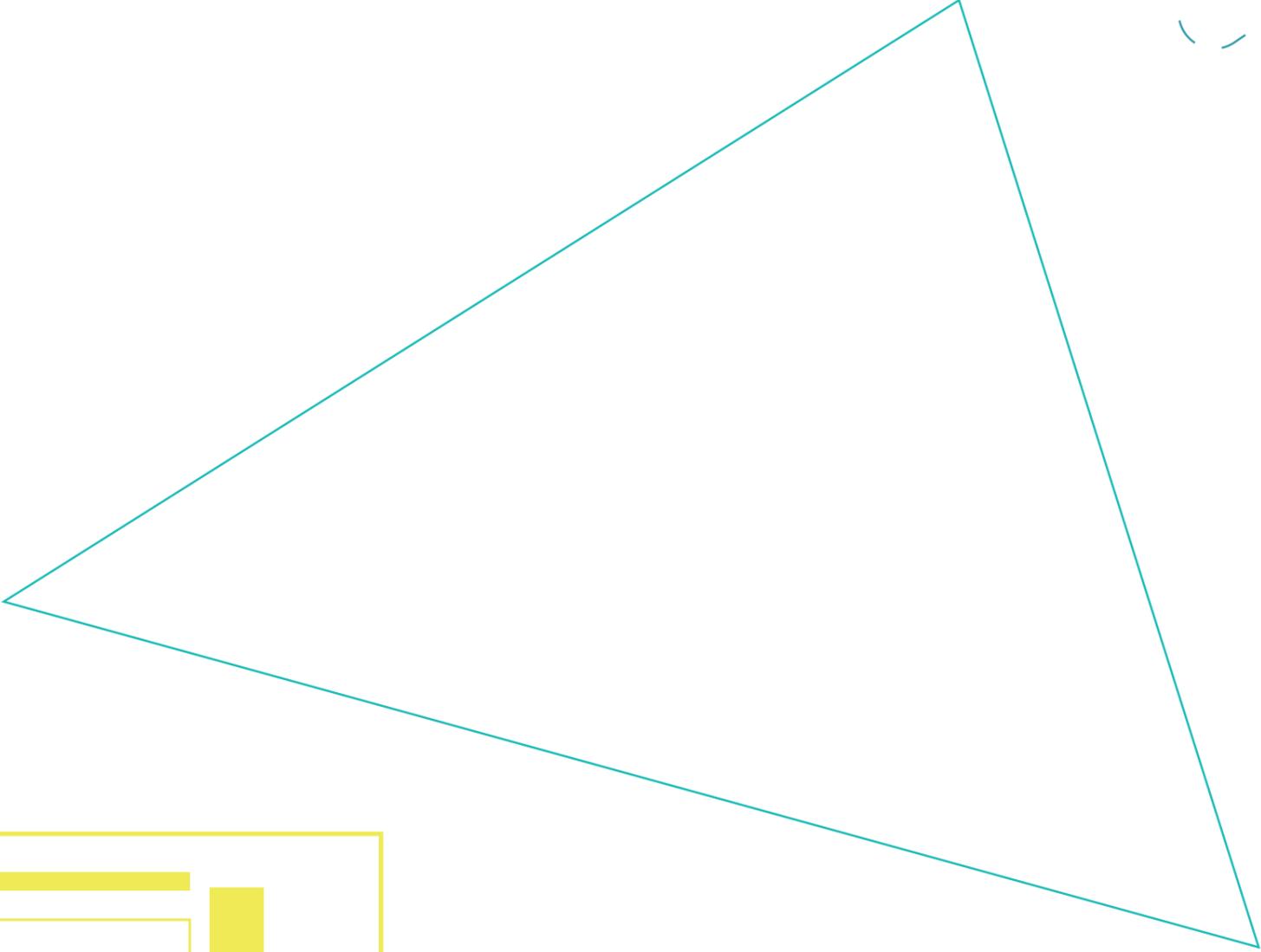
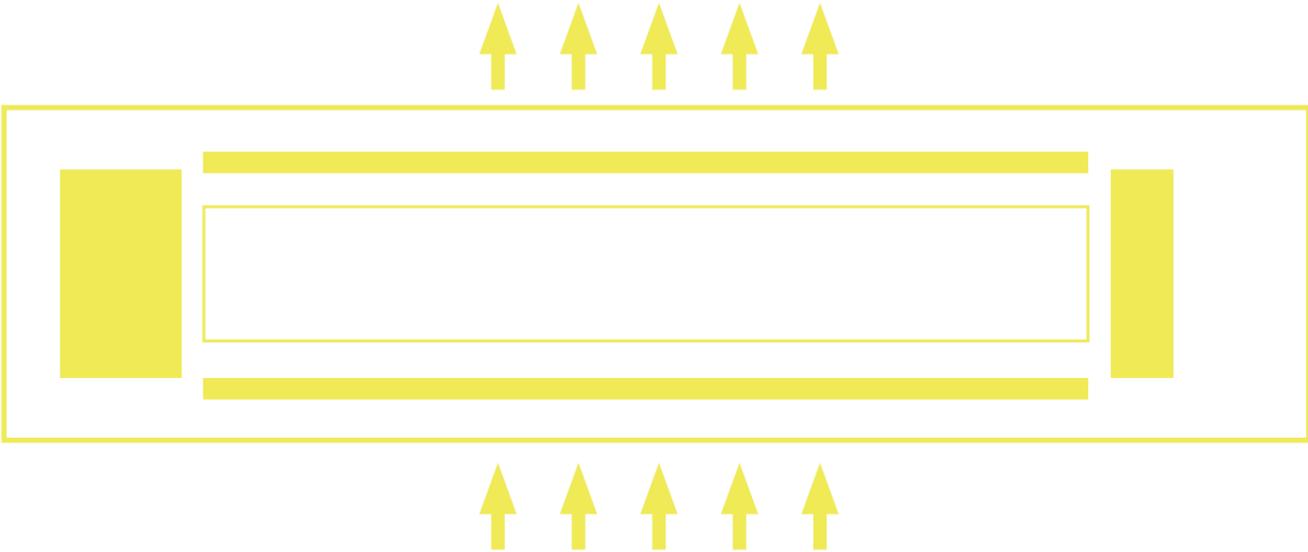
centro

- armazém
- trapiche
- alambique
- rodovias
- ferrovias
- edificações
- atracadouros
- corpos hídricos

alambique



armazém



trapiche

Serra Verde

Fernando, 60 anos;
Cearense;
Produtor de cachaça.



Amazon

Jeff Bezos, 57 anos;
New Mexico;
Patrimônio líquido: 191,8 bilhões USD (2021).



Fonte: Acervo pessoal do autor.



Trapiche

Anastácia;
Filha de Delminda, que assim como centenas de milhões
de negros africanos foi traficada no porto do Rio;
Congo-brasileira;
Resistência.

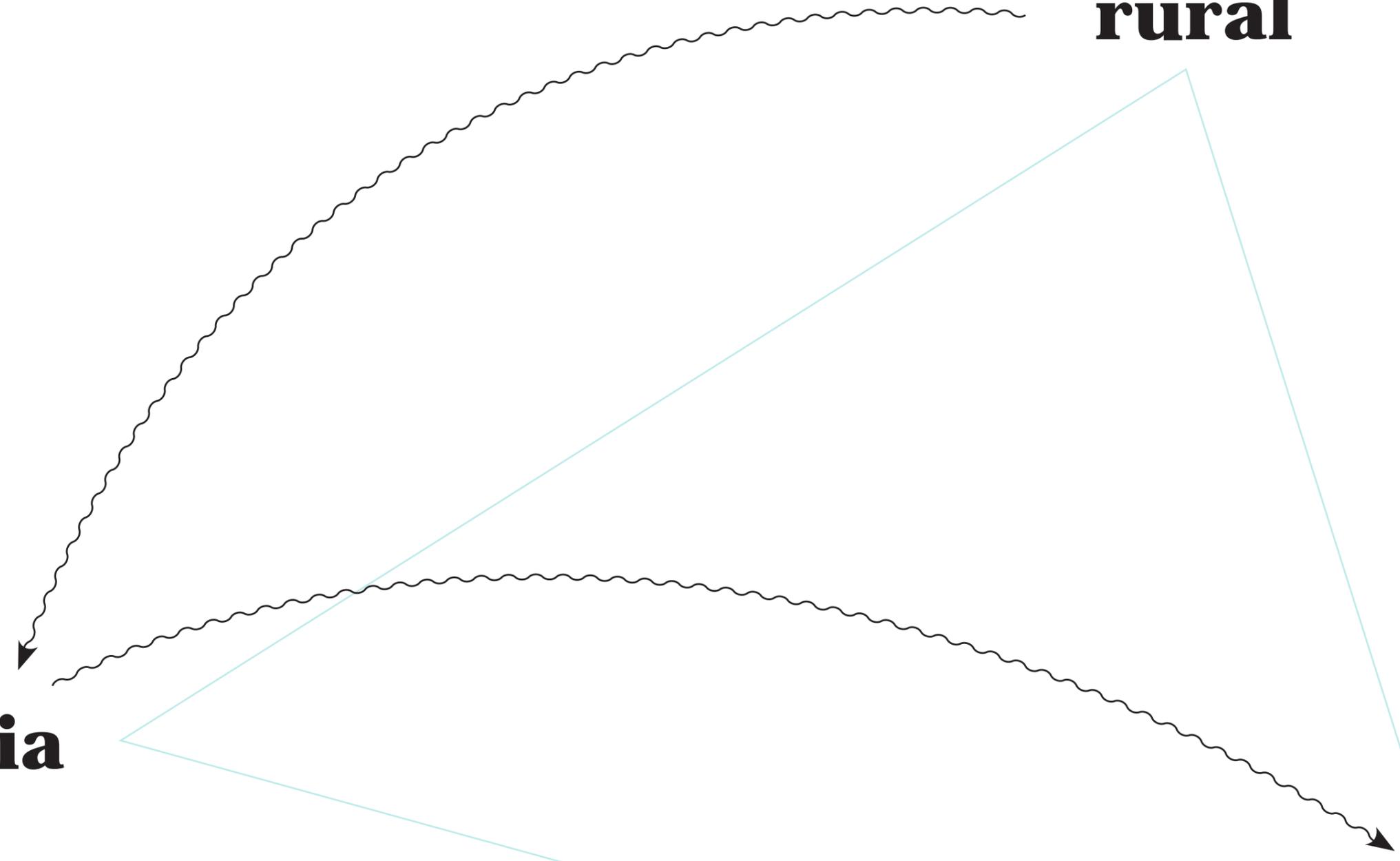
rural

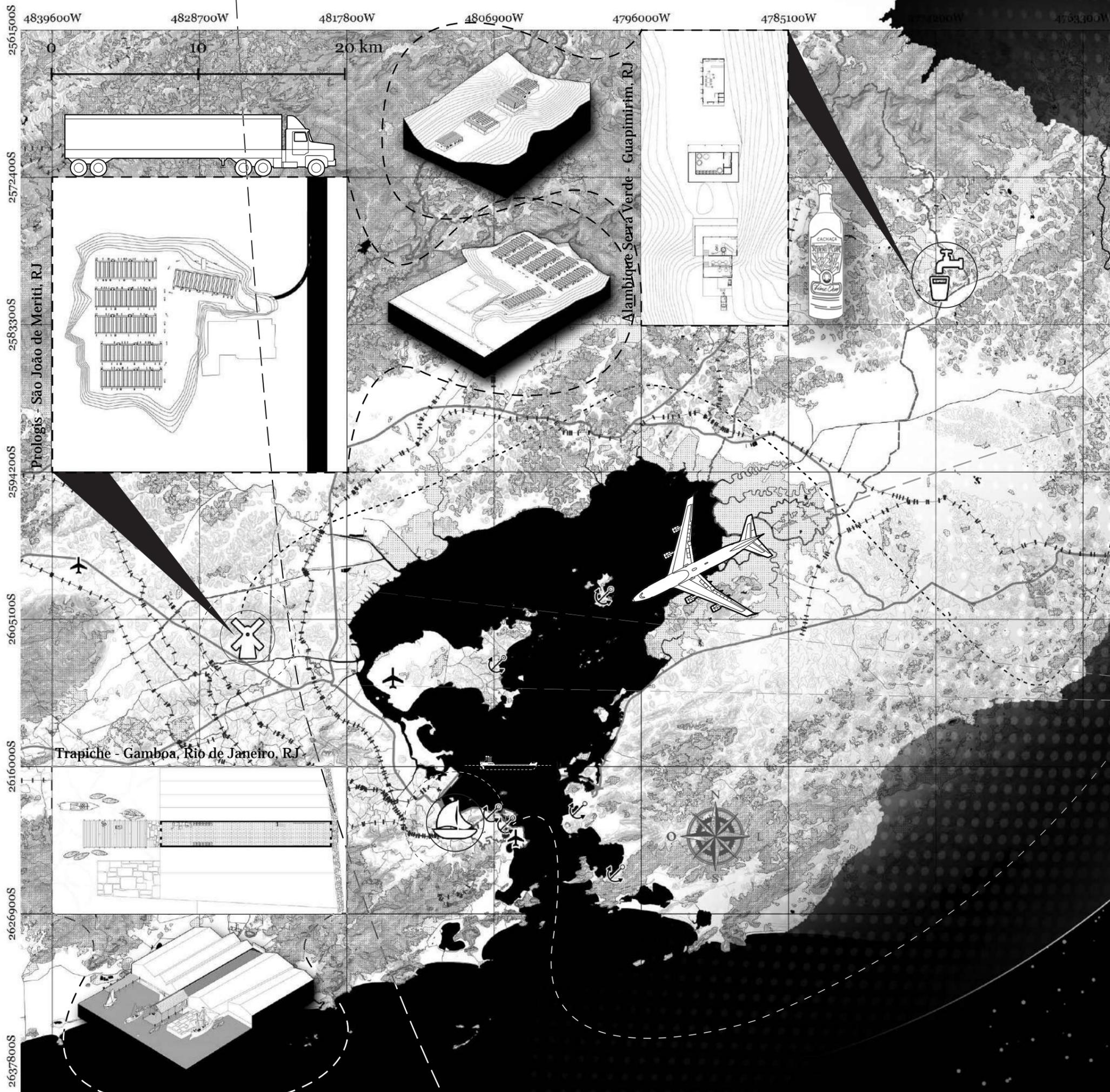


periferia



centro





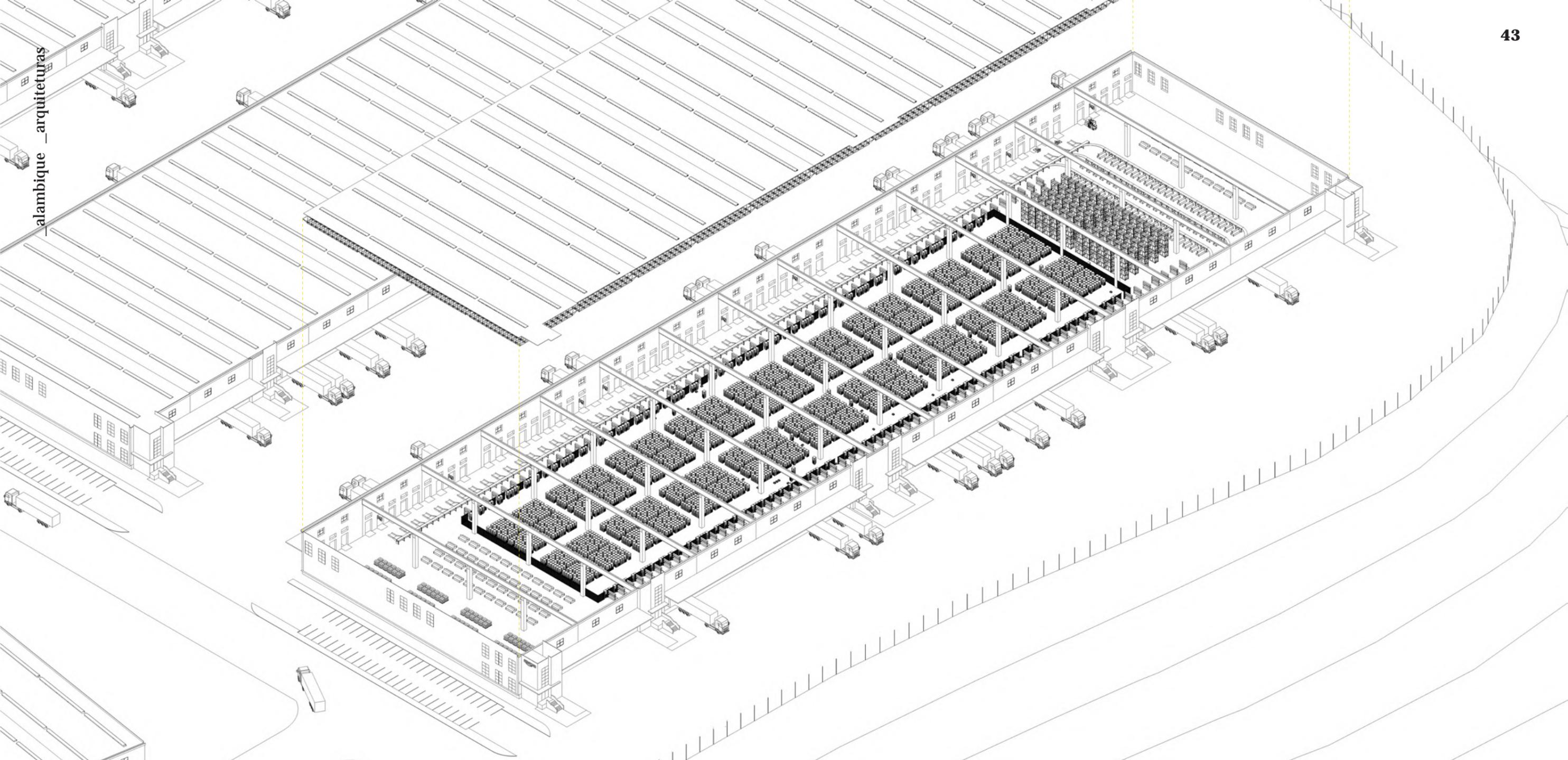
Prologis - São João de Meriti, RJ

Alambique Serra Verde - Guapimirim, RJ

Trapiche - Gamboa, Rio de Janeiro, RJ

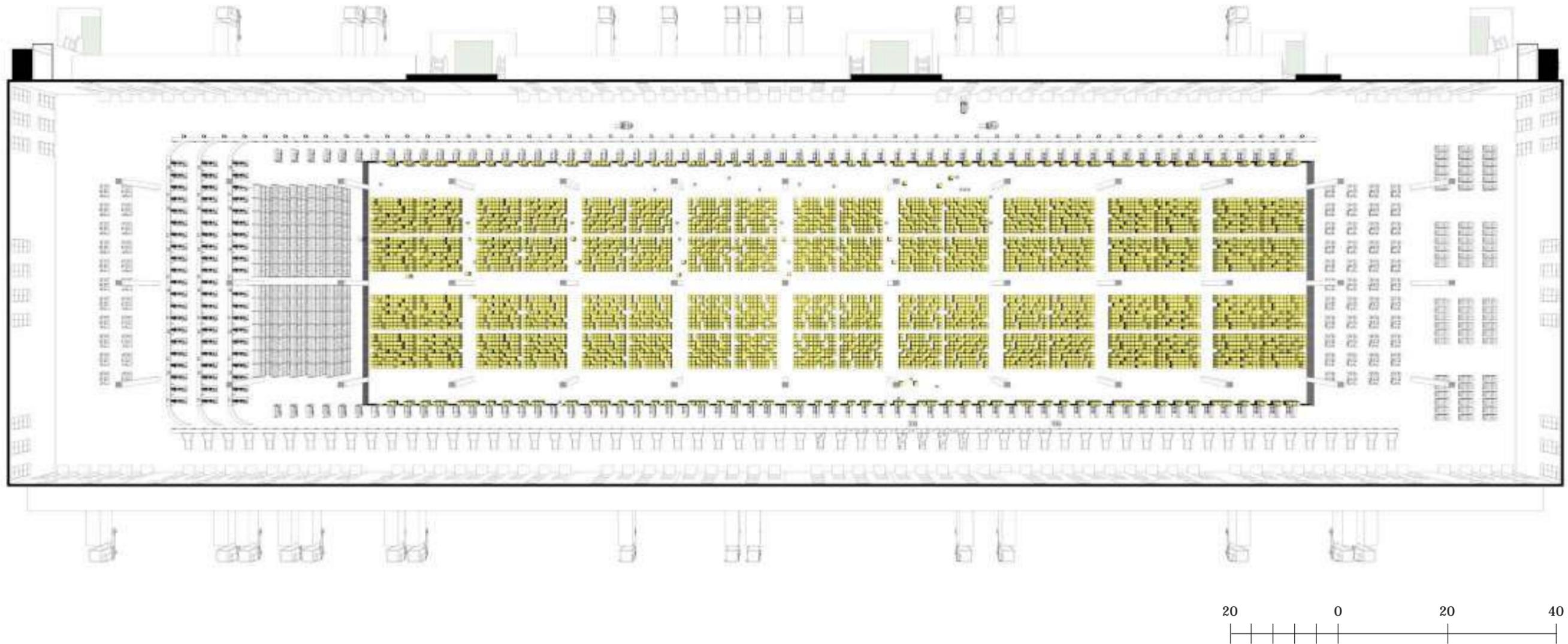
CE





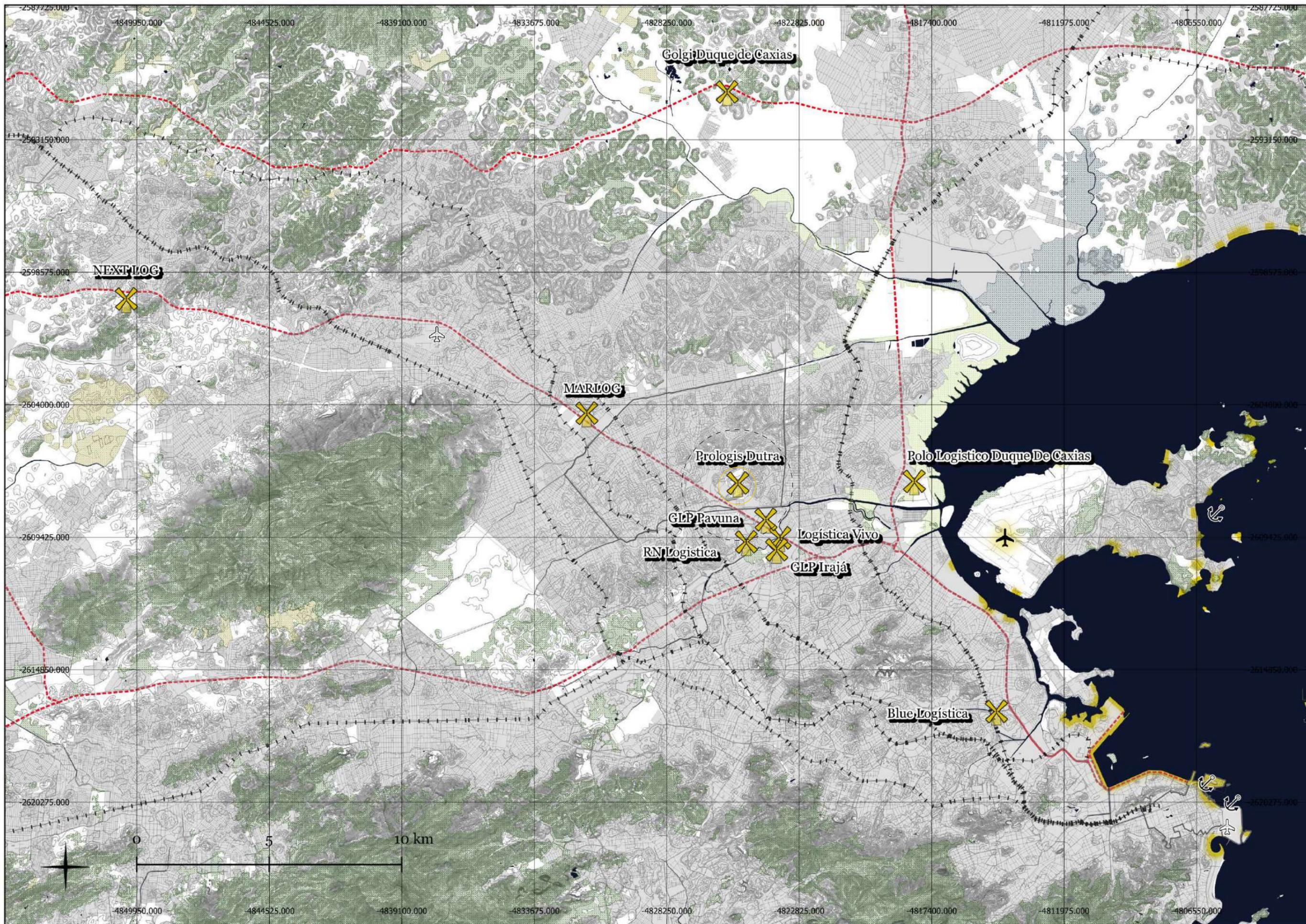
Armazém Prologis Dutra

Localização: Parque Barreto, São João de Meriti - RJ.
Área: 24.500m².
Estrutura: *TiltUp* Pré-Moldados em loco + Treliza Espacial.



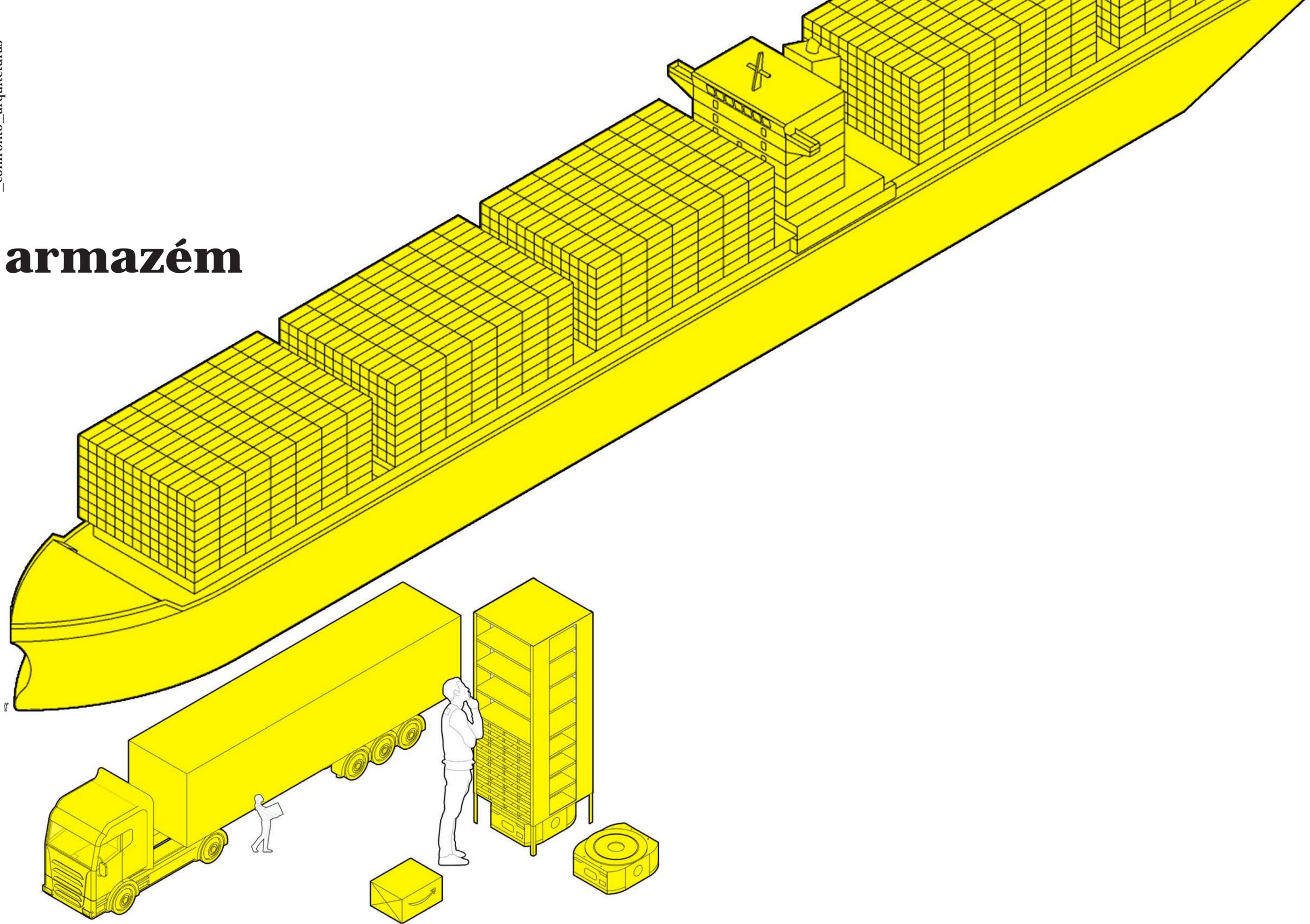
Aplicação do logo Amazon na Prologis Dutra.
Fonte: Acervo pessoal do autor, 2021.

Aqui os edifícios não são para humanos, mas para coisas e máquinas. Milhares de anos de história da arquitetura e cultura foram abandonados. Debates, previsões, ideologias ignoradas, literalmente. É pós-humano(...) Não há entrada, não há usuários (...) Não há tradição. (KOOLHAAS, p.272-273)



- armazém
- rodovias
- ferrovias
- edificações
- atracadouros
- corpos hídricos

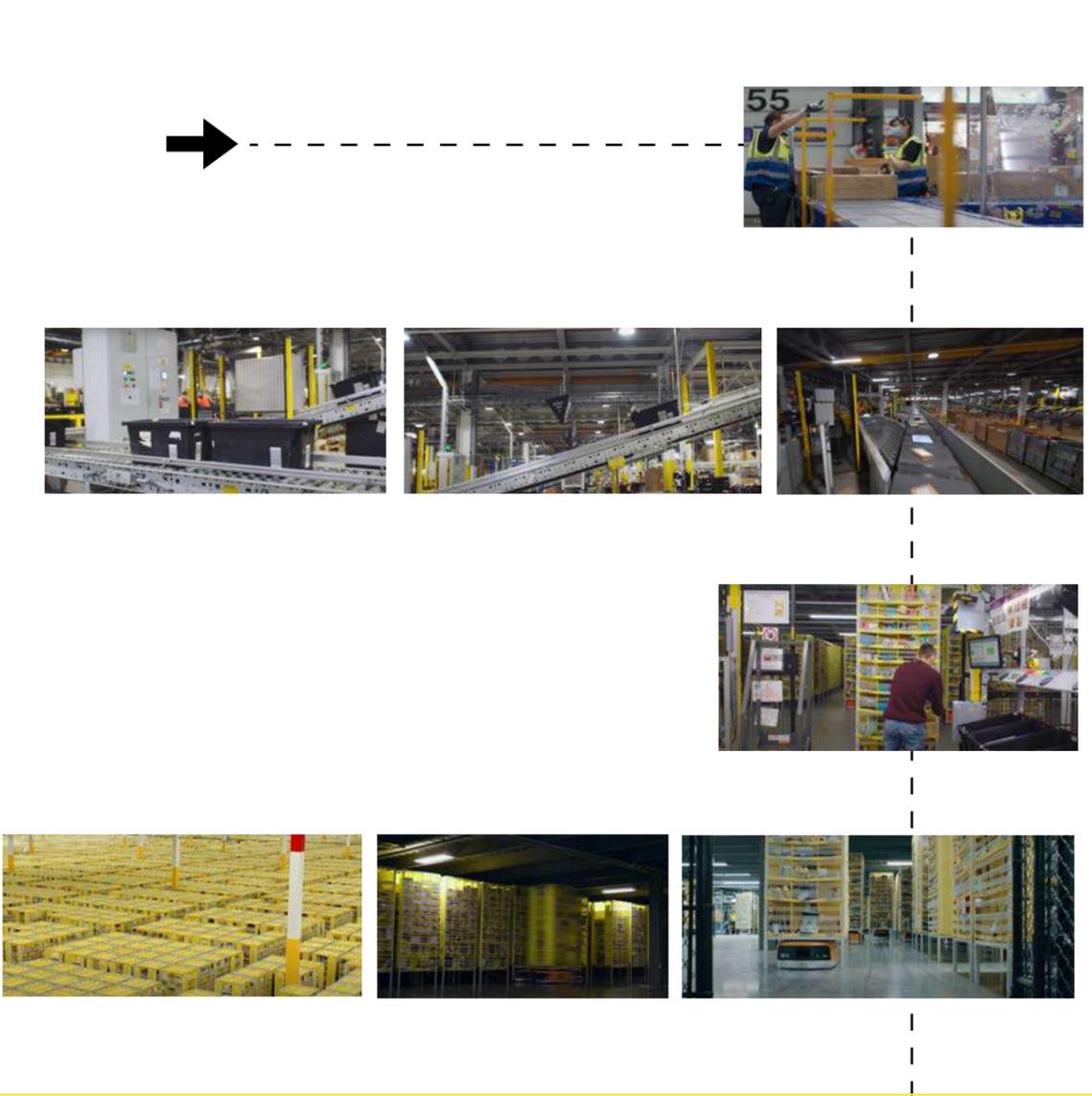
armazém



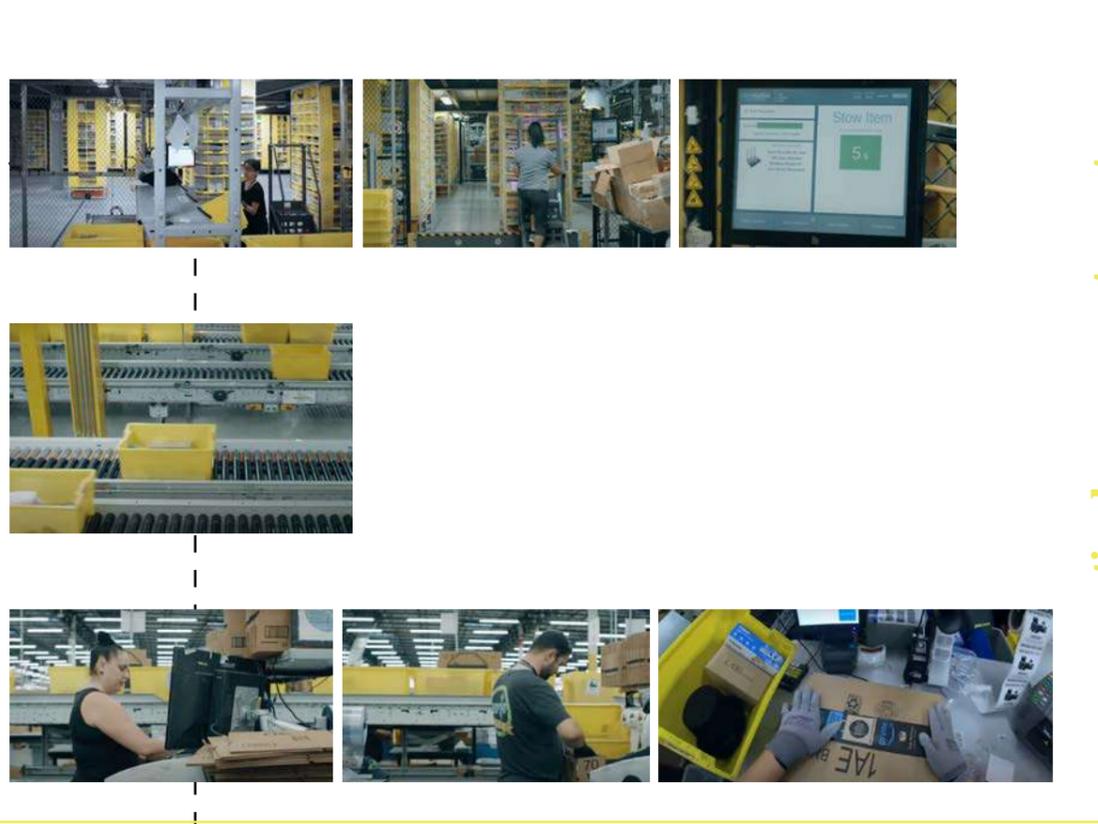
trajeto



entrada produto + armazenagem



retrada + empacotamento

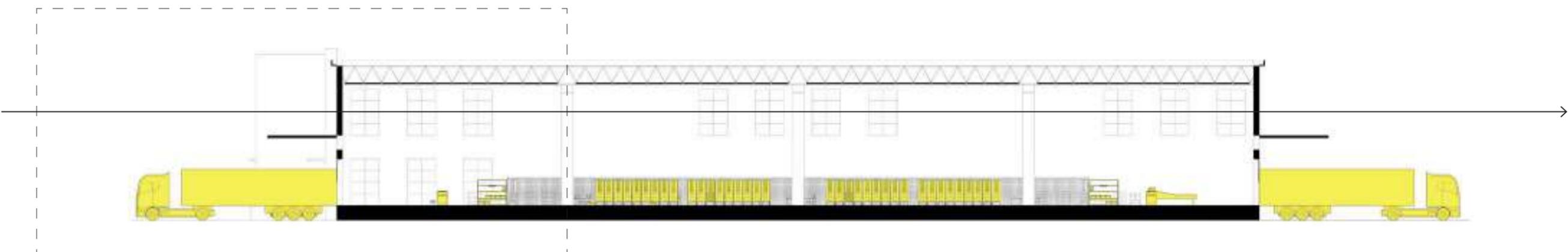


distribuição





depósito e retirada



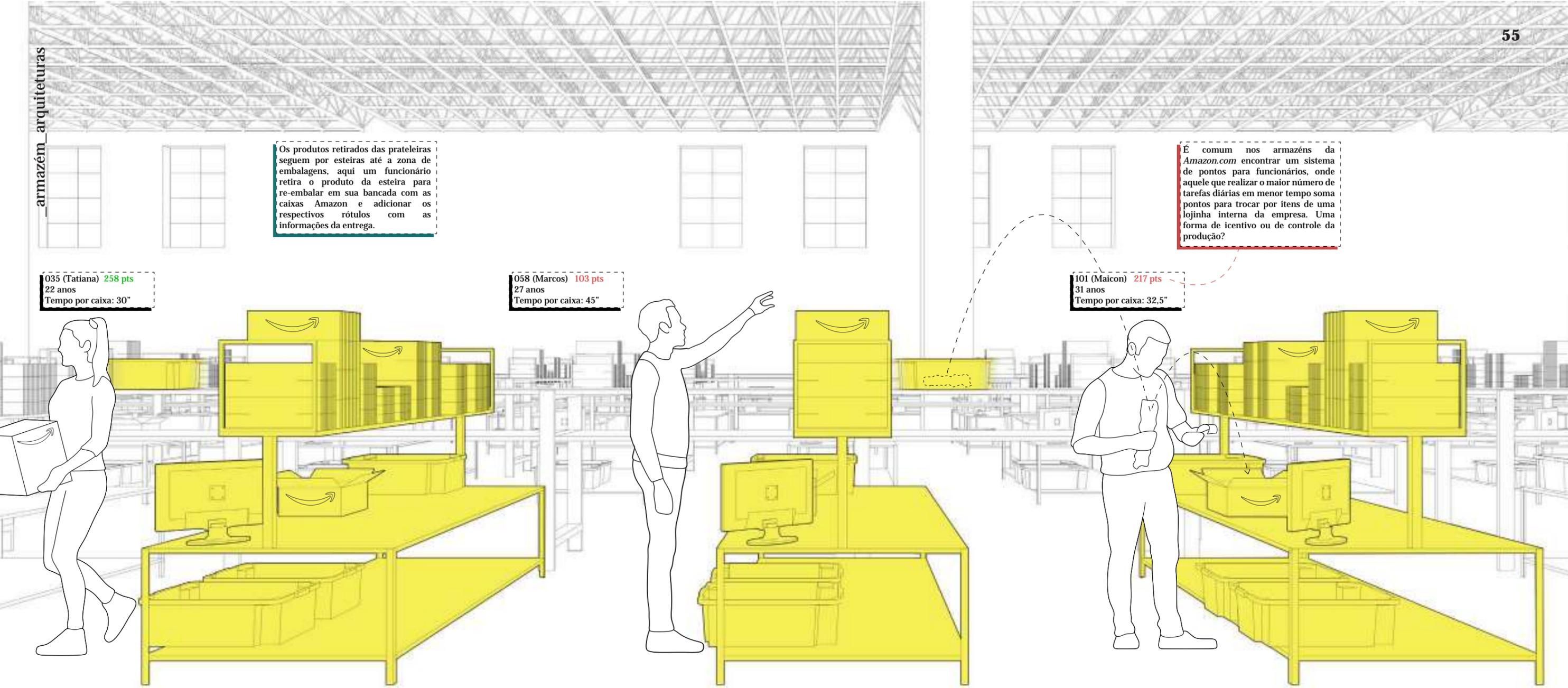
Os produtos retirados das prateleiras seguem por esteiras até a zona de embalagens, aqui um funcionário retira o produto da esteira para re-embalar em sua bancada com as caixas Amazon e adicionar os respectivos rótulos com as informações da entrega.

035 (Tatiana) 258 pts
22 anos
Tempo por caixa: 30"

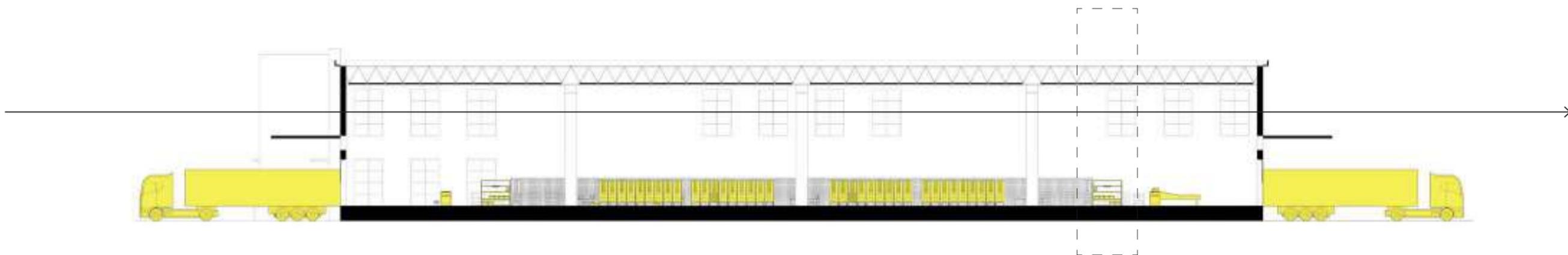
058 (Marcos) 103 pts
27 anos
Tempo por caixa: 45"

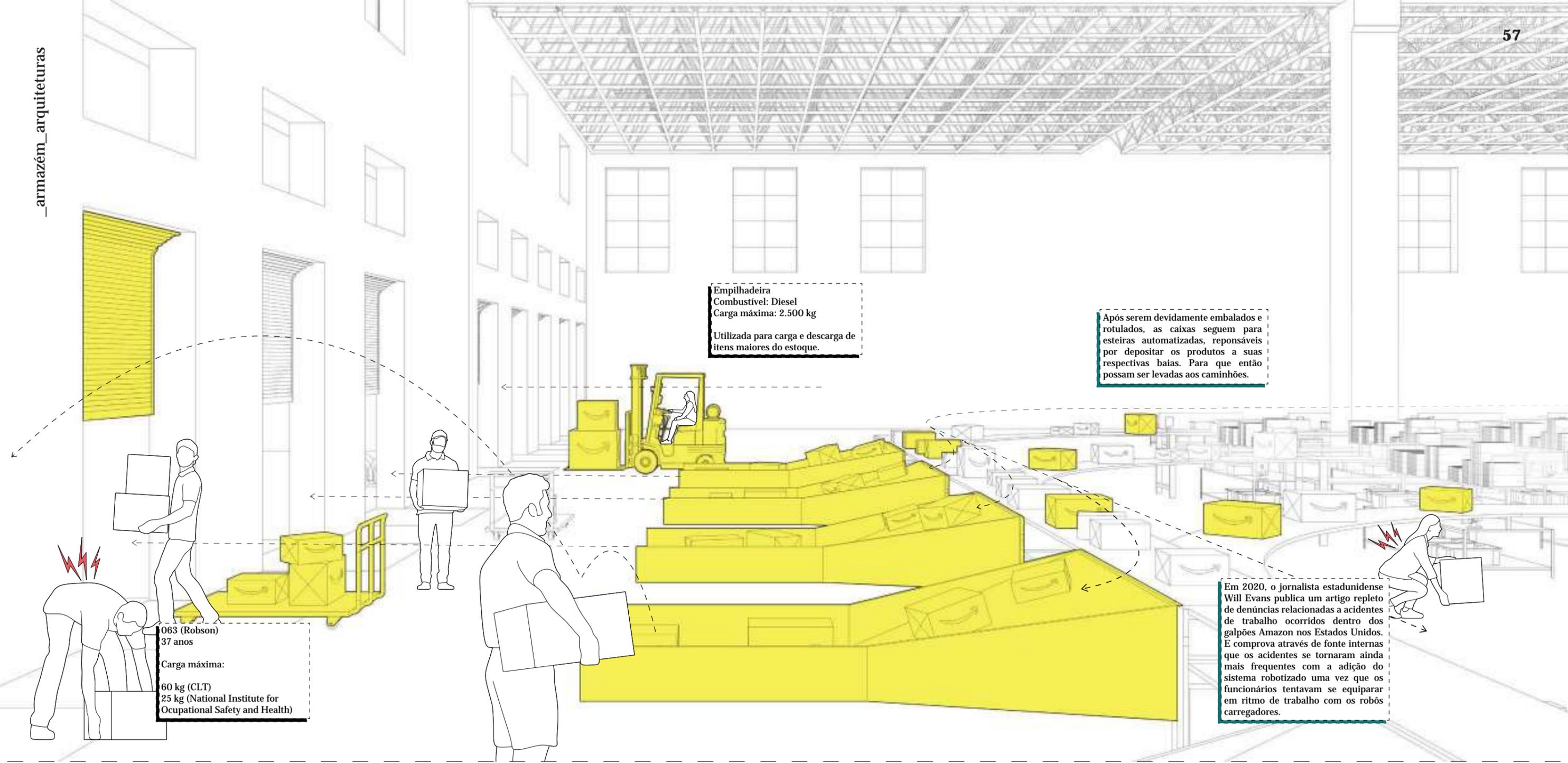
101 (Maicon) 217 pts
31 anos
Tempo por caixa: 32,5"

É comum nos armazéns da Amazon.com encontrar um sistema de pontos para funcionários, onde aquele que realizar o maior número de tarefas diárias em menor tempo soma pontos para trocar por itens de uma lojinha interna da empresa. Uma forma de incentivo ou de controle da produção?



empacotamento





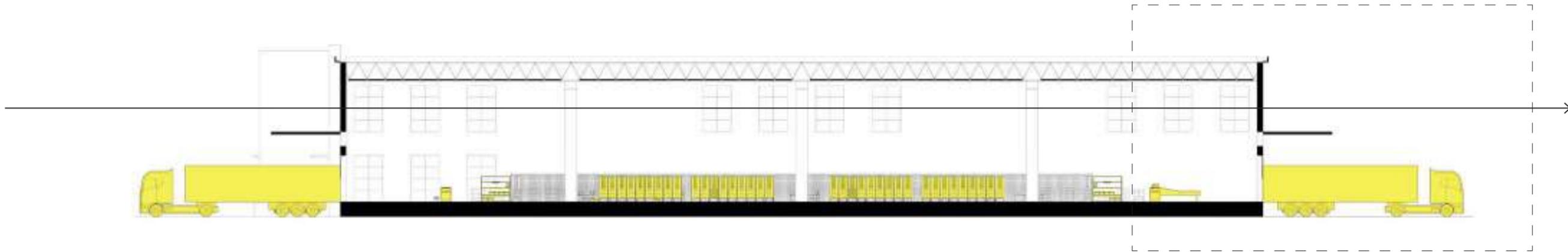
Empilhadeira
 Combustível: Diesel
 Carga máxima: 2.500 kg
 Utilizada para carga e descarga de
 itens maiores do estoque.

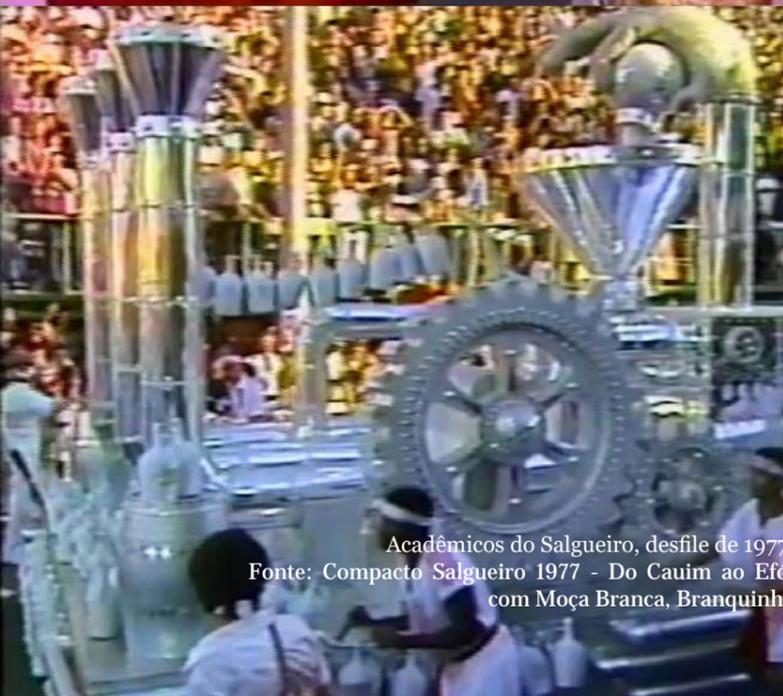
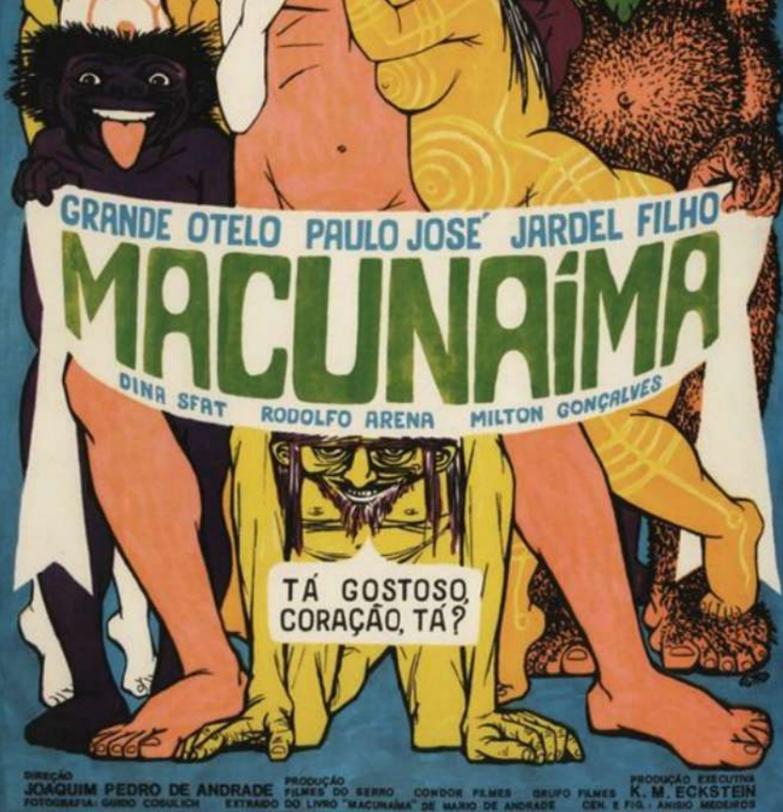
Após serem devidamente embalados e
 rotulados, as caixas seguem para
 esteiras automatizadas, responsáveis
 por depositar os produtos a suas
 respectivas baias. Para que então
 possam ser levadas aos caminhões.

063 (Robson)
 37 anos
 Carga máxima:
 60 kg (CLT)
 25 kg (National Institute for
 Occupational Safety and Health)

Em 2020, o jornalista estadunidense
 Will Evans publica um artigo repleto
 de denúncias relacionadas a acidentes
 de trabalho ocorridos dentro dos
 galpões Amazon nos Estados Unidos.
 E comprova através de fonte internas
 que os acidentes se tornaram ainda
 mais frequentes com a adição do
 sistema robotizado uma vez que os
 funcionários tentavam se equiparar
 em ritmo de trabalho com os robôs
 carregadores.

distribuição





Acadêmicos do Salgueiro, desfile de 1977.
Fonte: Compacto Salgueiro 1977 - Do Cauim ao Efó, com Moça Branca, Branquinha

O Alambique Serra Verde: Uma micro dimensão rural

Os alambiques são tradição no Brasil como produtores de cachaça extraída da cana de açúcar. Não se sabe ao certo a origem desses laboratórios de cachaça. Em “O Prelúdio da Cachaça”, uma das mais completas bibliografias do assunto, Luís Câmara Cascudo (1968) nos coloca frente a criação e apropriação do termo “cachaça” pela camada popular de um Brasil ainda escravocrata. A palavra cachaça para designar o destilado da cana de açúcar é de origem brasileira e carrega consigo notável valor popular, **é do povo, é da praça, é da rua.**

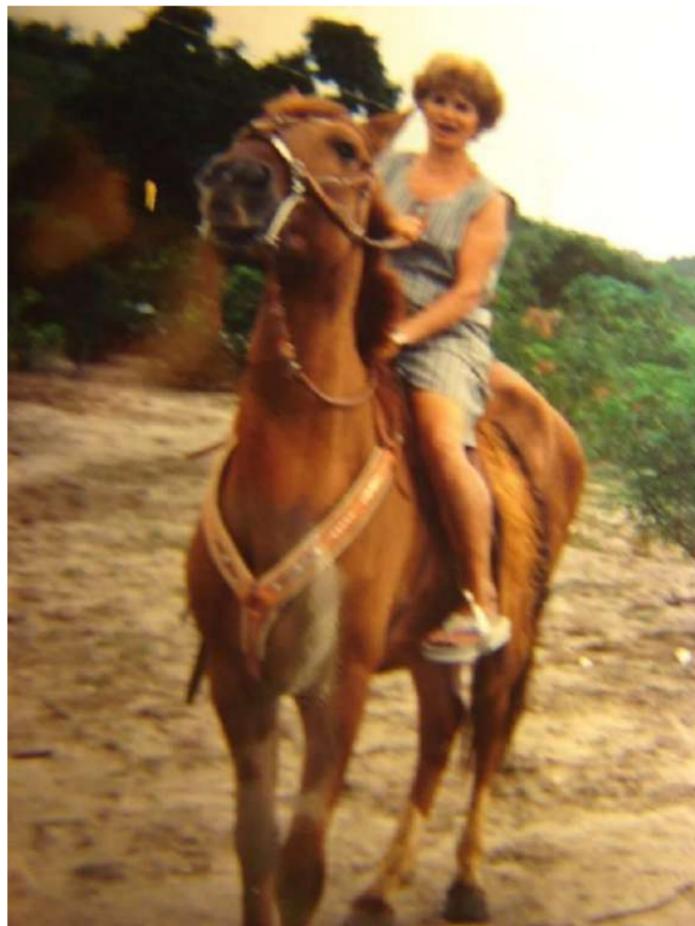
A cachaça é a segunda bebida mais consumida no país, porém com baixos índices de exportação, cerca de **apenas 0,46% da produção viaja para o exterior.** (IBRAC, 2020). O que faz dela o oposto dos produtos manufaturados alojados nos condomínios logísticos Prologis.



Fornalha de cobre, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Blends de cachaça para consulta, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Barris de carvalho, Alambique Serra-Verde.
Fonte: Acervo pessoal do autor.



Vó. Xerém, D. Caxias, 1998
Fonte: Acervo pessoal do autor.

Neste caso, proponho o **Alambique Serra Verde** como objeto de estudo e confronto não somente por esta resistente tradição que o envolve, mas também pela proximidade que possuo com essa construção. Há 10 anos meu tio, Fernando, irmão de meu pai, construiu no Sítio São Jorge, pertencente a família, em Guapimirim, um alambique para produção de cachaça caseira diante da plantação de cana de açúcar já disponível no local. Neste sítio vive com minha avó, Luísa Carmelita, **cearense que migrou de sua terra natal para o Rio de Janeiro em 1976.**

Vilar dos Teles, São João de Meriti, 1976
Fonte: Acervo pessoal do autor.

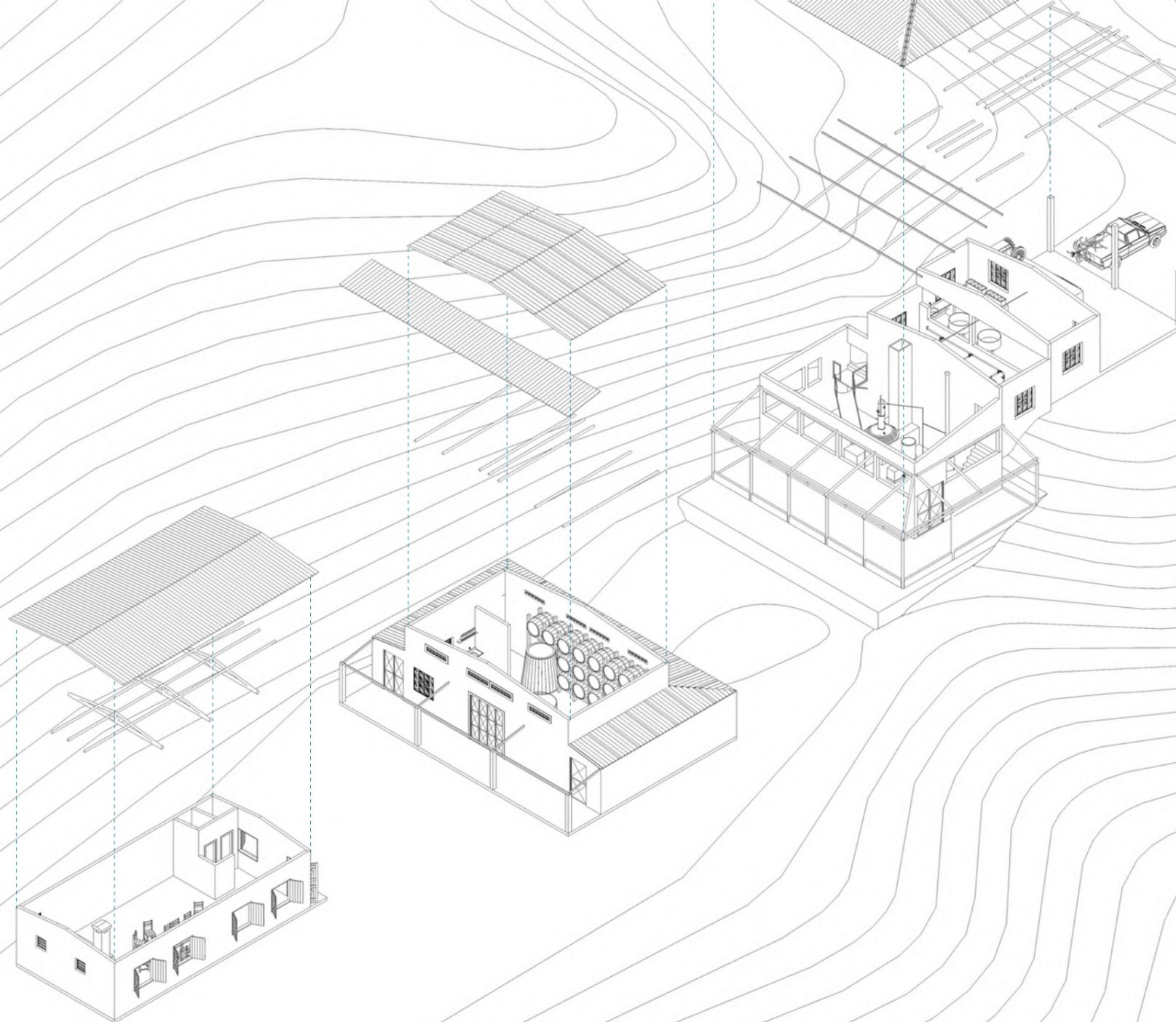




Levantamento

Para efeito de análise desse estudo, além de **visitas** recentes ao Alambique Serra Verde com **registros fotográficos**, utilizei de plantas elaboradas para o processo de **legalização** do alambique e da cachaça produzida. Utilizei também **registros via satélite** da região de Guapimirim e **conversas informais** com meu tio Fernando.

Foi elaborado um **modelo de visualização 3D** que ilustra os elementos que compõem a infraestrutura do alambique e seus processos de funcionamento, identificando como corpos e produtos se movimentam no seu interior.

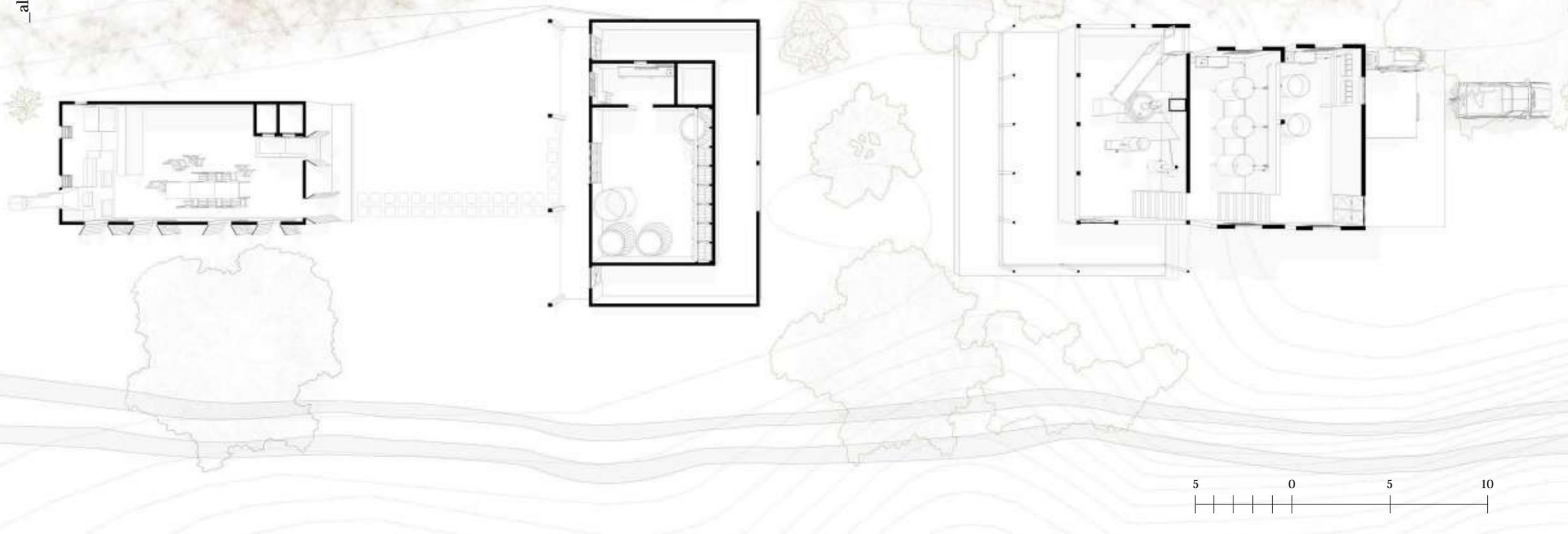


Alambique Serra Verde

Localização: Estrada Rio - Teresópolis,
Parada Modelo, Guapimirim - RJ.

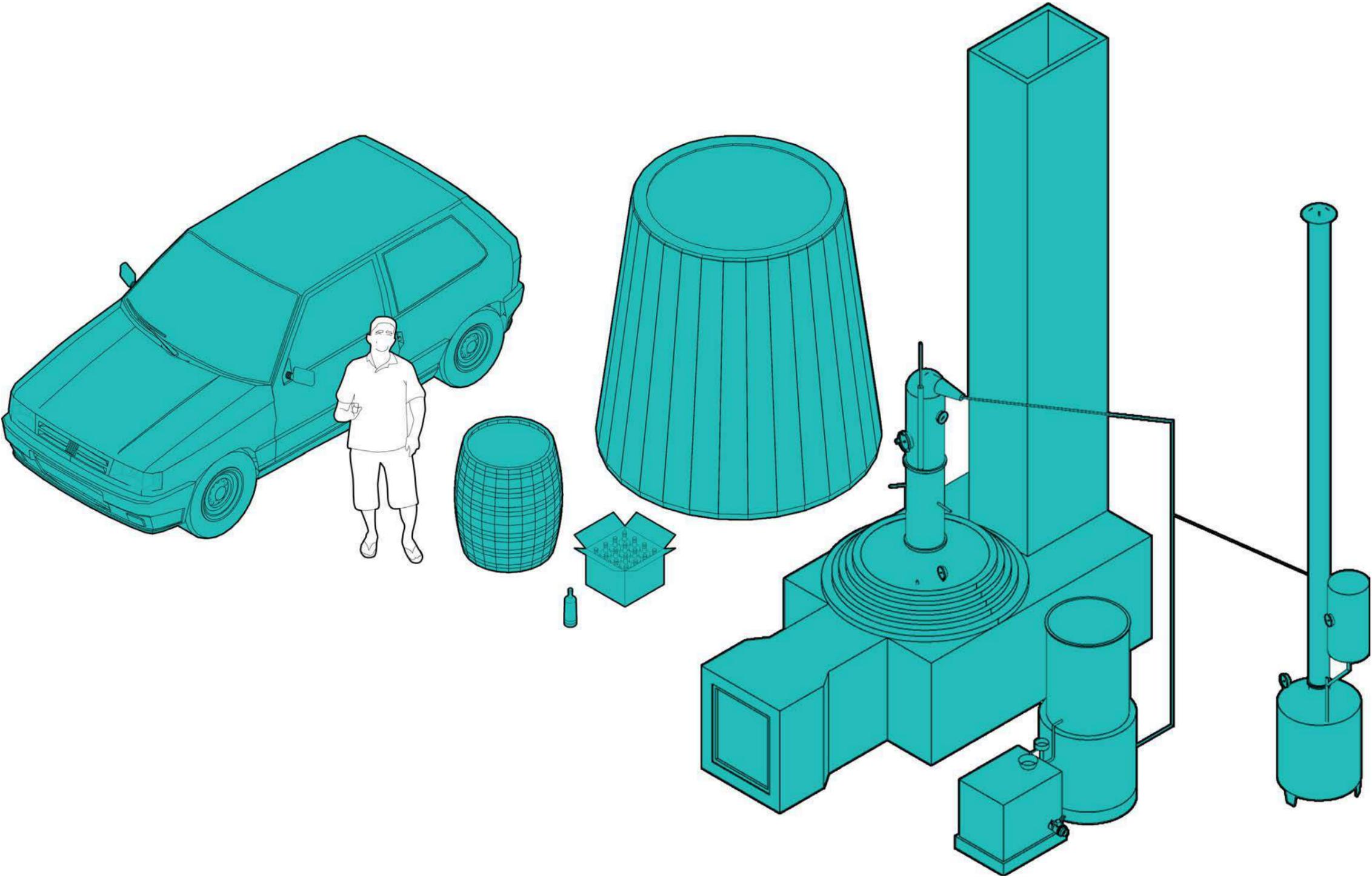
Área: 440m² incluindo armazém e salão.

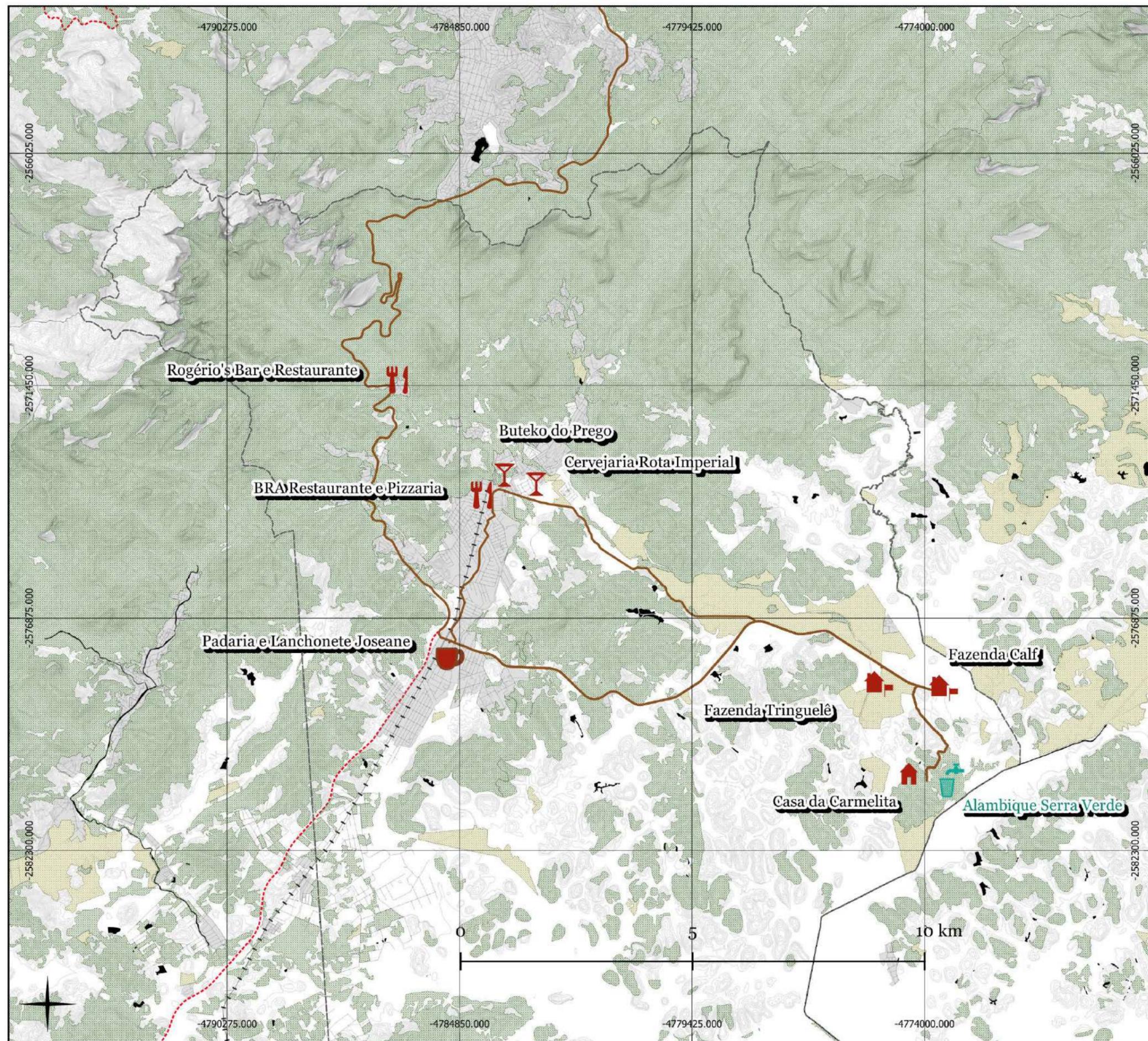
Estrutura: Alvenaria de blocos de cimento + Cobertura em toras de eucalipto.



Ao todo **três volumes constituem o alambique**, o primeiro e em cota mais alta é onde inicia-se o processo de extração do suco da cana que segue para as caldeiras até encontrar o forno de cobre onde é destilado, a queima utiliza do próprio bagaço da cana como combustível. A “cabeça” da cachaça, os primeiros litros destilados são armazenados separadamente com outros fins, uma vez que é ela a responsável pelo mau hálito e ressaca atribuídos a cachaça. Todo resto é transportado para os barris onde envelhecem por aproximadamente **6 meses em carvalho ou jequitibá**. Por fim, o terceiro volume comporta uma pequena cozinha e uma grande salão para degustação da cachaça junto a outros aperitivos, sendo comuns o torresmo e a compota de beringela.

alambique



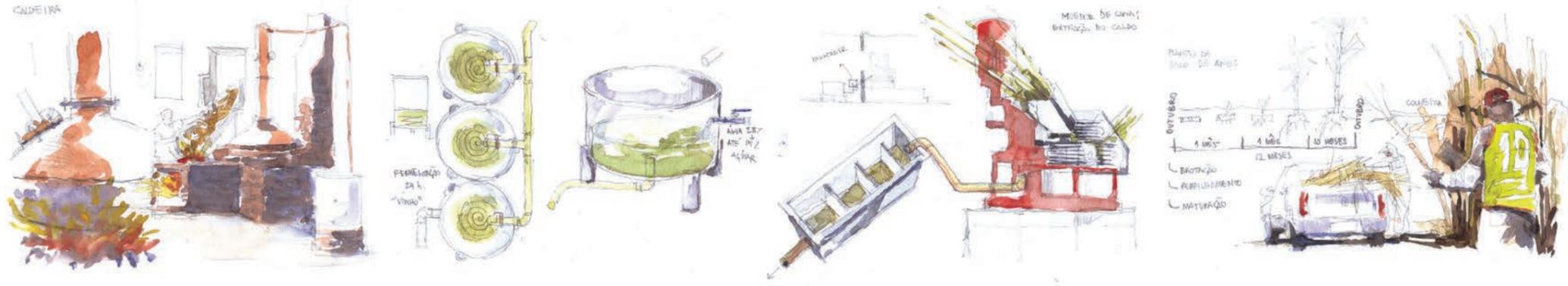


alambique distribuição rodovias ferrovias edificações corpos hídricos

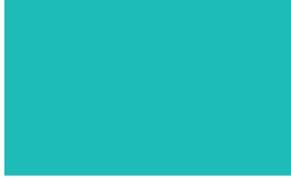
trajeto



alambique

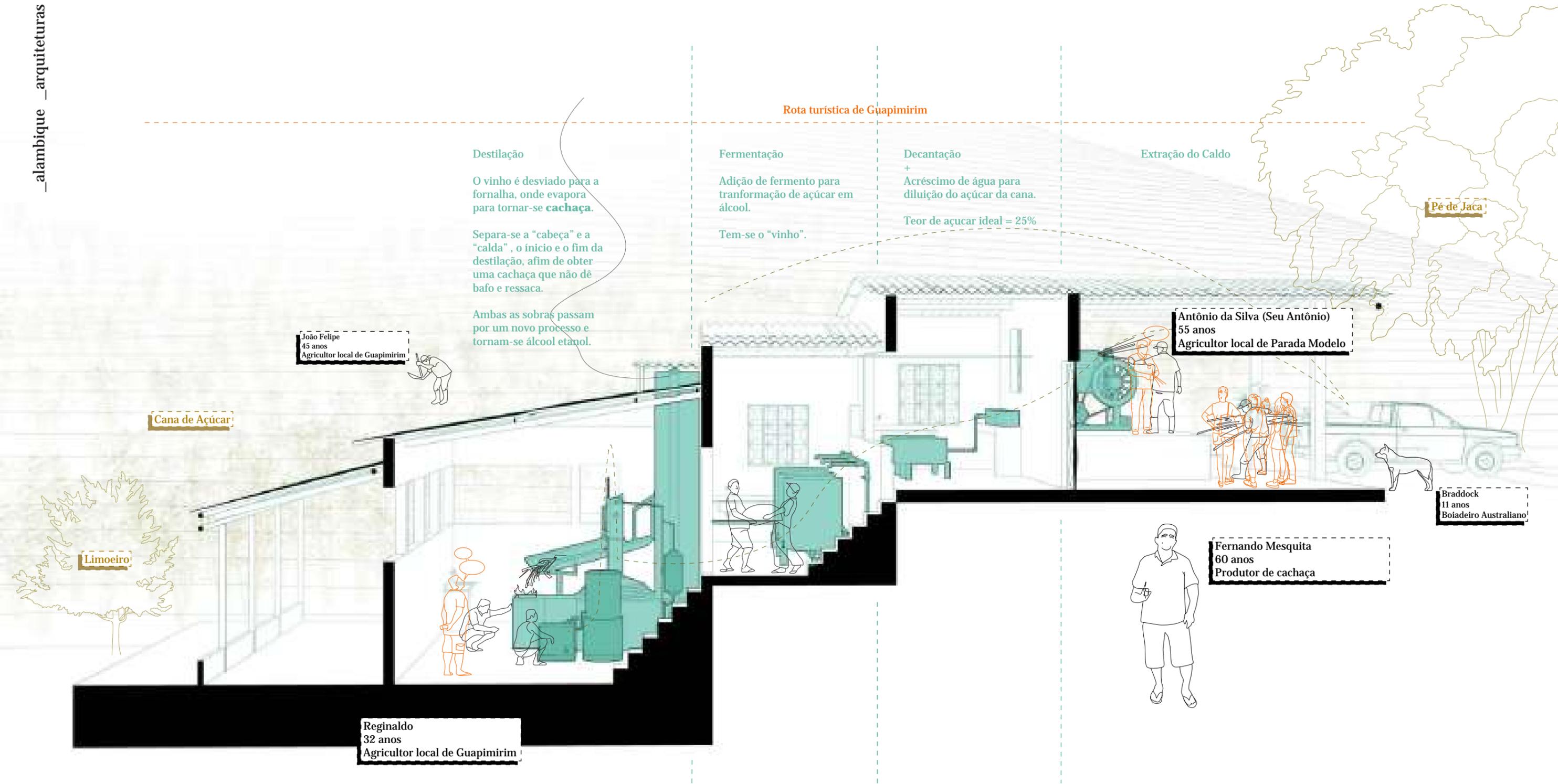


armazém



salão

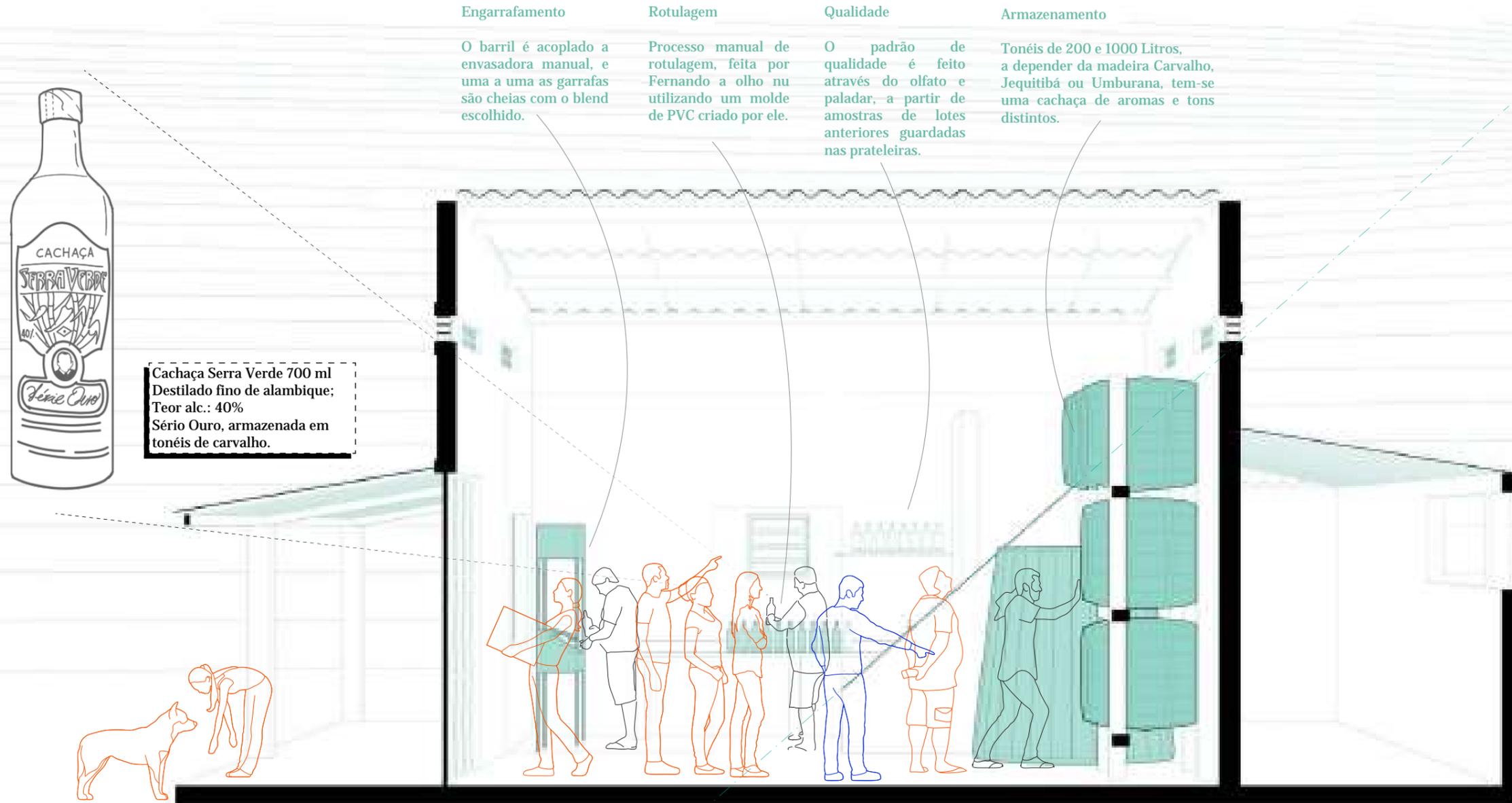




alambique



Interessante ressaltar, na disposição dos volumes, o **protagonismo da topografia no circular dos líquidos** uma vez que, insento de bombas hidráulicas, todo processo ocorre graças a gravidade, desde a extração até os tonéis de armazenamento.



armazém



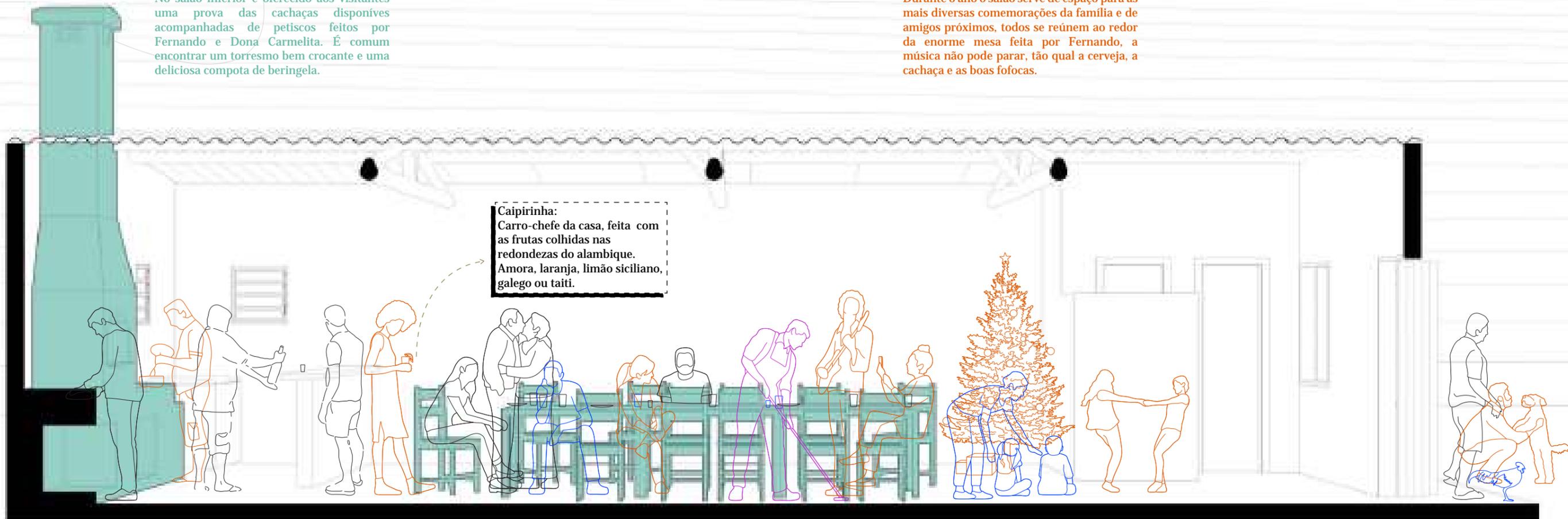
Degustação

No salão inferior é oferecido aos visitantes uma prova das cachaças disponíveis acompanhadas de petiscos feitos por Fernando e Dona Carmelita. É comum encontrar um torresmo bem crocante e uma deliciosa compota de beringela.

Festejos

Durante o ano o salão serve de espaço para as mais diversas comemorações da família e de amigos próximos, todos se reúnem ao redor da enorme mesa feita por Fernando, a música não pode parar, tão qual a cerveja, a cachaça e as boas fofocas.

Caipirinha:
Carro-chefe da casa, feita com as frutas colhidas nas redondezas do alambique.
Amora, laranja, limão siciliano, galego ou taiti.



salão





Os Trapiches do século XIX: Uma dimensão histórica portuária

Os trapiches são uma tipologia importantíssima para se entender uma **capital litorânea** como fora o Rio de Janeiro até parte do século XX, sendo as primeiras construções portuárias responsáveis pela distribuição de mercadorias que chegavam aos portos cariocas para as diferentes partes do Brasil. Esses trapiches, na maioria das vezes, **funcionavam de forma ilegal**, as margens das grandes companhias de armazenamento da real coroa portuguesa no século XIX.

No relato de Arlindo de Medeiros (1958) em “A Memória histórica de São João de Meriti”, o autor aponta uma série de engenhos de açúcar e aguardente que ocupavam o território meritiense no século XIX e distribuíam sua produção através dos **trapiches, pequenos armazéns de onde partiam as embarcações rumo a Baía de Guanabara pelo Rio Pavuna.**

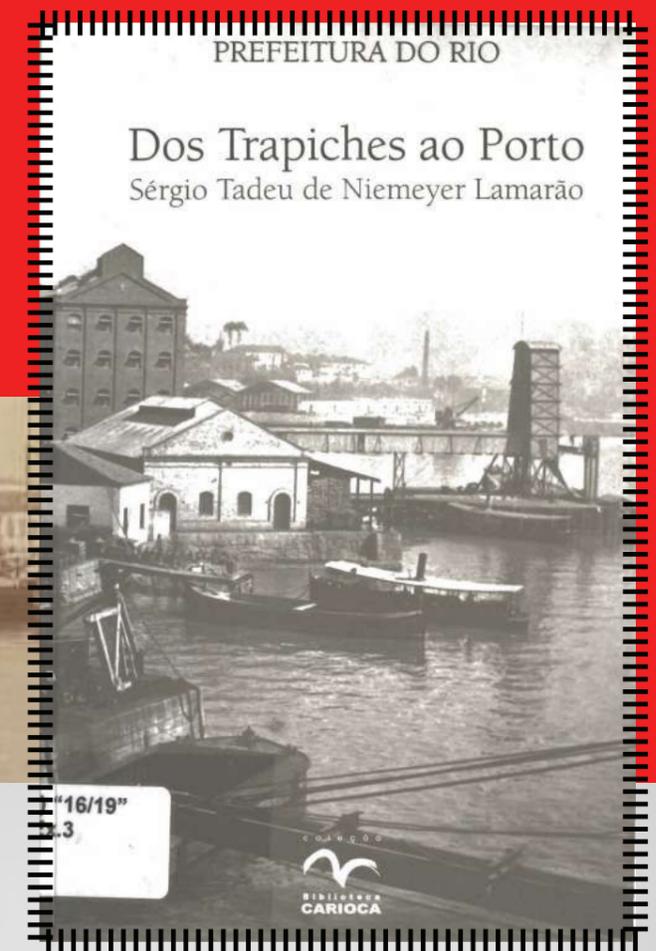


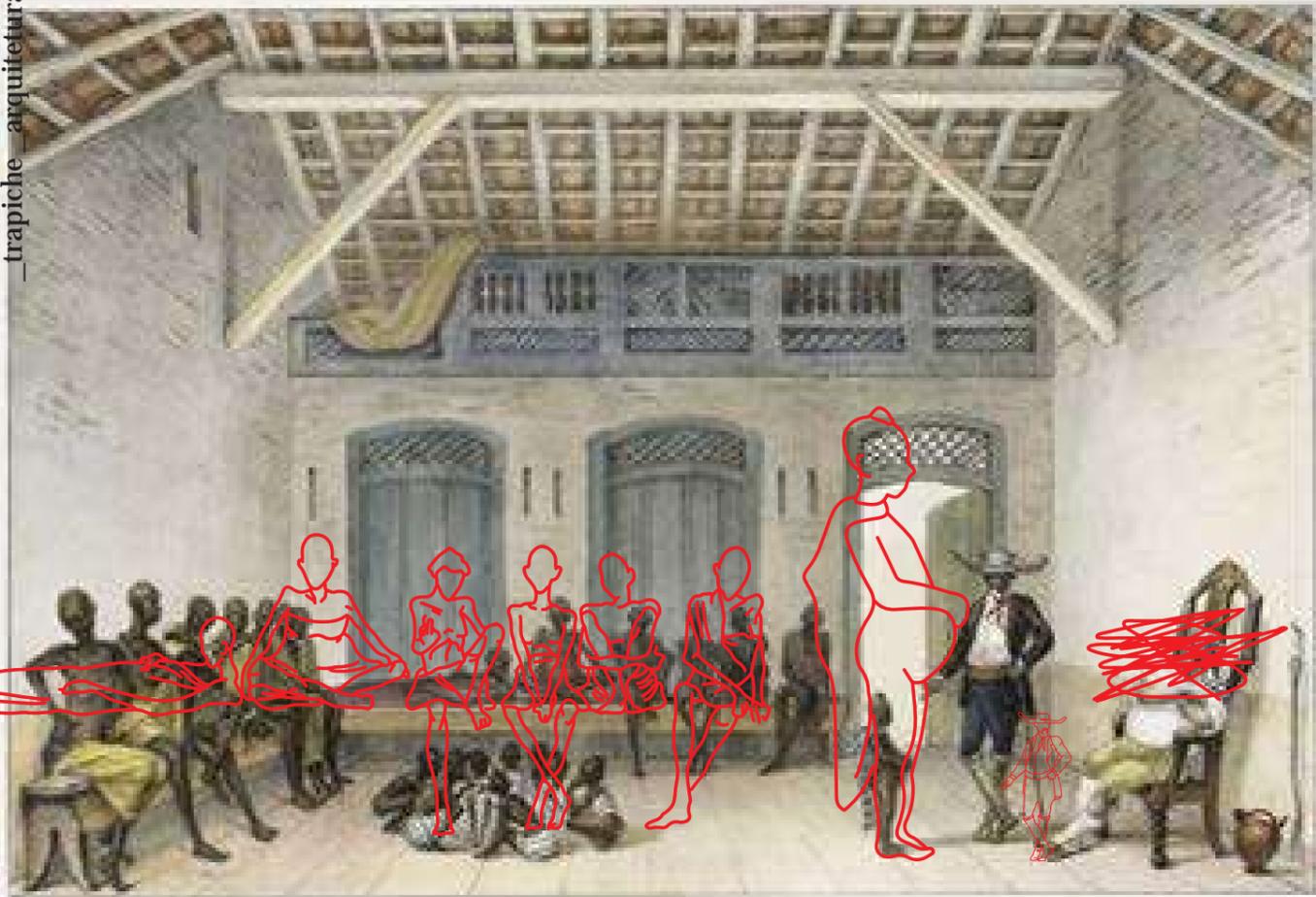
Nesse cenário, se consolidam os trapiches como construções localizadas, obrigatoriamente, em **contato direto com o mar e compostas por um único armazém de estrutura longilínea, um pátio e/ou telheiros mal integrados, com cais de madeira ou pedra de cantaria.**

Segundo Lamarão (1991), “os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo” (p. 140).

Coexistiam duas modalidades de distribuição comuns na zona portuária carioca, uma composta pelos **trapiches** de estrutura simples, de madeira e pertencentes a pequenos comerciantes, e outra formada pelos **grandes armazéns** de alvenaria com telhados de metal, pertencentes a coroa ou a grandes companhias.

Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885





Mercado do Valongo
J.B. Debret, 1835

BOUTIQUE DE LA RUE DU VAL-LENGO.



Desembarque
J.M. Rugendas, 1835

BARCUMBERT

Com a **chegada da família real em 1808**, surge a necessidade de expandir a região portuária em direção a Gamboa e o Saco dos Alferes a fim de evitar a saturação de um único atracadouro e, é claro, não expor, frente aos novos habitantes da tão promissora capital, a desalmada mecânica do **tráfico negroiro**.

Sobre esse trágico episódio da história brasileira é importante destacar que passaram por essa região cerca de 450 milhões de escravizados, oriundos do continente africano. Nesse cenário, **chama a atenção um dos principais trapiches da época, o trapiche do Valongo, se tornar o local de recepção e comercialização dessa "carne humana"**, como retratado por diversos artistas que por aqui transitaram na época (J. Debret, Rugendas, H. Hebert, entre outros).

Antes da abolição da escravatura, era comum nesses trapiches os negros escravizados de ganho serem **considerados parte do capital imobilizado**, tal qual uma máquina ou uma mobília.

Vendas

1. Vende-se hum crioulo official de Capateiro de toda a obra, tera 20 e tantos annos, de boa figura, e não se vende por vicios ou manhas que possa ter, mais sim por motivos que se dirão ao comprador, na rua do Sabão n. 327.

2. Vende-se hum cavallo de boa marcha e galope, e se vende por seu dono não precisar d'elle, quem o precisar dirija-se ao largo do Rozario da antiga Sé Coxeira n. 5, para o ver e ajustar.

3. Na rua Direita n. 102, vende-se hum piano forte novo, muito ellegante de superiores vozes.

4. No Trapiche da Gamboa ha huma porção de 280 e tantos couros em cabello vindos de Porto Alegre bons que regulão a 26 libras; quem os pertender comprar declare a sua moradia por este Jornal do Commercio.

5. Vende-se huma preta na rua da Mãe dos Homens passando a travessa da Valla n. 233 a qual sabe lavar engomar, e fazer todo o serviço de casa, o seu preço he 13 doblas livre de cisa, com a condição de ser para fora da terra.

Jornal do Commercio (RJ) -
Ano 1828\Edição 00083

Quinta feira, 30 de setembro, rua do Ouvidor n. 90.

Arrematar-se-hão 8 escravos de roça e mais alguns de officios diversos, que serão vendidos a quem mais der.

NO trapiche do Vallongo precisa-se alugar alguns escravos para o serviço do mesmo; quem os tiver dirija-se ao dito trapiche, ou declare por este Jornal.

Diário do Rio de Janeiro (RJ) -
Ano 1847\Edição 07613 (1)

Diário do Rio de Janeiro (RJ) -
Ano 1840\Edição 00237 (1)

PARA VENDER. O Patacho *TORQUATO*, muito bom de vela, chegado proximo de Cabinda, forrado de cobre, e com todos os pertences para o trafico de escravos, prompto a navegar, acha-se fundado defronte do Trapiche do Sal, quem o quizer comprar dirija-se a rua da Prainha n. 1, onde podera ver o seu Inventario.

Jornal do Commercio (RJ) -
Ano 1829\Edição 00542 (1)

Vende-se para fóra da terra hum bom negro rapaz, e sem defeito, quem o quizer comprar procure na rua do Sabão N.º 7, ao pé da botica.

Na rua de S. Pedro N.º 25, vendem-se guardanapos da India a 1:600 réis a duzia, camizas de cassa a 480 réis, linha azul de marcar a libra a 320 réis, facas de marfim para fexar cartas, boçal de marfim para siringa.

No trapiche da Gamboa, se acha para vender carne salgada em barrís: quem quizer comprar dirija-se ao caixeiro do mesmo trapiche São Francisco de Souza Pereira, que tem ordem para vender.

Jornal do Commercio (RJ) -
Ano 1828\Edição 00348 (1)

7. Vende-se para fóra da terra hum pardo por nome Antonio, official de Pão, mui agil, e proprio para as Provincias do Sul; quem o pertender dirija-se ao Trapiche da Prainha a tratar com Joaquim José Cardoso Guimaraes: este escravo se acha na prisão do Callabouco, e pertence a Luiz Antonio de Souza.

Jornal do Commercio (RJ) -
Ano 1828\Edição 00083 (1)

Em jornais impressos da época, entre 1820 e 1840, existem inúmeros anúncios de compra e venda de pessoas negras escravizadas. **O corpo negro desumanizado**, visto como mercadoria para atuar nos trapiches, nas embarcações, nas residências e nos armazéns da zona portuária.

Gazeta do Rio de Janeiro (RJ) -
Ano 1820\Edição 00102 (1)

AVISOS.

No dia 26 de Novembro fugirão do trapiche da Saude quatro negros *Moçambiques* meio ladinos, quem os achar os levará ao mesmo trapiche, e receberá as alviçaras.

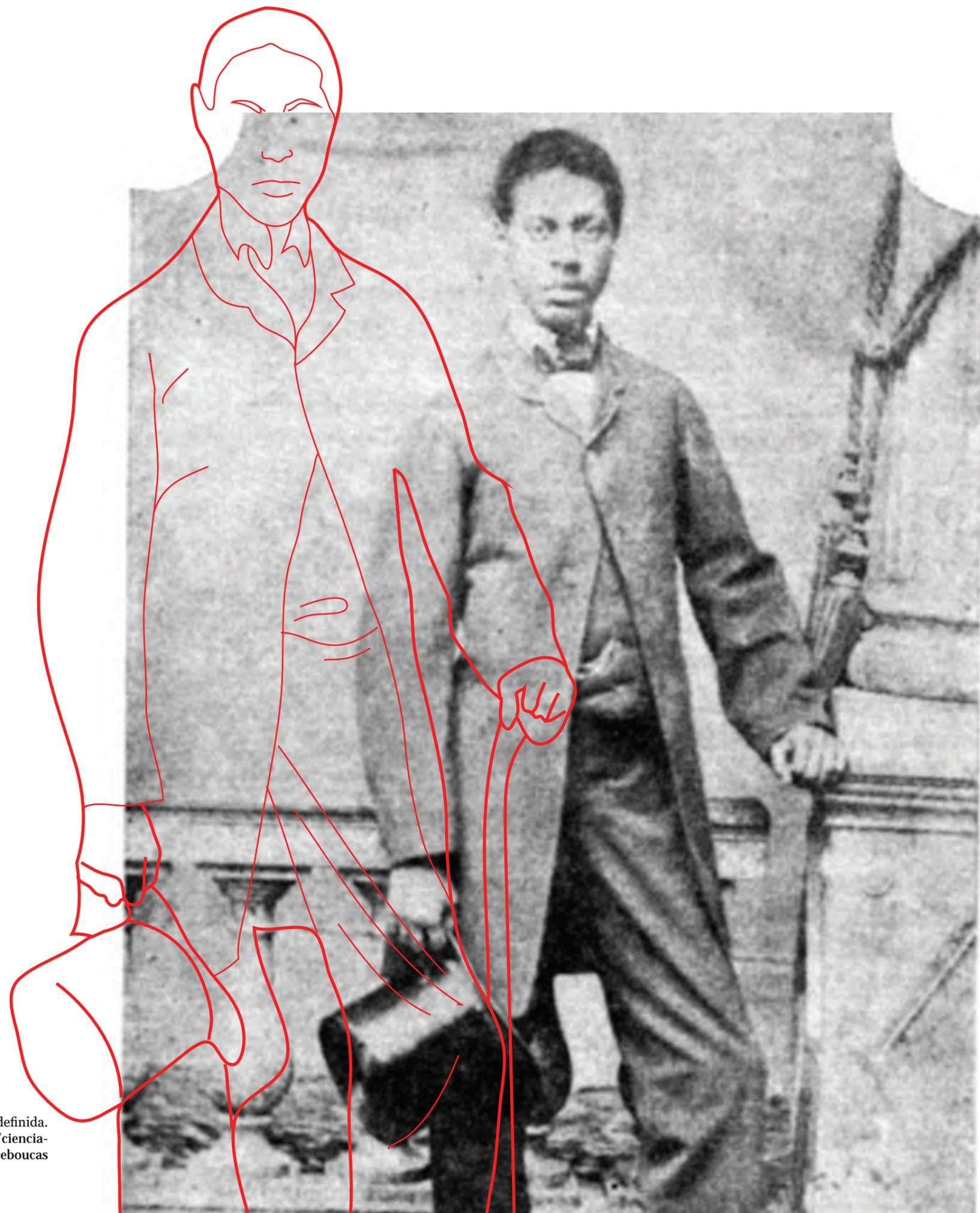
Diário do Rio de Janeiro (RJ) -
Ano 1853\Edição 00437 (1)

JOSE BOUVIS

fará o leilão acima.

No fim do século XIX o Rio de Janeiro passa a abrigar os corpos negros libertos que outrora desembarcaram aqui e também seus descendentes. O Rio de Janeiro, por direito, torna-se a cidade dessa população que um dia esteve acorrentada a casas, lojas, armazéns e até trapiches. **O corpo negro assume a cidade construída e mantida por seus próprios braços.**

Apesar da composição étnico-racial da zona portuária ser bastante heterogênea, entre o final do século XIX e início do século XX, a presença da população negra constituía ainda um traço marcante na região. **Em 1890, a área concentrava o maior contingente de negros africanos da cidade (sendo 27% do total) e, ainda nesse ano, o percentual de negros (africanos e brasileiros) na região era maior do que a da cidade como um todo, sendo 34% da população em Santa Rita (antiga freguesia pertencente à zona portuária), enquanto o total da quantidade de negros na cidade era de 28,9%. (BERDU, 2020, p.2)**



Nova planta da cidade do Rio de Janeiro E. & H. Laemmert, 1867

Na final do século XIX, um novo movimento de expansão se inicia na região portuária, resultado do aumento da população, do fim da escravidão e do maior volume de mercadorias a transitar pelo porto. Essa realidade levou a necessidade de regularizar o trânsito de mercadorias, através de uma série de imposições alfandegárias e início da revitalização do porto em 1867. **Inicia-se então o desaparecimento dos trapiches do cenário arquitetônico carioca**, com a função de desembarque e distribuição de mercadorias do porto.



Ex-trapiches ganharam novas configurações, desde galpões de ateliês para escolas de samba, salões de festa, academias de ginástica e bares, até depósitos logísticos de organização semelhante ao da Prologis Dutra, como é o caso do Trapiche Modesto Leal no Santo Cristo. Esse trapiche em particular tem seu patrimônio arquitetônico externo tombado por decreto municipal, mas abriga em seu interior um depósito de produtos farmacêuticos.

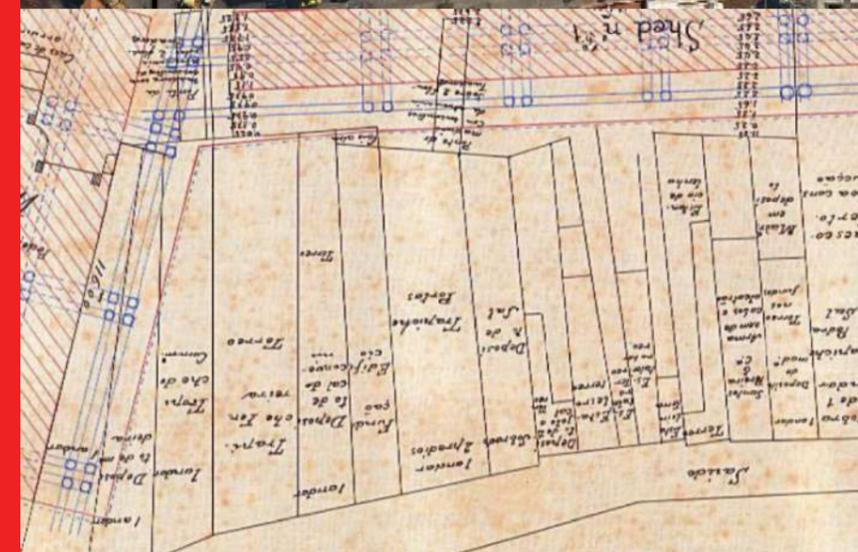
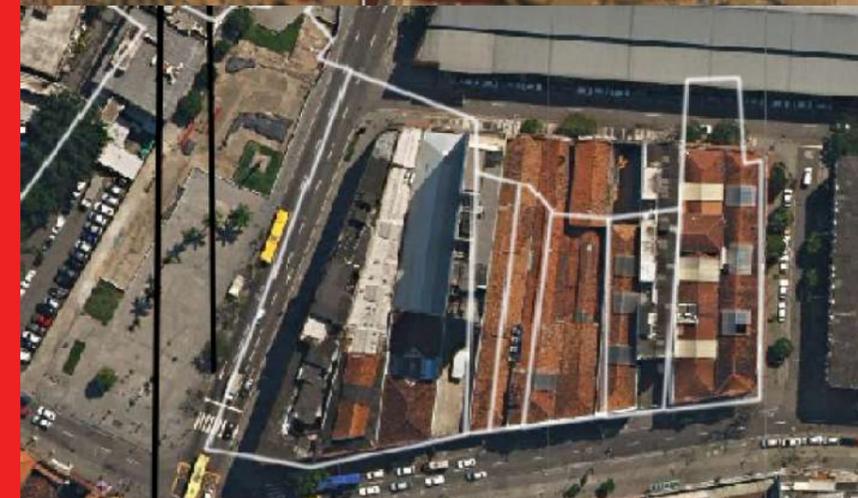
**Trapiche Modesto Leal
Santo Cristo, RJ
Jorge Kfuri, 1920.**



Cabe ressaltar que, segundo artigo recente publicado no New York Times, **os armazéns da Amazon possuem em 2019 cerca de 60% de seu corpo de funcionários composto por trabalhadores negros e latinos.**

Cais do Valongo

Nova Planta da cidade do RJ E. & H. Laemmert, 1867



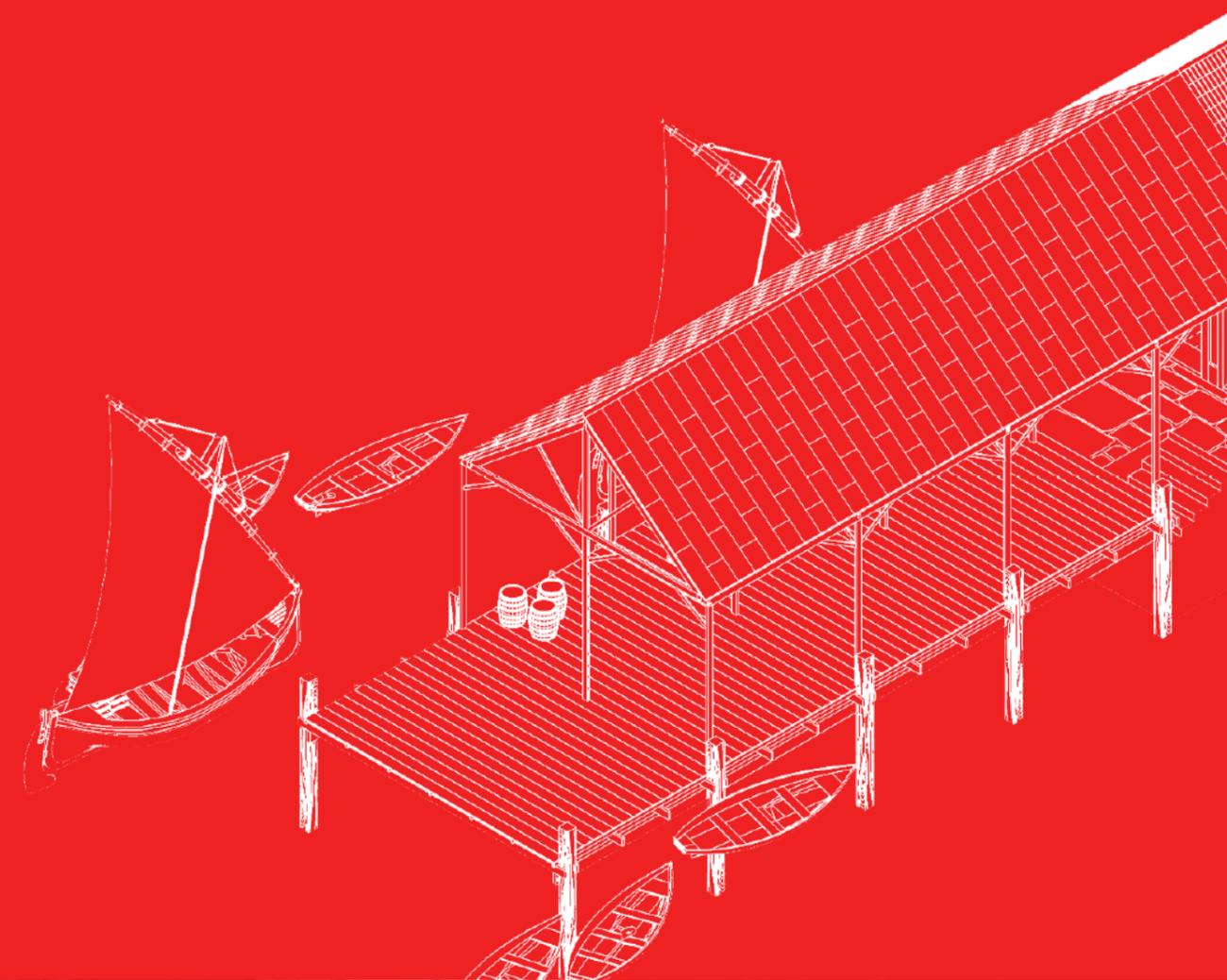
**Docas Dom Pedro II
André Rebouças, 1867**

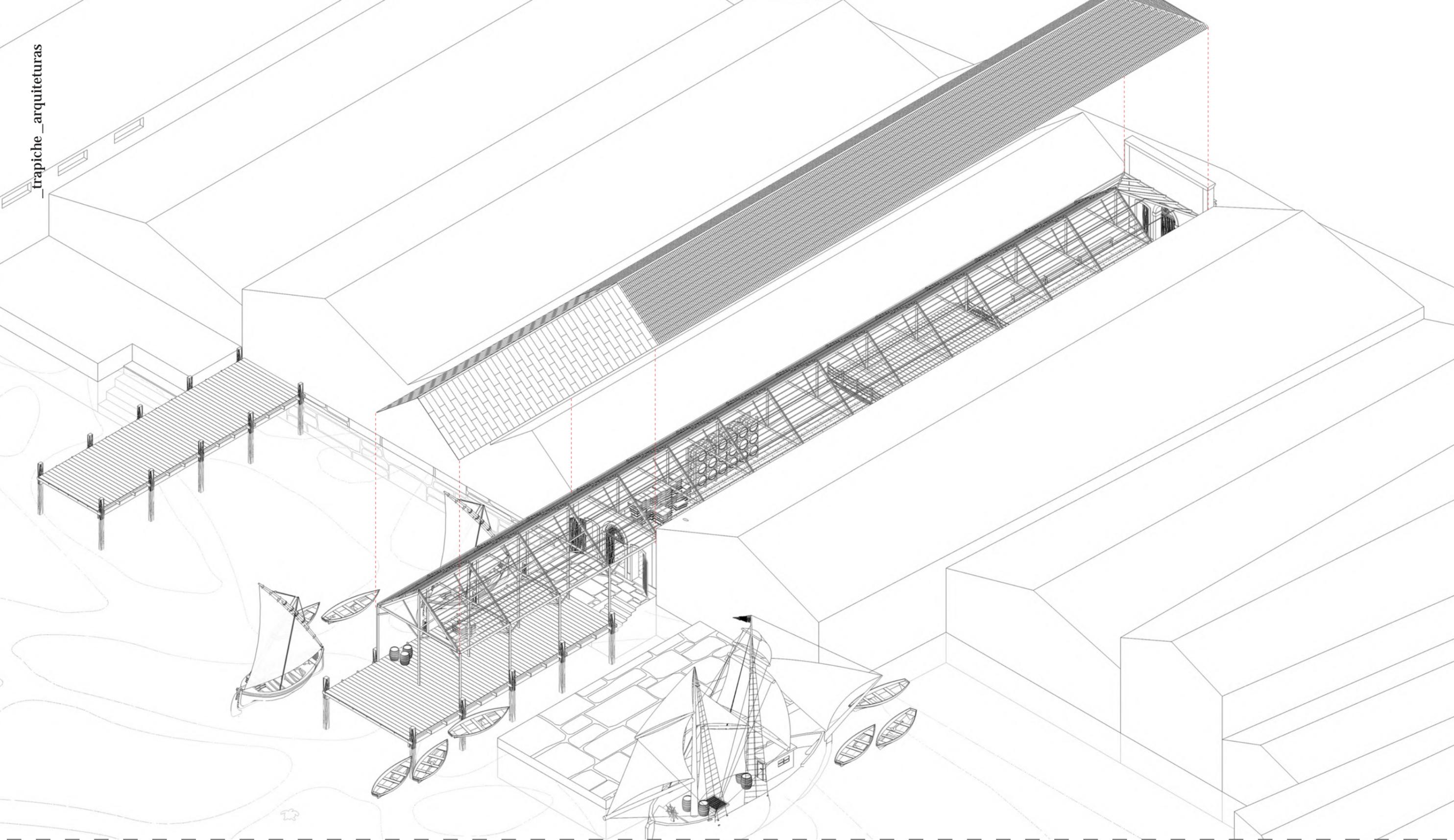
Docas



Para efeito de análise desse estudo, através de pesquisa, recriei **um trapiche fictício que reúne as principais características originais dessas construções do século XIX.**

Foram realizados levantamentos de **fotos, gravuras, mapas e plantas da época** em bases de dados digitais (Imagine Rio, Hemeroteca Digital, Arquivo Nacional). Foi possível identificar desde os elementos estruturais que compunham a infraestrutura dos trapiches, seus arredores e, até mesmo, configurar **como os corpos e as mercadorias se movimentavam em seu interior.**





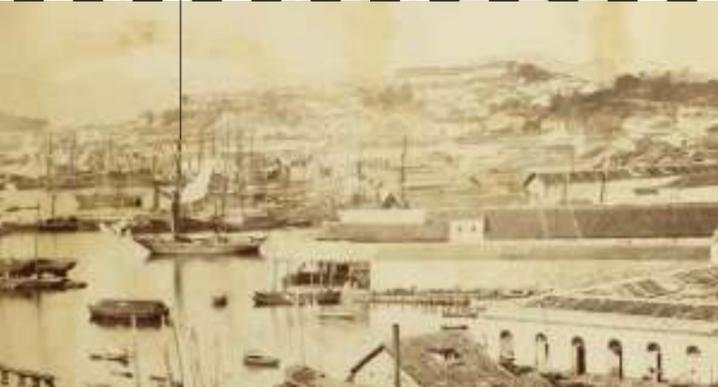
Trapiche

Localização: Antiga Rua da Saúde
(Atual Rua Sacadura Cabral), Gamboa, RJ.

Área: 540m² incluindo o cais.

Estrutura: Alvenaria estrutural + Cobertura, telheiro e cais em madeira.

Vista do Saco da Gamboa
C. Leuzinger, 1865

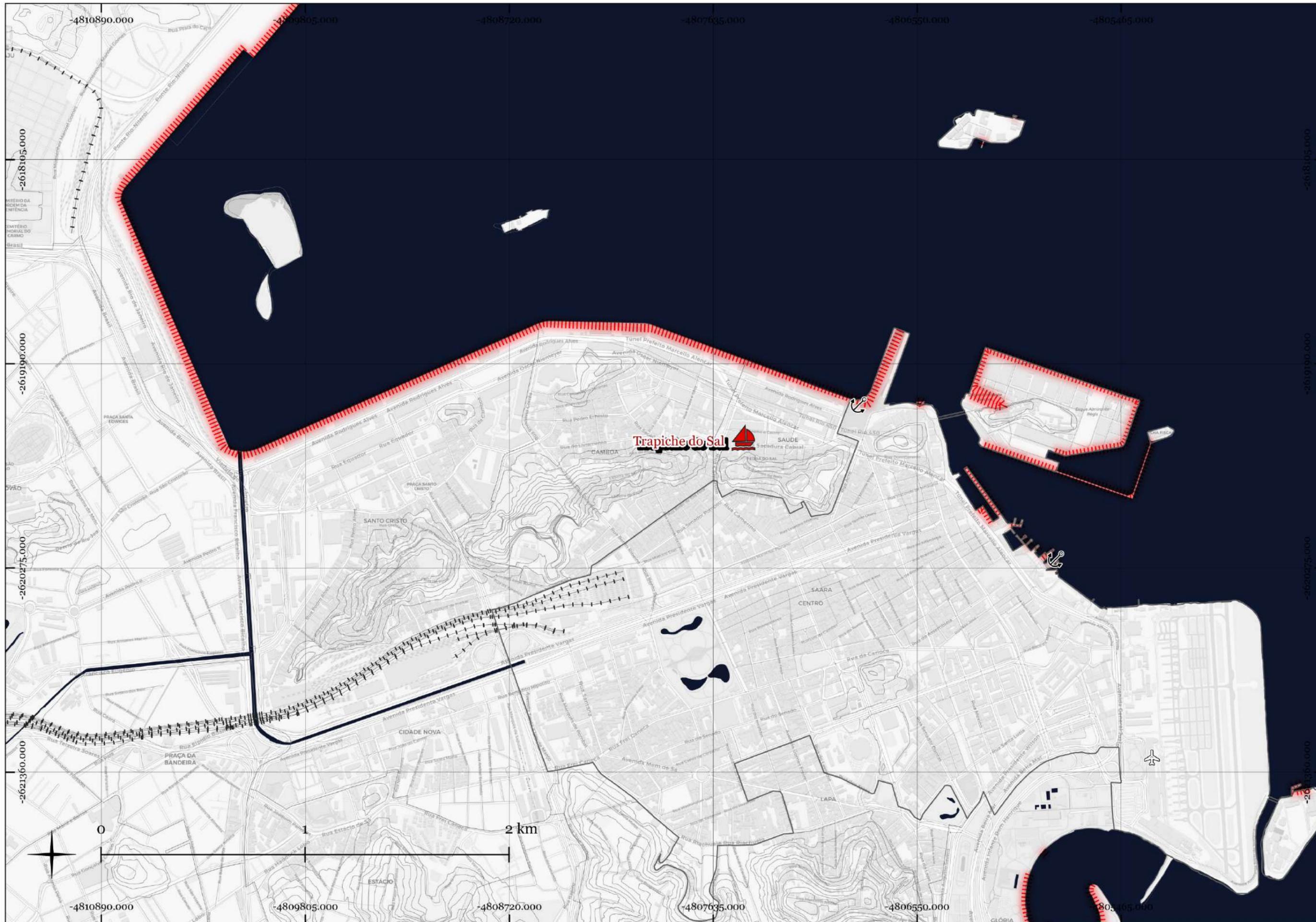


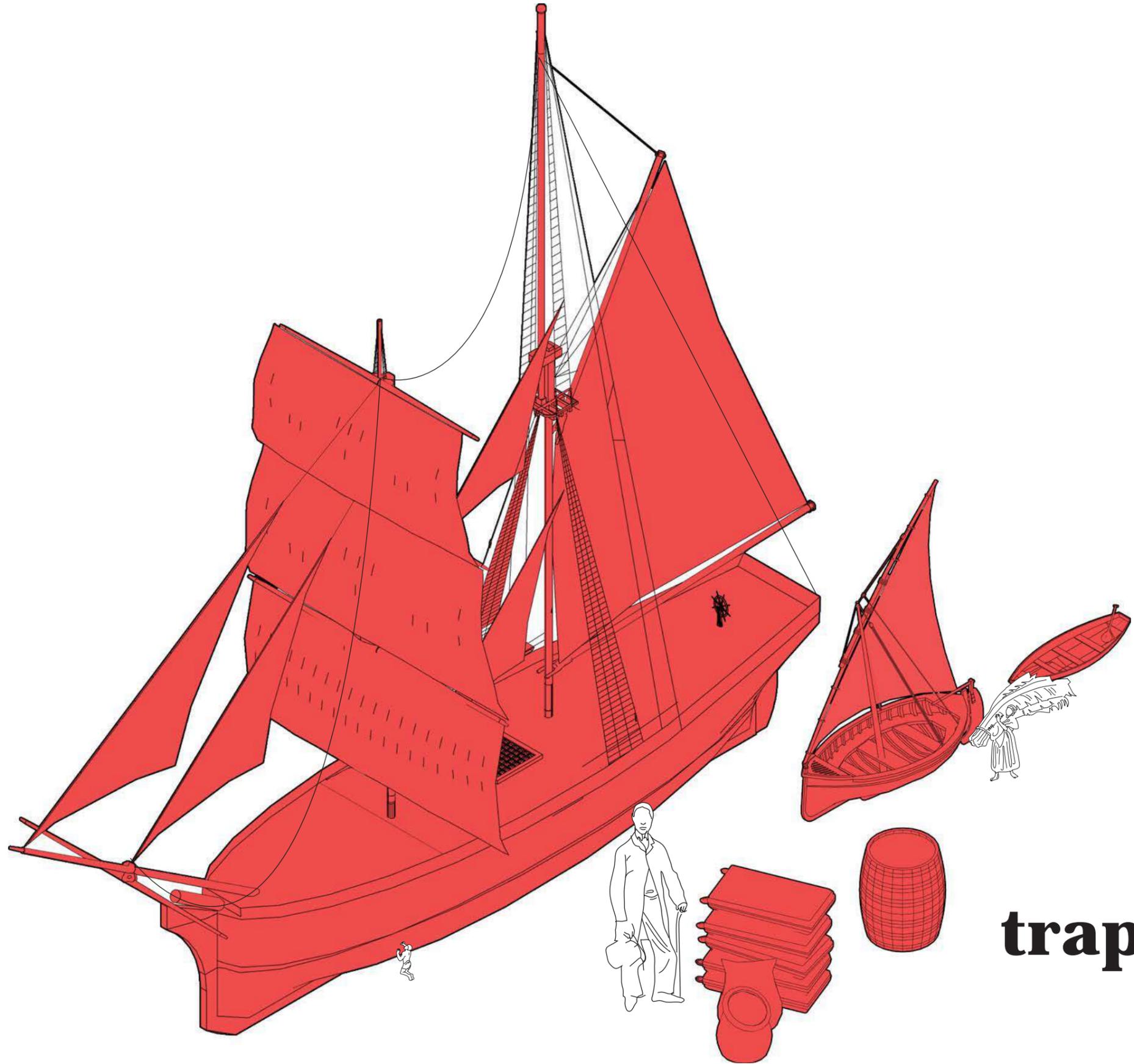
Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885



Porto do Rio de Janeiro
M. Ferrez, 1885







trapique

desembarque

Nos periódicos cariocas do século XIX encontram-se diversos anúncios de embarcações adaptadas para o tráfico de escravos. Lugre, bergantim e patacho são alguns nos veleiros de grande porte anunciados. Estas embarcações, dadas suas dimensões, não poderiam atracar próximo aos trapiches por conta do baixo calado (pouca profundidade).

Erguida em 1871 pelo engenheiro André Rebouças, a Docas Dom Pedro II surge com intuito de concentrar e melhorar os serviços portuários, no entanto tem-se o efeito contrário. As quantidades de unidades trapicheiras aumentam frente a possível interferência do Estado no controle da circulação de mercadorias.

Em geral os trapiches constituem-se de três partes, o armazém em alvenaria estrutural, o telheiro em tesouras e pilaretes de madeira e o cais em madeira e/ou cantaria.

O Rio de Janeiro torna-se o maior ponto de tráfico negreiro no transatlântico, estima-se que mais de 500 mil africanos escravizados desembarcaram na região do Valongo e 4,8 milhões em solo brasileiro.

Por estes trapiches entravam e saíam mantimentos oriundos do sistema *Plantation*. Monocultura em grandes latifúndios com mão de obra escravizada. Todo processo desde a plantação até a distribuição estava maculado pelo escravagismo negro.

André Pinto Rebouças
Engenheiro
1838-1898 (60 anos)
Resp. Docas Pedro II

Nação Cabinda
domingos (Nome imposto)
?? anos
Trapiche da Gamboa

Nação Benguela
?? (Nomes suprimidos)
?? anos
Trapiche do Cleto, Prainha n° 20

Pipas de Aguardente

Sacas de Sal

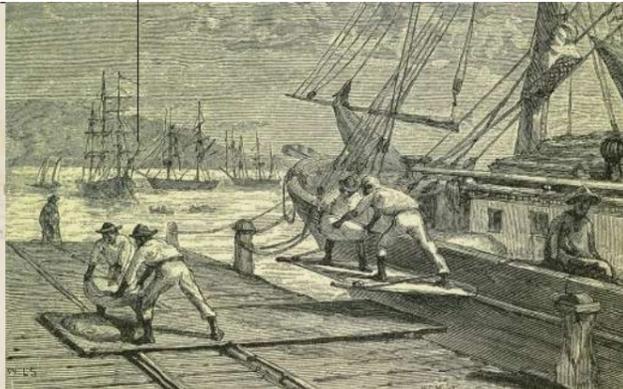
“ No dia 11 de Janeiro, desappareceu um escravo que se chama Domingos, Nação Cabinda, alto, cabelo preto, nariz grande, boca grande, dentes aguçados, levou apanha no peito de uma das pernas, pouco grande, e grossa, fez um papagaio grande no lado das costas, e tudo mais a mais estava em estado de perfeita saúde, não possuía nenhuma das marcas de escravidão, e pôde ser visto no Trapiche da Gamboa.”

“ Quem quiser comprar o escravo, de Nação Benguela, propicio para qualquer serviço; dirija-se ao Trapiche do Cleto, na Prainha, casa N.º 20, que lá achará com quem tratar.”

Trapiches na área portuária; ao fundo, o Morro do Castelo. Torres, 1904



Carregamento de Café H.H. Smith, (?)

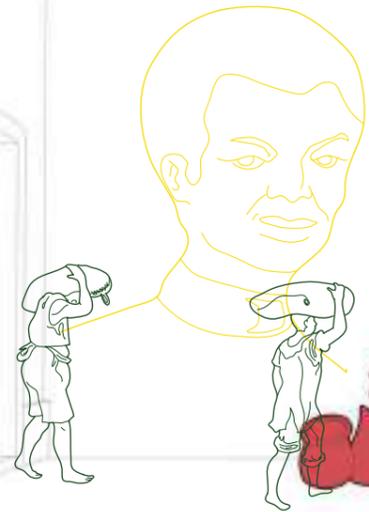
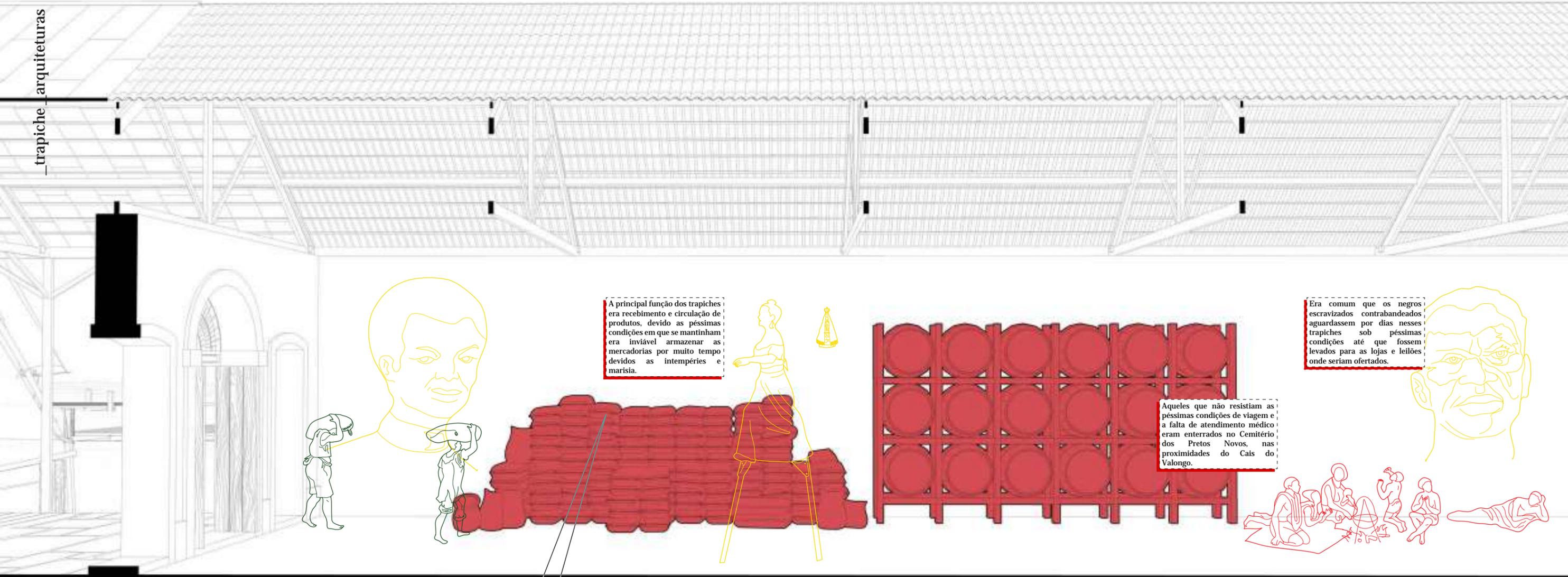


Desembarque de Mercadorias Thomas Ender, 1818

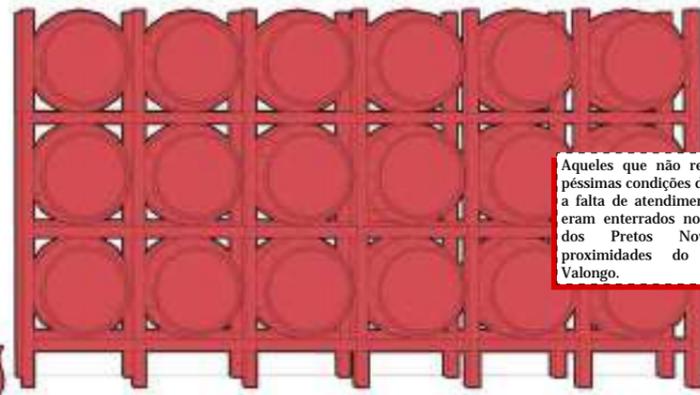
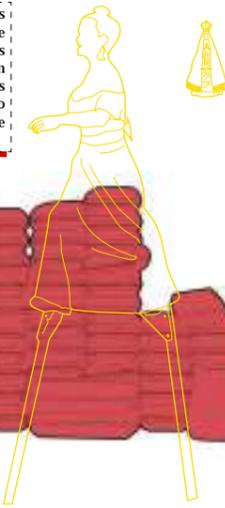


Desembarque J.M. Rugendas, 1835





A principal função dos trapiches era recebimento e circulação de produtos, devido as péssimas condições em que se mantinham era inviável armazenar as mercadorias por muito tempo devidos as intempéries e marisía.



Aqueles que não resistiam as péssimas condições de viagem e a falta de atendimento médico eram enterrados no Cemitério dos Pretos Novos, nas proximidades do Cais do Valongo.

Era comum que os negros escravizados contrabandeados aguardassem por dias nesses trapiches sob péssimas condições até que fossem levados para as lojas e leilões onde seriam ofertados.



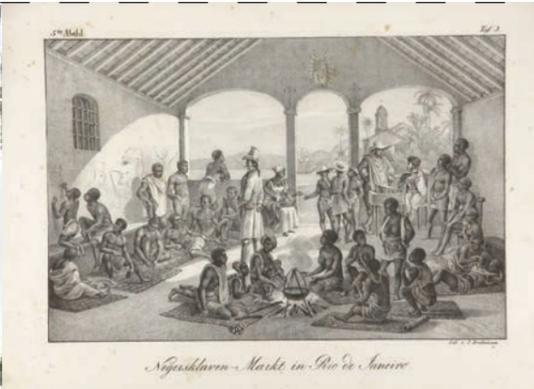
“ No trapiche da *Gamboa* ha para vender huia porção de sebo de *Monte Video*, em *marquetas*, quem o quizer comprar dirija-se ao mesmo trapiche. Chegou proxivamente a *Galea Enrolação*, vinda de *Cabo Verde*, que traz ahi para vender. Todas aquellas pessoas que quizerem comprar, dirijao-se a bordo da mesma defronte do *Trapiche* do sal. Quem quizer comprar huia boa porção de *botas*, *meias*, sem deficit algua; pode ir vellas a hum telheiro junto do *Trapiche* da *Galea*, e para tratar de seu ajuste dirijão-se a rua d' *Ouro* n. 19.”

Trapiche Gamboa, bar revitalizado em 2006. fb.com/trapichegamboaoficial

Trapiche Gamboa, bar revitalizado em 2006. fb.com/trapichegamboaoficial

Fachada comum dos armazéns e trapiches voltados para o mar. Google Earth, 2021

Supõe-se 02 portas para pedestres e uma central para mercadorias.



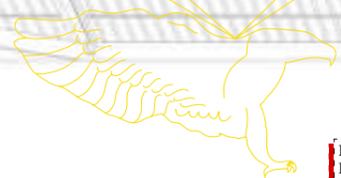
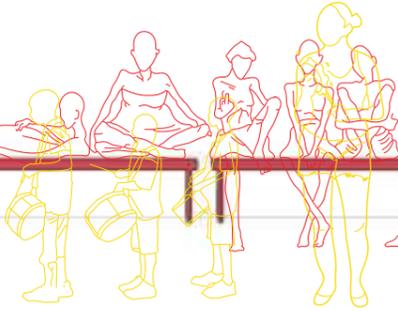
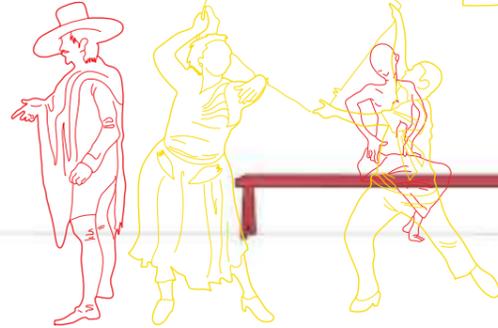
armazenamento

A noite o dono do armazém obriga os escravizados a dormirem no sótão/mezanino, podendo descer somente quando solicitado.

Em 1835 artista francês J.B. Debret retrata durante uma expedição ao Brasil o mercado de negros do Valongo, lojas onde traficantes de escravos negociavam carne humana com donos de fazenda e seus médicos responsáveis pela vistoria dos corpos contrabandeados.

Os salões, liberados para bailes em certas ocasiões contavam com mobiliário simples, bancos de madeira sóbrios e maciços, e um único assento estofado para o dono da loja. A cor das vestimentas eram a única coisa que distinguiam os negros escravizados quanto a seus mantenedores.

Para as funções de carga e desgarga de insumos os trapiches muitas das vezes possuíam escravizados como parte de seu capital imobilizado, isto é, junto as instalações e maquinário. Posteriormente, frente as primeiras políticas abolicionistas, os escravos de ganho e trabalhadores livres assumem estas funções, o que altera consideravelmente a população portuária.



Portão da Alfândega
Thomas Ender, 1818



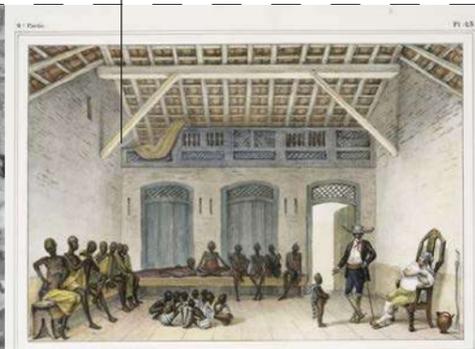
Vendedora de Folhas
de Bananeira
J.B. Debret, 1823



O mercado
do Valongo
Augustus Earle, 1824



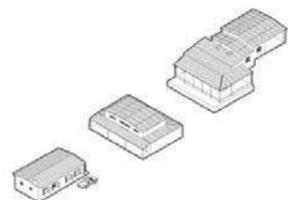
Mercado da
Rua do Valongo
J.B. Debret, 1835



venda

Saideira - considerações finais

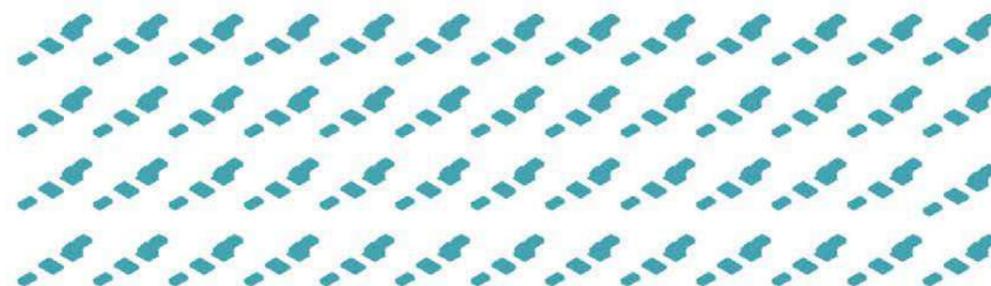
Alambique Serra-Verde



440 m²

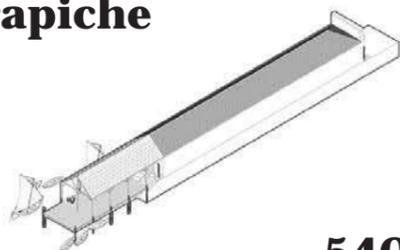
52

Alamb./Prologis



dens.média
0,013 ind/m²

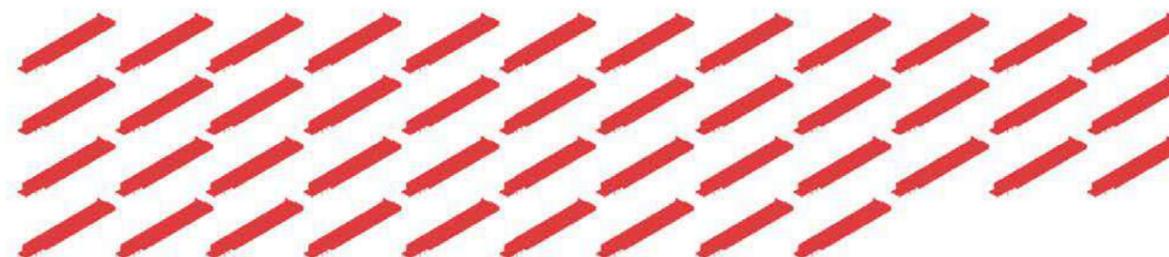
Trapiche



540 m²

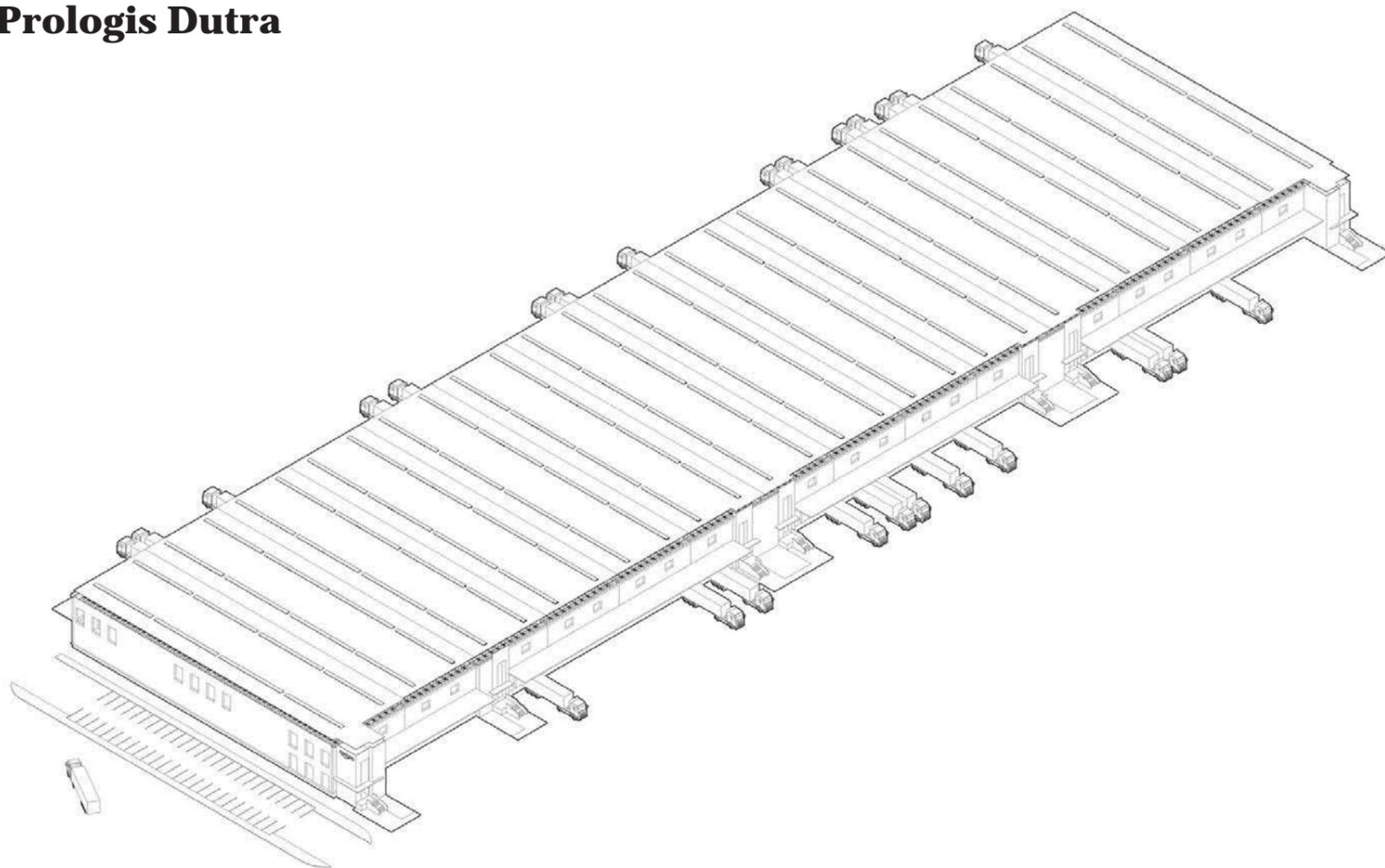
45

Trap./Prologis

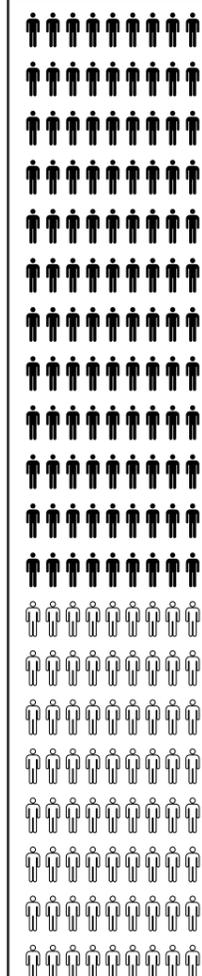


dens.média
0,013 ind/m²

Prologis Dutra

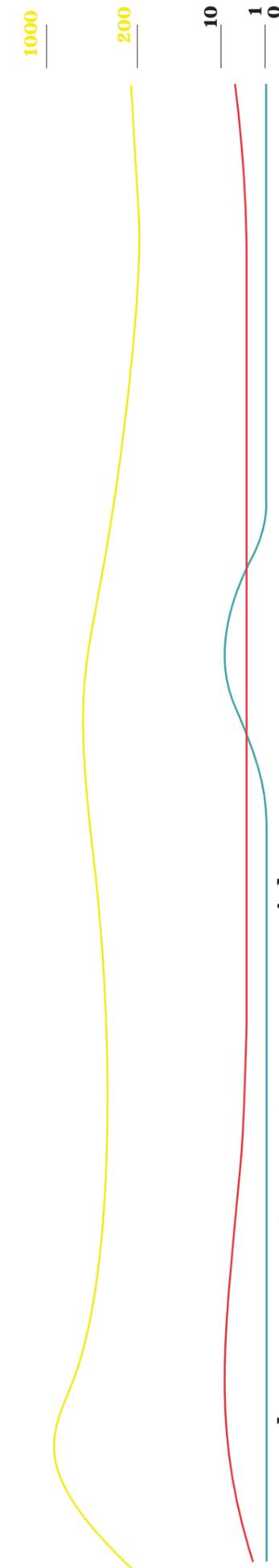


24.500 m²



dens.média
0,008 ind/m²

corpos/época do ano



“Descontinue a tradição
Desapropriie esse galpão, aí por que não?
Nas horas simples de alegria
Desconfigure essa equação”

Elza Soares, Tradição. 2019

Saideira

Em tempos de viagens espaciais custeadas por produtos manufaturados propõe-se aqui, uma visão a nível do solo daquilo que antes deveria ser do povo periférico e agora pertence a uma das maiores empresas do planeta, de uma cultura de resistência, obrigada a sobreviver nos entremeios do urbanismo da tão almejada “cidade inteligente”.

Mas há de resistir, o Rio também nos ensina que nas escruzilhadas, nos becos e frestas pulsam as raízes, batucam as mãos dos indígenas, negros, nordestinos e tantos outros postos as margens, que um dia ergueram esta cidade com estas próprias mãos. **Há de se lembrar os trapiches, para que se possa fazer alambiques e não mais armazéns.**



Rodovia Presidente Dutra.
Desfile sentido Nova Iguaçu.

- 1 KOOLHAAS, Rem. "Countryside: A Report"(2020). New York: Ed. Taschen, 2020
- 2 ANDRADE, Mário de. Macunaíma. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos. São Paulo: Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1978.
- 3 SIMAS, Luiz Antonio e RUFINO Luiz. "Fogo no mato: a ciência encantada das macumbas" (2018). Rio de Janeiro: Editora Mórula, 2018
- 4 SIMAS, Luiz Antonio. "O Corpo Encantado das Ruas" (2019). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2019
- 5 MARQUEZ, Renata e CANÇADO, Wellington (Orgs.). "ATLAS AMBULANTE". Ed. ICC, 2011.
- 6 JACQUES, Paola Berenstein, PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar". Salvador: EDUFBA, 2018. p. 335
- 7 JACQUES, P.B, PEREIRA, M.S (Orgs.). "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar". Salvador: EDUFBA, 2018. p. 335
- 8 JACQUES, P.B. Pensar por montagens. In: JACQUES, P.B., and PEREIRA, M.S., comps. "Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar [online]". Salvador: EDUFBA, 2018, p. 206-234.
- 9 KOOLHAAS, Rem. Junkspace. October, n.100, p. 175-190, spring 2002.
- 10 WAISMAN, M. Centro/Periferia/Região. In: O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- 11 MEDEIROS, Arlindo de. Memória histórica de São João de Meriti. São João de Meriti, Rio de Janeiro. 1958.
- 12 FARIAS, J. A. (2012). O projeto urbano ex-cêntrico como instrumento de política urbana. In L. M. S. A. Costa & D. B. P. Machado (Eds.), Conectividade e resiliência: estratégias de projeto para a metrópole (pp. 223–256). Rio de Janeiro: Rio Books e PROURB
- 13 CASCUDO, L.C. Prelúdio da Cachaça. Etnografia, História e Sociologia da aguardente no Brasil. Rio de Janeiro, IAA, 1968
- 14 ABREU, M. de. (1997). Evolução urbana do Rio de Janeiro (3a ed.). Rio de Janeiro: IPLANRIO e Zahar.
- 15 How Amazon hid its safety crisis, EVANS, 2020.
- 16 HONORATO, C. T.; MANTUANO, T. V. 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, 12 maio 2015.
- 17 BERDU, LÍVIA CINTRA . A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café: novos questionamentos para incontornáveis debates (1904-1913). *Revista Mundos do Trabalho*(online) , v. 12, p. 1-20, 2020.
- 18 HONORATO, Cláudio de Paula. Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758- 1831 – Dissertação de mestrado – UFF, Niterói, 2008
- 19 LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1991.
- 20 BENCHIMOL, Jaime L. Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992
- 21 IMAGINE RIO. Disponível em: <https://imaginerio.org/>, Acesso em: 13 Fev. 2022.
- 22 Power and Peril: 5 Takeaways on Amazon's Employment Machine. THE NEW YORK TIMES. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2021/06/15/us/politics/amazon-warehouse-workers.html>. Acesso em: 01/03/2022
- 23 Acervo digital da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Nos jornais do Rio de Janeiro digitalizados (Diário Carioca e Jornal do Comércio), no período de 1800-1900, foram pesquisadas as seguintes palavras: Trapiche, Trapiche do Sal, Trapiche do Valongo, Trapiche Gamboa)

Saúde!