PPGH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTORIA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
UNIRIO - CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
Programa de Pós-Graduação em História

UNIRIO história

**MAGNO FONSECA BORGES**

# Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo no Vale do Paraíba, 1826-1843

**2020**

UNIRIO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
CURSO DE DOUTORADO

# Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo no Vale do Paraíba, 1826-1843

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – PPGH/UNIRIO, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em História Social.

Discente:
Magno Fonseca Borges (2013110P7D01)

Orientador:
Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho

Coorientador:
Ricardo Henrique Salles

Rio de Janeiro – RJ
2020

UNIRIO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
CURSO DE DOUTORADO

# Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo do Vale do Paraíba, 1826-1843

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – PPGH/UNIRIO, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em História Social. Integrantes da Banca examinadora:

Prof. Dr. Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho – MAST (Orientador)

Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles – UNIRIO (Coorientador)

Prof. Dr. Rafael de Bivar Marquese – USP

Prof. Dr. Thiago Campos Pessoa Lourenço – UFF

Profa. Dra. Mariana de Aguiar Ferreira Muaze – UNIRIO

Profa. Dra. Heloisa Meireles Gesteria – MAST

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – UFF (Suplente)

Profa. Dra. Keila Grinberg – UNIRIO (Suplente)

Rio de Janeiro – RJ
2020

Catalogação informatizada pelo(a) autor(a)

Borges, Magno Fonseca
B732 Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo do Vale do Paraíba, 1826-1843 / Magno Fonseca Borges. -- Rio de Janeiro, 2020.
356

Orientador: Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho.
Coorientador: Ricardo Henrique Salles.
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, 2020.

1. Ferrovia. 2. Vias Interiores. 3. Classe senhorial. 4. Cultura cafeeiro-escravista. 5. Segunda Escravidão. I. Marinho, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro, orient. II. Salles, Ricardo Henrique, coorient. III. Título.

Para o “Cavaleiro do céu, escudeiro fiel, mensageiro da paz”
Para os três guerreiros
Ricardo Salles “como prova de reconhecimento e afeto filial”.
Pedro Marinho, com gratidão pela generosa orientação e amizade.
Bernardo, que “é o sol, é o tempo, é a estrada, é o pé e é o chão [...] a força que me leva a cantar”; o meniiino do vovô!

**AO PRINCÍPIO, PEÇO LICENÇA.**
**"E AGORA É HORA DE AGRADECER"**

"Cavaleiro do céu, escudeiro fiel, mensageiro da paz" te saúdo e agradeço. Me curvo em reverência e gratidão. "Eu ví um menino correndo, eu ví o tempo". Reverencio-te e saúdo!

Gil ensinou que é bom "andar com fé". Caetano escreveu e Roberto Carlos cantou aquela "força estranha"! Roberto e Erasmo compuseram "Amigo". Da cabeça genial de Gonzaguinha, o "guerreiro menino" fez lembrar que "um homem também chora". Zeca Pagodinho deu voz, encanto e ginga as composições de Murilão da Boca do Mato; de Claudemir e Marquinhos PQD; e de Claudinho Guimarães e Serginho Meriti. Cantou "minha fé" e fez lembrar que "um devoto dessa imensa legião de Jorge", deve "agradecer".

"Um homem também chora". E logo de saída, lembro que "quando a gira girou, ninguém suportou, só você ficou, não me abandonou". Por isso, e muito mais, agradeço a Adriana, Anna Clara e Bernardo. Esposa, filha e neto. Quando tudo se perdeu, e a sorte desapareceu, abaixo de Deus só ficou você[s]". Perdão pelos longos anos de presente ausência. Acho que não perdi uma só lágrima. Mas, tenho certeza: perdi alguns dos sorrisos mais gostosos. Limpemos essas memórias, diria minha esposa. Vocês sempre estiveram comigo, "no meu caminhar, nessa vida pra ir na corrida do ouro". E "só Deus sabe o quanto se labutou". Alegria, alegria! "Custou, mas depois veio à bonança". E "eu não teria chegado sozinho a lugar nenhum se não fosse você[s]"! Saibam que sempre "tive a certeza do [...] amor" de vocês. E agradeço!

Por vezes, as águas correm mansas. Por vezes há corredeiras. Por vezes as águas se precipitam no abismo para seguir seu curso. Não fui presente na vida de minha mãe, que sentiu minha falta e eu a dela... Manuela e Beatriz fizeram mil malabarismos circenses, que Nádia e Marco assistiram e fotogragaram. Bárbara embarcou em sua segunda graduação e Gabriel já encarou o barbeador. O calor transforma o milho em pipoca. Que bela flor! E assim, Acácio e Regiane empreenderam. Brisa suave, vento forte. Temporal! Raio, relâmpago e trovão. Papai encarou com coragem os dilemas de um coração que apesar de grande e forte, chegou a bater fraquinho... Tio Wilson embarcou em uma nova jornada... e eu sinto sua falta. "Andar com fé eu vou, a fé não costuma falhar", cantou Gilberto Gil. E a fé me irmanou a Guilherme Furusawa. Esse cara, que "tem a cabeça de homem, mas um coração de menino é

“meu amigo de fé, meu irmão camarada”, como nas palavras de Roberto e Erasmo. Águas, pipocas, raios e trovões. Todos torceram e ajudaram! Sou grato.

No meu caminhar, sou grato a Isabel Rocha, Américo Carvalho e Ana Leal pela confiança e apoio. Thiago Reis se fez amigo e parceiro. Marcelo Ferraro trocou mensagens, cedeu materiais e torceu. Mariana Muaze e Rafael Marquese foram imensamente generosos em nossa banca de qualificação. Junto com Thiago Campos Pessoa Lourenço, Heloisa Meireles Gesteria participaram de nossa banca e muito contribuíram com importantes críticas e sugestões valiosas. Obrigado.

Agradeço a Pedro Marinho pela “luz de[ssa] amizade sincera para ajudar carregar nossa cruz”.

“Quando tudo parece que estar perdido, é nessa hora que você vê quem é parceiro, quem é bom amigo, quem tá contigo quem é de correr”. E Ricardo Salles e não é de correr... Sou grato!

a sociedade não se propõe objetivos para cuja solução já não existam as condições necessárias (GRAMSCI, 1999, p. 235)

À medida que os Saquaremas foram consolidando suas posições no interior do governo, unindo a seus propósitos mesmo os homens livres, não proprietários, o tema da Ordem passou a ser secundário, sendo suplantado pela necessidade de difusão de uma Civilização (MATTOS, 2004, p. 213).

**Resumo**: Partindo do referencial teórico-metodológico de Antônio Gramsci narramos e analisamos os primeiros debates políticos sobre o modal ferroviário como alternativa para ligar o médio Vale do Paraíba em sua fase de expansão da cultura cafeeiro-escravista e a Corte e Praça de negócios do Rio de Janeiro.
**Palavras-Chave**: ferrovias; vias interiores; classe senhorial; cultura cafeeiro-escravista; segunda escravidão.

**Abstract**: Starting from Antônio Gramsci's theoretical and methodological framework, we narrate and analyze the first political debates on the railroad modal as an alternative to link the middle Paraíba Valley in its expansion phase of the coffee-slave culture and the Court and Business Square of Rio de Janeiro.

**Keywords**: railways; interior roads; manorial class; coffee-slave culture; second slavery.

## Sumário

**SUMÁRIO** ..... **10**

**1 – INTRODUÇÃO** ..... **11**

1.1 – "MAIS QUE UM ACIDENTE GEOGRÁFICO" ..... 12
1.2 – DRAGÃO DE FERRO: A IRRESISTÍVEL E INSPIRADORA FORÇA DO MUNDO ..... 19

**2 – O SOPRO DO DRAGÃO: VIAS INTERIORES E AS PRIMEIRAS NOTÍCIAS SOBRE OS CAMINHOS DE FERRO NO RIO DE JANEIRO** ..... **36**

2.1 – O "BEM ENTENDIDO ZELO PATRIÓTICO" ..... 41
2.2 – "PARA OBRAR SOBRE A OPINIÃO" ..... 58

**3 – OS HOMENS, OS DRAGÕES E A CONSTRUÇÃO DAS VONTADES** ..... **69**

3.1 – COM O INTERESSE QUE VOS É PRÓPRIO, E COM A PRUDÊNCIA QUE REQUER ..... 72
3.2 – E ESSE FLUXO E REFLUXO DAS MERCADORIAS NÃO É O QUE FAZ PROSPERAR O COMÉRCIO? ..... 95

**4 – VONTADE EM CONSTRUÇÃO** ..... **109**

4.1 – COSTURAS DE UM PLANO (PARTE I): O DECRETO 101 DE 31 DE OUTUBRO DE 1835 ..... 121
4.2 – COSTURAS DE UM PLANO (PARTE II): O PLANO VASCONCELOS, VELOSO E ROCHA ..... 141

**5 – THOMAS COCRHANE E A "BREVE HISTÓRIA DO PROJETO DA ESTRADA DE FERRO DE PEDRO II, DESDE 1838..."** ..... **168**

5.1 – "RESOLVIDOS EM FIM A METER OMBROS À EMPRESA": A IMPERIAL COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO ..... 177
5.2 – "QUANDO ABRIA AS ASAS, APAGAVA TODAS AS LUZES, ECLIPSAVA MESMO O SOL" ..... 201
*5.2.1 – "GOVERNO FOI OUVIDO A ESTE RESPEITO"* ..... *205*
*5.2.2. – "ENTÃO O REGRESSO É A REDUÇÃO DE RENDAS?"* ..... *235*
*5.2.3 – "A QUESTÃO É SABER SE NAS NOSSAS CIRCUNSTÂNCIAS PODEMOS TER UMA ESTRADA DE FERRO"* ..... *264*

**6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS** ..... **326**

**REFERÊNCIAS** ..... **337**

FONTES ..... 337
BIBLIOGRAFIA ..... 338

# 1 – INTRODUÇÃO

As transformações que ensejaram a conversão da América Portuguesa em um Estado nacional e independente, o Império do Brasil, bem como os dilemas enfrentados pelos diferentes habitantes da jovem nação ocorreu em profunda conexão com as grandes transformações de ordem social, política e econômica que, iniciadas no século XVIII, foram muito aprofundadas no XIX. Com o advento da modernidade oitocentista, ocorreram transformações profundas nas formas de viver das pessoas. E entre essas transformações ocupou papel destacado a questão das vias interiores e com ela, as diferentes possibilidades técnicas de transporte. Se antes mesmo dos oitocentos as viagens oceânicas experimentaram fortes (e, de certo modo, constantes) avanços no desenvolvimento de técnicas cada vez mais capazes de fazer deslocar produtos e pessoas entre os mares, o mesmo não se verificava no tocante as vias interiores.

Contudo, o século XIX foi o século da interiorização das vias. E isso porque foi o século da revolução dos transportes. E entre as diferentes possibilidades de vias interiores, a ferrovia foi a mais destacada. Nesse quadro, atores e agentes de diferentes partes do globo se digladiaram, mormente com poder de fogo assimétrico, sobre o tema das vias interiores. E no Império do Brasil, aqueles que disputavam a direção moral e intelectual do Estado também travaram suas disputas. “O tempo Saquarema” de Ilmar Rohloff de Mattos (2004) e “E o Vale era o Escravo...” de Ricardo Salles (2008) ocupam lugar destacado na produção historiográfica brasileira. As obras representam enorme contributo para a melhor compreensão do processo de espacialização do médio Vale do Rio Paraíba cafeeiro-escravista em sua articulação com a formação do Estado Nacional e da classe senhorial. Em nosso trabalho, enveredamos pelas sendas abertas por esses dois historiadores para erguermos o tema dos primeiros debates políticos sobre o modal ferroviário no Brasil como parte constitutiva desse processo. Nosso foco de análise recai sobre o intervalo de tempo compreendido entre os anos de 1826 e 1843; momento travejado pelos anos de crise e dissolução do primeiro reinado, pelo período das regências e primeiros anos do segundo reinado e que coincide com fração dos momentos de introdução e expansão da cultura cafeeiro-escravista no médio Vale do Paraíba fluminense.

## 1.1 – "MAIS QUE UM ACIDENTE GEOGRÁFICO"

Sob um o ponto de vista mais físico, o rio Paraíba do Sul tem sua origem na confluência entre dois rios: o Paraitinga e o Paraibuna. Este encontro se dá na atual represa de Paraibuna, localizada na cidade de mesmo nome e situada no Estado de São Paulo. Se considerarmos sua nascente mais afastada da foz, tem seu nascedouro na Serra da Bocaina com o nome de Paraitinga. De lá, até o seu encontro com o Atlântico, no distrito de Atafona – que faz parte do município norte fluminense de São João da Barra, na baixada dos Campos dos Goytacazes -, percorre 1.137 km. Está na base de uma bacia hidrográfica com aproximadamente 60 mil $Km^2$. Volvendo-se ao longo da calha formada pelos dois principais divisores de água do sudeste brasileiro – as Serras do Mar e da Mantiqueira – em seu trajeto banha localidades dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.[1] Em uma interessante descrição, Rafael Marquese e Ricardo Salles propuseram uma divisão bastante didática ao Vale formado por este rio. São três frações. A primeira delas é o Alto Vale, que pode ser representada como a porção "mais elevada, incrustada na Serra do Mar, onde nasce o rio, em São Paulo". A segunda fração é o Médio Vale, que abarca "as terras que vão de Cachoeira Paulista até Itaocara, no Rio de Janeiro". A terceira parte é o "Baixo Vale, quando o rio Paraíba vai se nivelando, aos poucos, até a foz na Baixada Campista" (MARQUESE & SALLES 2015, pp. 102-103).

A região do médio Vale do Rio Paraíba fluminense, separada geofisicamente da Baixada fluminense, da praça de negócios do Rio de Janeiro e da Corte pela Serra do Mar, era irrigada por um denso conjunto de caminhos, que podiam ser, e eram percorridos

[1] Segundo o geógrafo Antônio Teixeira Guerra, as noções de bacia fluvial e bacia hidrográfica são sinônimos. Uma bacia hidrográfica representa o "conjunto de terras drenadas por um rio principal e seus afluentes". Para ele, esta noção "obriga naturalmente a existência de cabeceiras ou nascentes, divisores de água, cursos d'água principais, afluentes, subafluentes etc.". Ainda segundo sua explicação, é comum se encontrar o uso da palavra vale como sinônimo a bacia. Por isso, é possível encontrar possibilidades de uso, a exemplo de "Bacia do São Francisco ou Vale do São Francisco; Bacia do Amazonas ou Vale do Amazonas" e nós incluímos aí por analogia Bacia do Paraíba do Sul ou Vale do Paraíba do Sul. Vejamos, contudo, que essas suas explicações foram formuladas para dar conta de um dicionário de Geologia e Geomorfologia. Foi deste modo que utilizamos o conceito aqui, posto que neste caso, nosso intento foi geomorfológico. Contudo, como o leitor poderá notar, em poucas outras passagens a noção será empregada sob este prisma, ou seja, apenas como de descritor de uma dada formação física. Destacamos ainda que Guerra indicou que "o conceito de bacia hidrográfica deve incluir também uma noção de dinamismo". Justificou isso porque considera importante que se esteja atento as "modificações que ocorrem nas linhas divisórias de água sob o efeito dos agentes erosivos, alagando ou diminuindo a área da bacia". O modo como, na maioria das vezes, utilizaremos as ideias de bacia e vale não se restringirá apenas as conformações geomorfológicas. O geógrafo Orlando Valdeverde, ao utilizar a noção de Bacia do Paraíba, o fez levando em conta também uma ideia de dinamismo. Mas, em seu corte agregou a análise da dinâmica de processos históricos localizados no tempo e no espaço. Levou em conta condições socioambientais e socioeconômicas, portanto. Cf. (GUERRA, 1989, p. 48); (VALVERDE, 1967, p. 75).

por tropas de mulas. Ao longo do século XVIII, a região foi cortada pelo Caminho Novo, que ligava a cidade do Rio de Janeiro a região mineradora. Em alguma medida e entre outros fatores, também é possível relacionar a elevação daquela cidade à categoria de sede do vice-reino, em 1763, com a abertura deste caminho, que garantiu maior fluxo as atividades de seu porto, colocando-o entre alguns dos mais dinâmicos de toda a América. A abertura do Caminho Novo e a maior circulação de produtos através das casas de negócios do Rio de Janeiro – usando modais integrados como os caminhos abertos, percorridos por tropas de mulas, e as atividades portuárias – estão no bojo de um mesmo transcurso histórico que permitiu o desenlace de condições para ampliar a fixação de um grande conjunto de empreendimentos naquele lugar. Para a cidade do Rio de Janeiro, deslocaram-se importantes investimentos em navegação e comércio (MUAZE, 2008, pp. 19-32).

Contudo, se comparado a este momento, mudanças profundas ocorreram naquela cidade durante o período Joanino. E estas mudanças reverberaram com força no processo de dinamização da região de Serra Acima. Realizaram-se novos empenhos na abertura de caminhos e estes esforços deram-se em concomitância com uma política de intensificação da concessão de sesmarias. Tratava-se mesmo de uma mudança no sentido de sociedade. Sob este ponto de vista, a região, ainda pouco ocupada, foi potencializada na principal fronteira agrícola daquilo que em 1815 passou a ser o Reino do Brasil – unido a Portugal e Algarves (PARRON, 2015, pp. 158-177). Mesmo com o incremento de uma política de incentivo a produção cafeeira encetada pelo Marquês de Lavradio, na década de 1770 (LAMEGO, 1963, pp. 99-100), foi com a intensificação da doação de sesmarias e certa ordem de mudança do sentido da escravidão, que se teceu um novo significado para a ocupação das localidades situadas nessa região (SALLES & BORGES, 2009, pp. 439-442).

A realização deste projeto envolveu também o enfrentamento da questão geográfica. A amplificação dos caminhos garantiu que a cultura cafeeira pudesse ser implantada na região. E em processo integrado, também foram estes caminhos construídos como uma rede de comunicação que favoreceu a circulação e difusão de ideias, projetos e formas de percepção de mundo (BORGES & MARINHO, 2015, pp. 478-480). Neste trabalho buscamos olhar um pouco mais de perto para algumas experiências históricas de construção e reconstrução de um pequeno pedaço do médio Vale, em sua fração fluminense. Trata-se daquilo que estamos aqui delimitando por zona pioneira da *plantation*

cafeeira.[2] A região que aqui delimitamos por zona pioneira foi formada, basicamente pelos atuais municípios de Lorena, Bananal, Rio Claro, Piraí, Pinheiral, Volta Redonda, Barra Mansa, Barra do Piraí, Mendes, Engenheiro Paulo de Frontin, Vassouras, Miguel Pereira, Pati do Alferes, Paraíba do Sul e Valença. Com esta delimitação, de modo algum visamos obscurecer o processo de expansão da cultura cafeeira por outras áreas, nem mesmo negar a existência de plantações de café em outros lugares. Contudo, e para os fins deste estudo, assinalamos que um denso conjunto de relações sociais de forças estiveram na base da introdução e expansão da *plantation* cafeeira nessa faixa territorial. E assim, mais que em qualquer outro lugar, o grosso de todo o café exportado pelo Brasil ao correr da primeira metade do século XIX foi produzido nessa zona pioneira. E foi também do sucesso dessas exportações, que novas relações de forças ganharam contornos e forjaram a expansão dessa fronteira agrícola.

Logo na introdução de sua clássica obra de título "O Homem e a Serra", o geógrafo e engenheiro de minas Alberto Lamego afirmou que a cultura cafeeira representou o "prelúdio da mais espetacular revolução agrária que" até aquele instante "abalou a vida brasileira".[3] Avaliando as configurações técnicas que envolviam, entre outras questões, o "clima próprio a sua máxima frutificação", Lamego entendia que o café era "por excelência um trepador de morros, um inveterado escalador de serras". Para ele foi assim, na busca pelas melhores condições de aclimatação e produção para cultura cafeeira, que o homem travou uma "luta obstinada contra o meio hostil". Ocupou as terras da calha por onde corre o Rio Paraíba do Sul – as Serras do Mar e da Mantiqueira – principalmente em sua porção centro-sul fluminense, região que também ficou conhecida pelos contemporâneos como Serra Acima. Para Lamego, foi neste instante que o homem empreendeu uma verdadeira "epopeia contra a floresta e a montanha". E ao fazê-lo, incluiu "o Brasil numa nova fase econômica apressando-lhe os passos para o seu lugar entre as grandes nações" (LAMEGO, 1963, pp. 6-7).

---

[2] (1) No segundo volume de "Sete ensaios sobre a economia brasileira" Antônio Barros de Castro escreveu o texto "Herança regional no desenvolvimento do Brasil". Nesse seu texto, o autor entendeu que "a característica que não apenas diferencia profundamente o chamado ciclo cafeeiro, como constitui, a nosso ver, uma chave para a interpretação do significado desta lavoura na história econômica brasileira, é sua marcante 'mobilidade'. O café foi, entre nós, uma 'cultura itinerante'. Na expansão como na crise, devemos analisá-la como uma atividade em movimento. Dada esta característica, a lavoura em expansão compreendia: uma faixa ou zona pioneira, onde o café está penetrando; uma região em que ele se encontra consolidado e plenamente produtivo; uma região decadente, onde a cultura se encontra em regressão" (CASTRO, 1971, p. 61-62); (2) A escolha desse modelo de interpretação e análise histórica é resultado das contribuições de Rafael Marquese durante a nossa banca de qualificação. Agradecemos.

[3] Alberto Lamego escreveu o Homem e a Serra em fins da década de 1940. A obra veio a público pela primeira vez em 1950 e sua segunda edição ocorreu em 1963.

Investigando a experiência social brasileira “nos quadros da economia-mundo capitalista do século XIX”, logo nas primeiras linhas de seu artigo “O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate”, o historiador Rafael Marquese indicou que no curto intervalo de duas gerações a paisagem natural e cultural do lugar foi modificada por completo. Para ele, ao longo deste desenrolar histórico foram tecidas “novas formas de coordenação do processo de trabalho e de produção, com impacto imediato sobre a organização dos ambientes construídos das *plantations* cafeeiras”. Além das mudanças nos riscos arquitetônicos e na paisagem das propriedades rurais, um denso conjunto de vilas e cidades foi formado no bojo deste processo histórico (MARQUESE, 2010, p. 84).

Nos dois textos – o primeiro de um geógrafo e o segundo de um historiador – o Vale do Rio Paraíba foi urdido para além da comum delimitação física. Seus estudos expandiram a noção de região – que não foi tomada apenas como um simples palco onde aconteceram os fenômenos sociais. O relevo – com sua topografia, os seus montes e encostas, os rios e seus afluentes – foram mais que descritores de um dado lugar. A região foi percebida para além do território onde se desenrolaram os fenômenos sociais. Seus encaminhamentos teórico-metodológicos exigiram tanto um deslocamento como uma ampliação desses tipos de entendimento. A região foi percebida como parte constitutiva desses fenômenos. Mais que um ente dado de antemão, a região foi apreendida como uma construção. Foi também neste sentido que ao apresentarem o livro “o Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão”, por eles organizado, Mariana Muaze e Ricardo Salles informaram que para os contemporâneos do século XIX, a denominação Vale do Paraíba significava mais que um acidente geográfico.[4] Carreava como signos “café, grandes propriedades e proprietários rurais e escravidão. E ainda mais, a região era percebida como esteio econômico do Império e o lócus de sua classe dominante” (MUAZE & SALLES, 2015, p. 14).

A forma como os organizadores perceberam a região foi muito influenciada pela importante contribuição de Ilmar Rohloff de Mattos. Em sua elaboração, a região foi tomada como categoria necessária a sua investigação e engendrada a partir da experiência colhida na própria realidade; como parte de “uma construção historicamente determinada, e não como conceitos e noções previamente dados”. Segundo ele, esse procedimento o

[4] Mariana Muaze desenvolveu esta noção em dois outros textos: “O Vale do Paraíba e a dinâmica Imperial” (MUAZE, 2011) e “Novas considerações sobre o Vale do Paraíba e a dinâmica Imperial” (MUAZE, 2015).

permitiu escapar as generalizações e dar vida e conteúdo aos agentes históricos (MATTOS, 2004, p. 15 e 50). Em larga medida, o modo como o espaço foi concebido por Milton Santos pode ser posto em íntima relação com a forma que Ilmar Mattos operou a ideia de região. Os procedimentos apontados por Ilmar Mattos, por sinal, também podem ser encontrados no repertório de indicações e reflexões apresentadas por Milton Santos em "A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção" (SANTOS, 2006). Ao definir o espaço como o objeto a que está subordinado à geografia como disciplina, o autor explicou que o objeto está em relação direta com o método, o que torna indispensável um esforço interpretativo que contribua tanto "para identificar a natureza do espaço, como para encontrar as categorias de estudo que permitam corretamente analisá-lo". Para ele, isso envolve uma tarefa onde se processa "o encontro de conceitos, tirados da realidade, fertilizados reciprocamente por sua associação obrigatória, e tornados capazes de utilização sobre a realidade em movimento". Foi a isso que Milton Santos chamou de "busca de operacionalidade", que, segundo ele, é "um esforço constitucional e não adjetivo, fundado num exercício de análise da história" (SANTOS, 2006, p. 10).

Foi nesse sentido que o geógrafo compreendeu que a noção de região, como categoria de análise, permite a problematização dos recortes e a análise da formulação de identidades. Foi também sob esta percepção que Mariana Muaze apreendeu o Vale do Paraíba. Segundo ela, "os diferentes significados dados ao Vale do Paraíba ao longo do século XIX permitem caracterizá-lo como uma construção histórica". A autora observou que, ainda no romper do século XIX, a parca ocupação das matas do lugar permitia aos agentes coevos projetar "o rio Paraíba como localizador para os que ali passavam". Isso atendia aos interesses mais imediatos de "traçar direções que facilitassem a exploração daquelas terras" (MUAZE, 2015, p. 62) – que, grosso modo, era também o modo como se dava, àquele momento, a maioria das experiências de desbravamento e ocupação das zonas não banhadas pelo Atlântico; era, mormente, seguindo os cursos dos rios que se traçavam caminhos e onde se instalavam a maioria dos povoados da América Portuguesa.[5] Mas, segundo Muaze,

> à medida que o território foi colonizado, houve o crescimento de vilas, cidades, entrepostos comerciais, estradas, pequenos e médios

[5] Percepção corroborada pelas análises de Stanley J. Stein. Segundo o brasilianista, "dois pontos frequentemente mencionados em mapas contemporâneos eram a serra do Mar - muitas vezes denominada 'serras do Mar' por causa da variedade de nomes locais usados e o rio Paraíba" (STEIN, 1990, pp. 32-33).

> sítios, além de imensos latifúndios. As transformações sociais, econômicas, políticas, culturais e de meio ambiente ocorridas alteraram as percepções individuais e coletivas constituídas sobre aquela espacialidade. Das relações estabelecidas e vivenciadas pelos agentes sociais, emergiu a noção de Vale do Paraíba como região cafeeira, escravista, exportadora e economicamente próspera. Esta associação foi facilitada pela rápida ampliação do cultivo da rubiácea nas terras banhadas pelo rio Paraíba; também conhecidas como 'Serra Acima'. Portanto, como fica aqui demonstrado, o espaço é um produto social, resultado histórico das disputas sociais e políticas em torno da significação do território. E com o vale do Paraíba não foi diferente (MUAZE, 2015, p. 62 (grifo nosso)).

Ao refletirmos sobre o Vale do Paraíba, tanto na formulação de Ilmar Mattos que o apreendeu por "região de agricultura mercantil-escravista", como sob o prisma da Segunda Escravidão, que permitiu a Rafael Marquese o tomar por "Vale do Paraíba cafeeiro", verificamos que as relações sociais se deram sobre a superfície de um palco/território. Mas os autores foram além e desnudaram que isso é insuficiente para a melhor compreensão da experiência humana. O território, como palco das ações humanas foi transformado ao longo da vida vivida. Sem paisagem – que é mais que a descrição da geografia física – palco é só palco. Sem o aparecimento do cenário/paisagem torna-se impossível a descrição e compreensão de uma trajetória histórica. É necessário compreender que o cenário como paisagem foi alterado ao longo da peça em seu movimento, a ópera da história. Os atores não apenas atuaram no cenário/paisagem – aquilo que está no campo do visível, as expressões materiais de uma sociedade. Eles os construíram ao longo das cenas. E essas construções se deram com a incorporação, retirada e modificação de objetos.

Mas não apenas isso! Foram construtores da paisagem não apenas porque agiram sobre um palco-território, mas, também porque suas ações estavam sempre em diálogo, em interação e em relação com o meio. Demandavam, exigiam, refutavam, usavam, não usavam, engenhavam, arquitetavam, planejavam, executavam, construíam, devassavam, destruíam, devastavam e modificavam os objetos da paisagem. A ação dos atores na construção do cenário/paisagem é parte da própria trama da peça. Estas construções do cenário/paisagem também se deram pela produção de significados e sentidos aos objetos. As demandas e exigências; adesões ou refutações; os usos, não usos e desusos; os sentidos e os significados; tudo isso, marcaram relações que só podem ser

alcançadas no bojo dos processos sociais e verificadas na inseparabilidade das noções tempo e espaço.

Tempo e espaço são construtos sociais, forjados no bojo das contradições e dos conflitos humanos, a mola propulsora do movimento da história. A ação tira o caráter estático do cenário – que sob essa nossa angulação, não é só contexto, mas é parte integrante do texto. E as cenas, vistas deste modo, passam a ser a própria interação necessária, embora não natural, dos atores entre si e com o meio – e não apenas no meio. Neste estudo buscamos olhar mais de perto para alguns dos processos que contribuíram a formação social dessa região em sua articulação com a formação do Estado Nacional e da classe senhorial.[6] Algo já bem apontado e trabalhado por Ilmar Mattos (MATTOS, 2004) e por Ricardo Salles (SALLES, 2008). Procuramos contribuir a esse debate introduzindo algumas análises sobre a mudança de sentidos da ocupação da região em sua articulação com os debates sobre as vias interiores, com foco especial para o modal ferroviário no intervalo de 1826 a 1846. Instante de introdução e expansão da cultura cafeeiro-escravista de sentido nacional.[7]

[6] Neste nosso trabalho, buscamos seguir as formulações de Ilmar Roholoff de Mattos sobre o Estado Imperial Brasileiro, construída a partir de Antônio Gramsci (força + consenso; sociedade política + sociedade civil). Para Ilmar Mattos, "quando operamos o conceito de Estado Imperial não estamos considerando nem única, nem exclusivamente os aparelhos de coerção possibilitadores e garantidores da dominação, e sim operando com um conceito de Estado que tem como um de seus elementos fundamentais o fato de ser o *lócus* dos dirigentes." Isso significa dizer que estes dirigentes exerciam uma direção intelectual e moral sobre o Estado. Neste sentido, em que o Estado é entendido como ampliado (MARINHO, 2002), os dirigentes não são mais apenas aqueles que "se restringem aos empregados públicos, encarregados da administração do Estado em seus diferentes níveis. Por dirigentes saquaremas estamos entendendo um conjunto que engloba tanto a alta burocracia imperial - Senadores, magistrados, ministros e conselheiros de Estado, bispos, entre outros - quanto os proprietários rurais localizados nas diversas regiões e nos mais distantes pontos do Império, mas que orientam suas ações pelos parâmetros fixados pelos dirigentes imperiais, além dos professores, médicos, jornalistas literatos e demais agentes 'não públicos' - um conjunto unificado tanto pela adesão aos princípios da Ordem e Civilização quanto pela ação visando sua difusão". Por sua vez, e ainda seguindo Ilmar Mattos, "quando operamos com o conceito de classe senhorial estamos operando com uma categoria histórica, e não com uma mera classificação que leva em consideração o lugar ocupado por um conjunto de indivíduos no mundo da produção e a relação que mantêm com uma outra classe fundamental. Estamos considerando, antes de mais nada, uma trajetória assinalada por inúmeras lutas, trajetória essa à qual não é estranha a direção saquarema. Assim, a natureza da classe e seus elementos de coesão - sua identidade, em suma - aparecem como resultados de experiências comuns vividas por determinados homens, experiências essas que lhes possibilitam sentir e identificar seus interesses como algo que lhes é comum, e dessa forma contrapor-se a outros grupos de homens cujos interesses são diferentes e mesmo antagônicos aos seus" (MATTOS, 2004, pp.15-16). Entre outros estudos que adotam esta formulação Cf. (MARINHO, 2002); (MARINHO, 2008); (SALLES, 2008); (SALLES, 2012); (SALLES, 2013).

[7] Refletindo sobre a conformação da zona pioneira de cultura cafeeiro-escravista, trabalhamos com os seguintes marcos: introdução da cultura cafeeira escravista (1770 - 1835) - subdividida em duas fases: (a) de sentido colonial (1770-1808) e (b) de sentido nacional (1808-1835); expansão da cultura cafeeira escravista (1835-1850).

## 1.2 – DRAGÃO DE FERRO: A IRRESISTÍVEL E INSPIRADORA FORÇA DO MUNDO

Entre os anos finais do século XVIII e início do XIX, os sistemas de comunicações internas da América Portuguesa e posteriormente Reino (1815) e Império do Brasil (1822), pouco diferia dos demais lugares do mundo.[8] As comunicações internas representavam um problema de grande monta até mesmo nas principais nações europeias. Assim como no Brasil, também em Inglaterra, França, Portugal e Espanha, a maior fração do transporte de pessoas e mercadorias era feito por estradas de terra e com o uso da tração animal. Apesar dos esforços em melhorias de algumas estradas,[9] de modo geral, "o fornecimento de transporte de passageiros por terra era pequeno e o transporte de mercadorias, também por terra, era vagaroso e proibitivamente caro". Isso não significa dizer que as áreas mais interioranas dessas diferentes nações vivessem em completo isolamento. Contudo, as comunicações interiores era um problema que gargalava a maior integração entre essas áreas. Também havia estradas integrando os diferentes Estados Nacionais, o que favorecia alguma circulação de produtos entre os diversos lugares. Mas isso envolvia um sem números de dificuldades, que limitava o alcance e o avanço das atividades comerciais. Segundo Hobsbawm "para a grande maioria dos habitantes do mundo [...] o ato de viajar – exceto talvez o de ir e vir dos mercados – era absolutamente fora do comum". Ainda segundo o autor, se pessoas e mercadorias "se moviam por terra, isso era feito na imensa maioria das vezes a pé ou então nas baixas velocidades das carroças". Era desse modo que ainda no "início do século XIX" se realizavam "cinco sextas partes do trânsito de mercadorias na França, a um pouco menos de 20 milhas por dia". Mesmo que os nobres geralmente se locomovessem em carruagens particulares, não era desse modo que a maior parte das pessoas se deslocava e que os mais diferentes gêneros de alimentos e bens de consumo eram transportados. De modo geral, "na maior parte do mundo, o que dominava o transporte terrestre era a velocidade do carreteiro caminhando ao lado da mula ou do cavalo" (HOBSBAWM, 2013, pp. 30-31).

---

[8] Fernand Braudel observou que naquele momento de aceleração das transformações do mercado mundo "Napoleão desloca-se à mesma velocidade de Júlio Cesar". Segundo o autor, "a troca, que é o instrumento de qualquer sociedade econômica em progresso, foi prejudicada pelos limites que lhe eram impostos pelos transportes: a lentidão, o seu magro fluxo, a sua irregularidade e, finalmente, o seu elevado custo. Tudo encalha nestas dificuldades" (BRAUDEL, 1995, p. 390).

[9] Entre a década de 1760 e o final do século, a viagem de Londres a Glasgow foi reduzida de 10 ou 12 dias para aproximados 2 ou 3 dias (HOBSBAWM, 2013, p. 30).

As dificuldades em manutenção dessas vias terrestres de transporte eram enormes. Mas, não restam dúvidas que para o caso das zonas tropicais como o Brasil, o problema ganhava contornos bem mais dramáticos (SUMMERHILL, 2003). A manutenção dessas estradas eram mais difíceis e onerosas, principalmente se levarmos em consideração que ao longo desse instante, muitos trechos, mesmo os das mais importantes estradas, podiam ser comparados a meras picadas estreitas em meio a uma densa área florestada. Somam-se a isso os rigores das chuvas nas épocas das águas sobre a topografia acidentada das Serras do Mar e da Mantiqueira (LAMEGO, 2017). Àquela época, a conservação das estradas poderia ser grosseiramente resumida à incessante luta dos homens contra os resultados das intempéries e o avanço da floresta – que teimava, por assim dizer, em tentar recuperar alguns dos trechos que lhes fora tomado. Nesse quadro, havia um enorme descompasso entre o volume de pessoas e produtos transportados através das viagens oceânicas se comparado com o que era possível através das estradas de terra – necessárias ao comércio interior. "Estar perto de um porto era estar perto do mundo", dizia Hobsbawm. Nessas condições de vias de comunicações, era mais fácil "ligar capitais distantes do que o campo às cidades". E isso, num contexto em que o mundo ainda era "essencialmente rural" (HOBSBAWM, 2013, pp. 31-33). Apesar do aumento das possibilidades de transportes de cargas e passageiros através dos oceanos, os caminhos interiores não acompanhavam esse compasso. E tudo isso se desenrolava num contexto bastante diverso daquele que se verifica a partir da segunda metade do século XIX. Apesar do progressivo crescimento das cidades, ainda não havia ocorrido um dos mais notáveis fenômenos demográficos decorrentes das novas configurações do mundo capitalista que começava a ganhar suas feições, qual seja, a maior concentração de pessoas nas cidades que no campo.[10]

Certamente, entre os oceanos navegados durante aquele intervalo de tempo, nenhum teve tanto trânsito de veleiros e vapores carregados de mercadorias e pessoas

[10] Conforme o autor fez questão de frisar, "até mesmo na própria Inglaterra, a população urbana só veio a ultrapassar a população rural pela primeira vez em 1851" (HOBSBAWM, 2013, pp. 31-33). Segundo Alcir Lenharo, "Os historiadores de população oferecem cifras progressivas do aumento demográfico [da Cidade do Rio de Janeiro]. Maria Yedda Linhares e Bárbara Levy calculam ter crescido a população urbana do Rio de Janeiro entre 1794 e 1821 na faixa de 2,8%; de 1821 a 1849 o aumento foi ainda maior: 3,1%. Cf. "Aspectos da história demográfica e social do Rio de Janeiro - 1808 a 1889" *in* LINHARES & LEVY. 1973, p. 128. Algumas estimativas coletadas por Roberto Macedo, baseadas em dados censuais ou aproximações cedidas por autoridades contemporâneas, também são ilustrativas da progressão da população do Rio de Janeiro no período em questão: em 1799, 43-376 habitantes; 60 mil, em 1808; 80 mil, em 1819; 112.695, em 1821; 137.038, em 1838. Mais detalhes podem ser colhidos em MACEDO, R. 1943, p. 93-4" (LENHARO, 1992, pp. 42 (n-1)).

como o Atlântico. Aquele instante, um enorme contingente de pessoas já havia sido deslocado da Europa para as Américas, principalmente para os Estados Unidos, na condição de imigrantes. Mas a maior fração dos que foram transportados através do Atlântico, ao longo de boa parte dos oitocentos, tinham como destinos ou a ilha de Cuba ou o sudeste do Brasil. Nesse caso, o oceano Atlântico era convertido na Calunga Grande, por onde navegavam os tumbeiros. Seus passageiros estavam submetidos a todos os tipos de horrores e muitos não resistiam à travessia. Tinham seus corpos jogados ao mar. Essas pessoas não vinham por vontade própria, mas forçados e submetidos à vontade de outros (SLENES, 1992, pp. 53-55). Eram pessoas convertidas em mercadorias no infame comércio. Bens de capital nas zonas de *plantation* (TOMICH, 2011, pp. 24-27).

Entre os bens de consumo, chegavam a todas as Américas, e em volume cada vez maior, as diversas mercadorias produzidas principalmente nas fábricas inglesas – a oficina do mundo (MATTOS, 2004, pp. 25-26). E sem sombra de dúvidas, nenhum produto circulou mais que o algodão bruto e os tecidos de algodão. Era esse último o principal gênero saído dos portos europeus em direção ao novo mundo. Das Américas, enormes quantidades de *commodities* eram embarcadas nos diferentes portos e remetidas para a Europa. Mas, entre elas nenhuma outra movimentou tanto os mercados entre os dois continentes banhados pelo Atlântico Norte como os carregamentos de algodão produzidos nos Sul dos Estados Unidos (BAPTIST, 2013, p. 9).

Certamente a rota comercial Estados Unidos / Grã-Bretanha foi a que movimentou os maiores volumes de capitais à época – e isso se deu em escala até então não experimentada na história da humanidade. Já o açúcar cubano chegava via marítima aos portos estadunidenses em muito maior volume que ao mercado europeu. Até 1830, o grosso do café produzido no Brasil seguia para a Inglaterra. A partir de então houve uma mudança no eixo de negócios dos grãos de café embarcados nos portos brasileiros, cujo principal era o da cidade do Rio de Janeiro, com destino ao mercado exterior. Os Estados Unidos foi o maior comprador do produto e o consumo de café cresceu de modo exponencial (YOUSSEF, ESTEFANES, & PARRON, 2015, p. 141). Para termos uma ideia da alteração do padrão de consumo do gênero, a expressão *coffee break* (parada para o café) foi incorporada a linguagem e difundida como parte da cultura e identidade estadunidense.

A zona pioneira de produção cafeeiro-escravista foi forjada como parte do processo de modificação dos arranjos políticos e econômicos em ocorrência no mundo

Atlântico da passagem do século XVIII ao XIX – e, por isso mesmo, pode ser mais bem apreendida se vista como parte do quadro geral em que se desenrolou a Revolução Industrial e os processos revolucionários nos Estados Unidos, na França, em Saint-Domingue e em todo o continente americano (MARQUESE & TOMICH, 2015). Nesse quadro, a centralidade britânica no século XIX só foi possível com a formação de novas zonas produtoras que aceleraram a interdependência entre diferentes espaços da arena Atlântica. Aquele instante, ainda não havia um desenho mais completo de um mercado mundial, o que, de fato, só veio a ser atingido em posterior. Mas, ainda assim, o "mercado mundial, aquela pré-condição crucial e característica da sociedade capitalista, estava já por longo tempo se desenvolvendo em novas feições" (HOBSBAWN, 2014, p. 89). Vejamos que se nesse instante já é possível verificar certo grau de interdependência ao pensarmos o mercado global, o termo pode ser mais bem empregado se pensarmos a arena atlântica. As profundas alterações nas relações de produção e consumo teve por resultado a contradição entre a ascensão do trabalho assalariado na Europa e o recrudescimento do escravismo nas principais regiões que forneciam matéria-prima – a principal delas, o algodão, além de e outras *commodities*, com destaque para o açúcar e café (TOMICH, 2011, pp. 81-97).

Se ao longo da introdução da cultura cafeeira o quadro das estradas interiores era dramático em praticamente todo o mundo, o mesmo não se pode afirmar sobre os instantes de sua expansão na zona pioneira, a década de 1830 e 1840, quando foi desencadeado um novo arranjo de transporte na fração norte da arena Atlântica. Desde a metade da década de 1820, na Inglaterra e nos Estados Unidos foram postas em circulação as primeiras ferrovias modernas. As locomotivas já deslizavam fumegantes sobre os trilhos, fazendo transportar volumes até então impensáveis. Carreavam minério de ferro, carvão, tecidos, algodão, açúcar e café. As ferrovias já transportavam pessoas e produtos nos dois lugares, modificando completamente a dinâmica do comércio interior e reconfigurando definitivamente o capitalismo. As locomotivas e seus vagões eram o "maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde nada previamente havia passado, exceto mulas e carroças" (HOBSBAWN, 2014, p. 98).

De vários modos, a expansão da cultura cafeeira escravista na zona pioneira, ocorrida ao correr das décadas de 1830 e 1840 foi filha da irresistível e inspiradora força que move o mundo. O dragão de ferro carreou dos portos estadunidenses aos novos consumidores o resultado do labor escravo das *plantations* brasileiras. Sem isso, seria

pouco possível que houvesse condições materiais para a forte aceleração da cultura e seu lugar destacado na pauta das exportações. A expansão da cultura cafeeira na zona pioneira esteve intimamente atinada com as mudanças nos padrões das vias de comunicações interiores e, principalmente, com o advento das estradas de ferro (TOMICH, 2011, pp. 84-85). Foi também da formação das malhas ferroviárias na Inglaterra e, principalmente, nos Estados Unidos que se teceu o arranque da cultura cafeeira no Vale porque elas contribuíram para ampliar o consumo e dar forma ao capitalismo – não o capitalismo mercantil-monopolista anterior, mas ao capitalismo de mercado, de livre comércio, de flutuação de preços etc., que começava a ganhar sua forma expansionista, com vistas a integrar os mercados mundiais. Não foi mera coincidência a forte expansão da cultura cafeeira na zona pioneira nesse período. É possível enlaçar no mesmo quadro a "Era das Revoluções (1789-1848)" e os instantes de introdução (1760-1835) e expansão (1836-1850) da cultura cafeeira na zona pioneira, do mesmo modo que o seu apogeu (1851-1865) faz mais sentido se visto no interior da "Era do Capital (1848-1875)", e não como acontecimento exógeno a esse quadro. A introdução, expansão, apogeu e grandeza da cultura cafeeira (SALLES, 2008, pp. 150-152) desenrolaram-se de modo simultâneo e sinérgico com o quadro em que se desenvolveu e consolidou a modernidade da era contemporânea.

Impulsionada por modificações culturais que passavam pela ordem das transformações científico-tecnológicas em suas relações com o mercado mundial, alteraram-se regimes de governo, doutrinas econômicas e relações de trabalho. Nele, a reformulação do mercado mundial de *commodities* e a expansão do consumo de produtos industriais também esteve no bojo destas transformações. Este processo carreava consigo a certeza na ciência como força social e política de transformações e rupturas. Segundo Hobsbawm, "com tal confiança nos métodos da ciência, não é de se surpreender que os homens instruídos da segunda metade do século XIX estivessem tão impressionados com suas conquistas". Concluía que "de fato [esses homens], às vezes chegavam a pensar que estas conquistas não eram apenas impressionantes, mas também finais" (HOBSBAWN, 2014, p. 381).

Neste quadro, o ferro e o vapor ocuparam parte significativa dos empenhos em pesquisas e inventos. Entre estes, o transporte sobre trilhos, desempenhou papel especial. Sua adoção estimulou uma cadeia complexa de investimentos científicos, políticos, econômicos e sociais, que envolvia, entre tantos outros elementos, os cálculos físicos e

matemáticos de resistências de materiais, os estudos topográficos, o desenvolvimento de sistema contábil; os debates e produções de leis, decretos e normatizações; a captação de recursos financeiros (EL-KAREH, 1982, pp. 14-15). Ao longo da década de 1830, as estradas de ferro já cortavam, ainda que com extensões modestas, terras tanto nas Américas como na Europa. Segundo os dados levantados por Hobsbawm, em 1840 havia 1,7 milhares de milhas de estradas de ferro construídas na Europa. Nesse mesmo instante, os Estados Unidos já contava com 2,8 milhares de milhas (HOBSBAWN, 2014, p. 95). E estes números só fizeram subir nos decênios seguintes. Mas, de modo geral, até a década de 1850, a implantação das malhas ferroviárias esteve contida a estas espacialidades. A notável exceção, certamente foi a ilha de Cuba.

> Em 1845, fora da Europa, o único país "subdesenvolvido" a possuir uma milha que fosse de estrada de ferro era Cuba. Em 1855 havia linhas em todos os cinco continentes, apesar de na América do Sul (Brasil, Chile, Peru) serem dificilmente visíveis. Em 1865, a Nova Zelândia, Argélia, México e África do Sul já tinham suas primeiras estradas de ferro, e por volta de 1875, enquanto Brasil, Argentina, Peru e Egito tinham perto de mil milhas ou mais de trilhos, Ceilão, Java, Japão e mesmo o remoto Taiti já tinham adquirido suas primeiras linhas (HOBSBAWN, 2014, pp. 95-96 (destaque do autor)).

Se até a década de 1850 ainda era tateante os arranjos de vias interiores que franqueassem as condições para uma maior interdependência global, esse quadro foi bastante modificado desde então. As possibilidades de transportes interiores foram muito dilatadas, alterando substancialmente o quadro geral. Ou seja, se até 1850 o volume transportado através dos oceanos eram bem maiores que a capacidade de movimentação de cargas e pessoas pelas estradas interiores, ao correr da "A Era do Capital" esse quadro mudou radicalmente. Ainda segundo Hobsbawm, em 1875 já havia cerca de 62 mil locomotivas em todo mundo. Engatados em tamanha força de arrasto, havia "112 mil vagões de passageiros, meio milhão de vagões de cargas", o que permitiu o transporte de aproximadamente "1.371 milhões de passageiros e 715 milhões de toneladas de mercadorias". Essa capacidade de transportes interiores representou uma drástica alteração do quadro mundial, se comparado a "Era das Revoluções". Se até 1848 transportava-se em muito maior volume pelos oceanos que os caminhos interiores tinham possibilidades de carrear, ao longo da "Era do Capital" a forte ampliação da malha ferroviária, em diferentes

pontos do planeta, teve condições de fazer transportar “nove vezes mais do que era carregado anualmente [em média] por via marítima” naquela década de 1870 (HOBSBAWN, 2014, p. 95).

Se até a década de 1850, a expansão das ferrovias foi bastante tímida, quando comparada aos decênios seguintes, sua introdução e expansão marcaram profundamente as relações internacionais na arena Atlântica. E se de um modo mais geral os volumes transportados através dos oceanos eram muito maiores do que aqueles que os caminhos interiores tinham condições de fazer mover, na arena Atlântica, uma série de melhorias nas vias de comunicação esteve na base dos novos arranjos sociais, políticos e econômicos que permitiam que essa defasagem não fosse tão aguda como nos demais lugares do globo.

Não podemos deixar de levar em conta a assimetria de forças entre os sujeitos que pintavam aquele quadro. Pincéis e tintas não estavam ao dispor de todos os envolvidos de modo uniforme e equilibrado. Atores e agentes da Grã-Bretanha centralizaram mais recursos que os da França ou os dos Estados Unidos. Por sinal, agentes do último praticamente eclipsaram Portugueses e Espanhóis – colocando o primeiro Estado Nacional das Américas entre as nações mais prósperas do Atlântico-Norte. Cuba foi alçada ao papel de principal colônia espanhola. Contudo, o modelo colonial já não era mais aquele do mercantilismo, e os grandes produtores cubanos mantinham relações comerciais maiores e mais intensas com os Estados Unidos que com a Espanha. Se por um lado o endividamento do Brasil com bancos e banqueiros da Grã-Bretanha foi bastante aumentado, por outro, as relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos foram exponencialmente dilatadas – ainda que aos portos brasileiros chegassem mais produtos ingleses que estadunidenses e franceses.

A tessitura daquele quadro contou com diversos protagonistas. E mesmo frente à assimetria das forças – ou por conta dela – os riscos não eram homogêneos. Muitas vezes eram contraditórios. Expressavam tensões, ajustes, desajustes etc., ou, colando aqui palavras enunciadas por Dale Tomich quando tratando da escravidão mundial e capitalismo caribenho “a unidade e a especificidade históricas da economia mundial capitalista [...] cuja modernidade se define não pelo crescente domínio de uma racionalidade homogênea e unidimensional, mas por sua inerente complexidade e desigualdade histórica” (TOMICH, 2011, p. 103). O quadro era composto de alguma diversidade. Diversidade construída nos confrontos que os diferentes sujeitos históricos faziam entre as suas próprias leituras do quadro geral em que estavam inseridos com as

interpretações que davam as questões econômicas, políticas e sociais mais internas – entre elas, não apenas, mas também os negócios e as vias de comunicação interiores. Desse confronto avaliavam suas condições materiais e sociais de existência. Agiam sobre elas e, no limite, as transformavam.

É bem verdade, que a implantação do modal ferroviário não se deu nem ao mesmo tempo, nem do mesmo modo, em todos os espaços envolvidos nessa arena. Ainda assim, sua implantação em diferentes áreas do Atlântico-Norte teve forte impacto sobre todo o mundo atlântico. Se em "termos quantitativos, a primeira autêntica idade das estradas de ferro" deu-se na arena global entre 1848-1875 (HOBSBAWN, 2014, p. 95), na arena atlântica ela foi principiada antes. A implantação do modal ferroviário se desenrolou ainda na "Era das Revoluções". Se na Europa, foi na Inglaterra que o novo modal conheceu notável desenvolvimento ainda nos anos de 1820 e 1830, nas Américas, foi nos Estados Unidos que se deu o principal arranque das ferrovias. No lugar, a singela malha ferroviária construída a década de 1820 foi alargada em demasia. Segundo Ricardo Paulino, nos Estados Unidos existia, em 1829, apenas 37 km de linhas concluídas. O salto foi enorme. Em 1835 já havia 1610 km de estradas finalizadas (PAULINO, 2011, p. 8).

Quase de forma simultânea, foram implantadas na Europa e América as malhas ferroviárias a integrar as zonas de produção aos portos e daí ao mercado atlântico e além. As estradas de ferro contribuíram ao desenvolvimento da modernidade mundial, garantindo coerência ao desenvolvimento de um capitalismo, onde mundos extremos mantinham íntima conexão e desenvolviam-se mutuamente. A efetiva implantação dos caminhos de ferro – com seus respectivos e necessários investimentos em capitais e debates políticos – se deu rapidamente no continente americano. Duas das três maiores potências escravistas de então, já na década de 1830, efetivaram a criação de suas primeiras ferrovias. Eram elas Estados Unidos e Cuba. Os Estados Unidos tiveram as primeiras estradas de ferro do continente americano. Em 1827 já contava com a formação da *Baltimore and Ohio Railroad* – empresa de capital anônimo que em 1828 iniciou a construção da sua ferrovia. Em 1830, já havia sido iniciado o tráfego em pequeno trecho, ao mesmo tempo em que outras companhias eram montadas e novos trilhos assentados (SILVA, 2013, pp. 19-26).

Em 1830 a estrada de ferro entre a Filadélfia e Columbia já estava projetada e foi inaugurada em 1835. Sua construção envolveu complexas soluções técnicas para vencer trechos de inclinação mediana. Nesta experiência de transformação dos meios de

transporte, foi seguido por Cuba, que em 1832 já iniciava a construção de uma ferrovia que deveria ligar Havana a Güines. O intento foi concretizado em 1837, quando se inaugurou a primeira estrada de ferro cubana. Isso se deu onze anos antes da Espanha, de quem era colônia, ter a primeira ferrovia (RODRIGUEZ, 2004, p. 14). Daí por diante, as ferrovias nestas duas regiões, assim como na Inglaterra, Áustria, Bélgica, França e em outras regiões da Europa, só fizeram crescer.

Ao longo das páginas deste trabalho, buscamos demonstrar a interdependência que permeou as forças sinérgicas – embora assimétricas – que envolveu e simultaneamente foi envolvida na multiplicidade das relações sociais, econômicas e culturais que davam o sentido mais ampliado ao capitalismo oitocentista. Assim, nosso tema deita raízes sobre um instante ainda anterior a década de 1830, quando se iniciaram os debates a implantação dos caminhos de ferro tanto no Brasil como em várias outras partes do mundo. Delinear as novas zonas produtoras e integrá-las ao mercado internacional estava entre os problemas de primeira ordem a formação dos Estados Nacionais. Ao realizar investigações sobre as ferrovias paulistas, Adolpho Pinto, um dos mais clássicos autores dos estudos ferroviários no Brasil, propôs uma categorização temporal bastante interessante para compreender e analisar o transcurso das experiências ferroviárias no Brasil.[11] Vejamos as duas primeiras.

> A primeira fase [...] é a dos ensaios malogrados, é o período dos precursores mais ou menos fantasistas, daqueles que não raro tendo tudo sacrificado ao seu ideal, menos felizes que Moisés, nem sequer conseguem morrer á vista da Chanaan de sua suprema aspiração. A segunda fase, de notáveis resultados positivos, caracteriza-se pelas concessões ferroviárias feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de juros (PINTO, 1903, p. 21).

Notemos que nessa sua distinção temporal entre os "ensaios malogrados" e os "notáveis resultados" a diferenciação fundamental está na construção de condições materiais e morais ao desenvolvimento ferroviário no Brasil. Certamente, não exageramos ao afirmar que entre aqueles que se debruçaram sobre o tema da implantação da malha ferroviária brasileira, há consenso sobre dois marcos legais. O primeiro é o Decreto 101 de

[11] Quando elaborou seu esquema, Adolfo Pinto olhava de modo mais detido para as experiências Paulistas. Esse esquema foi adaptado por Ademar Benévolo, e espraiado como uma categorização nacional. Para ele, a primeira etapa seria a dos "malogros e fracassos". Ele relacionou a segunda etapa com as primeiras construções de ferrovias. Para ele, o principal marco desta etapa era a existência das garantias de juros. E por isso, para ele, a terceira fase seria a da emancipação da tutela e proteção do Estado (BENÉVOLO, 1953).

31 de outubro de 1835, e o segundo o Decreto 641 de 26 de junho de 1852. Em praticamente todos os estudos sobre as ferrovias brasileiras há referências à autobiografia de C. B. Ottoni. Num parágrafo intitulado Decretação da Estrada de Ferro ele afirmou: "A discussão nas câmaras ocupou grande parte das sessões de 1851 e 1852 e terminou com a sanção da lei de 26 de junho de 1852". C. B. Ottoni foi além! Ao que parece, não mediu palavras – ou as mediu bem frente aos seus objetivos – e disparou: "antes dessa lei não houve projeto sério: ninguém tal considerou um privilégio dado anos antes ao Dr. Cocrane, e só não foi letra morta para se lhe pagar mais tarde uma valiosa indenização" (OTTONI, 2014, p. 86). E até aqui, parece que isso tem bastado a muitos historiadores das questões ferroviárias no Brasil. Ao que parece, optou-se por considerar como válidas e suficientes às impressões parciais – e largamente difundidas – de C. B. Ottoni que em sua autobiografia considerou como o marco histórico inicial da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (CEFDPII) a Lei 641 de junho de 1852 – e desqualificou qualquer iniciativa anterior a ela (OTTONI, 2014, pp. 96-100). E como uma espécie de mantra, essas assertivas, ou variações delas, foram repetidas por diferentes autores. E assim, o Decreto 101/1835 foi tido como uma espécie de referência obrigatória. Contudo, visto como letra morta. Sobre ele, são poucas as reflexões historiográficas. Por outro lado, o Decreto 641/1852 é – corretamente, a nosso ver – entendido como uma espécie de lei geral das ferrovias. A questão aqui é que pouco tem sido feito no sentido de verificar (1) algumas das experiências de empreendimentos ferroviários antes da década de 1850 e (2) como as experiências anteriores podem ser encadeadas processualmente ao transcurso da implantação do modal ferroviário no Brasil.[12]

Duas afirmativas são constantes[13] nesse/desse trabalho. A primeira é aquela que entende a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), como o resultado possível do processo de embates entre sociedade e o governo, iniciado em 1835. A outra, é que sob o nosso ponto de vista, consideramos a década de 1850 tanto um ponto de chegada, como

[12] Em outro estudo indicamos que a colação entre a lei de 1835 e 1852 desvela o papel central da ferrovia que ultrapassaria a Serra do Mar para todo o construto ferroviário nacional. Ultrapassar a Serra do Mar foi o desafio posto pelo Decreto de 1835. Também foi o desafio posto em 1852 - decreto que esteve na base de todas as experiências ferroviárias levadas a cabo no Brasil entre as décadas de 1850 e 1860 (BORGES & MARINHO, 2018).

[13] Aqui, existe uma sobreposição de sentidos ao termo constante. Num primeiro, e mais simples, apenas indica que o leitor as encontrará em vários outros momentos de sua leitura, ou seja, são assertivas repetidas de modo contínuo ao longo do texto. Já o segundo sentido está relacionado ao papel central que a construção das duas afirmativas desempenha na formulação de nossa proposta de trabalho. Postas em relação, são os elementos invariáveis que norteiam tanto a formulação do nosso problema de estudo, bem como as hipóteses de trabalho.

também um ponto de partida ao desenvolvimento de projetos ferroviários no Brasil. Talvez num olhar mais rápido, o leitor indique que nelas há princípios de incoerência, incompatibilidade ou nulidade.[14] Contudo, um novo olhar pode desvelar que as formulações resguardam o caráter processual do acontecer – como elemento invariável à análise histórica. E neste sentido, quando postas em relação, as frases são tidas como normas cogentes à análise que empreendemos.[15] As duas assertivas foram tecidas em sua relação com os fragmentos que servem de epígrafe a esse trabalho – e que são elementos norteadores de toda essa nossa pesquisa. Quando afirmamos que construímos duas constantes – ou seja, duas invariantes postas em relação aos eventos – e atribuímos a elas o papel de norma cogente, buscamos demarcar aquilo que necessariamente deve ser observado em nosso estudo. Ou seja, procedemos de modo a encadear os eventos em uma teia de relações processuais, o que envolve a busca por nexos entre os fatos selecionados e as condições objetivas e concretas por meio das quais os homens em sociedade produzem sua própria existência. E por isso, adotamos a formulação de bloco histórico e intelectual escravista-imperial de Ricardo Salles (SALLES, 2008, pp. 24-26; 34-35 e 52-53) como condição *sine qua non* para a nossa reconstrução, compreensão, análise, e explicação histórica.[16]

Quando Gramsci teceu algumas notas sobre a "ciência moral e materialismo histórico" indicou que "a base científica de uma moral do materialismo histórico [...] deve ser buscada na afirmação de que "a sociedade não se propõe objetivos para cuja solução já não existam as condições necessárias".[17] Para ele,

---

[14] Tais critérios poderiam ser buscados na ideia de que a primeira frase daria a impressão de um transcurso continuado, enquanto a segunda indicaria uma ruptura mais brusca entre o período que se segue entre as décadas de 1830 e 1840 do instante posterior indicando uma descontinuidade. E, para nosso estudo, essa contradição é norma cogente.

[15] Quando as formulamos, fizemos isso também como ferramentas que auxiliam tanto na compreensão dos eventos históricos, bem como nas lógicas engendradas, ou seja, determinadas no próprio processo histórico.

[16] Ricardo Salles partiu da noção gramsciana de bloco histórico para tecer seu estudo que levou em conta a simultaneidade da construção do Estado Imperial e a formação da Classe Senhorial. Para ele, "a ideia de bloco histórico evoca uma situação histórica complexa de longa duração caracterizada por grandes permanências sociais, por maior ou menor grau de coesão e por um ritmo de mudança histórico lento. Mais especificamente, esta situação envolve uma articulação de modos de produção de riquezas, configurações territoriais e demográficas, grupos e hierarquias sociais estabelecidas, redes de aparatos institucionais mais ou menos formalizados, formações culturais consolidadas – tais como línguas, outras formas de comunicação compartilhadas, visões de mundo, mentalidades, modos de ser, tradições, etc. O bloco histórico, enquanto situação histórica dada, é o resultado – entre tantos outros que poderiam ter sido, mas não foram – da ação histórica dos homens" (SALLES, 2008, p. 24).

[17] Ao fazê-lo, o pensador sardo reportava-se ao famoso "prefácio" de "Contribuição à crítica da Economia Política" escrita por Karl Marx em 1859. "Do mesmo modo que não se julga o indivíduo pela ideia que de si mesmo faz, tampouco se pode julgar uma tal época de transformações pela consciência que ela tem de si mesma. É preciso, ao contrário, explicar essa consciência pelas contradições da vida material, pelo conflito

> Existindo as condições, a solução dos objetivos *torna-se* "dever", a "vontade" *torna-se* livre. A moral se transformaria em uma pesquisa das condições necessárias para a liberdade do querer em um certo sentido, na direção de um certo fim, bem como para a demonstração de que estas condições existem. Deveria se tratar, também, não de uma hierarquia dos fins, mas de uma graduação dos fins que devem ser atingidos, já que se pretende "moralizar" não apenas cada indivíduo tomado singularmente, mas também toda uma sociedade de indivíduos (GRAMSCI, 1999, pp. 235-236).

O processo de consolidação do Estado Imperial brasileiro se desenrolou de modo sinérgico a progressiva complexificação da sociedade. A expansão da cultura cafeeira pelo Vale do Paraíba – e, em particular em sua zona pioneira de produção em larga escala – esteve na base da formação e consolidação de um novo tipo de agrupamento social que tinha na escravidão a sua principal amálgama. Principal, mas não única. As condições materiais de produção e reprodução da riqueza desse grupo que se fortalecia, abrangiam outras tantas questões sobre a montagem e consolidação do complexo cafeeiro. As chamadas melhorias materiais também estiveram entre os elementos de coesão desse grupo que tecia e descobria identidades comuns e seguiam se constituindo organicamente enquanto classe. A classe dos senhores – para utilizar a expressão primeira de Ricardo Salles, em Nostalgia Imperial (2013) – também se complexificava. Ampliava seu alcance, fazendo incluir nela mais que os senhores de grandes porções de terras e escravos. Não à toa, entre a primeira publicação de "Nostalgia Imperial" e pouco mais de dez anos depois, "E o Vale era o escravo", o seu autor reviu sua formulação, a refinou e qualificou, categorizando a classe dos senhores enquanto a classe senhorial. Quando da publicação de Nostalgia Imperial, o processo de complexificação da classe já era apontado pelo autor. Aquele instante, Ricardo Salles ao mesmo tempo em que seguia Ilmar Mattos, verticalizava sobre algumas das indagações e resultados a que Ilmar Mattos, sua principal referência, chegou. Contudo, o seu olhar mais vertical na construção da experiência concreta de formação da *plantation* cafeeira em "E o Vale era o Escravo", lhe permitiu

---

que existe entre as forças produtivas sociais e as relações de produção. Uma sociedade jamais desaparece antes que estejam desenvolvidas todas as forças produtivas que possa conter, e as relações de produção novas e superiores não tomam jamais seu lugar antes que as condições materiais de existência dessas relações tenham sido incubadas no próprio seio da velha sociedade. Eis porque a humanidade não se propõe nunca senão os problemas que ela pode resolver, pois, aprofundando a análise, ver-se-á sempre que o próprio problema só se apresenta quando as condições materiais para resolvê-lo existem ou estão em vias de existir" (MARX, 2008 [1859], p. 48).

refletir sobre a classe em sua distinção histórica. Ergueu a noção de Classe Senhorial, como Classe Nacional. Neste sentido, a Classe Senhorial, de base regional, entrou em disputa pela direção moral e intelectual do Estado.

Ao longo de seu processo de formação mais embrionário, o Brasil, que não existia como Estado Nacional, passou a existir enquanto unidade territorial e como um único corpo político – com sua inclusão no rol dos Reinos Unidos a Portugal e Algarves, em 1815; e enquanto Estado Nacional Independente em 1822 – ainda que sua consolidação tenha ocorrido em posterior. Há este instante, as distintas configurações de forças regionais apresentavam um caráter mais disperso pelo território – o que contribuía para o constante risco de fragmentação territorial. Não restam dúvidas que a presença da Corte na cidade do Rio de Janeiro, e sua proximidade com a zona de produção mais promissora, e em posterior mais eminente e destacada, tiveram peso nesse processo (MATTOS, 2004, pp. 215-221).

Frente a este quadro – e não obstante a tantas outras questões que permeiam o tema – a centralização política parecia ser o caminho mais plausível para a manutenção da integridade do Império que emergia. Por seu turno, a centralização política, se por um lado favoreceu o processo de consolidação da Classe Senhorial – tanto no plano intraclasse como também em seu papel de classe nacional – favoreceu o surgimento de uma de suas mais notáveis contradições. A construção da ordem imperial-escravista amalgamava a classe. E ao mesmo tempo em que a Classe Senhorial conhecia a sua maior expansão, assumindo o controle e a direção moral e intelectual do Estado, em seu interior a centralização era objeto de disputa – o que permitiu a formação de duas frações de classe organizadas entorno do projeto conservador e do projeto liberal. Nessa nova fase do Bloco Histórico, o que estava em disputa era também uma dada acepção de civilização. E civilização não era um conceito abstrato. Era parte de uma construção moral e intelectual das bases de inserção do Brasil na ordem capitalista. E foi nesse quadro que a questão dos transportes se desenrolou.

Essa nova fase no interior da classe também foi marcada pela progressiva expansão das atividades tipográficas e editoriais. Um dado importante é pensar que as principais folhas em circulação ao longo das décadas de 1830 e 1840 eram do tipo opinativo. E de muitos modos, o mesmo ainda era válido para a década de 1850. Nesses espaços de circulação se projetaram as primeiras notas e matérias sobre o modal ferroviário no mundo. Ao enunciar que “a sociedade não se propõe objetivos para cuja solução já não

existam as condições necessárias" Gramsci não estava afirmando, nem mesmo sugerindo, que ao aparecimento de uma dada ideia – e mesmo ao curso de seus passos iniciais – as condições mais imediatas estivessem prontas, dadas e acabadas. Não à toa, ele fez a distinção entre a vontade e o dever – "existindo as condições, a solução dos objetivos *torna-se* "dever", a "vontade" *torna-se* livre". As condições necessárias à liberdade da vontade são construções de ordem material e moral. E é exatamente no processo de construção das condições materiais e morais que as ideias iniciais são reconstruídas. Ao colacionar a assertiva gramsciana com o prefácio de Marx, vemos que o que está em jogo é um movimento mais amplo. Neste sentido, pode ser particularmente importante a assertiva de Hobsbawm

> "Devemos notar, de passagem, que para Marx e Engels o "processo real de produção" não é simplesmente a "produção material da vida em si mesma", mas algo mais amplo. Para empregar a correta formulação de Eric Wolf, é "o conjunto complexo de relações mutuamente dependentes entre natureza, trabalho, trabalho social e organização social". Deve-se notar também que os seres humanos produzem tanto com a mão quanto com a cabeça. Essa concepção não é história, mas uma guia para a história, um programa de pesquisa" (HOBSBAWM, 2013, p. 148).

A relação que o pensador sardo produz entre ciência moral e materialismo histórico não é uma proposta de ruptura ou oposição. Trata-se mais de uma espécie de díade pedagógica – e isso é uma das principais características do modo como produzia suas formulações. Ou seja, não se trata de separar as duas coisas, mas entende-las em sua unidade-distinção. O que Gramsci fez foi trazer à baila a ideia de movimento histórico. As chamadas melhorias materiais – e entre elas aquela "irresistível e inspiradora força que move o mundo", as estradas de ferro – era atinada a uma dada visão de mundo civilizado. Nesse sentido, a implantação das malhas ferroviárias esteve enlaçada a uma dada percepção de civilização. Um dado tipo de civilização que não pode ser apreendida fora das interpretações que os sujeitos faziam do quadro geral em que estavam inseridos. Interpretações sempre moduladas por sua própria base de existência social e coletiva. A participação do Brasil na arena Atlântica demarcava os limites da apreensão de civilização que se produzia então.

A implantação do modal ferroviário pode ser mais bem compreendida, se buscarmos estabelecer relações, se buscarmos estabelecer uma rede de conexões entre os problemas erguidos pelos sujeitos históricos e dialeticamente, aos problemas aos quais estavam defrontados. Do ânimo da ideia de introdução do modal ferroviário no Brasil não se pode destituir a emissão de civilização emanada das zonas mais centrais da arena atlântica e seus modos de apreensão nas zonas periféricas. Ou seja, uma ideia, a exemplo da introdução de um modal específico de transportes como é o caso da ferrovia, não se deu ao acaso. Comparando as três maiores potências escravistas de então, Robin Blackburn informava que o "Sul dos Estados Unidos contava com aproximadamente 24 mil quilômetros de estradas de ferro em 1860, Cuba tinha em média 1.300 quilômetros e o Brasil mil quilômetros" (BLACKBURN, 2016, p. 21). Esta pequena comparação com as diferentes trajetórias nacionais ajuda a compreender melhor o quadro mais geral e vice versa. E isso significa dizer que o estudo dos preâmbulos da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), nos ajuda a compreender mais e melhor tanto as questões mais internas da formação social brasileira, como também pode contribuir para novas análises do quadro mais geral em que se desenrolou. A trajetória de construção dos trilhos que ligariam Corte e zona pioneira teve lá os seus preâmbulos. E é sobre algumas facetas desse processo histórico, em que a Serra do Mar foi erguida como a grande barreira a ser vencida com os trilhos por atores e agentes que tanto antecederam à C. B. Ottoni quanto àqueles que lhes foram contemporâneos, que tratamos neste nosso estudo.

Desde fins da década de 1820, no Brasil, houve circulação de informações sobre as ferrovias. Parece-nos necessário verificar alguns dos nexos entre a circulação dessas primeiras notícias ferroviárias e os enfrentamentos que faziam parte do cotidiano daqueles que buscavam caminhos – por vezes próximos, por outras vezes muito divergentes – para o Estado Nacional que erguiam e queriam dirigir. Esses sujeitos se batiam em diferentes espaços. As atividades tipográficas permitiam a circulação, cada vez mais frequente, de notícias diversas sobre a questão dos caminhos interiores – estradas, pontes, canais, navegação dos rios e ferrovias. As cada vez mais reclamadas melhorias materiais muitas vezes demandavam a produção e disseminação de conhecimentos técnicos e científicos mais especializados e conectados a necessidade de enormes somas de recursos financeiros. Nas literaturas mais especializadas e, principalmente, nos periódicos de época, também de modo cada vez mais crescente, começaram a aparecer notícias sobre a formação de companhias por ações de capital para a execução de um sem números de

obras públicas em alguns lugares do globo. Mas não de todo o globo. Não! Inglaterra, França e Estados Unidos pareciam cada vez mais próximos daqueles que liam – para si e para outros – as notas e matérias publicadas. Era um jogo de aproximações e distanciamentos – conjugados mais como complementaridade que como oposição. Aproximação + distanciamento eram mutuamente a junção e a disjunção da nascente nação do Brasil a um mundo – e não ao mundo. Esse mundo era a arena atlântica. Era para algumas das nações dessa arena que os olhares seguiam direcionados. Eram nos países mais centrais dessa arena que aqueles que pretendiam dirigir os rumos do Brasil buscavam referências. Eram com elas que buscavam unidade. Também era delas que buscavam sua distinção. Era sobre como e em que se assemelhar, e ao mesmo tempo, sobre como e em que se distinguir que muitos daqueles que formulavam os seus projetos de nação se batiam e se ligavam. Por sinal, sempre se ligavam.

O que separava, de algum modo, o mundo do trabalho e o mundo das ruas do mundo do governo (MATTOS, 2004) era a máxima: que se batessem no mundo do governo os que eram do mundo do governo. Para os mundos do trabalho e das ruas, a coerção, sempre que necessária. Ainda que não houvesse unanimidade, sobre isso havia consenso – que poucas vezes foi rompido. Governar não era para todos. Nesse sentido, o mundo do governo era espaço de sociabilidade de um dado grupo sociocultural de pertencimento. De algum modo, isso significa dizer que era um espaço de conformação calcada em dado grau de compromisso. Mas, governar era também se bater sobre determinados temas. As divergências amalgamavam e davam unidade ao mundo do governo no Estado Imperial Brasileiro (e nisso, de quem se distinguia?). Assim, o mundo do governo era também o espaço de contradições e de luta. Ou seja, se era um espaço de homens coletivos, amarrados entre si por certas percepções do mundo, também era o espaço das relações de forças sociais formadas historicamente. Nesse sentido, o compromisso é intrínseco a ação política. É o garantidor de que as lutas, as disputas entre as frações de classe tinham um limite que não deveria ser rompido – sob pena de colocar em risco o todo equilíbrio do edifício imperial que pretendiam dirigir e, com isso, o Estado Nacional que ergueram como arena própria a máxima expansão da Classe Senhorial. Mas, isso não era condição previamente dada e conhecida. Nas páginas desse trabalho, encontraremos situações de forças em que esse limite foi rompido. Em que a coerção, aquela reserva de força chegou a ser usada não apenas contra os “inimigos inconciliáveis” – para usar aqui a expressão com que o Barão de Pati do Alferes explicou a relação entre

senhores e escravos – mas contra parte de si mesmo, ou seja, da Classe Senhorial (SALLES, 2008). Tornar a vontade em dever evolvia reequilibrar os três mundos, construir a ordem para poder avançar na civilização. Particularidade da formação histórica Brasileira, que impactou diretamente a construção da "liberdade do querer"!

Partindo do referencial teórico-metodológico de Antônio Gramsci narramos e analisamos os primeiros debates sobre o modal ferroviário como alternativa para ligar a zona mais dinâmica da economia e da política Imperial, o médio Vale do Paraíba em sua fase de expansão da cultura cafeeiro-escravista e a Corte e Praça de negócios do Rio de Janeiro. Trata-se de entender o coração do Império e a artéria de ferro: entre a construção da vontade e a liberdade do querer. O trabalho é composto desta introdução e mais quatro capítulos. Traçamos um panorama que se espraia temporalmente entre a introdução da cafeicultura escravista de sentido nacional e a fase de expansão da cafeicultura escravista na antiga zona pioneira e sua marcha em direção ao oeste paulista, abrindo uma nova zona pioneira. Foi ao longo desse marco temporal que verificamos as primeiras circulações de notícias sobre as estradas de ferro, que é o objeto do capítulo 2, de título "O Sopro Do Dragão: vias interiores e as primeiras notícias sobre os caminhos de ferro no Rio de Janeiro". No capítulo 3, apresentamos a primeira tentativa de introdução do modal ferroviário no Brasil, que teve ocorrência na Província de São Paulo. No mesmo quadrante, apresentamos a proposta de melhoria das vias interiores que ligavam a Corte a Província de Minas Gerais. No capítulo 4 verificamos como essas duas experiências são tomadas por importantes para compreender o processo de apresentação da lei 101 de 1835 que tratava das ferrovias na fração sul do Império. Por fim, o capítulo 5 retoma essas experiências para apresentar a iniciativa de Thomas Cochrane para a introdução de uma Estrada de Ferro da Corte até a Vila de Resende para deste ponto adentrar a Província de São Paulo. Em 1843 a diretoria da Imperial Companhia Estrada de Ferro (que seria a empresa responsável pela construção da Estrada de Ferro para o Vale do Paraíba) apresentou um pedido para que o governo se tornasse acionista da empresa. Após ser aprovada na Câmara dos Deputados, a proposta foi rejeitada no Senado. Apresentamos os debates travados nessa ocasião.

## 2 – O SOPRO DO DRAGÃO: VIAS INTERIORES E AS PRIMEIRAS NOTÍCIAS SOBRE OS CAMINHOS DE FERRO NO RIO DE JANEIRO

Ao realizar alguns apontamentos mais gerais sobre os marcos legais do processo de implantação das estradas de ferro no Brasil, Célio Lima sugeriu que a formação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II – e outras tantas companhias para a construção de ferrovias no Brasil – não tiveram sua origem no decreto 101 de 1835. Em seu instigante *insight*, a lei de 29 de agosto de 1828 representava um o marco legal mais adequado para verificar as primeiras regulações sobre os caminhos de ferro (LIMA, 2007, p. 17). Essa lei continha o conjunto de regras para a construção das obras publicas, que tivessem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. Foi debatida na Câmara dos Deputados em 1827. Em novembro daquele ano foi encaminhada ao Senado. Lá, foi pautada e debatida entre junho e agosto de 1828, quando foi remetida ao Ministério do Império, ocupado à época por José Clemente Pereira, para sanção – que contou com a assinatura conjunta do Ministro e do Imperador. Em momento de forte ebulição, ela foi o resultado possível dos enfrentamentos políticos que marcaram os instantes finais do primeiro reinado.

Em seu estudo, Célio Lima não teve a oportunidade de desenvolver com maior aprofundamento àquela sua sugestão. Mas a leitura dos dois primeiros artigos da lei de 29 de agosto de 1828 nos ajuda a compreender seu instigante *insight*. Logo de saída foi expresso no artigo primeiro que "as obras, que tiverem por objeto promover a navegação dos rios, abrir canais, ou construir estradas, pontes, calçadas, ou aquedutos, poderão ser desempenhadas por empresários nacionais, ou estrangeiros, associados em companhias, ou sobre si". Daí por diante, foram apresentadas uma série de dispositivos legais para regular a relação entre as empresas – organizadas ou não sob forma de sociedades anônimas – e a execução das obras. Já no segundo artigo daquela lei foi organizada uma dada tipologia para demarcar as estradas municipais, provinciais e as do Império. Segundo Célio Lima, "a construção de ferrovias no Brasil era uma ideia de longa data discutida". Para ele, a lei de 29 de agosto de 1828 sugeria que a circulação da ideia no Brasil foi "contemporânea às primeiras experiências ferroviárias europeias, indicando um razoável grau de atualização intelectual da elite" (LIMA, 2007, p. 11). Não foi à toa que ao longo dos debates, ideias

sobre a implantação de ferrovias no Brasil até chegaram a ser ventiladas (FRIDMAN, 2011, p. 10).

Ao levar para o ano de 1828, e não para 1835, o marco temporal para a introdução dos debates sobre a instalação de ferrovias no Brasil, certamente Lima levou em conta algumas das principais formulações historiográficas sobre o tema. O principal arcabouço explicativo para efetiva implantação das companhias que construíram as pioneiras estradas de ferro do Brasil toma por base dois marcos legais tecidos em 1850. Almir Chaiban El-Kareh, ao tratar a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, indicou que (a) o fim do tráfico atlântico de escravos e (b) o código comercial estiveram na base da construção das condições necessárias a implantação de ferrovias no Brasil (EL-KAREH, 1982, pp. 18-23). E sobre essa explicação, há enorme consenso historiográfico. O que Lima acabou por fazer foi indicar que os debates sobre as ferrovias foram contemporâneos as lutas travadas sobre o fim do tráfico atlântico e o código comercial, que estiveram entre os enfrentamentos mais agudos durante o Primeiro Reinado e Regência, e que só foram resolvidos na década de 1850 com a direção moral e intelectual Saquarema.

Nesse quadro, é possível identificar que as primeiras expressões de vontades de introdução do modal ferroviário no Brasil coincidiram com os dez últimos anos daquilo que delimitamos por introdução da cultura cafeeira na sua zona pioneira de *plantation*. Aquele instante, não chegamos a verificar ligações mais imediatas entre o fim do tráfico de escravos e a construção de estradas de ferro, como aquelas que foram recorrentes na década de 1850. Mas, ainda que até esse momento não tenhamos condições de realizar essa ligação mais direta, chama à atenção a concomitância entre aquele instante em que a expansão da *plantation* cafeeira foi freada pela diminuição da entrada de escravos – que foi retomada com o regresso – e a circulação das primeiras notas sobre o modal ferroviário no Rio de Janeiro – que de algum modo influíram na formação do decreto 101 de 1835.

Desde meados da década de 1820 já havia alguma divulgação de informações e notícias sobre a construção de estradas de ferro. Como veremos adiante, nos periódicos que circulavam na cidade do Rio de Janeiro já era possível ler algumas notas sobre os investimentos em ferrovias na Inglaterra, nos Estados Unidos e na França. Também já começavam a aparecer as primeiras manifestações de vontades de introduzir o modal no Brasil – ainda que àquela época, não houvesse discussões mais intensas e aprofundadas sobre o assunto. Eram apenas os primeiros passos de uma caminhada longa e cheia de desafios. Havia um longo e tortuoso caminho a percorrer desde as primeiras construções de

vagas expressões de primeiras vontades até a efetiva implantação das pioneiras malhas ferroviárias na década de 1850. E as leituras dessas notícias iniciais já anunciavam que os investimentos em "caminhos de ferro" não eram muito simples. Eles envolviam um sem números de operações que articulavam técnica, política e a necessidade de grandes somas de capitais.

A rápida tramitação da lei de 29 de agosto de 1828, tanto na Câmara dos Deputados como no Senado, foi contemporânea às primeiras veiculações de notícias sobre as estradas de ferro nos periódicos que circulavam na cidade do Rio de Janeiro. Mas, é importante frisar que àquela época, as estradas de ferro eram divulgadas como uma das possibilidades do conjunto de obras públicas importantes para melhorias das comunicações interiores. É bem verdade que as preocupações com as vias interiores não era uma completa novidade – e quase sempre esteve na pauta das necessidades mais gerais das diversas formações sociais ao longo do tempo.

A novidade daquele instante residia no novo arranjo discursivo. Nesse novo quadro, as navegações dos rios, a construção e melhorias das estradas e pontes foram forjadas como expressões de opiniões sobre a relação entre a melhoria dos caminhos interiores e a consolidação dos Estados Nacionais. Havia uma métrica, uma mecânica explicita e relativamente simples no modo como esses argumentos foram organizados. Elencavam-se uma série de questões, que eram postas em conexão. E a melhoria das vias interiores foi apresentada como a solução conjunta a todos os problemas conectados. E por isso mesmo que nesse arranjo, eram veiculadas como importantes para a povoação, para o desenvolvimento econômico e para a integração e manutenção da unidade nacional.

Um exemplo interessante sobre a circulação de algum tipo de informação sobre o modal ferroviário pode ser encontrado em uma das falas de Gonçalves Martins, durante a sessão da Câmara dos Deputados de 19 de julho de 1826.[18] Àquele instante, ocorria um

[18] Entre os dias 15, 18 e 19 de julho de 1826 foram realizados acalorados debates na Câmara dos Deputados sobre um projeto relativo à formação de uma companhia por associação de capitais para a promoção da agricultura e povoação no Maranhão. O enfrentamento travado entre os Deputados teve como uma de suas principais marcas as diferentes acepções sobre o lugar, a forma e o papel das companhias. Àquele momento os debates sobre as companhias por associação de capitais se complexificavam em diversas partes do globo. E no recém criado Império do Brasil não foi diferente. Propostas e pedidos de autorização para montagem de companhias começavam a acontecer. Aquele projeto relativo à agricultura e povoação no Maranhão era mais um, entre outros que tramitaram naquela década da independência. A proposição chegou à Câmara dos Deputados em 1826, dois anos após ter sido enviada ao poder executivo como pedido de concessão. Não é demais lembrar que se tratava do primeiro ano dos trabalhos de Deputados no Brasil Imperial, ou, no dizer da época, a primeira legislatura. A intensidade dos enfrentamentos sobre essa matéria levou os Deputados a ultrapassarem seus limites mais imediatos, ou seja, seus debates não ficaram contidos as fronteiras mais intestinais daquela proposta. Lá, foram expressas divergentes percepções sobre as companhias. Os Deputados

acalorado debate sobre a finalidade, o formato, o papel a ser desempenhado e os limites as companhias por associação de capitais.[19] E foi exatamente sobre isso que Gonçalves Martins[20] buscou traçar uma série de exemplos para afirmar que as mesmas eram benéficas ao desenvolvimento, a civilização e a consolidação dos Estados Nacionais. E assim, começava a desfiar seus argumentos. Dizia que as companhias tinham "sido admitidas em todas as nações". Para ele, "a Inglaterra, se tem chegado ao auge em que se acha, o deve às companhias. A Holanda, nação de pescadores, fez-se grande, e opulenta com companhias". Partindo desses dois exemplos, enfatizou! "Todas as nações modernas e liberais as tem admitido". Mas não parou por aí. E disse mais!

> O México, o Peru tem promovido às companhias, e as tem favorecido. Buenos Aires tem uma companhia com o fundo de um milhão de libras esterlinas, e tem promovido a colonização de forma, que no ano de 1824 para lá entraram 4.000 ingleses colonos. Todos os dias se estão vendo criarem-se companhias; ainda há pouco tempo na França propuseram-se fazer companhias para se abrir uma estrada de carris de ferro desde S. Estevão até Lyon, e para se navegar o rio Sena acima de Paris 50 léguas. Na América Inglesa todos os dias se formam companhias etc. (BRASIL, 1826 [1874] (C), p. 229).

Aquela ocasião, este foi o único apontamento a tratar explicitamente das companhias por associação de capitais para a construção de ferrovias – embora a

---

de então realizaram várias conexões de problemas que ampliava muito a relação que estabeleciam entre a formação de companhias e suas concepções do mundo. E o que se colocou na pauta das discussões foram os próprios rumos do Império - autores de diferentes matizes argumentam que o Brasil foi tornado Estado antes de se construir a Nação. Esse processo de construção da Nação (que a nosso ver, também pode ser lido como a construção do Estado Nacional ou ainda como a ampliação do Estado) engendrou denso conjunto de contradições e conflitos entre projetos que se pretendiam nacionais, e que se confrontavam na busca por impor-se sobre os demais. A construção de instituições que pudessem ser entendidas como ferramentas para a promoção da civilização e do progresso - palavras de ordem no momento. Elas expressavam objetivos mais gerais que, de algum modo, permitiam sinergicamente a unidade-distinção entre aqueles que disputavam a direção da construção do Estado Imperial brasileiro - desvelavam um momento de inflexão. O Brasil foi constituído em Estado Nacional junto com as novas configurações e contradições do liberalismo e do capitalismo; e não a seu despeito. E foi confrontando experiências pregressas com essas novas disposições que os debates sobre o lugar das companhias se desenrolavam tanto no Brasil como em outras partes do globo.

[19] As companhias por associações de capitais já não era uma completa novidade. A formação de sociedades anônimas já era de longa data conhecida. Elas remontam ainda as políticas coloniais dos séculos XVII e XVIII. Contudo, foi "somente no século XIX que a sociedade anônima se disseminou nos mais diversos países do mundo como verdadeira 'máquina jurídica' a serviço do capitalismo moderno" (PARGENDLER, 2006, p. 1).

[20] Deputado pela Província do Maranhão, Francisco Gonçalves Martins se dizia "eleito por minha Província para advogar a sua causa e a causa de todo o Império". (BRASIL, 1826 [1874] (A), p. III).

possibilidade estivesse implícita em outros exemplos. Também aquele instante, já era possível encontrar a circulação de algumas informações sobre ferrovias nos periódicos de época. É muito possível, que aquele trecho da fala de Gonçalves Martins tivesse por referência uma longa correspondência publicada cinco dias antes, numa sexta feira, 14 de julho de 1826, no jornal Diário Fluminense.[21] Por sinal, ao que parece, foi redigida dois meses antes de sua publicação na coluna notícias estrangeiras. Era uma carta assinada sob o pseudônimo de "O Monitor", provavelmente um correspondente estrangeiro daquele periódico.

> Notícias estrangeiras – França – Paris, 14 de Março [de 1826].
> Duas empresas importantes para o comércio e para a indústria, vão pôr-se a concurso a 27 deste mês [de março], uma para construir uma estrada com carriz de ferro desde Saint-Etienne até Lyão outra para fazer o Sena capaz de navegar-se até 50 léguas (36 Portuguesas), pouco mais ou menos acima de Paris.[22]

Aquelas "duas empresas importantes para o comércio e para a indústria" seriam organizadas sob a forma de companhias. O redator daquela carta informava que as regras que estabeleciam as "condições para as duas empresas [...] deixa[va] às companhias muito mais liberdade, que nas empresas anteriormente concedidas relativamente á execução dos trabalhos de arte". Por trabalhos de arte, o autor referia-se as técnicas construtivas aplicadas tanto à ferrovia – inclusive no que diz respeito à definição de traçado, materiais empregados, gradiente de curvaturas etc. – quanto às obras para "[a]profundar e endireitar" o curso do Rio Sena. E o redator daquelas notícias estrangeiras não se furtou em opinar sobre isso, defendendo uma menor regulação do governo sobre a execução das obras. Dizia que "o interesse pessoal das companhias empresarias é suficiente garantia contra o abuso desta nova amplidão, pois a ninguém importa tão diretamente como a elas a solidez das construções".[23] Certamente a leitura dessa notícia estrangeira contribuiu para o apanhado de exemplos, às vezes contraditórios, que Gonçalves Martins buscou manejar em sua renhida defesa das companhias.

---

[21] No mesmo exemplar, foi publicado, entre as páginas 45 e 47, o "Extrato da Sessão da Câmara dos Deputados do dia 11 de Julho de 1826.

[22] Diário Fluminense, volume 8, nº 12 de 14 de julho de 1826. p. 47. Disponível em http://memoria.bn.br (último acesso em 12 de julho de 2018).

[23] Diário Fluminense, volume 8, nº 12 de 14 de julho de 1826. pp. 47-48. Disponível em http://memoria.bn.br (último acesso em 12 de julho de 2018).

## 2.1 – O "BEM ENTENDIDO ZELO PATRIÓTICO"

Ainda naquele ano de 1826 veio a lume um longo artigo de título "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas". Foi publicado no "Jornal Científico, Econômico e Literário"[24] em três partes. A primeira foi publicada no mês de maio, quando entrou em circulação o primeiro número desse periódico. As outras duas foram publicadas nos meses de junho e julho daquele mesmo ano. José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro, que eram os redatores do jornal, também assinaram o artigo. Mas, ao final do primeiro trecho publicado em maio, informaram que "o que temos dito neste esboço, [foi] extraído do 1º. Tomo, da interessante obra [...] Ensaio da Construção de Estradas, Pontes suspendidas, Barragens etc." De algum modo, podemos considerar que "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" era uma tradução da obra que, segundo eles, foi "publicad[a] recentemente em França por Mr. Coudier, engenheiro em chefe de pontes e calçadas, que acabou de fazer a segunda viagem instrutiva pelo interior da Grã-Bretanha".[25]

Os redatores do jornal também deixaram antever que não se tratava de uma tradução da íntegra do 1º Tomo. Aquele "esboço" continha algumas partes por eles extraídas. Contudo, outras partes foram suprimidas, entre elas "um Atlas de Belas Estampas – as quais dão bem a conhecer o seu merecimento, e veracidade". Por fim, aquela obra não pertencia ao acervo dos redatores. Segundo eles, era de "um nosso amigo [que] teve a bondade de nos franquear." O amigo não identificado também possuía "outras obras da mesma natureza" o que, segundo eles, "nos permitirá extractarmos nos diferentes números deste Jornal". Eles explicaram que a escolha entre os livros disponibilizados pelo

[24] Jornal Scientifico, Economico e Literario, ou Colleção de Peças, Memorias, Relaçoens, Viagens, Poesias e Anedoctas; Mixto de Instrucção e Recreio Acommodado a todo o genero de Leitores. Por Dous Amadores das Sciencias e das Artes. Rio de Janeiro: Typographia de Torres, 1826. Era dirigido por José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro. Com periodicidade mensal, tinha por proposta "recrear e instruir os leitores". Mas teve vida curta. "Só saíram três números da revista" (SODRÉ, 1999, p. 99).

[25] Por sinal, a "viagem instrutiva" realizada pelo engenheiro francês parece ter despertado uma pitada de inveja - que José Vitorino e Felisberto Cordeiro não ficaram encabulados em demonstrar. Eles disseram: "oxalá se permitisse que nós pudéssemos também fazer uma viagem no interior do mesmo País, a fim de conhecermos e examinarmos ocularmente as variedades das construções deste gênero de obras, que possam ser aplicáveis ao Brasil" (SOUSA & CORDEIRO, 1826a, pp. 27-28). Mesmo sendo uma tradução, nesse nosso texto trataremos o extrato "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" como texto assinado por José Vitorino e Felisberto Cordeiro.

amigo – para que deles produzissem esboços – se dava pelo que julgavam de maior "utilidade pública" (SOUSA & CORDEIRO, 1826a, pp. 27-28).

Em resumo, "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" foi o resultado de muitas escolhas realizadas pelos editores do Jornal Científico. Em primeiro lugar, é importante ressaltar, mais uma vez, o motivo da escolha pelos escritos de Mr. Coudier, entre outros títulos possíveis. Eles consideravam que as observações feitas pelo engenheiro francês eram úteis e aplicáveis ao Império do Brasil. Por seu turno, para produzirem seu esboço, escolheram entre outras possibilidades contidas no 1º Tomo, os trechos, as passagens que mais se adaptasse aquele motivo da escolha. Se levarmos em conta esse conjunto de procedimentos, podemos apreender entre seus esforços uma carga autoral ao texto "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas", que não precisa ser plenamente negligenciada aos redatores do Jornal Científico. Para além dessas escolhas entre o que publicar e o que não publicar, também devemos considerar que traduzir esses trechos e dar-lhes as enlaçaduras necessárias para a produção de um todo coerente era tarefa nada simples! O processo de tradução de um texto exige um sem números de esforços combinados. Partimos da ideia que traduzir não é uma atividade dotada de pouca ou nenhuma participação autoral dos tradutores. Isso porque envolve muito mais que a adoção de um sistema métrico de equivalências entre palavras.

Por sinal, vale lembrar que Hobsbawm introduziu o seu "A Era das Revoluções" chamando a atenção para a sua percepção de que "as palavras são testemunhas que muitas vezes falam mais alto que os documentos" (HOBSBAWM, 2013, p. 19). A afirmativa é muito forte, principalmente se levarmos em consideração que os documentos são, em última análise, arranjos discursivos. Não queremos dizer com isso que consideramos apenas como válidos ao trabalho do historiador a pesquisa em documentos escritos. Não! Estamos bem longe disso.[26] O que estamos afirmando, e aqui ainda seguindo Hobsbawm, é que mesmo quando operamos "com tudo o que pertencendo ao homem,

[26] De nosso lado, somos crentes seguidores da famosa e instigante elocução de Febvre: "A história faz-se com documentos escritos, sem dúvida. Quando estes existem. Mas pode fazer-se, deve fazer-se sem documentos escritos, quando não existem. Com tudo que a habilidade do historiador lhe permite para fabricar o seu mel na falta das flores habituais. Logo, com palavras. Signos. Paisagens e telhas. Com as formas do campo e as ervas daninhas. Com as eclipses da lua e a atrelagem dos cavalos de tiro. Com o exame das pedras feitas pelos geólogos e com as análises de metais feitas pelos químicos. Numa palavra com tudo o que pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem. Toda uma parte, e sem dúvida a mais apaixonante do nosso trabalho de historiadores, não consistirá num esforço constante para fazer falar as coisas mudas, para fazê-las dizer o que elas por si próprias não dizem sobre os homens, sobre as sociedades que as produziram, e para constituir, finalmente, entre elas, aquela vasta rede de solidariedade e de entre-ajuda que supre a ausência do documento escrito?" (FEBVRE, apud. LE GOFF, 1985, p. 98).

depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem", o que fazemos – e sem dúvida, aí reside "a mais apaixonante [parte] do nosso trabalho de historiadores" – é o "esforço constante para fazer falar as coisas mudas, para fazê-las dizer o que elas por si próprias não dizem sobre os homens, sobre as sociedades que as produziram" (FEBVRE, apud. LE GOFF, 1985, p. 98). Para fazer falar as coisas mudas é necessário um olhar mais sistêmico e ampliado – ou, para teimosamente usar a palavra por alguns repreendida, mais total. Sem um olhar sobre a totalidade, é pouco provável a apreensão textual dos signos contidos nas coisas que pertencem ao homem coletivo, social – ou ainda, para aproveitar as bem colocadas palavras de Hobsbawm, "as coisas e conceitos a que dão nome" (HOBSBAWM, 2013, p. 20).

Por um lado, o escritor está sempre defrontado ao dilema de aproximar o texto ao leitor, ou ainda, na mesma formulação, o leitor ao próprio escritor. Por outro lado, consideramos o tradutor como um mediador ativo entre as culturas das sociedades envolvidas na tradução. Ao escrever o seu "Ensaio da Construção de Estradas, Pontes suspendidas, Barragens etc." Mr. Coudier estava defrontado a esse dilema. Ele buscava apresentar seu olhar sobre as experiências vivenciadas no interior da Grã-Bretanha. Mas não escrevia para ingleses. Escrevia para franceses. E fazia isso em meio a um instante em que "algumas palavras [...] foram inventadas, ou ganharam seus significados modernos".[27]

Mr. Coudier buscava nas vivências que transformavam a fisionomia da Grã-Bretanha, aquele conjunto de experiências que "pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem" e, portanto, que "exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem" coletivo que construía o seu espaço social. Aquele conjunto de obras públicas era a expressão de uma sociedade, ou melhor, dos modos de pensar e agir em uma determinada sociedade. Naquele contexto, a técnica desempenhava papel importante. A técnica era o meio de mediação entre o homem e a realidade. E era sobre a sua interpretação dessa realidade, e na perspectiva que ela poderia representar um modelo de desenvolvimento para a França, que o engenheiro francês

[27] Palavras como "indústria", "industrial", "fábrica", "classe média", "classe trabalhadora", "capitalismo" e "socialismo". Ou ainda "aristocracia" e "ferrovia", "liberal" e "conservador" como termos políticos, "nacionalidade", "cientista" e "engenheiro", "proletariado" e "crise" (econômica). "Utilitário" e "estatística", "sociologia" e vários outros nomes das ciências modernas, "jornalismo" e "ideologia", todas elas cunhagens ou adaptações deste período. [...] Imaginar o mundo moderno sem estas palavras (isto é, sem as coisas e conceitos a que dão nomes) é medir a profundidade da revolução que eclodiu entre 1789 e 1848 (HOBSBAWM E. J., 2013, pp. 19-20).

buscou urdir seu conjunto discursivo. Ele se propunha a tarefa de um organizador da cultura. Ele deixava antever seu intento. Visava converter em palavras e dar tradutibilidade aquela sua experiência visual, auditiva, olfativa, tátil etc.. E queria ainda mais. Ele planejava que suas palavras contribuíssem para alterar percepções da realidade.

Vejamos que, de certo modo, o dilema de José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro foi um tanto mais complexo que o de Mr. Coudier. A tradução desse tipo de texto exige que os tradutores desenvolvam habilidades de se orientarem entre linguagens especializadas, próprias de um determinado ramo do saber. E isso também envolve a necessidade de se levar em consideração que a linguagem técnica e científica está sujeita as modificações no transcurso histórico. E isso, repetindo, em um momento em que "algumas palavras foram inventadas, ou ganhavam seus significados modernos". Pode-se observar "uma dupla operação do traduzir: uma ação linguística operada pelos sujeitos singulares" nesse caso, José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro e "outra ação de natureza coletiva e social" (BOOTHMAN, 2017, p. 779). E é exatamente nessa operação que está o ponto que motivou os redatores do Jornal Científico a empreenderem essa tradução.

Ainda nos preâmbulos daquele periódico, na seção intitulada "discursos preliminares", eles diziam que entre os "oportunos meios de se promover o melhoramento dos conhecimentos humanos, é sem dúvida um dos mais fáceis e vantajosos, o de se por em sucessivo uso o giro dos escritos periódicos". Eles olhavam para as revistas científicas como o mais "fácil e vantajozíssimo meio que no atual século de prodígios, se tem continuado e continua a promover o maior avanço de ilustração e de conhecimentos entre todos os povos cultos". Vejamos, portanto, que os autores não buscavam apenas uma tradução de sentido restrito, propondo apenas criarem instrumentos de conversão de expressões feitas em uma língua nacional para outra. Assim como Coudier, eles também queriam interferir na realidade. Se propunham a disseminar as "luzes dos povos cultos" entre "aqueles mesmos que, ou por mais distantes dos refulgentes focos de erudição, ou por alheios da prática das ciências e das Artes sublimes tem sido menos esclarecidos neste fecundo hemisfério" (SOUSA & CORDEIRO, 1826d, p. IV). E escancaravam o que pretendiam. Pois queriam

> pelas novas diligências [...] transmitir-lhe Luzes Literárias; adquirirão (se não logo, pouco a pouco) aquele grau de ilustração a

> que são susceptíveis de chegar pela leitura sucessiva de muitas, e interessantes obras do mundo científico [...] É, pois evidentemente demonstrado, que pelo eficacíssimo meio dos escritos periódicos, e dos Jornais Literários se comunicam ao presente, com suma rapidez, as Luzes de uns para outros países, e que ainda as Nações mais afastadas daquelas – onde com mais esmero se cultivam as Ciências e as Artes, onde se fazem multiplicadas e importantíssimas descobertas, onde se desenvolvem mui singulares inventos, onde finalmente os maiores sábios tratam com minucioso desvelo e ardente zelo de proporcionar melhoramentos análogos aos diversos usos da vida humana – podem de tal maneira interessar muitíssimo, com tanto porem, que as suas ideias e os seus princípios tenham já uma espécie de familiaridade com os rudimentos elementares indispensáveis para a inteligência dos pontos mais salientes do mundo Literário (SOUSA & CORDEIRO, 1826(d), pp. IV-V).

É muito interessante perceber como os editores do Jornal Científico expressavam seu empenho como um programa que articulava a busca por incorporar a linguagem nacional novas expressões de sociedade – nesse sentido, apreendendo língua e linguagem como um dado conjunto de expressão de uma filosofia e de uma política, forjadas historicamente. Entendiam-se como divulgadores de uma nova cultura. E jogavam isso em perspectiva histórica. Acreditavam que suas palavras não seriam suficientes para transformar a realidade de modo imediato. E por isso, viam nos escritos periódicos um caminho para que "se não logo, pouco a pouco" se pudesse adquirir "aquele grau de ilustração a que são susceptíveis de chegar pela leitura sucessiva de muitas, e interessantes obras do mundo científico". E o que fizeram, foi mais que tradução, no sentido estreito da palavra. Eles consorciaram política e filosofia. E essa tradução era também um "trabalho político, no sentido amplo desta palavra", o que significa dizer que era "um trabalho pedagógico-cultural, que se inser[ia] no quadro da transformação política da sociedade". Era uma tradutibilidade (LACORTE, 2014). E o texto era uma ação política, deliberada e consciente, de quem queria, pouco a pouco, incorporar o novo no velho, de quem levava em conta que

> no desenvolvimento de uma classe nacional, ao lado do processo de sua formação no terreno econômico, deve-se levar em conta o desenvolvimento paralelo nos terrenos ideológico, jurídico, religioso, intelectual, filosófico: aliás, deve-se dizer que não existe desenvolvimento no terreno econômico sem estes outros

> desenvolvimentos paralelos. Mas cada movimento da "tese" leva ao movimento da "antítese" e, portanto, a "sínteses" parciais e provisórias (GRAMSCI, 2001).

Vista a obra de Mr. Coudier pelas lentes de José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro pode-se inferir que o autor não conteve seus escritos a uma análise internalista. Também não ficou contido a produzir descrições minimalistas das técnicas construtivas de alguns canais, pontes suspendidas e estradas. E buscou nas relações de forças sociais a justificativa e o amanho de sua narrativa. No esboço apresentado pelos redatores do Jornal Científico as lentes lançadas sobre o espaço social construído em Liverpool, Edimbourg e Glascow, podemos ver uma reflexão ativa a respeito da relação entre sociedade política e sociedade civil naquele processo de tessitura do espaço.

E os redatores do Jornal Científico mostraram – e se identificaram com[28] – um Coudier que articulou seus escritos como um defensor aguerrido das companhias por associação de capitais; que insistiu que os que estavam no mundo do governo não poderiam atuar na produção de entraves a formação de companhias voltadas à execução de obras públicas; e que, antes de tudo, o papel do governo era realizar sábias concessões. Não temos como mensurar os impactos da obra "Ensaio da Construção de Estradas, Pontes suspendidas, Barragens etc." na organização social e política da França de então. Mas, o que não nos parece nada desprezível é o modo como a escolha dessa obra para compor a base do esboço elaborado pelos redatores do Jornal Científico, guarda aproximações com àquelas notícias estrangeiras publicada no Diário Fluminense e utilizada, fração dela, por Gonçalves Martins. Em seus escritos, o "Monitor", dizia que "antes que a Capital tivesse experimentado os maravilhosos desenvolvimentos, que hoje presenciamos" já se tinha feito "ha mais de quinze anos" aquele projeto de "navegação do Alto Sena até obra de 50 léguas (36 leg. Port.)". E explicava que

> Porém nunca foi tão necessária como agora a realização desta empresa. A carestia cada vez maior da lenha, dos vinhos, da

[28] "O processo de recepção das ciências engendra um complexo de relações, que constituem um aspecto não negligenciável do desenvolvimento da produção científica. De um lado, ocorre por interação dos processos de racionalidade e estilos científicos; de outro, depende das condições de receptividade no meio em que se reproduzem (condições estas que podem ser institucionais ou político-ideológicas). Nesse sentido, verificam-se tais condições dando ênfase ao complexo de relações sociais das ciências" (DOMINGUES & SÁ, 2003, p. 97).

> madeira, e outros materiais de construção, está chamando as produções estagnadas dos abundantes vales, que o Sena superior atravessa, produções, a que este rio poderá em breve servir de veículo, por meio de algumas obras, que o vão tornar navegável. Assim esta nova comunicação comercial não a de interessar menos aos habitantes de Paris do que aos dos Departamentos das margens do Alto Sena, se bem que estes últimos com mais especial impaciência esperam se abra este precioso meio de extração de seus frutos.[29]

Para ele, aquele projeto que não foi levado a cabo por mais de 15 anos, era de realização simples, posto tratar-se de "[a]profundar, e endireitar uma corrente d'água já existente". E por isso, dizia que "a navegação do Sena acima de Paris é uma empresa ainda mais mediana, e cuja despesa não deve passar de seis a sete milhões de francos". E explicava o motivo de seu evidente entusiasmo com a possibilidade da realização daquela obra. Para ele, os homens no governo estavam "generosamente" empenhados em "diminuir cada vez mais" os entraves e obstáculos existentes.

> Parecia também existir um grande obstáculo a esta economia na direção do trabalho, com demasiada exclusão confiada aos Agentes do Governo, talvez porque os seus estudos anteriores lhes dão uma atual predileção pelo bem acabado, e pelo ideal com preferência ao produtivo, e barato. Seja como for, a Administração generosamente se tem aplicado a diminuir cada vez mais este obstáculo. O caderno das condições para as duas empresas, que se hão de arrematar a 27 de março, deixa ás companhias muito mais liberdade, que nas empresas anteriormente concedidas relativamente á execução dos trabalhos d'arte.[30]

Em 14 de março de 1826, em França, o "Monitor" escreveu a carta que destinou aos redatores do Diário Fluminense, no Brasil. Os primeiros instantes do Brasil independente foram marcados por muita euforia e por muitos conflitos. Em pouco tempo a euforia foi diluída e os conflitos potencializados. Aquele instante a crise do primeiro reinado já estava aberta e crescia rapidamente. A erosão da imagem do Imperador era contínua. A oposição liberal o acusava de tentar conduzir o Brasil com mãos de ferro. E D. Pedro I era identificado por déspota, tirano, autoritário. Nesse quadro, o correspondente

[29] Diário Fluminense; v.8 nº. 12 de 14 de julho de 1826. p. 48
[30] Diário Fluminense; v.8 nº. 12 de 14 de julho de 1826. p. 48

estrangeiro não se conteve em noticiar que aconteceria uma concorrência pública para a execução de duas vias interiores, em 27 daquele mês. Propôs-se a apresentar algumas ponderações. E essas ponderações, não foram endereçadas aos franceses. Ele escrevia para os habitantes do Império do Brasil, e de modo particular, para aqueles do Rio de Janeiro, local de publicação e circulação daquela folha. E suas ponderações tinham por fio condutor a relação entre sociedade e governo para a feitura das vias interiores. Em seu "Ensaio da Construção de Estradas, Pontes suspendidas, Barragens etc.", que há pouco tempo havia sido publicado na França, Mr. Coudier destinou muitas linhas para tratar o lugar e papel do governo e das associações por capitais na relação que estabeleceu entre as vias de comunicações interiores com a prosperidade da nação. E entre as escolhas possíveis sobre o quê extratar da obra de Coudier, José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro privilegiaram a relação sociedade e governo para a redação de "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas".

> Quando se viaja pelo interior da Grã-Bretanha e se visitam os imensos trabalhos modernos, que ali se observam em atividade, fica-se como extasiado, contemplando-se de quanto é capaz a indústria dos homens, quanto estes são animados de bem entendido zelo patriótico, e de lícitos desejos de promover os seus interesses de acordo com os da prosperidade do seu país, e auxiliados por sábias concessões do Governo a que recorrem (SOUSA & CORDEIRO, 1826a, p. 21).

A passagem é exemplar! O "bem entendido zelo patriótico", que "anima a indústria dos homens" foi atinada na relação entre o "lícito desejo [desses mesmos homens] de promover os seus interesses" com o papel do governo de auxiliá-los com "sábias concessões". Todo esse emaranhado discursivo, em que sociedade política e sociedade civil se traspassavam, foi arranjado para entronar a ideia de "prosperidade do país"! O espaço nacional foi convertido em uma fronteira que individuava as formações sociais, permitindo a emergência de um dado tipo de patriotismo que ensejava em si a construção do consenso sobre uma dada direção de desenvolvimento econômico político e cultural. Por seu turno, o exemplo resgatado da Inglaterra foi difundido como o modelo de modernidade a ser narrado, estudado e, em última instância, imitado. Cultura e mundo eram organizados em uma relação que hierarquizava a unificação cultural do gênero humano. Atribuía-se a ciência e a técnica – ou, como foi expresso por José Vitorino dos

Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro, a "indústria do homem" – um dado tipo de nova crença: a certeza na ideia de que progresso humano se fazia através do saber científico em sua articulação entre teoria + prática. E nesse tipo de amanho, as melhorias materiais eram difundidas como civilização.

Em outro artigo, tratando de um "experimento de aplicar o ferro fundido ao calçado das ruas" feito em Londres no ano de 1817, seus redatores diziam que aquele novo método de "construir estradas poder[ia] ser muito útil na Inglaterra" (SOUSA & CORDEIRO, 1826c, p. 29). Justificavam essa conclusão afirmando que "ao mesmo tempo que se economiza[va] a maior despesa com a feitura e conservação das estradas comuns, se proporci[onaria] vantajosos lucros às numerosas forjas daquele país, [dando] grande consumo ao ferro que dele se extraía". Abrindo mão de pensar o ferro como uma *commodity*, advertiam que "naqueles [países], onde o ferro tiver alto preço, semelhante calçado não parece ser vantajoso". Apresentando uma possibilidade de leitura do capitalismo e do liberalismo e relacionando essa leitura a uma dada interpretação de patriotismo, diziam que "haver[ira] Reinos, onde n'umas Províncias não convenha adotar este invento, e n'outras ele seja muito útil".

> Isto nos parece se verificar d'alguma maneira, no vasto Império do Brasil: pois que a beneficio da extração, fabrico, e exportação do ferro da central Província de S. Paulo, se poderiam nela, e nas suas imediações para dali outras, onde mais admissível, e útil se julgasse construir das estradas de ferro por meio d'alguma associação, ou associações particulares a quem o Governo liberalizasse bem entendidos privilégios, garantisse a recepção de mui moderados direitos de transito, e protegesse; e quando suceda proporem-se alguns patrióticos capitalistas à sua feitura, nós lhe forneceremos para isso, caso o exijam, todos os dados necessários, e mesmo exatas estampas das estradas de ferro mais bem construídas (SOUSA & CORDEIRO, 1826(c), pp. 29-30).

Sem entrarmos no mérito da viabilidade de "substituir ao ordinário calçado de pedra" por uma "espécie de tijolos quadrados de ferro fundido, unidos entre si por malhetes, e fazendo-se ásperos para que os cavalos caminhem sem escorregar", podemos perceber como o invento, a ciência e a técnica foram difundidas em articulação com uma dada leitura de mundo. Canais, pontes, estradas. As vias de comunicação foram expressas para além de uma responsabilidade restrita ao mundo do governo. Suas melhorias

ensejavam um conjunto de investimentos em produção de saber, em cálculos, em movimentação de terras etc., que ao ver dos redatores, não precisavam, e nem deveriam, ficar contidas ao governo que, desonerado dessas funções, poderia, por assim dizer, governar. Assim, ao mesmo tempo em que expandiam suas leituras do mundo liberal, eles também a difundiam – não exatamente como uma alternativa, mas como a única alternativa; como uma realidade tangível ao mundo do qual o Império do Brasil deveria se aproximar, sob pena de não se inserir no rol das nações prósperas de povos "comerciantes e civilizados" (SOUSA & CORDEIRO, 1826(b), p. 134).

Nesse tipo de liberalismo, por eles preconizado – onde o governo era partilhado pelo povo que elegia seus representantes para legislar em favor da execução de seus interesses – garantir os meios para a formação de associação de capitalistas para a execução das obras públicas fazia parte do processo de complexificação da sociedade, e com isso, de seu ajuste aos novos tempos, ou, em suas palavras, o tempo dos "imensos trabalhos modernos". Nessa distinção temporal, o que eles propunham era diferente das gigantescas companhias que colocavam em seu arco um enorme conjunto de atividades mercantilistas e monopolistas – debate que permeava os confrontos sobre as companhias. O novo lugar que atribuíram aos inventos, à ciência e a técnica foi aliançado com a ideia de que a especialização das atividades poderia produzir efeitos sistêmicos sobre outras – entre as quais, os próprios articulistas aproveitavam o texto para se inserirem, propagandeando que poderiam fornecer "todos os dados necessários, e mesmo exatas estampas das estradas de ferro mais bem construídas".

Nessa leitura, a "prosperidade do país" foi enlaçada com a difusão de inovações em produtos e/ou processos no sistema produtivo; no sucesso da formação de associações de patrióticos capitalistas para levar a cabo essas inovações; na geração de lucros que permitia a imitação das inovações bem sucedidas em outros espaços nacionais – ou, como em suas palavras, de onde foi implantada com sucesso para as "suas imediações para dali outras, onde mais admissível, e útil se julgasse implantar". Assim, ao mesmo tempo em que essa leitura do liberalismo resguardava ao governo o papel de chave da engrenagem, era ligada também a uma leitura muito própria e peculiar do capitalismo, posto que reservava os investimentos aos patrióticos capitalistas, e não ao capital estrangeiro. Ou seja, nessa leitura, o motor a ser acionado pela chave do governo era o capital nacional. Uma vez acionado esse motor, de modo sistêmico – ou, como eles diziam,

“a beneficio da extração, fabrico, e exportação” – uma inovação de sucesso fazia espalhar uma onda de novos investimentos.

O modo como articularam suas reflexões envolvia um dado tipo de mecânica. Para eles, se tais engrenagens fossem postas em funcionamento, proporcionaria aos “patrióticos capitalistas” a reprodução do capital investido ao mesmo tempo em que fomentaria a abertura de novos ramos de atividade. Nesse tipo de leitura que propunham, propagavam o entendimento de que a reprodução do capital permitiria uma nova acepção de bem estar. Exatamente por isso, que ao justificarem a possibilidade de viabilizar a feitura daquele tipo de estradas de ferro no Brasil, ensejavam inculcar a ideia que ela poderia desenvolver diversos ramos da indústria – desde a mineração, passando pela fundição etc..

Nessa concepção do mundo, a complexificação da sociedade se dava por meio da complexificação dos arranjos produtivos. Nesse mecanismo, os autores intentavam atinar suas reflexões com o lugar que conferiam ao governo: o de fazer “sábias concessões”. Tiravam a responsabilidade por abertura de novas vias e o custo de sua manutenção do governo, que abria mão da recolha de tributos de passagem. O pedágio, ou, como diziam, “a recepção de mui moderados direitos de transito” passava a mão da “associação, ou associações particulares a quem o governo liberalizasse bem entendidos privilégios”. Sob esse olhar, governar não era projetar, executar, manter estradas e receber pedágios. Governar era promover “sábias concessões” e “proteger” os investimentos dos patrióticos capitalistas.

Por fim, os patrióticos capitalistas eram postos como o motor de toda essa engrenagem. Eles não ficariam contidos a uma única associação. Poderiam espraiar seus investimentos sobre os mais diferentes ramos de atividades. Da formação e sucesso das companhias, essas associações de capitais – com seus quadros de diretores e funcionários – dependiam a reprodução do capital investido. Os patrióticos capitalistas poderiam, por assim dizer, terem os seus capitais investidos em diferentes companhias, e nos mais diversos ramos de atividade. E, ao assim procederem, dariam movimento as diversas engrenagens. Já o governo, se não liberal, era o entrave. Mas, se liberal, era uma espécie de chave de ignição. “Sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas” também era uma defesa das “vantagens das boas comunicações interiores” que de tão bem conhecidas, “seria supérfluo exagera a sua utilidade”. Afirmavam que “cada indivíduo,

sendo direta, ou indiretamente interessado no seu melhoramento, sabe apreciar sua importância". Para eles, a

> "maior, ou menor facilidade dos transportes tem efetiva influência não somente sobre o preço das fazendas e dos efeitos da primeira necessidade, mas também sobre os objetos de luxo, introduzidos a princípio para comodidade das famílias ricas, os quais se hão tornado com o andar do tempo, de uso geral, e quase indispensáveis. Sua extensão, sempre progressiva, é devida, sobretudo aos rápidos melhoramentos das estradas, dos canais e aos meios de transporte; o que tudo influi sobre o valor das mercadorias, ou fazendas que é sempre mais ou menos cômodo, segundo a maior ou menor economia dos transportes das matérias primas para as fabricas e dos produtos destas para as moradias dos consumidores (SOUSA & CORDEIRO, 1826(b), p. 133).

Para aqueles redatores, esse era um ponto que não deveria ser descartado da função teórico-prática do invento, da ciência e da técnica: estar a serviço das associações capitalistas na produção da sociedade de consumo. A nova acepção de bem estar associada à política liberal – ou seja, o papel do governo de chave que dá a partida ao motor das associações de capitais, promotoras das melhorias que proporcionavam a transformação de produtos de luxo em "de uso geral, e quase indispensáveis" – estava consorciada com a formação e expansão do mercado mundial capitalista de então. Para eles, a modernização das vias de transporte tinha papel importante nas alterações dos padrões de consumo. De algum modo, isso também não escapou ao olhar do "Monitor". Na carta que endereçou aos redatores do Diário Fluminense ele explicava que até aquele instante, o "Sena superior só foi navegável até obra de 25 léguas". Uma distância suficiente, "quando Paris ainda não era mais que um grande foco de consumação", segundo ele.

> Porém depois que tem vindo a ser o centro do comércio do Reino, e a Capital da Europa, as suas linhas de transporte deverão prolongar-se a proporção; ao mesmo tempo que desta vasta oficina se expedem a ambos os Mundos os produtos do nosso gosto, e das nossas artes, também cumpre que a ela aflua dos diversos pontos da França multidão de produções indígenas, e muitas das quais apresentam demasiado peso, ou volume para sustentar as despesas de transportes em carros. Daí vem à necessidade de fazer remontar a navegação do Alto Sena até obra de 50 léguas (36 leg. Port.). [...] Este concurso de interesses prova quanto é mal fundada a opinião de certas pessoas, a quem a prosperidade de Paris faz sombra, e que julgam que esta grande cidade se enriquece á custa das Províncias.

> Ele mostrou, com efeito, que a riqueza progressiva da Capital projeta sobre os Departamentos centrais reflexos vivificantes, cujo raio se prolonga cada vez mais; que deste modo chama a participar da sua comodidade uma esfera cada vez mais extensa do nosso território, e que longe de ser, segundo a linguagem vulgar, uma voragem que devora, Paris é um foco que fulgura, e que leva sua fecunda influência por toda a parte, a que podem alcançar as suas comunicações".[31]

No "esboço" que José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro produziram ao extratarem algumas passagens do "1º. Tomo da interessante obra [...] Ensaio da Construção de Estradas, Pontes suspendidas, Barragens etc." publicada na França, os redatores do Jornal Científico permitiram que o leitor de "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" pudessem ver, pelas lentes de Mr. Coudier, fração da Grã-Bretanha de então. Contavam que percorrendo "Edimbourg, Glascow, Liverpool, avista-se com efeito sobre as colinas interiores, nas suas menores alturas, mastros de diferentes embarcações, que dominam os edifícios". Explicavam que por todos os distritos havia "canais que seguem em todas as direções, comunicando-se de um lado com os vizinhos portos de mar, e de outro com os numerosos canais do interior. Estes canais que corriam muito próximos as "grandes fábricas" faziam carrear até elas "as primeiras matérias transportadas de todos os portos do mundo conhecido, ou das minas do interior". Daquelas embarcações que flutuavam sobre os canais, eram "descarregados os gêneros pelas máquinas que da[vam] o essencial impulso ao estabelecimento.

> Desta arte os produtos dos mais afastados países, que hão sido pelos seus naturais depositados sobre os navios, são, com efeito, diretamente recebidos pelos consumidores ou artistas; sem que os destinados ao entretenimento de tais fábricas tenham, por consequência, passado pelas mãos de comissários ou feitores, e sejam sobrecarregados de direitos sempre excessivos, quais os de comissão, Alfandegas etc. etc. com o que se evitam não só lesivas despesas, mas até falsificações; pois que, estas apenas se encontram, logo se sabe de onde provêm. Eis a razão porque, como por uma espécie de prodígio as fazendas de manufatura inglesa se vendem sempre nos mercados públicos, por preço menor, do que o d'aquelas fabricadas por outra quais quer nação. As fábricas inglesas, pode-se dizer, que estão, portanto, mais perto das costas d'América e da Índia, do que do mesmo interior dos países da Europa, quando

[31] Diário Fluminense; v.8 nº. 12 de 14 de julho de 1826. p. 48

> neles não há bons canais de comunicação (SOUSA & CORDEIRO, 1826a, pp. 22-23 (n. 1)).

No quadro das modificações do sistema de transporte exterior – aquele que colocava o Atlântico como via de ligação entre o novo e o velho mundo e os navios como o meio para isso – ao longo dos anos, diversos novos inventos proporcionaram a integração dos mercados e a complementaridade do capitalismo de então – ainda que ao longo dos oitocentos, novos inventos viessem a transformar, ainda mais, o alcance desse tipo de transporte de pessoas e produtos com a adesão progressiva e continuada aos vapores (HOBSBAWN, 2014, pp. 100-101). Mas, de modo geral, antes dos oitocentos, a questão dos caminhos de terra de circulação de produtos e ideias para o interior não havia experimentado os mesmos desenvolvimentos. O transporte por água era mais fácil, rápido e barato (HOBSBAWM E. J., 2013, pp. 29-32). As profundas transformações da economia mundial estavam gargaladas por esse entrave. E as coisas começaram a mudar bastante desde então, e um denso conjunto de melhorias materiais foram postas em curso. E entre as profundas mudanças que marcaram a sociedade ocidental de então, estavam às ferrovias. Foi nesse ínterim que os autores fizeram incluir suas observações sobre os canais e as estradas de ferro (agora, não aquela dos tijolos, mas a dos trilhos). Para eles,

> de todos os meios de transporte, os que se fazem por água são julgados, à primeira vista, os mais convenientes; e por isso, entre os povos comerciantes e civilizados tem tido lugar a ocuparem-se muito do aperfeiçoamento da navegação, tanto pelos rios, como por canais artificiais, que a esse fim, e em grande numero se tem aberto e construído. Porém existem muitas localidades, onde os trabalhos de tal natureza são ou impraticáveis, ou custosíssimos: neste caso, se tem recorrido a feitura de caminhos de ferro; suprindo-se com estes a falta d'aqueles; todavia na persuasão de que este último expediente de transporte é inferior aos primeiros (SOUSA & CORDEIRO, 1826b, p. 134).

Apresentavam uma hierarquização entre os modais. Indicavam que a escolha técnica do modal mais adequado era determinada pela "natureza dos lugares". Ou seja, para eles, a questão topográfica era muito importante. Era das "vantagens obtidas debaixo dessas relações" topográficas que ele observava a prosperidade "n'umas comarcas, ou distritos, mais do que n'outros". E por isso, consideravam que em primeiro lugar se deveria

dar preferência para a navegação dos rios e a abertura de canais artificiais. Não sendo estes possíveis ou de custos muito elevados, a segunda opção seria as estradas de ferro. Explicavam que em caso de "comércio ascendente, isto é, em subida, além de certos limites, esses caminhos oferecem poucas vantagens sobre as estradas ordinárias". Para eles as ferrovias só eram recomendáveis em "comércio médio" – ou seja, só proporcionariam "grandes proveitos" se "bem construídas" em terrenos os mais planos possíveis. E só em terceiro lugar recomendavam as vias ordinárias. Por vezes, poderia ser necessário lidar com modais integrados – que para eles, sempre que possível, deveria ser evitado por conta do custo em carregar e descarregar as mercadorias, o que exigiria grande aparato e adequação entre os diferentes tipos de alocação das cargas em modais distintos. E para cada um desses ramos, havia técnicas construtivas diferentes, o que demandava maior especialização e poderia fazer-se necessário mais de uma companhia para a edificação e gestão desses modais, mesmo que pensados em um sistema viário integrado.

A introdução das estradas de ferro no texto estava associada às primeiras experiências de construções de vias desse tipo. A pouco menos de um ano da publicação de "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" no Jornal Científico, havia sido inaugurada na Inglaterra, em 27 de setembro de 1825, a famosa "linha entre o campo de carvão de Durham e o litoral (Stockton-Darlington 1825), [que] foi a primeira das modernas ferrovias" (HOBSBAWM E. J., 2013, p. 83).[32] Aquele instante, um misto de euforia e descrença eram misturados. A principal inovação expressa nessa ferrovia não era representada exatamente pelos trilhos, mas, pela relação trilhos e locomotiva no transporte de cargas e pessoas simultaneamente. Até então, já existiam algumas experiências pregressas, mas sempre de curtíssimas distâncias e apenas no transporte de ferro e carvão no interior das zonas de extração. Àquela estrada inovou porque apresentou soluções técnicas que permitiam maior força de arrasto, em distâncias ainda não experimentadas. E conseguia conciliar o arrasto de vagões de mercadoria com vagões de transporte de pessoas.

Trilhos de madeira já eram usados, desde, pelo menos o século XVII nas minas de carvão e em pedreiras na Inglaterra. A adoção dos trilhos metálicos, em fins do século

[32] Tratando da França o "Monitor" dizia: um caminho de ferro, e um canal; eis-aqui exatamente os dois modos de comunicação, que o progresso das Artes tem permitido substituir às estradas por terra, reconhecidas nimiamente dispendiosas tanto pelo Governo que as conserva, como pelo carreteiro que as caminha. Por longo tempo ainda pararemos sem duvida nos canais, por mais preferência que hoje em Inglaterra se dê ao outro meio. Diário Fluminense; v.8 nº. 12 de 14 de julho de 1826. p. 48

XVIII, representou uma inovação bastante considerável, frente ao quadro de então. Traziam "uma cavidade na sua superfície (que tinha a função de impedir o descarrilamento), [onde] circulavam as rodas dos vagões". Esses vagões eram movidos por tração animal e com essa inovação deu-se uma elevação significativa no desempenho do transporte de cargas. Com a adoção dos trilhos, os cavalos "conseguiam transportar uma carga três vezes mais pesadas do que numa estrada" (MARQUES, 2009, p. 27). O uso das locomotivas ensejou outras tantas mudanças tecnológicas. Nas palavras de Hobsbawn, "tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra". Com vistas a aumentar a eficiência do transporte sobre os trilhos, um longo conjunto de iniciativas começou a ser desenvolvida e estimulou um novo ramo de negócios.[33] "George Stephenson começou a vida como 'maquinista' em Tyneside, e durante anos todos os condutores de locomotivas foram recrutados nesse campo de carvão" (HOBSBAWM, 2013, p. 83). Robert e George Stephenson eram pai e filho. Seus nomes estão diretamente ligados aos primeiros inventos ferroviários e foram os que logo de início mais empreenderam esforços na busca por aperfeiçoarem as locomotivas naqueles tempos. Conseguiram concessões e tentaram captar recursos financeiros, abrindo companhias de viação férreas em algumas minas.

Uma das grandes dificuldades estava em relacionar a força das locomotivas, a aderência das rodas de ferro aos trilhos. Sem conseguir estabelecer-se uma aderência adequada, as rodas patinavam nos trilhos, sem que as locomotivas pudessem realizar o arrasto de grandes cargas. Outro problema era a possibilidade das rodas escaparem dos trilhos, provocando descarrilamentos. A principal solução técnica que vinha sendo adotada era o uso de engrenagens, que limitava muito a velocidade a ser atingida, tornando as ferrovias muito custosas e inviáveis economicamente. George Stephenson projetou à

[33] "Em 1759, Robinson, doutor inglês, pensou em empregar o vapor para propulsionar as rodas dos veículos, e dez annos mais tarde, em 1769, o engenheiro francês Cugnot fez as primeiras tentativas para pôr em movimento uma carreta por meio de uma máquina a vapor composta de dois cilindros de efeito simples; máquina esta ainda existente no Conservatório de' Artes e Ofícios de Paris. Em 1804, Olivier Evans, servindo-se de todos os estudos feitos até então sobre a matéria, conseguiu que funcionasse uma carruagem a vapor nas ruas de Filadélfia. Nesta mesma época os construtores Trewithick e Vivian conceberam a ideia de substituir os cavalos nos caminhos de ferro das minas de carvão de pedra por; uma locomotiva à vapor, que rebocasse alguns vagões carregados. George Stephenson, havendo acompanhado as primeiras tentativas, empreendeu, por sua vez, a construção de uma locomotiva aperfeiçoada, o que levou a cabo depois de inúmeras experiências, e que fez dizer a M. Hughes: "Por mais grosseira e pesada que fosse, funcionava; o caminho de ferro estava inventado". O autor ainda narrou que em "1815 requereu privilegio para uma locomotiva aperfeiçoada, a qual deve ser considerada como o protótipo de quantas têm sido depois construídas. Em 1816 solicitou segundo privilegio para um novo gênero de trilhos de coxins, bem como para uma locomotiva de molas" (FIGUEIRA, 1908, p. 3).

locomotiva *Blucher* e um sistema de carros que eram dotados com rodas com rebordos. Segundo Figueira, em "25 de julho, de 1814 a máquina sobre os trilhos da mina puxava oito vagões com o peso de 30 toneladas e com a velocidade de quatro milhas por hora", e esse resultado provocou alguma zombaria, "mas Stephenson respondeu aos zombeteiros: ela anda: é tudo de que preciso". Daí por diante, mais alguns experimentos foram realizados e a família Stephenson seguiu conseguindo privilégios e instalando ferrovias de curtíssimas extensões nas minas (FIGUEIRA, 1908, p. 3).

Nesse contexto, o fazer e o saber científico foram dotados de enorme expansão. Por um lado, nesse momento há um adensamento dos múltiplos espaços de ciência "não apenas no sentido mais restrito de instituições científicas, tais como museus e institutos de pesquisa, mas como o conjunto de todas as possibilidades de realização e divulgação de atividades científicas" (FIGUEIRÔA, 2000, p. 165). Nesse quadro verifica-se um "espírito "vulgarizador" que se espraiava em diversos espaços" (VERGARA, s/d, p. 1). De algum modo, tanto no Brasil como em diversos outros Estados Nacionais oitocentistas, a comunicação e a divulgação científica coabitaram as folhas de época com anúncios diversos, transcrições de sessões das Assembleias – Geral e Provincial –, notícias do interior, notícias estrangeiras, colunas de variedades etc. nas folhas de circulação diária, ainda que tenham existido ao longo dos oitocentos algumas publicações mais especializadas, por vezes oriundas de clubes e associações mais estruturadas, por vezes, como resultado de iniciativas de alguns poucos indivíduos. O Jornal Científico, Econômico e Literário era um desses.

Por seu turno, nos periódicos de época também poderemos perceber outro quadro de relações quanto aos objetos da ciência e da técnica. Como objetos reais, materiais, por assim dizer, esses objetos também são relações sociais que carreiam consigo percepções implícitas a eles em seu princípio de existência – sobre os quais diversos outros atores e agentes podem ou não agirem ou reagirem de forma criativa (criador+ativo). Técnica e Poder passaram a compor de modo mais amplo o quadro dos enfrentamentos sociais. E nesse arranjo criativo, imitar era menos fazer igual e mais significar e ressignificar; era recriar ativamente justificativas e soluções. A difusão da crença na ciência e na técnica fez parte desse quadro. Uma crença que se buscava consolidar como consenso; e que se buscava massificar como firmeza de convicções, que tinha valor de força material. De modo não muito paulatino, alguns objetos da ciência e da técnica foram alçados a outros espaços, amplificando e dando novos contornos aos debates entorno dos

objetos e ampliando o espaço científico. E deles, diversos outros atores se apropriaram. E as estradas de ferro estão entre esses objetos. Muitos – e cada vez mais – começaram a se sentirem à vontade para tratarem das ferrovias. Por vezes, dando notícias; por vezes, comentando as notícias, por vezes se posicionando quanto aos temas. E isso era parte do processo de transformar vontades mais restritas, em vontade coletiva; era fração importante para a construção das condições materiais de sua efetivação.

## 2.2 – "PARA OBRAR SOBRE A OPINIÃO"

Entre os periódicos que circulavam no Rio de Janeiro poderemos encontrar "O Correio Mercantil". A publicação de seu primeiro número aconteceu em 19 de agosto de 1830. Àquele instante, o quadro político do Brasil era muito delicado. O moribundo governo de D. Pedro I dava os seus últimos suspiros. E querendo afastar-se das contendas, o seu redator aproveitou o agradecimento que fez "mui cordialmente ao Corpo Comercial e aos nossos amigos, o ardor com que se tem promovido a pronta instalação do nosso novo Jornal" para explicar que:

> Não nos ocuparemos agora com longos discursos, e menos com promessas supérfluas, só diremos em resumo, que aproveitando-nos da pequena experiência que temos adquirido nos países, que devem servir de modelo em matérias mercantis, como: a Inglaterra, os Estados Unidos, etc. onde temos residido, procuraremos introduzir na nossa folha todos aqueles melhoramentos de que ela possa ser susceptível, declarando desde já da maneira a mais solene e positiva, que seremos sempre absolutamente estranhos a matérias políticas, e a controvérsias de qualquer natureza, as quais são perfeitamente fora da carreira que pretendemos seguir, e que com gosto deixamos para serem debatidas por penas mais hábeis, e em folhas próprias e destinadas a esses fins.[34]

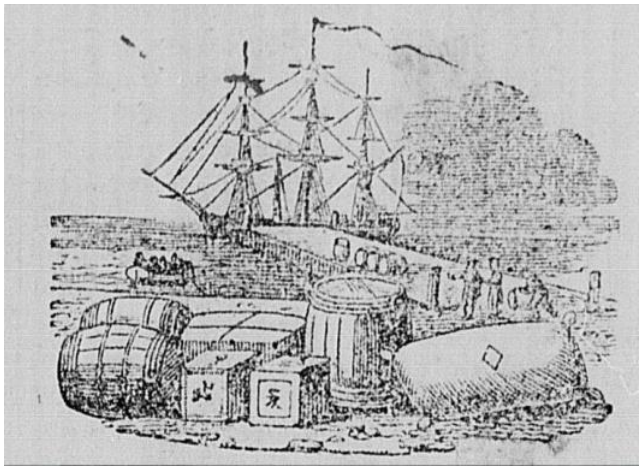
Intentando afastar-se das folhas opinativas que circulavam no Rio de Janeiro de então, como se fosse possível, arrogava para sí, e para o "corpo comercial" certa neutralidade ou imparcialidade nas controvérsias do quadro político da época. Mas, se por um lado, dizia não pretender usar aquela folha para entrar nas arengas que envolviam

[34] Correio Mercantil, 1830 - Edição 01 de 19 de agosto de 1830 - página 1.

sociedade e governo, por outro evidenciava o papel preponderante desempenhado pela Praça de negócios do Rio de Janeiro àquele tempo. Deixava explícito que buscava na Inglaterra e nos Estados Unidos as referências de desenvolvimento em matérias mercantis. Modelo que buscava difundir. Ou seja, se não queria entrar nas disputas, não deixava de fazê-lo ao apresentar um programa que integrava as direções a serem seguidas e dava visibilidade a "todos os melhoramentos de que ela possa ser suscetível".

A imagem abaixo era uma marca daquele periódico. Impressa sempre a primeira página dos exemplares, ficava centralizada na parte superior. A sua esquerda era identificado o volume e a data da edição. À direita o número e a informação "subscreve-se para essa folha na Rua de São José, nº. 77 – 4$000 reis por 4 meses". Logo abaixo da imagem vinha o nome daquele periódico. Interessante perceber, logo no primeiro plano da representação, o que possivelmente são caixas de chá, pipas de aguardente, fardos de açúcar e saca de café. Ao fundo uma caravela e entre eles um píer onde se encontram alguns carregadores, possivelmente escravos.

**Timbre do Correio Mercantil**



Fonte: Correio Mercantil; volume 1, edição 1 de 19 de agosto de 1930. p. 1

O Império do Brasil figurava entre os maiores produtores e exportadores de *commodities* do mundo de então. A difusão daquela imagem como uma espécie de timbre da folha que seu redator intentava ser o veículo de comunicação e difusão de valores e ideias do "corpo comercial" do Rio de Janeiro carregava consigo a representação daquela Praça de Negócios como fundamentalmente atinada, por um lado, com o mercado global, e por outro, como parte importante do complexo agroexportador. Complexo em ampla expansão e aonde, o café viria a ser tornado o principal produto. E, considerando que logo

a apresentação daquele periódico seu redator dizia que esperava que aquele jornal viesse a corresponder "as circunstâncias atuais do já imenso e crescente trato comercial" da capital do Império, a singela narrativa do percurso Liverpool-Manchester-Liverpool não foi ao acaso.

> Estrada de Ferro entre Liverpool e Manchester.
> Liverpool 14 de Junho. — Chegamos esta manhã a Manchester depois de uma mui interessante e agradável jornada de 2 horas e 23 minutos, dos quais empregamos coisa de 15 em parar para receber água; e incluindo o plano inclinado, avalia-se ter sido o peso da nossa carga 38 ton.: 7 carros com 3 toneladas cada um de pedras, o coche de Boltou, e uma carruagem aberta com coisa de 33 passageiros. Voltamos com toda a segurança a esta cidade, correndo toda a distancia em 1 hora e 46 1/2 minutos, incluindo 12 minutos para receber água, e largar um passageiro.[35]

Aquele instante, algumas estradas de ferro já haviam sido implantadas e outras estavam em vias de implantação na Inglaterra e também nos Estados Unidos. Pouco tempo havia passado desde que os trilhos resistiram ao peso das cargas e ao atrito das rodas. As locomotivas já puxavam grandes cargas – impensáveis até poucos instantes. Essa maravilha do engenho humano; essa nova forma de reconstruir o espaço era difundida em diversos periódicos.

Em fins da década de 1820 iniciava-se um período em que jornalistas contavam com entusiasmo – e em diferentes partes do globo – os feitos ferroviários. No Brasil não foi diferente. A novidade do sistema de transportes, que se deram quase ao mesmo tempo nos dois lados do Atlântico norte, contagiava com euforia os periodistas da época. Entre os modelos que o redator do Correio Mercantil buscava para dar notícias e difundir em sua folha estava a Estrada de Ferro Liverpool-Manchester – com ênfase a segurança e rapidez da viagem, a volumetria e pesagem das cargas etc..

As expectativas geradas na Praça do Rio de Janeiro e o *frisson* causado pelas ferrovias eram evidentes. Para termos uma ideia, quando se deu aquela descrição de 14 de junho e publicada em 20 de agosto, a Liverpool-Manchester ainda não havia tido sua cerimônia de abertura, que aconteceu apenas a 20 de setembro daquele mesmo ano. Em "O Moderador, jornal político, econômico e literário" de 27 de novembro de 1830, na coluna

[35] Correio Mercantil, 1830 - Edição 02 de 20 de agosto de 1830 - páginas 3 e 4.

notícias estrangeiras, foi publicada a carta de "W" – como assinou seu redator. O modo como iniciou a redação daquela correspondência já nos ajuda a termos uma ideia da circulação das notícias. Dizia que "tendes sem duvida ouvido falar lá, da banda d'além do Atlântico, da estrada de ferro de Liverpool a Manchester, e das máquinas de vapor móveis, que já por ele giram, e que se chamam *steam horses* (cavalos de vapor)". "W" parecia eufórico com as possibilidades em aberto por aquele investimento em transportes sobre trilhos. Contava que os cavalos de vapor "devem [...] conduz[ir], com a prodigiosa rapidez de 18 mil braças portuguesas por hora, os viajantes, e as mercadorias d'uma destas Cidades para a outra".[36]

> Sabeis igualmente que na maior parte das nossas empresas por ações, o alvo dos subscritores não é tanto o obter um rendimento que lhes dê um grande interesse, como o tornarem a vender o capital com lucro, de maneira que nenhum meio, se poupa, ou se despreza para obrar sobre a opinião, exaltando ou, como se diz em termos da arte, assoprando, ou inchando (*puffing*) as vantagens da empresa. Para fazer a reputação desta, os meios morais não foram poupados pelos empreendedores, assim como os meios físicos o não foram pelos engenheiros, de modo que por um lado, existe na Inglaterra um novo chefe d'obra da arte, e do outro, as ações subiram de cem libras esterlinas a duzentas, sem que ainda se tenha recebido um só sheling de produto da especulação.[37]

"W" fazia bem mais que narrar. Ele propunha uma interpretação. E, ao fazê-lo, buscava organizar seus escritos em uma estratégia discursiva que enredava o leitor a seu modo de perceber os acontecimentos. Não chamava o leitor a saber. Afirmava que ele também já sabia que os subscritores daquela empresa por ações não eram meros especuladores. Que não tinham como principal interesse "tornarem a vender o capital com lucro". Amalgamando no Estado sociedade política e sociedade civil, não teve receio em explicar que "para fazer a reputação desta, os meios morais não foram poupados pelos empreendedores". Como nenhum meio foi poupado ou desprezado "para obrar sobre a opinião", os empresários conseguiram do governo que na Inglaterra existisse "um novo chefe d'obra da arte". Resultou dessa operação que "os meios físicos não foram [poupados]

[36] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 1
[37] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 1

pelos engenheiros", que projetaram e supervisionaram a realização de um sem números de obras para levar a cabo a construção daquela estrada de ferro.

> Os debates e procedimentos em torno do modal ferroviário estão entre os mais sistêmicos daquela época. A locomotiva *The Rocket*, criada por George Stephenson, como um foguete, alterou os rumos do sistema de transporte no mundo. Mas para refletir sobre o transporte ferroviário é necessário entender que não se tratava só da criação de locomotivas, pois para a construção da linha que ligou Liverpool a Manchester em fins da década de 1820 foram realizados vários estudos que resultaram em escavações, aterros e perfurações de túneis. Tudo isso, buscando o traçado mais plano possível (BORGES & MARINHO, 2015, p. 23).

"W" explicou mais! Contou que nessa articulação entre sociedade e governo, "um dos meios, que os diretores consideraram como *puffing* poderosamente, foi a viagem do Sr. Primeiro, o Duque de Wellington, de Cindad-Rodrigo etc. etc. etc. e três páginas de etc." E, com isso, o Primeiro Ministro "teve a complacência de vir assistir a inauguração da estrada e das maquinas". Se em seu argumento a presença do Duque de Wellington ao evento foi considerada o grande *puffing*, ele não fez por menos ao descrever o evento. Disse que "todo o país, dez léguas em roda, se ajuntou para ver o grande homem". E "W" fez questão de apresentar uma descrição bastante detalhada de alguns dos enredos daquela cerimônia de inauguração da Liverpool-Manchester.

> Os *mull-Ipennys* cessarão de fiar, as lançadeiras de tecer, toda a atividade de Manchester e de Liverpool estava nas ruas e nas cozinhas. A cidade de Manchester deu ao Ministro um soberbo jantar, que ela generosamente fez pagar pelos convidados a razão de duas libras esterlinas por cabeça. Mas a pequena aristocracia dos fiadores d'algodão não julgou o preço caro, para ter a honra de se achar em contato com a grande aristocracia dos Ministros, dos Lordes, de Príncipes Alemães, etc. Os senhores dos arredores forneceram a caça, e assegura-se que se um dos *Aldermen* (Vereadores) de Lordes pudesse contemplar a sua vontade a despesa em que ela estava acumulada dela tiraria com que lamber os beiços todo o resto da sua vida. Enfim o Lord, muito honrado e ainda mais cheio de honras, chegou a Liverpool, de donde devia partir o cortejo. [38]

[38] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 1 - 2.

O empenho de “W” em descrever as pompas e circunstâncias que cercaram a participação do Duque de Wellington naquele evento não era uma mera espécie contorcida de beija a mão, de cortejo vão ao Primeiro Ministro. Ele aliançava nessa sua narrativa a intima relação entre sociedade política e sociedade civil para concretização daquela obra. Por seu turno, tentava alinhavar alguns dos múltiplos interesses envolvidos na formação daquela linha de ferro, que, antes mesmo de ter “recebido um só sheling de produto da especulação” já havia permitido aos investidores verificarem que suas ações haviam dobrado de valor, ou, como nas palavras daquele correspondente, “as ações subiram de cem libras esterlinas a duzentas”. Nesse arranjo discursivo, “W” tentava demonstrar que aquele evento amalgamava diferentes setores da sociedade também como uma celebração à realização daquela obra como o resultado de uma vontade coletiva. Vontade que não foi dada de antemão, mas foi o resultado de inúmeras operações de convencimento.

O *frissom* para participar daquela viagem inaugural foi tão grande que “os lugares tinham sido pagos a duas libras esterlinas cada um, e tornados depois a vender até seis libras”. Ao descrever a viagem, “W” contava que o vagão destinado ao Duque de Wellington tinha “22 pés de comprido, 8 de largo, e de dois andares”. Nele havia aproximadamente 100 pessoas. Aquela estrada foi projetada e construída em duas vias paralelas. Para aquela viagem inaugural, foram usadas as duas vias, de modo simultâneo. A proposta era que duas locomotivas partissem juntas, e seguissem parelhas ao longo de todo o percurso. Em uma das vias foram atreladas a locomotiva e o vagão – “cavalo de vapor” e “carruagem”, para usar os termos do autor – em que viajou o Duque de Wellington. O “cavalo de vapor que rastava o primeiro Ministro, chamava-se *Northumbrian*”. Na outra via, foi atrelada a locomotiva “*Cambrian*” mais 7 vagões que “continham perto de seiscentas” pessoas.

Aquele correspondente contava que diante de uma multidão que se exprimia para assistir a partida dos trens, e que a tudo aquilo aplaudia com vigor, o cortejo partiu de “Liverpool, e chegou sem embaraço até a algumas milhas distante de Manchester”. Mas aí, o imponderável aconteceu e “um deplorável acontecimento fez esquecer tudo o que havia de satisfatório na empresa e mesmo o que havia do fato na exibição do primeiro Ministro”.

> *Northumbrian* tinha se adiantado muito da outra fila. O seu condutor, sentindo-o fatigado, quis parar para lhe dar como refresco alguns alqueires de carvão de pedra. Nesta parada o Sr. Huskinsson, Deputado de Liverpool, antigo colega de

> Mr. Canning, e que estava na carruagem, quis tomar ar, e desceu para o caminho; mas o *Cambrian,* que vinha na frente da outra fila, e que avançava com a rapidez do raio achando aberta a porta do carro do Duque, a qual estava encostado o Sr. Huskinsson, foi este lançado por terra, e três rodas lhe passaram por cima da perna e da coxa, feridas estas que em breve o privaram da vida. A aflição foi grande e profunda, e os subscritores do segundo banquete nem mesmo se assentaram a mesa.[39]

Em meio à tamanha euforia, o evento teve seu instante trágico. No Correio Mercantil de 20 de novembro de 1830, em uma nota bastante curta foi publicado que a "morte do célebre Mr. Huskinsson [...] não foi de apoplexia, como a principio se disse". Explicava que seu fenecimento deu-se por "ter caído debaixo de um carro de vapor, na ocasião da grande festa que se fez em Manchester pela abertura da estrada de ferro; fraturou as pernas, etc. e dai procedeu a sua lamentável dissolução".[40]

"W", o correspondente de "O Moderador", naquela sua correspondência publicada a 27 de novembro de 1830 não encerrou sua narrativa com a notícia daquele "deplorável acontecimento". Ele fazia uma articulação entre aquele evento de abertura ao transito da Liverpool-Manchester com os amanhos das disputas de forças políticas no parlamento inglês. Teceu algumas linhas sobre as relações de força na composição do Parlamento e fez algumas considerações sobre como aquele trágico acontecimento poderia modificar o arranjo das disputas. E exatamente em um momento de forte exasperação no cenário brasileiro, ele dava indicações sobre composição e acomodação das diferenças no interior do mundo do governo. Dizia desejar que "apesar deste funesto acidente, o Sr. Primeiro ficasse contente da sua corrida". E explicava que "nada menos era necessário do que o prazer que lhe causasse o bom sucesso das máquinas de viajar, para o consolar do desarranjo, que experimentou nas últimas eleições, a sua máquina de fazer leis".

> Parece que será difícil regulá-la na próxima sessão, e já Mr. Peel, que estava encarregado, debaixo das ordens do General em chefe, do comando da Câmara dos Comuns, declarou; diz-se, que lhe era possível *manejá-la* por mais tempo. Lord Wellington ofereceu a

[39] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 2.

[40] Na segunda página do Correio Mercantil de 11 de março de 1831(edição 54) foi publicada coluna chamada "Index cronológico para o ano de 1830". Nela, encontramos as seguintes notas:
- 22 de agosto - Fazem-se experiências na estrada de ferro de Manchester e Liverpool, para se conhecer a velocidade das maquinas, e achou-se que algumas correrão a razão de 30 milhas (10 léguas) por hora!!!
15 de setembro - Abertura da estrada de ferro entre Liverpool e Manchester. As rodas de um dos carros de vapor passou por cima do joelho de Mr. Huskinson, que disso morreu ás 9 horas da noite, com 61 anos.

> Lord Palmerston (da oposição,) por intermédio d'uma bela embaixatriz, três lugares no gabinete para ele e seus amigos, com a condição de quem Huskinsson não seria do numero. Esta oferta não foi aceita, mas talvez a morte imprevista do hábil e respeitável homem d'Estado, que o General em chefe não queria para colega, aplanará as dificuldades. Nesse caso teremos o que chamamos um Ministério da coalizão, que não são os que governam pior.[41]

Em Inglaterra, a construção de ferrovias foi o resultado de muitas e diversas lutas travadas entre pessoas de diferentes grupos da sociedade. Eram enfrentamentos que ampliavam a dimensão social e política da acepção de Estado, que era convertido em arena. Nesse sentido, sociedade política e sociedade civil se transpassavam. De que modo regular as atividades das companhias? Devia o governo intervir no valor das tarifas? Quais os limites das concessões e dos privilégios de zona? Todo esse conjunto de tensões chegou a um grau elevado de esgarçamento nos anos finais da década de 1820.

Ao longo dos primeiros anos dos 1800, fração da Inglaterra foi cortada por diversos canais que aproximavam as zonas de extração de carvão e ferro das zonas de manufaturas e fabricas. Esses canais foram construídos por pessoas associadas em companhias que tinham também o controle do trânsito. Não levou muito tempo para que os valores de frete fossem gradualmente elevados e a irregularidade dos serviços prestados fosse tornado um problema crônico. Entre 1826 e 1830 elevou-se o número de petições levadas ao Parlamento. Em algumas, foram mencionados variados casos em que os fardos de algodão, que saídos da América chegavam a Liverpool em vinte e um dias enquanto de Liverpool a Manchester chegava-se a gastar até mês e meio. Foi em meio a essas tensões que se deu a formação da empresa para instalar a linha férrea de Liverpool a Manchester. Não foram poucos os enfrentamentos. A construção dessa estrada colocava a Liverpool-Manchester em competição direta com 3 canais que tinham Manchester por destino final (BOCCARDO, 1858, pp. 243-244). Não foi à toa que os diretores daquela companhia férrea não pouparam meios "para obrar sobre a opinião", como vimos acima.

Mas os olhares sobre as experiências ferroviárias não ficaram contidos ao outro lado do Atlântico Norte. Em um longo artigo publicado no Astréa de 17 de março de 1830, seu articulista fazia duras críticas ao governo. Para isso, comparava Brasil e Estados Unidos, no que tocava migração de europeus para as Américas. Tratando ainda do período

[41] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 2 (grifo do autor).

Joanino, afirmava que "as nossas Leis, e a nossa Administração não ofereciam nenhuma das garantias, sem as quais não há segurança para os Nacionais, nem para os Estrangeiros". Foi além e criticou duramente o fracassado "plano da Colônia de Nova Friburgo".[42]

> Para fazer mais salientes os vícios do péssimo sistema de colonização que temos seguido até agora, e que tanto dinheiro nos tem custado, basta comparar seus resultados com o que oferecem as outras Colônias estabelecidas, ao mesmo tempo, em diversos pontos do globo. Nem uma das que temos noticia, goza das delícias do nosso clima, nem da fertilidade do nosso solo, e com tudo fazem com as nossas um contraste singular. A Colônia Anglo-Columbiana data de princípios de 1825, e já seus progressos são espantosos. Uma estrada de ferro de 18 léguas de extensão está por ela construída, quando pois não soubéssemos de mais nada, isto só bastava para julgarmos a indústria desta colônia e os melhoramentos que ela tem introduzido no país.

Para exemplificar o descompasso entre Brasil e Estados Unidos, o articulista tomou como exemplo a "Colônia Anglo-Columbiana" e sua estrada de ferro que percorria 18 léguas de extensão. Com base na coluna "Variedades: Prosperidade Industrial nos Estados Unidos", publicada no jornal "A Aurora Fluminense" de 28 de agosto de 1835, acreditamos ser muito possível que o articulista do Astréa estivesse tratando da composição do projeto para a construção da Estrada de Ferro entre a Filadélfia e a cidade de Columbia, que percorria 18 léguas e que no início de 1835 foi aberta ao trânsito.[43] Quando o articulista do Astréa fez publicar suas duras críticas ao governo, em 1830, os riscos iniciais da estrada de ferro Filadélfia-Columbia já estavam concluídos e a obra já se encontrava em fase de execução desde 1828 (BOCCARDO, 1858, p. 261).

Como já vimos, a questão topográfica era um dos maiores desafios a implantação de estradas de ferro. Mesmo a famosa Liverpool-Manchester contou com enorme trabalho de engenharia com vistas a planificar ao máximo o terreno. Seu plano inclinado era quase imperceptível a olho nú. A construção da estrada entre a Filadélfia e

[42] Segundo o redator, tratava-se de um "plano tão mal combinado nos seus princípios, quanto desgraçado na sua execução: foi uma nova mina que se abriu á avareza e imoralidade dos que deviam lavrar nela, e neste se empregaram todos os cuidados e desvelos dos seus executores. As ideias mesquinhas do agente do poder destruiu o que não era de todo mau na medida que adotava, fizeram envolver na execução dela a ridícula condição de que as famílias dos Colonos, homens, mulheres e crianças seriam todas da Religião Católica Apostólica Romana. O absurdo e a impolitica desta condição justifica o resultado dessa dispendiosa Colônia. Cf. Astréa - Edição 549 de 17 de março de 1830. p. 2613.

[43] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1087 de 28 de agosto de 1835. p. 4066.

Columbia foi obra de elevada complexidade e envolveu várias inovações técnicas que ampliou o alcance da construção ferroviária. A litogravura abaixo ajuda a ilustrar isso. "Vista de um plano inclinado, próximo a Filadélfia" foi composta em 1838 por John Caspar Wild.[44] Nela o artista buscou representar o trecho de maior complexidade da feitura daquela estrada. No segundo plano encontra-se a ponte coberta sobre o Rio Schuylkill. A Ponte Férrea Colúmbia, como ficou conhecida, foi concluída em 1834. Outro desafio técnico de monta para a construção daquela ferrovia foi o seu plano inclinado, que é representado no primeiro plano da imagem. O sistema que funcionou entre 1835 e 1850, contava com um intrincado sistema de rolamentos e cabos para o reboque dos vagões.

**Vista de um plano inclinado, próximo à Filadélfia**

Fonte: https://www.wdl.org/pt/item/9365/ acessada em 03 de março de 2018.

A essa altura, os Dragões de ferro, como na sugestiva alegoria de Hobsbawn (HOBSBAWN, 2014, p. 98) se multiplicavam por diferentes espaços. E de modo nada

[44] Segundo as informações colhidas no site da biblioteca digital mundial a litogravura. "Vista de um plano inclinado, próximo a Filadélfia" "originalmente publicada como chapa 4 em *Views of Philadelphia, and its vicinity* (Vistas da Filadélfia e proximidades) (Filadélfia: Publicada por J.C. Wild & J.B. Chevalier, litógrafos, 72 Dock Street, 1838). As pedras litográficas para as gravuras foram adquiridas por John T. Bowen, que as reeditou com coloração à mão. Ele adquiriu os direitos autorais desta gravura em 1840". (https://www.wdl.org/pt/item/9365/ acessada em 03 de março de 2018.)

discreto, já deslizavam garbosos, fumegantes e barulhentos em diferentes solos nacionais. Nada de brisa. O sopro dos Dragões formava vendavais avassaladores que não conheciam fronteiras. Podiam ser ouvidos e sentidos em diferentes lugares. E por onde ecoava, irradiava uma irresistível e inspiradora força transformadora. E sua presença já se fazia real e material em diferentes nações, mesmo em várias daquelas que, como o Brasil, só viram o seu deslizar em solo nacional após a década de 1850. Mas que muito antes disso, já sentiam os seus efeitos de muitos modos. Canais e estradas de ferro mudaram o panorama das comunicações internas. Sem esses inventos, sua adoção e as constantes melhorias, não seria possível a estupenda elevação da produção de *commodities*, de e bens de capital e de consumo; bem como a drástica mudança nos padrões mundiais de consumo experimentadas ao longo dos oitocentos, e que não encontram paralelo com qualquer outro momento da trajetória histórica da humanidade.

Ao final da década de 1820, os Dragões de ferro já haviam sentado Praça nos dois lados do Atlântico-norte. Sedutores e irresistíveis anunciavam que mais cedo ou mais tarde chegariam aos quatro cantos do mundo. Dito assim, desse modo, parece que era o Dragão de ferro a desejar, a querer... Mas nesse mundo material a vontade é atributo do homem. Aspirações, sonhos, desejos, projetos e projeções... Só acontecem na história. E só acontecem na história porque o homem só faz história, só é história, ou seja, só se humaniza quando em relação com outros homens. E assim, as vontades só existem como força transformadora, quando são vontades coletivas – construções políticas, econômicas, culturais, ou seja, sociais. Irresistíveis e inspiradores, os Dragões são força+vontade!

## 3 – OS HOMENS, OS DRAGÕES E A CONSTRUÇÃO DAS VONTADES

> A primeira lei geral.- Havia apenas algumas dezenas de anos que as estradas de ferro tinham começado a aparecer na Europa – a princípio sob a forma de simples caminhos feitos de trilhos de madeira, como os que se usavam nas usinas de New-Castle, Inglaterra, por tração animada; depois, em 1770, sobre trilhos de ferro fundido; mais tarde, em 1820, sobre trilhos de ferro laminado e logo em seguida com o emprego das primeiras máquinas locomotivas, entre as quais é digna de citar-se a que Stephenson produziu e fez trabalhar, em 1829, no caminho de ferro de Liverpool a Manchester, contendo os principais elementos das máquinas modernas, tais como a aplicação do princípio da aderência, a caldeira tubular e a tiragem produzida pelo escapamento do vapor na chaminé – quando se deu no Brasil o primeiro passo para a introdução no país desse extraordinário instrumento de civilização e progresso. Consistiu essa primeira iniciativa na resolução da Assembleia Geral Legislativa n. 101 de 31 de outubro de 1835, promulgada pelo Regente do Império, que era então o paulista Padre Diogo Antônio Feijó, autorizando o Governo a conceder privilegio a uma ou mais companhias, para a construção de estradas de ferro do Rio de Janeiro para as capitais das Províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (PINTO, 1903, p. 22).

"História da viação pública de São Paulo" foi publicado pela Tipografia e Papelaria Vanorden & Cia em 1903. Seu autor, Adolfo Augusto Pinto, nasceu a 22 de abril de 1856 na cidade de Itu. Não era historiador por formação. Era engenheiro civil formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1880. Trabalhava na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, onde ocupava o cargo de Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria. Estava entusiasmado com o que via e vivia. Dizia que "talvez em parte alguma do mundo, com efeito, a ação do caminho de ferro tenha sido tão vivaz, tenha cooperado tão imediata e eficazmente para o desenvolvimento agrícola, industrial e comercial de um país, como o fez em S. Paulo" (PINTO, 1903, p. 3).[45] Logo as páginas

[45] Existe certa ordem de aproximação entre essa assertiva de Adolfo Pinto e algumas das percepções de William Summerhill: "os ganhos para a economia brasileira a partir da nova tecnologia de transporte eram provavelmente muito maior do que naquelas nações, como os Estados Unidos, Inglaterra, França, Bélgica e Holanda, que desfrutaram de sistemas de transporte mais eficientes e baratos antes das ferrovias" (SUMMERHILL, 2003, p. 189).

iniciais de seu trabalho ele justificava as “lacunas e imperfeições” de sua obra. Explicou que foi convidado pelo “Secretario da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Antônio Cândido Rodrigues, para colaborar” com a publicação de “um álbum” promovido pelo Governo de São Paulo. Sua tarefa era escrever “o capítulo relativo à Viação Pública”. Adolfo Pinto comentou que seu trabalho foi muito facilitado por “discorrer de assunto cotidiano” cujo “dever profissional [lhe] fez versar durante anos”. Mas, a certa altura, percebeu que “a parte rascunhada exorbitara por muito dos limites que o seu destino estava a impor-lhe”. E explicava: “não era um capitulo de monografia, era antes uma monografia em muitos capítulos”. Mas, já não era possível voltar atrás. Restava-lhe a opção de “fazer um extrato da obra, especialmente destinado a preencher o fim primordial que a inspirara” (PINTO, 1903, pp. 1-2).

> Eis a genesis da Historia da Viação Publica de S. Paulo que ora surge á luz da publicidade, e com ela a explicação das lacunas e imperfeições de que se não podia deixar de ressentir trabalho empreendido e realizado em tais condições (PINTO, 1903, pp. 1-2).

E desse modo, produziu um dos mais detalhados estudos sobre o sistema ferroviário de São Paulo. Passados mais de uma centena de anos desde sua escrita, o campo da história passou por profundas transformações. No trecho que inicia esse capítulo, verifica-se uma ligação bastante direta entre o desenvolvimento das primeiras ferrovias na Inglaterra e a produção do decreto 101 de 1835. É bastante curioso, que ao longo dos anos, tenha persistido como uma espécie de regra, o mesmo modo de fazer introduzir o decreto 101 de 31 de outubro de 1835 nos estudos relativos às experiências ferroviárias no Brasil. De modo geral, nos mais diferentes trabalhos, esse decreto tem sido apresentado mais como resultado de mera garimpagem de fatos, quase isolados, e com pouco encaixe nas experiências concretas do processo histórico. Mais como uma referência cronológica do que como parte do tempo social. Por sinal, entre os diversos autores que se aventuraram na empresa de erguer questões e estudar estradas de ferro no Brasil oitocentista, são escassas a apresentação de indicações sobre a circulação de notícias ferroviárias ainda na década de 1820 e o aparecimento de proposta anterior àquele decreto. Esse modo de proceder invisibilizou às primeiras circulações de notícias sobre as ferrovias no Brasil e reservou ao decreto de 1835 um lugar anômalo e exótico – posto não ter sido entendido como resultado

de enfrentamentos, disputas e esforços de construção de vontades coletivas – ainda que difusas e muito disformes, mas que seguiam ganhando corpo e alguma robustez.[46]

Quando o articulista do Astréa fez uso da construção da estrada de ferro Filadélfia-Columbia para produzir duras críticas ao governo do Brasil, em 1830, ao menos quatro nações já haviam experimentado a introdução do novo modal de transporte em seu território. Entre os anos de 1825 e 1828, Inglaterra, Estados Unidos, França e Áustria já haviam inaugurado as suas primeiras linhas.[47] Daí por diante, as estradas de ferro foram espalhadas por diversos outros territórios, contribuindo para mudar a fisionomia do comércio interior das diferentes nações e alterando, definitivamente, os rumos do liberalismo e do capitalismo (BORGES & MARINHO, 2015, p. 479). Nesse quadro, as ferrovias foram difundidas como meio de civilização. A circulação de notícias ferroviárias entre os anos finais do Primeiro Reinado e nos primeiros anos do Período Regencial dialogavam com os modos como as vias interiores estavam sendo pensadas e debatidas. De modo geral, investimentos em sistemas de vias interiores eram entendidos e divulgados como instrumentos de construção e organização do espaço. Por isso, também eram difundidas como o meio necessário à integração nacional (GOMES, 2013, pp. 55-59). A melhoria das vias interiores – com a abertura de canais, a navegação a vapor, as ferrovias e mesmo a edificação de novos caminhos de terra, bem como a manutenção e melhoria dos já existentes – gradualmente contribuíam para dar maior concretude ao mercado mundial (HARDMAN, 2005, p. 25). E isso não escapava àqueles que noticiavam e comentavam os feitos ferroviários.

---

[46] Para termos uma ideia, nem mesmo no trabalho de Almir Chaiban El-Kareh - seguramente, a mais importante referência historiográfica para o estudo da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - fugiu a essa regra. "Vinha da Regência de Feijó o desejo de se ligar a Corte com Minas Gerais e São Paulo. Esta aspiração manifestava já a importância político-econômica que o Vale do Paraíba assumia no conjunto da nação. Seguindo o exemplo norte-americano e a fim de atrair capitais europeus, o marquês de Barbacena fora encarregado de estudar as condições do mercado inglês, onde se deveria organizar uma companhia que se responsabilizasse por tal empreendimento. Exatamente seis anos depois do invento de Stephenson, a Lei n. 101 de 31 de outubro de 1835 criava as condições legais e autorizava a concessão do privilégio exclusivo por quarenta anos à companhia que se incorporasse com aquele fim" (EL-KAREH, 1982, p. 27). Por sinal, e como veremos adiante, apesar da ligação mais direta e pouco processual que a passagem que inicia o capítulo revela, não foi bem esse o procedimento adotado por Adolfo Pinto. Em seu estudo, o autor apontou para algumas ligações entre a lei de 1828, que regulava a abetura de estradas, com as primeiras iniciativas ferroviárias ocorridas na província de São Paulo em 1832 e em 1836/1838.

[47] Como já vimos, a primeira das modernas ferrovias foi posta em funcionamento em 1825 na Inglaterra. Era a linha Stockton-Darlington, com aproximadamente 71 km. Em 1827, nos Estados Unidos, foi aberta ao trânsito a pequena ferrovia Munck-Chunk, com 15 km. No ano seguinte, na França, foi inaugurada a linha St. Et.-Andresieux de 18 Km. Ainda no ano de 1828, na Áustria, a linha Linz-Rudweis, de 30 km foi posta em funcionamento (BOCCARDO, 1858, p. 262).

E mesmo com as limitações topográficas de então,[48] pensamentos sobre as ferrovias já começavam a povoar o imaginário dos homens daquele tempo, como o maior símbolo de domínio do gênero humano sobre a natureza. Aquele tipo de melhoria material foi rotineiramente difundido como o amanho mais perfeito de progresso, prosperidade e civilização. Favorecia a ocupação e reocupação econômica, política e social do território, permitia a integração, servindo como elemento de propagação de ideias e valores, forjando elementos de "unidade social, linguística e cultural" expandindo para dentro a civilização. E, sob esse ponto de vistas, contribuindo para a integração e dominação do território (MARQUES, 2009, p. 31). Aliançadas em uma coisa só, prosperar e civilizar eram percepções indissolúveis. Só podiam ser compreendidas juntas, frente ao modo como se buscava construir socialmente o consenso da ordem imperial escravista no Brasil. E desde a veiculação dos Estados Unidos no rol das nações que projetavam seu desenvolvimento sobre os trilhos, a prosperidade + civilização incluía o desenvolvimento da agricultura, sem colocar em risco a escravidão. Para os leitores das folhas periódicas que circulavam no Rio de Janeiro era muito comum, e mesmo corriqueiro, encontrar notícias de outras nações. De algum modo, os leitores dessas folhas tinham acesso a maior volume de informações sobre França, Inglaterra e Estados Unidos do que sobre Portugal e Espanha e mesmo sobre a maioria das Províncias do Império, como Maranhão, Grão-Pará e São Pedro do Rio Grande do Sul, por exemplo. E nessas folhas, de modo cada vez mais recorrente, foram inseridas notas sobre as experiências ferroviárias em diferentes nações.

## 3.1 – COM O INTERESSE QUE VOS É PRÓPRIO, E COM A PRUDÊNCIA QUE REQUER

Por vezes, aspirações para a implantação do modal ferroviário no Brasil chegaram a ser manifestadas. Em 3 de dezembro de 1828, por exemplo, o jornal "A Aurora Fluminense" noticiava que "os nossos conterrâneos da América do norte" davam início "a alguma obra grande e útil". Antes, porém de seguir com a notícia, o redator expressava seu desejo dizendo: "oxalá que imitássemos o exemplo de sabedoria, que nisso nos dá esse

[48] "A ligação do litoral com o seu "hinterland" era realizada pelos caminhos de terra e alguns poucos rios navegáveis. As dificuldades econômicas e políticas eram agravadas pela natureza difíceis de ser transposta pela tecnologia existente na época (rios pouco navegáveis devido ao difícil contato fluvial do litoral com o interior pela barreira de montanhas que os separa – "*A Muralha",* matas densas, sertões, etc.), ou seja, havia dificuldades não só econômicas, políticas, mas também naturais" (SILVEIRA, 2003).

povo!" O exemplo de sabedoria a ser imitado era a construção de canais e estradas de ferro. E assim ele noticiava que "a 15 de setembro do ano corrente, começaram o canal de Chesapeake e Ohio, e o caminho de ferro de Baltimore e Ohio".[49] E não tardou para que essas aspirações difusas começassem a ganhar forma de propostas. E a primeira que temos notícias veio da Província de São Paulo.

Em 4 de dezembro de 1832, pouco mais da metade das 4 páginas do Novo Farol Paulistano foram ocupadas com o longo pronunciamento de Rafael Tobias de Aguiar, então presidente da Província de São Paulo.[50] Era a reprodução do discurso que "dirigiu ao Conselho Geral" da Província em 1 de dezembro. Iniciou sua fala dizendo assim: "venho hoje cumprir o dever imposto pelo Código Fundamental, instruir-vos dos negócios públicos a meu cargo, e das providencias que a Província exige, segundo o meu entender, para o seu melhoramento". E entre esses melhoramentos, informava que

> Prossegue-se nos trabalhos da estrada de Santos, e nas ramificações de Itú, Constituição, Sorocaba, e Serra da Cantareira [...]. Pelas contas que vos serão presentes vereis, que absorvendo a maior parte do rendimento das obras da estrada de Santos, e principalmente a ponte do Cubatão, preciso foi exigir 5 contos de reis por conta do que a Fazenda Publica deve a Caixa. Tendo mando tirar a planta desta estrada, e enviado ao Governo Central, consta-me que uma Sociedade se propõe a fazer esta estrada de ferro: e certo de que atendereis a isto com o interesse que vos é próprio, e com a prudência que requer uma empresa de tanta magnitude, com a qual se acanhará, ou desenvolverá a prosperidade da Província, eu serei solicito em ministrar todos os esclarecimentos, que julgardes precisos.[51]

E no entender de Tobias de Aguiar, mesmo que absorvendo a maior parte do rendimento, mesmo que aquele instante fosse deficitário, era necessário seguir nos trabalhos da Estrada de Santos. Ao mesmo tempo, também em seu entender, uma empresa de tanta magnitude, como uma estrada de ferro, requer interesse, mas, sobretudo, prudência! O pronunciamento de Tobias de Aguiar aos novos membros do Conselho Geral

[49] A Aurora fluminense: jornal político e literário; nº 125 de 03 de dezembro de 1828. p. 519-520.

[50] Tobias de Aguiar foi Presidente da Província de São Paulo entre 17 de novembro de 1831 e 28 de maio de 1834. Reassumiu o cargo em 24 de setembro de 1834 e seguiu nele até 11 de maio de 1835. Com a maioridade de D. Pedro I e a formação do gabinete liberal, assumiu novamente a Presidência da Província em 6 de agosto de 1840. Permaneceu nele até 15 de julho de 1841. Em 1842 foi um dos lideres do levante liberal em São Paulo.

[51] O Novo Farol Paulistano, nº 131 de 4 de dezembro de 1832. p. 524-525.

repercutiu rapidamente. E já na edição seguinte do Novo Farol Paulistano, de 7 de dezembro, um articulista não identificado preencheu pouco mais de uma página daquele jornal com suas preocupações sobre o que "tem-se por aqui geralmente falado".[52] Ele se referia ao burburinho de que "uma Companhia de Nacionais e Estrangeiros [pretendia] pedir autorização ao Conselho Geral para melhorar os caminhos da Província". E continuava lembrando que "até dizem que tem em vistas abrir uma estrada de ferro". De algum modo, parece que até aquele momento, a proposta para a construção de uma ferrovia na Província já se espalhava, e até com algumas informações sobre o seu conteúdo. E quando o Tobias de Aguiar "disse constar-lhe que uma Sociedade se propunha a fazer esta estrada de ferro", e recomendou ao "Conselho Geral toda a prudência a respeito dessa empresa", as informações deixaram o campo dos rumores e burburinhos. E o articulista não identificado não se furtou de fazer uma série de considerações sobre o que "tem-se por aqui geralmente falado". E, como veremos adiante, apesar de louvar a ideia, assim como o Presidente da Província, o articulista também não se mostrava plenamente animado com aquele intento.[53]

Por sinal, em meio às turbulências políticas e constantes revoltas que marcaram o avanço liberal nos primeiros anos das regências (BASILE, 2009), parece que a relação entre o Presidente da Província e o Conselho Geral não era das melhores. E se isso ultrapassava os limites da aparência, em pouco diferia da situação de outras Províncias àquele instante. Nicolau Pereira de Campos Vergueiro ocupou a pasta do Ministério do Império em 1832. No relatório que apresentou a Assembleia Geral, no início de 1833, ele expressou sua preocupação com a recorrente divergência entre Presidentes de Províncias e os Conselhos Presidenciais. Informava que a administração das Províncias era regulada pela lei de 20 de outubro de 1823. E essa administração era compartilhada pelos "Presidentes e seus Conselhos". Vergueiro lembrava que "tal instituição, provisória no que respeita aos Conselhos é anterior á Constituição" e por isso ele entendia que deveria ter acabado. Para ele, "quando as Províncias não tinham Conselhos Gerais, supriam os Presidenciais a sua falta". Vergueiro entendia que "podia, a utilidade que deles resultava, compensar o estorvo que causam a celeridade da Administração e o enfraquecimento da responsabilidade, sempre dificultosa de realizar-se em corpos coletivos". E o Ministro do Império expunha parecer-lhe mais conveniente abolir os Conselhos Presidenciais, posto

[52] O Novo Farol Paulistano, nº 132 de 7 de dezembro de 1832. p. 528-529.
[53] O Novo Farol Paulistano, nº 132 de 7 de dezembro de 1832. p. 528-529.

que “hoje, porém restam os defeitos sem utilidade” (1833, pp. 2-3). Vergueiro seguia explicando os motivos que o levaram a propor o fim daquele tipo de Conselho.

> Estabeleceu também a citada, Lei que fosse Vice-Presidente o Conselheiro mais votado. Esta disposição implica dois graves inconvenientes: o primeiro é fazer recair muitas vezes a Administração da Província em pessoa menos idônea; pois a sabedoria para bem aconselhar nem sempre está unida à energia para obrar; o segundo é chamar á Administração pessoa que talvez não goze de toda a confiança do Governo; condição esta tão essencial, e necessária, que a mesma Lei fez os próprios Presidentes discricionariamente amovíveis (VERGUEIRO, 1833, p. 3).

Vergueiro foi além e também relacionou as dificuldades entre Presidentes de Províncias e Conselhos Presidenciais as possibilidades de levantes e sedições. A pasta do Ministério do Império foi ocupada no ano seguinte por Antônio Pinto Chichorro da Gama. E em seu relatório, Chichorro da Gama voltou a insistir nesse ponto, afirmando que “tanto deve ser lenta e refletida a ação Legislativa, quanto expedita a Executiva”. Para ele, a vantagem da existência do Conselho Presidencial seria evitar abusos em situações que exigiam ponderação. E por isso ele perguntava: “mas quem não vê que a sagacidade de um Presidente, mediocremente versado na arte de dirigir os homens, pode mui facilmente anular esta vantagem?” Para ele, os riscos a administração das Províncias eram enormes e dizia “a coberto da responsabilidade ele pode inspirar, e dirigir o mal; contrariado pela oposição de uma maioria avessa, por qualquer motivo, ele verá o bem, e não poderá segui-lo”. Assim como Vergueiro, Chichorro da Gama também fez lembrar que o Presidente de Província era alguém escolhido pelo Governo Central. E que a oposição, alcançando os Conselhos Presidenciais poderiam atrapalhar o andamento das atividades das Províncias. Por isso, também teceu algumas amarras entre as dificuldades para estabilidade política do Império, frente a um quadro agravado por fortes contestações (GAMA, 1834, pp. 6-8).[54] Nesse sentido, tanto Vergueiro quanto Chichorro da Gama atacavam aquela instituição anterior a Constituição, qual seja, a relação estabelecida por Presidente de Província/Conselho Presidencial. Ao mesmo tempo, não deixavam de agregar algum valor

[54] Esses enfrentamentos compunham um quadro mais amplo que resultou no ato adicional de 1834 (GOUVÊIA, 2008).

a existência dos Conselhos Gerais das Províncias, que era uma instituição consultiva, mas não normativa, e que passara a existir com a Constituição outorgada em 1824.

Ainda assim, e mesmo levando em consideração que Vergueiro e Chichorro da Gama estabeleceram certo grau de distinção entre os Conselhos Presidenciais e os Conselhos Gerais, não devemos deixar de considerar que os Conselhos Gerais foram erguidos em palco onde os Conselheiros se batiam sobre suas diferentes acepções da realidade; espaço onde se produzia o encontro de vivências e experiências múltiplas; tablado privilegiado para a tessitura de alianças e divergências, ocorrências que facultava aos seus membros a construção e reconstrução – ainda que conflitantes – de percepções e sensibilidades sobre a realidade; campo das coalizões e batalhas, onde os diferentes atores assumiam papeis que os diferiam dos demais integrantes daquela sociedade. Por fim, uma instituição social; lugar da sociabilidade, do exercício dos constrangimentos; arena das lutas na busca por construção de projetos coletivos e do exercício das tensões e pressões sobre o governo. E era com essa instituição social, de caráter consultivo, que se defrontava o Presidente da Província de São Paulo.

Passados nove meses daquele seu discurso ao Conselho Geral, Tobias de Aguiar endereçou ao mesmo Conselho uma correspondência, datada de 31 de agosto de 1833. Nela, explicava que "a seis chegou as minhas mãos e agora passo as de VV. SS. o parecer da Comissão da Estrada de Santos". Aquela Comissão havia sido instituída por ele e aprovada pelo Conselho Geral da Província.[55] Seus integrantes tinham por uma de suas tarefas analisarem a "representação e proposta dos negociantes Samuel Fillips e Co, e Aguiar Viúva Filhos e Co, os quais se comprometem [...] a estabelecer nesta Província uma estrada, ou canal de ferro desde a Vila de Santos até a de Porto Feliz, e suas ramificações". Embora não fosse incomum a publicação de correspondências oficiais do Governo Provincial, é possível que Tobias de Aguiar tivesse maior interesse na circulação daquela sua carta, que foi publicada pelo "O Novo Farol Paulistano", em 3 de setembro de 1833[56] – e pouco depois, reproduzida pelo Correio Oficial do Rio de Janeiro numa terça-feira, dia 15 de outubro do mesmo ano.[57] Àquela ocasião, faltava menos de um mês para que Tobias de Aguiar apresentasse o novo relatório de sua gestão. E esse relatório foi lido diante do

[55] Por sinal, vale à pena lembrar que a Comissão da Estrada de Santos foi composta, exclusivamente com integrantes do Conselho Geral.
[56] Novo Farol Paulistano, nº 201 de 3 de setembro de 1833. p. 855-856.
[57] Correio Oficial, nº 91 de 15 de outubro de 1833. p. 364.

Conselho Geral da Província e publicado no Novo Farol Paulistano em 1 de outubro de 1833. Entre outros temas próprios àquele tipo de documento, ele informou que

> O rendimento da estrada de Santos montou neste ano financeiro em 18:055$320 rs. e a despesa em 19:513$157 rs. sendo o déficit de 1:457$830 rs. suprido pelo saldo existente em caixa. Quase toda a despesa tem sido feita com as obras daqui a Santos, e particularmente com a Ponte do Cubatão, que continua a absorver a mor parte da receita; mas é indispensável para concluir-se esta obra assáz adiantada. Tenho o desprazer de anunciar-vos, que nada pude ainda tratar com a Sociedade, que pretende contratar esta comunicação por via d'uma estrada de ferro, ou canal, visto que as deliberações do Conselho Geral sobre este objeto ha pouco foi que chegaram ao meu poder.[58]

Aquele instante, os rendimentos da Estrada de Santos continuavam a não serem suficientes para cobrir as despesas com os trabalhos nela realizados. Novamente, a Ponte do Cubatão era apontada como a obra que mais absorvia recursos. Ainda assim, não escapa ao observador que houve certa ordem de retração entre a disparidade de arrecadação e gastos. Nove meses antes, o déficit era da ordem de cinco contos de réis, e foi reduzido a pouco menos de um conto e meio. E tudo indicava que em pouco tempo as despesas poderiam ser menores que a receita, posto que os trabalhos na Ponte do Cubatão estivessem "assáz adiantada". Mas, enquanto as obras prosseguiam, as negociações sobre a estrada de ferro não.

Não é possível ter plena certeza se o parecer que Tobias de Aguiar encaminhou ao Conselho Geral, em 31 de agosto de 1833, era o primeiro produzido pela Comissão da Estrada de Santos. Logo após o pronunciamento que dirigiu aos novos membros do Conselho Geral, em 1 de dezembro de 1832, um dos sócios se apressou em apresentar modificações e explicações de algumas das cláusulas daquela proposta. Os membros da Comissão da Estrada de Santos produziram um parecer em 22 de Janeiro de 1833. Não encaminharam esse documento ao Presidente da Província. Foi apresentado diretamente ao Conselho Geral na sessão de 29 de Janeiro de 1833. Ao final desse documento, recomendavam que o Conselho Geral remetesse tanto as emendas apresentadas, como o parecer da Comissão ao Presidente da Província, "para este em Conselho entrar em ajustes com os proponentes, e fixar em último resultado as condições da empresa do modo o mais

[58] O Novo Farol Paulistano, nº 217 de 1 de outubro de 1833. p. 919-920.

vantajoso aos interesses da Província". Esse parecer foi publicado em 1º de fevereiro de 1833 no Novo Farol Paulistano. Ou seja, ou não se tratava do mesmo parecer, ou, se era o mesmo, apesar de publicado, Tobias de Aguiar só o recebeu oficialmente seis meses depois. Talvez venha daí a sua crítica. De um modo, ou do outro, o Presidente da Província queixou-se. Segundo ele, o Conselho Geral demorou a remeter-lhe os documentos necessários.

Ao que parece, não foi à toa que naquela correspondência publicada em 3 de setembro, Tobias de Aguiar pretendeu dar tom de celeridade a seus atos. Afinal, logo de saída fez questão de indicar que o parecer da Comissão da Estrada de Santos só chegou a suas mãos a 6 de agosto. Em menos de um mês, ele já havia analisado o parecer e remetido ao Conselho Geral. Tentava tirar de sua conta o atraso das deliberações necessárias sobre aquela "empresa de tanta magnitude, com a qual se acanhará, ou desenvolverá a prosperidade da Província". Parecia tentar dizer que se a questão estava atrasada, não era por sua culpa, posto ter sido ágil e cumprido a promessa, que vimos acima, de ser "solicito em ministrar todos os esclarecimentos, que [o Conselho Geral] julgardes precisos.[59]

Tobias de Aguiar se recusava a carregar sobre seus ombros o peso da delonga. Como vimos até aqui, o Presidente da Província não se esforçou em esconder que olhava a proposta com certa dose de receio. Mas, certamente não queria que sua recomendação de "prudência" fosse interpretada como procrastinação. Duro, e sem rodeios, afirmou seu "desprazer" por nada ter tratado "com a Sociedade, que pretende contratar esta comunicação por via d'uma estrada de ferro, ou canal". E indicava que isso era menos resultado de seu empenho e mais resultado da morosidade das "deliberações do Conselho Geral sobre este objeto".[60]

Mas aquela correspondência de 31 de agosto de 1833, e publicada em 3 de setembro, não ficou contida ao envio do parecer da Comissão da Estrada de Santos ao Conselho Geral. Tobias de Aguiar não restringiu seu gabinete a uma espécie de entreposto daquele parecer. Também fez questão de tecer algumas ponderações sobre o assunto e apresentar suas sugestões e recomendações ao Conselho Geral. Ele alertava para a necessidade do maior cuidado e cautela possível na celebração do "contrato, de maneira que a sedutora aparência das vantagens de semelhante empresa se não sacrifiquem os

[59] O Novo Farol Paulistano, nº 131 de 4 de dezembro de 1832. p. 524-525.
[60] O Novo Farol Paulistano, nº 217 de 1 de outubro de 1833. p. 919-920.

interesses da Província".[61] O intento conjugava um tempo mais dilatado, marcado por profundas transformações nos nexos entre as diferentes nações, e também um tempo mais curto, de paixões exacerbadas e conflitos que ateavam fogo a vida política e social do Império.

Logo na abertura do discurso que dirigiu ao Conselho Geral, em 1 de dezembro de 1832, o Presidente da Província pediu licença para que "antes de tudo seja-me permitido congratular-me convosco pelo estado de paz, e sossego que impera sobre a Província". Ele explicava que em "meio das comoções que tem agitado mais ou menos as outras Províncias do Império", os paulistas, por seu "caráter firme e sisudo" mantinham-se tranquilos. E concluía dizendo que "mais uma vez" os paulistas mostravam que "sem justiça e igualdade diante da Lei, e amor a ordem ninguém pode ser livre".[62] Ao congratular-se com os membros do Conselho, ele buscava também uma enlaçadura que lhe permitisse explicar que a "agricultura, e comércio, fontes primarias da riqueza nacional, florescem quanto permitem as circunstâncias". E justificava que "depois de um tão grande movimento político" – quanto foi a abdicação, a instalação da Regência trina provisória e depois trina permanente, a eclosão de fortes movimentos armados que levaram José Bonifácio a ser afastado temporariamente da tutoria de D. Pedro II[63] e mais um sem número de outros tantos entreveros, que como rastilho de pólvora faziam o Império arder – fez "desaparecer os capitais da circulação e desanimou o empreendedor". E considerando esse quadro de instabilidade que "desanimou o empreendedor", certamente não deixou de causar-lhe alguma desconfiança o aparecimento de uma "proposta de tanta magnitude, como uma estrada de ferro". Mas também não deixou de esboçar um contido entusiasmo, que não se furtou de expressar.

---

[61] Correio Oficial, nº 91 de 15 de outubro de 1833. p. 364.

[62] O Novo Farol Paulistano, nº 131 de 4 de dezembro de 1832. p. 524. Pode parecer bastante curioso a enunciação desse argumento, se lembrarmos que 10 anos depois, Rafael Tobias de Aguiar foi o principal líder do Movimento liberal de 1842 na Província de São Paulo (MATTOS, 2004).

[63] "Motivos da maior transcendência, Senhores, levaram o Governo a suspender o Tutor de Sua Magestade Imperial, e de Suas Augustas Irmãs; nomeando para substitui-lo interinamente o Marquez de Itanhahem, que tinha já servido o mesmo cargo, e bastante notável se faz por sua representação, conduta, e Patriotismo: o que tudo ficou dependente da aprovação da Assembléia Geral, secundo os Decretos de 14 de Dezembro do ano passado, que em N.º - 1 e 2 - se submetem á Vossa consideração. Chamado para aquele cargo honorifico pelos Sufrágios da mesma Assembléa Geral o Conselheiro Jose Bonifácio de Andrada e Silva, varias mudanças, talvez com fins premeditados, não tardaram a operar-se na Casa Imperial; e logo depois uma facção se organizou no Império para demolir a obra de 7 de Abril de 1831. Ambiciosos, e descontentes , arrastando gente crédula, e ignorante, arvoráram o estandarte da restauração , e no dia 17 do mesmo mês, no ano seguinte não duvidaram apresentar-se em campo. Circunstancias então ocorreram, e se deram as mãos para tornar manifes a conivência do Tutor em tão horrível atentado" (GAMA, 1834, pp. 4,).

> conhecendo este Governo, quão valente impulso dará a nossa nascente indústria a apresentação de um tão expedito meio de transporte, qual uma estrada de ferro, com a qual imediatamente deverão experimentar uma sensível elevação de valor, mormente os nossos produtos agrícolas que hoje quase não podem afrontar a concorrência de qualquer mercado estrangeiro.[64]

As vias interiores eram encaradas como vias civilizatórias porque permitiam expandir para dentro dos territórios um determinado conjunto de valores e regras, que não eram iguais e homogêneas em todos os espaços do globo – posto serem estes espaços "ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas" (SANTOS, 2011, p. 45). Se por um lado, em Inglaterra as construções de vias interiores estiveram atinadas com a aproximação de zonas de produção de carvão e ferro com as oficinas e fábricas, nos Estados Unidos elas também aproximavam as zonas de *plantations* dos portos. Na Inglaterra e na França – ainda que de modo assimétrico e com maior ênfase ao primeiro que ao segundo – as melhorias das vias interiores contribuíram a formação das unidades fabris e nas mudanças das relações de trabalho.

João Manuel Cardoso de Mello entendia que a implantação de estradas de ferro era incompatível com a lógica mercantil-escravista (MELLO, 1991, pp. 63-64). Mas os fortes avanços tecnológicos experimentados no sul dos Estados Unidos – com a abertura de canais percorridos pelos vapores, a melhoria das estradas de terra e a forte expansão de ferrovias – contribuem para repensar esse argumento.[65] Segundo Dale Tomich, "a nova tecnologia industrial – em especial a estrada de ferro, o navio e os engenhos a vapor – transformaram o processo de trabalho nas novas fronteiras escravas", o que permitiu ressignificar e ampliar a escravidão (TOMICH, 2011, p. 89).

No que se refere às melhorias das vias interiores no Brasil da primeira metade do século XIX, não encontramos paralelo com nenhuma dessas nações. Ainda assim, havia lá um conjunto de investimentos em melhorias de varias das comunicações interiores pré-existentes, ao mesmo tempo em que novas estradas eram abertas (SILVEIRA, 2003, pp. 72-79). E essas estradas também contribuíram para a introdução e expansão da *plantation* cafeeira nacional e fizeram parte da construção do consenso imperial-escravista

[64] Correio Oficial, nº 91 de 15 de outubro de 1833. p. 364.

[65] Também podemos incluir aqui a construção da estrada de ferro em Cuba ainda na década de 1830 bem como a constante melhoria técnica nos engenhos de açúcar (MARQUESE, 2006b).

(MATTOS, 2004, pp. 56-69). Em todos esses espaços, caminhos interiores e civilização estiveram enlaçados na produção de "resultados os mais disparatados" das definições e redefinições dos lugares "como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está sempre se ampliando e mudando" (SANTOS, 2011, p. 45).

Unidades de *plantation* de café poderiam ser encontradas no médio Vale do Paraíba paulista (MORENO, 2013). Mas, até a década de 1830 essas unidades foram mais intensamente formadas em fração do Médio Vale fluminense. O vigor com que foram implantadas na zona pioneira da fase nacional de introdução do cultivo não encontra similaridade com qualquer outra região do Brasil àquele instante. Ao longo das décadas de 1820 e 1830, o grosso da produção nacional saída das unidades agrárias da zona pioneira em lombos de mulas serpenteava a Serra do Mar para atingir portos localizados ao fundo da Baía da Guanabara, a exemplo do porto Estrela. De lá, mormente seguiam embarcados, até o porto do Rio de Janeiro. Era um sistema integrado composto por caminhos de terra e transporte marítimo. As mulas e as barcas e chatas. E tudo isso, contribuiu para transformar aquela fração da Província do Rio de Janeiro na zona mais dinâmica do Império. Esse sistema integrado de transporte, mesmo com as enormes dificuldades que apresentava, era suficientemente eficaz para assegurar o deslocamento das cargas da zona produtora ao porto da Corte. Isso não significa que não apresentava problemas. Mas, ele funcionava – ainda que por muitas vezes de modo capenga; ainda que apresentasse inúmeras limitações. Ainda assim, algumas de suas estradas de terra percorrida pelas mulas, já não podiam ser comparadas – ou ao menos longos trechos delas – com as antigas trilhas e estradas coloniais. De modo particular, na zona pioneira de introdução da cafeicultura nacional, teve forte aceleração a formação de novas vias e mesmo um numeroso empenho em melhoria das estradas. Longos trechos que antes confrontavam e atravessavam imensas áreas florestadas, agora passavam por meio de vilas ou seguiam léguas e mais léguas avizinhadas por unidades de *plantations*. Mesmo os trechos que atravessavam a Serra do Mar, onde ainda persistia a presença, sempre premida, da floresta atlântica, recebiam maiores atenções e cuidados – sempre insuficientes, é verdade! – com sua manutenção. Essas melhorias das vias permitiram a circulação de alguns produtos, impensáveis em volume, até então. E ainda que não fossem muitas, em meio as Vilas formadas na zona pioneira entre as décadas de 1820 e 1830, já começavam a aparecer casas com janelas envidraçadas (NOVAES, 2007), por exemplo, o que denotava a forte

especialização do sistema de transportes de então. Em todos esses espaços, as vias interiores faziam mais que garantir a chegada dos produtos da zona de produção ao local onde a matéria prima seria transformada em bens de consumo. Elas também carreavam produtos aos diferentes espaços nacionais, gradualmente contribuindo para alterações no padrão de comportamento. E nesse sentido, civilização foi atinada a mudança nos padrões de consumo. E à medida que os sistemas de comunicação seguiam sendo complexificados, a Bacia do Paraíba seguia sendo expandida.

Ao mesmo tempo em que crescia a circulação de notícias sobre as ferrovias, também crescia – e com muito maior intensidade – o volume de café posto no mercado internacional. O início da década de 1830 marcou uma mudança profunda no eixo comercial do produto. Se até o final da década de 1820 o café produzido no Brasil seguia em maior volume para Grã-Bretanha do que para qualquer outro lugar, na década de 1830, e daí por diante, os Estados Unidos entraram com força no rol dos principais consumidores do café brasileiro. E o grosso do café exportado era produzido em Paraíba do Sul, Valença, Vassouras, Piraí, São João Marcos, Rio Claro e Bananal. Ainda que outras localidades contribuíssem para engrossar os volumes exportados, a zona pioneira tinha no Caminho Novo de Paes Leme e na Estrada Geral para São Paulo – bem como suas variantes e ramificações – um diferencial de competitividade, que permitia ao seu café "afrontar a concorrência de qualquer mercado estrangeiro".

> NOTICIAS ESTRANGEIRAS.
> Dos Estados Unidos sabemos que oficialmente se participa o seguinte.
> A importação do nosso Café nestes Estados já rivaliza na sua quantidade com a de Cuba e S. Domingos; e não ha muito tempo que uma pessoa, que acaba de viajar pelo interior da referida Ilha de Cuba, aqui me disse que muitos lavradores abandonavam naquela Ilha a cultura do Café, queixando-se de não poder competir com os Cafés do Brasil. Não ha razão alguma para se não esperar que as mesmas vantagens que tem aqui obtido o nosso Café, sejam também obtidas pelos nossos açúcares, quando os habitantes se forem acostumando ao uso deles.[66]

[66] Império do Brasil: Diário Fluminense; v. 17, edição 126 de 9 de junho de 1831. p. 508
Correio Mercantil; v. 2, Edição 126 de 11 de junho e 1831. p. 490-491.
Diário Mercantil, ou, Jornal do Comércio; v. 4, Edição 239 de 11 de junho e 1831. p. 1.

E nada disso escapava a Tobias de Aguiar. Se o seu receio era muito mais evidente do que seu entusiasmo, ainda assim, àquele momento, não se pode afirmar que ele fosse completamente refratário ao intento de construção de uma estrada de ferro na Província. Para Thomas Holloway, houve uma lógica comum e integrada que condicionou a implantação das ferrovias na Província de São Paulo. Para ele, num primeiro momento, as ferrovias não abriram as fronteiras agrícolas. Pelo contrário, os traçados das linhas ferroviárias foram mais contidos as proximidades de estradas já abertas, que favoreceram a implantação das grandes unidades de produção de café e por onde marchavam as mulas suportando o peso das cargas que transportavam. Para ele, só próximo a virada do século XIX para o XX, deu-se o contrário e os riscos ferroviários ditavam as novas zonas de expansão da cafeicultura (HOLLOWAY, 1984, pp. 40-41).

Como já vimos, Tobias de Aguiar dizia estar empenhado em levar a cabo a obra da Estrada de Santos. Não lhe escapava que as mais importantes fronteiras agrícolas da Província Paulista foram constituídas e havia ganhado maior impulso porque estavam atinadas com os caminhos de terra que conectavam produtores ou ao Porto do Rio de Janeiro ou a Baía da Ilha Grande – notadamente a zona portuária de Angra dos Reis e Parati. Para expandir a zona produtora de São Paulo, era necessário irrigar a Província com um melhor sistema de comunicações internas. Depositava suas esperanças na concretização das obras da Estrada de Santos – que embora já existisse há muito tempo, ainda era pouco mais que uma tortuosa picada aberta entre a serra. Reconhecia que havia um grande descompasso entre as vias paulistas e a densa rede de estradas que irrigavam o médio Vale do Paraíba. Descompasso que foi amplificado pela lei de 29 de agosto de 1828. Da interpretação dada a ela pelos integrantes da pasta ministerial, as melhorias nas vias que cortavam a zona pioneira apareciam nos relatórios ministeriais como de responsabilidade do Governo Central. Quadro que foi modificado com o ato adicional de 1834. Ainda assim, muitas das vias, por atravessarem a Província, ou em direção a São Paulo, ou a Minas Gerais, contavam com os escassos recursos nacionais. Esse não era o caso da Estrada de Santos, ainda que por vezes, o Presidente da Província tenha sido atendido em seus pedidos de ajuda. Mas, sua edificação e manutenção deveriam ser realizadas com os ainda mais escassos recursos da Província.

Certamente, portanto, não lhe fugia o descompasso entre as duas Províncias. Talvez também fosse por esse motivo que afirmou que a “agricultura, e comércio, fontes primarias da riqueza nacional, florescem quanto permitem as circunstâncias”. Ao produzir

tal assertiva, Tobias de Aguiar buscava enlaçar duas importantes condicionantes que afetavam diretamente a capacidade dos seus "produtos agrícolas [...] afrontar a concorrência de qualquer mercado estrangeiro". Ainda que em paz, essa paz era sempre premida pelo estado de ebulição política e social do Império instalando um clima de incerteza que fazia "desaparecer os capitais da circulação" e que desanimava os novos empreendimentos. Por seu turno, sabia também que diferente da Província do Rio de Janeiro, que tinha a zona pioneira de cultura cafeeira em larga escala fortemente irrigada por um denso conjunto de estradas – que continuavam sendo expandidas e melhoradas – as vias interiores da Província de São Paulo – ainda que estivesse em melhores condições do que a grande maioria das Províncias do Império – não permitia que a produção agrícola pudesse ser realizada em grau de competitividade. Por isso, e respaldado no modo como circulava no Brasil as notícias sobre as ferrovias, o Presidente da Província não deixava de reconhecer que a sua implantação poderia resultar em "valente impulso" ao comércio e a agricultura.

Mas, quando enviou o parecer da Comissão da Estrada de Santos ao Conselho Geral, Tobias de Aguiar deixou transparecer o seu receio com a proposta. Como tantos outros homens de seu tempo, Tobias de Aguiar compunha a fileira daqueles que começavam a ficar atônitos com o cada vez mais crescente estado de ebulição que, não raro, rompia em forma de revoltas armadas em diferentes Províncias. Por sua vez, também não parecia estar plenamente satisfeito, nem com o parecer, nem com as informações prestadas pelos empreendedores até àquele momento. Nesse ponto, usou boa dose de cordialidade para reclamar. Disse que sempre desejava "marchar de acordo com o Conselho Geral em tudo que estiver dentro de nossas recíprocas atribuições". De modo afável, buscou respaldar suas observações na reciprocidade de responsabilidades, e nisso urdia o seu dever de também apresentar suas ponderações. E por isso, disse achar "que algumas das condições já lembradas pela Comissão do Conselho Geral devem ser mais explicitamente declaradas". E se permitiu acrescentar outras. Assim, enumerou um conjunto de seis recomendações para que o Conselho Geral exigisse dos proponentes maiores e melhores explicações.

> 1.º Que expliquem clara e distintamente a qualidade de Estrada que se obrigam a fazer.
> 2.º Que segundo os diferentes pontos em que tiver de ser construída a Estrada, como por exemplo de Porto Feliz á esta Cidade, daqui á

> serra, e da serra á Santos, se estabeleçam diferentes e adequadas condições no contrato.
> 3.º Que se determine o máximo preço á que poderão chegar às conduções.
> 4.º Que no caso de ser destruído o trilho da estrada atual pela projetada, ou por suas operações sejam obrigados d'antemão, e com o menor desvio que for possível, a construírem uma nova Estrada para substituir a existente, sob pena de pagarem os empreendedores todo o prejuízo resultante da sua falta. Declarando-se lhes muito claramente que esta condição tem por fundamento sujeitar a projetada estrada á Lei geral da concorrência, a fim de que a sua vantagem seja conhecida pelos próprios produtores á vista das dificuldades da atual, e nunca pela força do monopólio.
> 5.º Que se defina o tempo certo em que os Empreendedores se comprometem a concluir a dita Estrada; e debaixo de garantias suficientes.
> 6.º Que no caso de lhes ser cedida a Fabrica de ferro de S. João de Ipanema pelo Poder Legislativo, o único competente para Decretar a alienação de Próprios Nacionais, esta Fabrica trabalhará exclusivamente no fabrico de ferro; e que quando ela seja distraída para outros fins, ou deixe de trabalhar, sejam obrigados os Contratantes á pena anual de 6% do valor total da Fabrica.[67]

O entrelaçamento entre os dois primeiros pontos anotados por Tobias de Aguiar demonstravam bem algumas de suas preocupações. Entre elas, ocupava papel de destaque a questão topográfica. Não lhe escapava que a Serra de Santos representava uma gigantesca dificuldade. Por sinal, mesmo as menores variações de nível significavam um grande problema. O sistema de caldeiras ainda não estava suficientemente desenvolvido para que as locomotivas, de modo autônomo, pudessem enfrentar nem mesmo as mais modestas elevações. O plano inclinado da Liverpool-Manchester, por exemplo, era tão suave, que quase não era perceptível (BORGES & MARINHO, 2015). Ainda assim, o esforço das locomotivas era triplicado. Já a engenhosa solução técnica encontrada pelo engenheiro Wilson, quando projetou o plano inclinado da linha Filadélfia-Columbia (BOCCARDO, 1858), além de aquela época ainda não ter sido posto em funcionamento, também parecia pouco aplicável a realidade da topografia da Serra de Santos – ainda que a solução adotada na década de 1860 para a construção da Santos-Jundiaí desperte alguma lembrança daquele sistema (PINTO, 1903, p. 26).

[67] Correio Oficial, nº 91 de 15 de outubro de 1833. p. 364.

Deste modo, ao Presidente da Província parecia muito necessário que "algumas das condições [...] deve[ssem] ser mais explicitamente declaradas [pelos] empreendedores". A extensão da linha, os custos de construção e manutenção, a possibilidade de ser realizada pela integração de modais (estrada de ferro, os caminhos de terra, navegação dos rios e edificação de canais), se seriam percorridas por locomotivas ou por tração animal,[68] etc. Tudo isso, e muito mais, o preocupava! E por isso, também desejava explicações mais precisas sobre "o máximo preço á que poderão chegar às conduções", como apontado no item terceiro. A circulação de notícias ferroviárias no Brasil já dava conta de demonstrar que a construção de linhas férreas envolvia um denso conjunto de obras, que não podiam ser realizadas nem em pouco tempo, nem com poucos recursos. E se de um lado, todo esse conjunto de coisas interferiam diretamente no "preço da condução", de outro, demandava cálculos precisos sobre o "tempo certo em que os empreendedores se comprometem a concluir a dita Estrada". Já os custos envolvidos, o levava a exigir a apresentação de que os empreendedores mostrassem as "garantias suficientes" para sua concretização, conforme foi expresso no quinto item de suas considerações. Como era seu dever, Tobias de Aguiar informou ao mesmo Conselho Geral que a Estrada de Santos ainda era deficitária. Ainda assim, ela compunha, a seu entender, o conjunto "das providencias que a Província exige [...] para o seu melhoramento". E do modo como articulou e apresentou as informações, percebe-se que depositava na conclusão dessas obras todo um conjunto de esperanças para a prosperidade da Província. Também por isso, como parece bastante óbvio, sua preocupação com traçado da linha, que atingiria o Porto. E por isso mesmo, não deixou de indicar que já havia um denso conjunto de investimentos realizados na construção, manutenção e melhoria daquela estrada.

O Porto de Santos ainda não tinha a projeção econômica que experimentou após a década de 1870 – e que daí a frente veio a ser tornado o maior do Brasil. Mas já era o porto preferencial a remessa de uma série de produtos que vindo de outras localidades

[68] Como já vimos, ao correr das suas duas primeiras décadas dos 1800 - e mesmo em posterior a fase da construção das ferrovias modernas - a tração animal em linhas férreas foi largamente utilizada nas minas de ferro e carvão da Inglaterra. A primeira ferrovia que se abriu nos Estados Unidos não foi percorrida por locomotivas, mas sim por tração animal. Tratava-se de uma linha bastante curta. Tinha aproximados 5 km e destinava-se a ligar Boston a Quincy (BOCCARDO, 1858, p. 261) Por sinal, a tração animal foi utilizada várias vezes durante a fase inicial da introdução de algumas linhas nos Estados Unidos. Quase 12 anos após a abertura da linha Boston-Quincy, a Companhia Ferroviária da Filadélfia, de Germantown e de Norristown construiu a curta linha, com cerca de 12 km, para ligar Filadélfia- Germantown. Por um curto intervalo de tempo, entre junho e novembro de 1832, os vagões de passageiros foram puxados por cavalos e o trecho era percorrido em aproximadamente 45 minutos. Em novembro a Companhia substituiu a tração animal por uma locomotiva a vapor e o intervalo da viagem foi reduzido em aproximados 15 minutos.

seguiam destinados ao abastecimento da Província. Também de seu Porto partiam embarcações, na maioria das vezes destinadas ao Rio de Janeiro, para de lá, engrossarem os volumes exportados pelo recente Império. Santos era o mais importante Porto da Província, e seguramente já ocupava a posição de segundo em importância econômica do sudeste brasileiro, ainda que, aquele instante, possivelmente rivalizasse com Parati e Angra dos Reis para onde, inclusive, afluía parte da produção da Província de São Paulo, muito embora, os produtores de Lorena, Bananal e Areias – onde se encontrava a maior zona de cultivo de café em larga escala da Província (MATTOS, 2004, p. 73) – fizessem carrear seus produtos, preferencialmente, pelo Caminho Novo da Piedade (MORENO, 2013, pp. 23-34 e 59-64). E frente a esse quadro, é muito compreensível a enorme preocupação que Tobias de Aguiar demonstrava com aquela proposta. Ele experimentava um misto de euforia e receio. Sua preocupação com as vias interiores da Província de São Paulo era evidente.

O modo como os articulistas das mais diversas folhas organizaram seus escritos e o fizeram circular em forma de notícias ferroviárias no Rio de Janeiro – e nada nos leva a crer que o tom das que circularam em São Paulo fosse diferente – era marcado por profundo otimismo. Como vimos acima, ao correr da década de 1820 a navegação dos rios e a abertura de canais foi defendida como o meio preferencial de promoção das vias interiores, e só na impossibilidade desses, se deveria avaliar a possibilidade de implantação de malhas ferroviárias, em topografia o mais plana possível (SOUSA & CORDEIRO, 1826(b), p. 134). Mas, quando se deu a publicação dos escritos de Mr. Coudier em França, as experiências ferroviárias ainda estavam contidas as que se fez em minas de ferro e, principalmente carvão na Grã-Bretanha. Quando veio a lume e circulou, através do Jornal Científico, o esboço “sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas”, produzido por José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro, apenas Stockton-Darlington havia sido inaugurada. Daquele momento em diante, multiplicaram-se as experiências. Ampliaram-se as publicações e outros olhares sobre o tema começaram a ganhar expressão. A formação da companhia que planejou e executou a linha Liverpool-Manchester é um bom exemplo do dinamismo e das diferentes percepções que marcaram as escolhas pelo estabelecimento de ferrovias. Afinal, a linha foi projetada como uma alternativa de transporte aos canais já pré-existentes e em pleno funcionamento. A nova alternativa de transporte favoreceu maior concorrência e resultou em forte rebaixamento do preço de transporte de carga entre as duas cidades e ainda ampliou a

circulação de pessoas. Ou seja, o desenvolvimento da Liverpool-Manchester era um bom exemplo sobre (1) os perigos que o monopólio de uma única companhia sobre as vias interiores poderia representar, e, (2) ao mesmo tempo, os benefícios da "Lei geral da concorrência". Por sinal, foi sobre a questão do monopólio que se desenrolou a maior fração dos ácidos debates sobre a proposta de uma companhia de agricultura e povoação para o Maranhão, em 1826, que rapidamente mencionamos acima.

Como já vimos, não é possível ter certeza se o parecer que Tobias de Aguiar encaminhou ao Conselho Geral, em 31 de agosto de 1833, era o mesmo que foi produzido pela Comissão da Estrada de Santos em 22 de janeiro, e publicado no Novo Farol Paulistano, em 1º de fevereiro de 1833. Nesse parecer, os membros da Comissão diziam que era "evidente a utilidade que resultaria a Província se se estabelecesse uma tal estrada". E baseavam essa assertiva no exemplo da "Inglaterra, dos Estados Unidos do Norte da América e modernissimamente da França, [que] assáz provam a superioridade de tal espécie de estradas". Acrescentavam ainda que no entender da Comissão as estradas de ferro poderia ser uma alternativa viável para uma Província como São Paulo, que, segundo eles, "não tem canais naturais e que quase não os pode ter artificiais, em certos pontos, e cuja população reside em máxima parte sobre montanhas".[69] E após estas considerações diziam que a "Autoridade Pública deve fazer todos os sacrifícios possíveis para o fim de se estabelecerem estradas, canais e todos os meios de transporte mais econômicos e ligeiros". E concluíam que a proposta merecia "toda a atenção do Conselho". Contudo, indicavam que havia alguns artigos "que não podem ser admitidos, artigos que, aliás, poderão ser alterados pelos proponentes". E destacavam que constava a Comissão que "eles não duvidam entrar em convenções para modificação da proposta".[70] Destacavam como positivo o empenho de um dos sócios nesse sentido, ao apresentar suas emendas ao intento.

> seria por isso de parecer a Comissão, que se entrasse em ajustes com os proponentes, para se saber quais as bases sobre que em fim se deveria acordar, e que sendo vantajosas aos mesmos não fossem prejudiciais aos interesses da Província; vendo porem a Comissão, que este processo demandaria grande espaço de tempo, pois que um dos proponentes reside em Santos, outro no Rio de Janeiro; e não constando que alguém nesta Cidade esteja para isso por eles autorizado, antes constando que nem o mesmo sócio residente em

[69] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 582.
[70] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 582-583.

> Santos está para isso autorizado pelo do Rio, julgou a Comissão que deve abandonar esse caminho porque ainda mesmo que o Conselho se prorrogasse por um mês inteiro, não havia tempo de se poder ultimar esse negócio.[71]

"Julgou a Comissão que deve abandonar esse caminho"; que "não havia tempo de se poder ultimar esse negócio". Poucas linhas depois, disseram assim: "Demais, notou a Comissão que alguns artigos da proposta "parecem não competirem a esse Conselho". Explicavam que nisso enquadrava-se a pretensão de expansão da via pretendida para outras Províncias – que, como já vimos, pela lei de 29 de agosto de 1828, não poderia ser resolvido no âmbito da Província – e o que tratava da alienação de "Próprios Nacionais e particulares", como por exemplo, a sua exigência de que o governo lhes cedesse todas as suas ações da Fábrica de ferro de S. João de Ipanema, e ainda, que os particulares que tivessem ações fossem obrigados a vender as mesmas aos proponentes. Também, queriam que a Companhia gozasse "pelo tempo da empresa o benefício de todas as terras devolutas na linha da Estrada, não excedendo em cada lado da estrada ou dos canais ou Rios, 1000 a 1500 braças de fundo, livres de todo e qualquer tributo".[72] Mas um dos sócios demonstrou boa vontade em discutir as cláusulas. E "seria, por isso, de parecer a Comissão, que se entrasse em ajustes com os proponentes", lemos acima. Mas um sócio morava em "Santos" e outro no "Rio de Janeiro"! Os proponentes não deixaram representantes na cidade de São Paulo. Ninguém estava autorizado a falar por eles! Nem mesmo o sócio de Santos podia falar em nome da sociedade! "Não havia tempo de se poder ultimar esse negócio"! "Julgou a Comissão que deve abandonar esse caminho". A proposta seria rejeitada? Lendo o trecho acima, tudo indicava que sim. Mas este não era o ponto final do parecer. E em poucas linhas, nada disso estava valendo mais!

> À vista, pois do exposto é de parecer a Comissão que o meio mais pronto e mais seguro de se obterem da proposta os bens, que dela podem resultar, é remeter-se a mesma com as condições e suas emendas, ao Presidente da Província, para este em Conselho entrar em ajustes com os proponentes, e fixar em último resultado as condições da empresa do modo o mais vantajoso aos interesses da Província, e fixadas elas, remeter a proposta, assim concertada, ao

[71] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 582.
[72] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 581-583.

> Poder Legislativo, por intermédio do Governo Central, com suas informações, para ser reduzida a Ato legislativo.[73]

E ainda antes de colocarem um ponto final àquele parecer, os membros da Comissão da Estrada de Santos apresentaram mais uma indicação. Diziam assim: "que finalmente, caso não esteja ultimado tal objeto na seguinte Sessão deste Conselho, o dito Presidente da Província então lhe envie tudo quanto for concernente a tal objeto, participando o estado em que se ache e subministrando-lhe todas as informações necessárias". Assinaram juntos Paula Souza, Dias de Toledo, Machado e Vasconcellos. Mas essa nova indicação não chegou a representar um ponto final àquele parecer. "O Sr. Machado ofereceu uma emenda a conclusão do parecer, que também foi aprovada, e é a seguinte:"

> Que se comunique igualmente ao Presidente da Província, que a Proposta emendada como se acha pelo Sócio de Santos, e ver-se das emendas juntas, pode ser admitida como base do contrato, contanto que os proponentes se obriguem a terminar a empresa dentro de um determinado tempo dado e que se obriguem a fazer os transportes uns tantos por centos menos por arroba do preço geral transportado por outra forma, e que se sujeitem a certas penas em contrario, sendo a principal a perda dos privilégios: e quando remeter os papéis ao Governo Central, e Representantes da Província, remeta-lhes igualmente a opinião do Conselho Geral a respeito.[74]

Alguns pontos podem ser destacados. O primeiro, como já comentamos, é que não podemos operar com toda a certeza de que os comentários tecidos por Tobias de Aguiar – e remetidos ao Conselho Geral em 31 de agosto de 1833 – fossem sobre o mesmo parecer de 22 de janeiro – e apresentado ao Conselho Geral em 29 do mesmo mês. De nosso lado, acreditamos que sim. Acreditamos ser muito provável que o Presidente da Província tenha usado a possível falha no envio da documentação para justificar o seu provável "desprazer" por nada ter tratado "com a Sociedade, que pretende contratar esta comunicação por via de uma estrada de ferro". Afinal, embora publicado no Novo Farol Paulistano em 1º de fevereiro, segundo ele, a documentação só lhe foi remetida em 6 de

[73] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 583.
[74] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 583.

agosto! Por sinal, não deixa de ser, no mínimo, curioso que o Sr. Machado tivesse apresentado emenda ao mesmo parecer que assinou com os outros integrantes da Comissão. Era uma emenda que não emendava muito, diga-se de passagem. Pelo contrário. Tinha um "Q" de esdrúxulo. Afinal, ela não emendava, mas remendava de modo estranho. Que retificava e não retificava. O mesmo Conselho havia indicado que unilateralmente, um dos sócios apresentou informações, sem estar autorizado pelo outro sócio. Ou seja, Machado, assim como os membros do Conselho que aprovaram aquela emenda, se colocaram acima da mesma sociedade e acataram aquilo que nem o outro sócio tinha acatado ou deixado de acatar. Mesmos cientes de que "nem o mesmo sócio residente em Santos está para isso autorizado pelo do Rio", em vez de "abandonar esse caminho" como "julgou a Comissão", remendaram. E tomaram por válido aquilo que sabiam, não era. Ao aprovarem a emenda, os membros do Conselho Geral da Província se colocaram acima da sociedade e definiram por existente a base que não existia. Fizeram valer o que não valia. Reinventaram seus próprios argumentos e jogaram para o Presidente da Província a responsabilidade de se entender com os sócios, tanto o que "reside em Santos" como o outro que reside "no Rio de Janeiro" – e ainda, que não deixaram ninguém na cidade de São Paulo que fosse "para isso por eles autorizado".

Por meio da aprovação da emenda de Machado, o Conselho Geral pressionava o Presidente da Província. Ampliavam o lugar da relação de forças dizendo: "quando remeter os papéis ao Governo Central, e Representantes da Província, remeta-lhes igualmente a opinião do Conselho Geral a respeito". Talvez por isso, a correspondência que Tobias de Aguiar dirigiu ao Conselho Geral tenha sido publicada tanto no "Novo Farol Paulistano", em 3 de setembro de 1833, como também no Correio Oficial do Rio de Janeiro, em 15 de outubro do mesmo ano. Fosse ou não fosse sobre o mesmo parecer, é inegável que houve enormes diferenças entre o modo como os integrantes da Comissão da Estrada de Santos analisaram a proposta, em janeiro de 1833, o modo como levantaram (ou deixaram de levantar) questões sobre ela, se comparado ao modo como Tobias de Aguiar expressou a necessidade de maiores e melhores informações sobre a mesma proposta, em agosto daquele ano. Na última página, nas últimas linhas do mesmo exemplar do Novo Farol Paulistano, de 1º de fevereiro de 1833, o redator daquela folha não deixou de trazer algumas informações que o Conselho não chegou a remeter para publicação. Ele dizia que lhe constava que "na Sessão de 30 de janeiro 3 Srs. Conselheiros fizeram declaração de

terem votado contra o parecer aprovado da Comissão sobre a estrada de ferro projetada, bem como contra a emenda ao mesmo, também aprovada". E teceu a seguinte narrativa:

> que nessa ocasião o Sr. Ildefonso Xavier Ferreira, a pretexto dessa declaração, não obstante a proibição do regimento fizera um discurso, em que pretendia dar a razão do seu voto: e quanto se pode entender, todo o fundamento do seu voto, depois de confessar que ainda não sabia economia política, tinha sido por [*esse*] *negocio com Ingleses*, visto que ele *nunca votava por quietismo*, mas só como entendia, embora outra coisa *dissessem e escrevessem*. Bom é que o ilustre Conselheiro dê os fundamentos do seu voto (embora contra o regimento), porque o público fica ao menos sabendo-os, mas melhor seria que os fizesse antes da votação, porque assim poderia orientar seus ilustres colegas, e conseguir que fossem as votações do Conselho mais acertadas.[75]

Como sabemos, a proposta para a construção de uma estrada de ferro na Província de São Paulo, foi apresentada pela associação de duas empresas: Aguiar Viúva Filhos e Co – que operava em Santos e também tinha ramificações de seus negócios no Rio de Janeiro; atuava principalmente no setor de cabotagem na importação/exportação de gêneros de alimentos para abastecimento (LENHARO, 1992, pp. 20-21) – e a firma inglesa Samuel Fillips e Co. Por sinal, assim como a primeira, a segunda também era uma sociedade de base familiar. A Samuel & Phillips, depois Samuel Phillips & Co, operava na Praça do Rio de Janeiro desde o período Joanino. Segundo nos conta Carlos Gabriel Guimarães, era uma sociedade organizada pelos primos Denis Moses Samuel e Alfred Phillips, sendo o primeiro concunhado de Nathan Meyer Rothschild (GUIMARÃES C. G., 2010, pp. 21-22). O seu arco de negócios era vasto, e muitas vezes, intimamente ligado ao governo.

> Samuel Phillips & Co em 1818, teve negócios tanto no comércio de importação, como os de pólvora e armas para a Guerra da Cisplatina, quanto nas finanças, sendo credora do Erário Régio do Império Luso-brasileiro, e agente do Banco Mercantil inglês N. M. Rothschild & Sons no Brasil. Na década de 1830, com a abdicação de Dom Pedro I, a Samuel Phillips & Co se tornou na procuradora do ex-Imperador no Brasil e, no final da referida década,

[75] O Novo Farol Paulistano, nº 145 de 1 de fevereiro de 1833. p. 584. (Grifos do autor).

> financiadora do empréstimo de 1838 (GUIMARÃES C. G., 2010, p. 22).

Vale lembrar que mesmo àquele momento, não havia acordo sobre as medidas que foram levadas a cabo pelo governo de D. Pedro I, e que resultou em "um tão grande movimento político" que fez "desaparecer os capitais da circulação e desanimou o empreendedor". O momento turbulento por que passava o Império guardava alguns nexos com a política externa levada a cabo no Primeiro Reinado. Não foram poucas as críticas aos tratados sobre: o reconhecimento da independência do Brasil por Portugal, com o pagamento de indenização; o tratado comercial com a Grã-Bretanha, garantindo tarifas menores aos produtos ingleses; e o fim do tráfico Atlântico de escravos. Entre as muitas críticas que recebiam, D. Pedro I e seus ministros eram acusados de terem "sacrificado o interesse nacional de todas as formas" (CERVO & BUENO, 2011, p. 52). Como verificamos acima, em 1826, José Vitorino dos Santos e Sousa e Felisberto Inácio Januário Cordeiro, escreveram um pequeno texto chamado Inventos modernos. Diziam que poderia ser benéfico ao Império se "o Governo liberalizasse bem entendidos privilégios" para a construção de "estradas de ferro por meio d'alguma associação, ou associações particulares".[76] Para eles, essa iniciativa poderia ser principiada pela Província de São Paulo, "a benefício da extração, fabrico e exportação do ferro". Mas, toda essa proposta tinha uma enlaçadura comum: os "patrióticos capitalistas" (SOUSA & CORDEIRO, 1826(c)). Quando fizeram o seu esboço "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" buscaram difundir a ideia de que era responsabilidade do governo defender os capitais nacionais (SOUSA & CORDEIRO, 1826(a)). E fizeram isso, no mesmo instante em que se abria as críticas a elevação da dívida pública com agentes financeiros internacionais – a exemplo da Samuel Phillips & Co. que representavam os interesses dos Rothschild no nascente Império constitucional do Brasil.

Em 7 de dezembro de 1832, o redator do Novo Farol Paulistano, já tinha feito publicar as observações de um articulista não identificado sobre aquela proposta.[77] Novamente, dava voz àqueles que não estavam plenamente satisfeitos com o intento. Desta

[76] Neste caso, a proposta de "substituir ao ordinário calçado de pedra" por uma "espécie de tijolos quadrados de ferro fundido, unidos entre si por malhetes, e fazendo-se ásperos para que os cavalos caminhem sem escorregar" (SOUSA & CORDEIRO, 1826c), ou seja, diferente daquela com trilhos e locomotivas, que trataram em "sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas" (SOUSA & CORDEIRO, 1826a).

[77] O Novo Farol Paulistano, nº 132 de 7 de dezembro de 1832. p. 528-529.

vez, para que "o público fica[sse] ao menos sabendo", fez questão de dar voz ao conselheiro Ildefonso Xavier Ferreira, que afirmou votar contra o parecer por não querer negócios com ingleses. E não deixava de se colocar, também preocupado com o parecer que foi aprovado. Afinal, lamentava por Ildefonso Xavier Ferreira não haver exposto os motivos de seu voto em contrário na Sessão do dia 29. E dizia: "melhor seria que os fizesse antes da votação, porque assim poderia orientar seus ilustres colegas, e conseguir que fossem as votações do Conselho mais acertadas". Nos documentos que difundiu, Tobias de Aguiar não chegou a enveredar por esse caminho. Embora não lhe escapasse a necessidade de grandes somas de capitais para se levar a cabo a construção de uma estrada de ferro, sobre esse ponto, se restringiu a exigir que definissem "o tempo certo em que os Empreendedores se comprometem a concluir a dita Estrada; e debaixo de garantias suficientes".

Assim como já havia feito no ano anterior, outra vez Tobias de Aguiar dirigiu um discurso ao Conselho Geral, em 1 de dezembro de 1833. Dizendo que novamente cumpria o "dever imposto pela Lei Fundamental do Império, meu coração exulta de prazer". Parecia inspirado! Mas estava preparando o terreno para dar, vez por outra, algumas espetadelas nos integrantes do Conselho. Começou por lembrar que seu coração exultava, não porque "o lugar que ocupo tenham atrativos que façam esquecer os escolhos de que é cercado". E continuava dizendo que "os amigos da Liberdade não podem ver-se reunidos sob a égide da lei para intervirem nos negócios de sua Província sem que sintam a mais doce emoção, e sem que se congratulem reciprocamente pela consolidação do sistema Constitucional". Lembrava que esse sistema que "de ano em ano vai se tornando inabalável, e com ele também o Governo, que se firma na execução da Lei, nos direitos dos Cidadãos e *sabe respeitar os foros de cada um*".[78] Narrou que continuavam os trabalhos na Estrada de Santos, e que seus recursos eram quase todos absorvidos naquela obra. Desta vez, não falou da Ponte do Cubatão. Mas dizia que pela ausência de "meios mais suficientes" vinha promovendo os reparos possíveis nas ramificações. E anunciava que havia mandado realizar exploração do trecho da Serra para empreender melhoramentos. Desta vez, não usou a palavra "desprazer", para falar sobre a estrada de ferro. Mas, utilizou tanto trechos do seu pronunciamento de 1 de outubro, bem como outros do parecer da Comissão da Estrada de Santos, e aprovado pelo Conselho Geral em 29 de janeiro. Dizia que não poderia deixar de comunicar "que nada se pode efetuar sobre a proposta da

[78] O Novo Farol Paulistano, nº 225 de 1 de dezembro de 1833. p. 955.

Estrada de ferro ou canal, porque as providencias que destes chegaram muito tarde ao meu poder".[79] E seguiu justificando ainda que "um dos membros da projetada Sociedade declarou que já não estava autorizado a tratar desta empresa". Já não havia o que fazer.

> Sendo, como presumo, uma Estrada de ferro ainda superior aos nossos meios, e oferecendo-nos a Natureza a navegação do Tiete desde o Rio Grande no caminho de Santos até as últimas Povoações, e estando as Vilas que produzem mais açúcar, e outros gêneros de exportação próximas a ele, eu lembraria , que se mandasse examinar a parte deste Rio, que não é navegável, que segundo consta não excede de Parnaíba à Itú, e por onde contudo, já se navegou; e escuso expor o engrandecimento que se obterá por este meio, porque não pode deixar de apresentar-se às vossas vistas.[80]

Assim como os mais homens de seu tempo, Tobias de Aguiar não tinha dúvida alguma quanto era "evidente a utilidade que resultaria a Província se se estabelecesse uma tal estrada". Não era necessário ir à Inglaterra, Estados Unidos e França. Os periódicos de época lhes informavam a "superioridade de tal espécie de estradas". E, certamente, ele também concordava com os membros do Conselho sobre a necessidade de que a "Autoridade Pública deve fazer todos os sacrifícios possíveis para o fim de se estabelecerem estradas, canais e todos os meios de transporte mais econômicos e ligeiros". Mas, certamente discordava sobre quais eram os limites dos "sacrifícios possíveis". Sem ter o que fazer, e presumindo ser "uma Estrada de ferro ainda superior aos nossos meios", Tobias de Aguiar jogou água na fervura. E a proposta para a construção de uma estrada de ferro na Província de São Paulo só voltou a circular após sua saída da Presidência da Província, em 1835!

## 3.2 – E ESSE FLUXO E REFLUXO DAS MERCADORIAS NÃO É O QUE FAZ PROSPERAR O COMÉRCIO?

Antes disso, em 20 de janeiro de 1834, foi publicado no jornal "O Universal" – folha periódica que circulava na Província de Minas Gerais – uma correspondência que foi

[79] O Novo Farol Paulistano, nº 225 de 1 de dezembro de 1833. p. 957 (Grifo nosso).
[80] O Novo Farol Paulistano, nº 225 de 1 de dezembro de 1833. p. 957.

enviada pelo Marquês de Barbacena a redação daquele periódico.[81] E o redator do Novo Farol Paulistano, fez questão de transcrevê-la em seu jornal. E a publicou em 21 de fevereiro de 1834.[82] Nela, o Marquês de Barbacena dizia ter conhecimento que o Conselho Geral da Província mineira se ocupava "de uma proposta para conseguir os meios de fazer uma boa estrada desde a Capital do Império até a Vila Diamantina".[83] Dizia ter a convicção que

> depois da *segurança da propriedade* (que compreende todos os direitos adquiridos pela Constituição) não pode esta Província receber do seu Conselho e da Assembleia Legislativa benefício maior em seus resultados para o aumento da população e riqueza, do que a construção de uma boa estrada entre as duas Províncias.[84]

Umas das mais constantes reclamações encontradas nos relatórios dos presidentes de Província estavam relacionadas à necessidade de melhorias e construções de estradas, pontes, canais (IGLÉSIAS, 1958, p. 154). Para Ilmar Mattos, essas melhorias materiais eram encaradas como os meios necessários para proporcionar a "riqueza e civilização". O autor ainda destacou que, "desde o período Joanino", as melhorias das vias de comunicação representavam a maneira mais eficaz de "estreitar as alianças entre os monopolizadores de escravos e de terras e os que detinham capitais, além de aproximar a Casa do Estado" (MATTOS, 2004, pp. 222-223). Naquele momento, o Marquês de Barbacena queria incluir na arena onde se davam as disputas sobre os projetos de nação "os que detinham capitais", através do estímulo a formação das associações particulares que pudessem captar recursos e empreender as melhorias materiais. Mas, diferente de Ildefonso Xavier Ferreira, que, como vimos acima, era membro do Conselho Geral da Província de São Paulo, o Marquês de Barbacena não via problema algum em buscar capitais com as firmas estrangeiras. Muito pelo contrário!

E foi em meio aos enfrentamentos sobre programas políticos, em que muitas propostas ainda não estavam bem delineadas, que o Marquês de Barbacena – através da carta que enviou ao Jornal Universal – propôs uma estreita relação entre a "*segurança da propriedade*" privada, com a ação Legislativa de aprovação das melhorias das estradas. É

[81] O Universal, nº 81 de 20 de janeiro de 1834. p. 3-4.
[82] O Novo Farol Paulistano, nº 246 de 21 de fevereiro de 1834. p. 1057-1058.
[83] O Novo Farol Paulistano, nº 246 de 21 de fevereiro de 1834. p. 1057.
[84] O Novo Farol Paulistano, nº 246 de 21 de fevereiro de 1834. p. 1057. (destaque do autor).

muito interessante o modo como ele organizou seu argumento. Criou uma atadura. Em primeiro lugar, uma óbvia defesa da Constituição. Buscava difundir e consolidar a Carta Constitucional de 1824, como aquela que assegurava os direitos dos proprietários. A *segurança da propriedade* foi urdida por ele como o elemento que "compreende todos os direitos adquiridos pela Constituição". Assim, ele colocava que a defesa da Constituição era um dever de todos aqueles que queriam a manutenção da *segurança da propriedade*.

Vale lembrar que o Marquês de Barbacena atuou fortemente tanto nas negociações dos tratados internacionais para o reconhecimento da Independência, como também foi um dos principais, se não o principal, articulador entre o Governo e as agências internacionais de crédito. Em outras palavras, sua atuação permitiu tanto as ações militares para a manutenção da unidade territorial a época das lutas de independência, como o pagamento de indenização a Portugal. Ao pagar tal indenização, a independência foi reconhecida tanto por Portugal, como também por Inglaterra, Áustria, França etc. Mas, a escalada do endividamento público foi muito criticada. Por isso, nos parece muito interessante a sua escolha pela palavra "adquirido". Ele buscava expressar que a *segurança da propriedade* era a regra estável que não existia e que passava a existir. E que isso só tinha sido possível através da independência, da construção do Império Constitucional do Brasil – ou ainda, conforme o 1º Artigo da Constituição de 1824, "O Império do Brasil é a associação política de todos os brasileiros. Eles formam uma nação livre e independente, que não admite com qualquer outro laço algum de união e federação que se oponha à sua independência". Assim, injetava na palavra "adquirir" um marco temporal no qual, se colocava como ator que agiu em defesa dos interesses dos cidadãos do novo Império.

Junto a isso, colocava a Assembleia Legislativa como a chave que poderia criar/garantir as bases de interesses fundamentais daqueles que haviam arrancado das linhas constitucionais aquilo que os inseria no rol das nações liberais. E ao criar tais bases, também dava as orientações e estabelecia os limites das ações executivas. Segundo ele, promover os maiores benefícios seria próprio daqueles que legislavam – o Conselho Geral, que pouco depois daquela sua correspondência foi transformado em Assembleia Provincial; e a Assembleia Legislativa. Assim, ele aquilatava as Assembleias como a arena própria a construção das bases em que se daria seguimento aos interesses dos que tinham conseguido adquirir a segurança da propriedade privada. E esse é outro ponto importante da fala do Marquês de Barbacena. Nela, ele buscava aparar arestas. Ao expressar Assembleia Legislativa, sem distinguir a Câmara Alta da Câmara Baixa, os Senadores dos

Deputados, ele colocava uma contraposição a visão largamente difundida durante o quadro de crise do Primeiro Reinado e ainda presente naquele momento. O de ser a Câmara dos Deputados mais próxima da nação e defensora de seus interesses que o Senado.[85] E, nesse sentido, ao Executivo – fossem os que, naquele momento de ausência da figura do Imperador, ocupavam as diferentes pastas ministeriais no Governo Central, fosse aos Presidentes das Províncias – estava restrito a boa execução daquilo que já era, ou seria tornado lei. Por isso, entendia que o Legislativo era o lugar onde se orquestravam os planos de desenvolvimento, criavam-se as regulações e expediam-se as autorizações para a formação de associações que pudessem levar a cabo essas melhorias materiais. E, no que se refere às obras públicas, ele defendia que as melhorias materiais pretendidas passavam pela regulação do Legislativo e pela execução particular, através da formação de associações, que bem poderiam ser constituídas fora das fronteiras nacionais, onde houvesse mais capitais disponíveis a esse tipo de empreendimento. Em especial, a Praça de Londres.

O Marquês de Barbacena dizia ter tomado conhecimento dos esforços que os integrantes do Conselho Geral da Província de Minas Gerais empenhavam na edificação de bases para a construção de uma estrada que ligasse aquela Província ao Rio de Janeiro. E tomou conhecimento deste esforço através de uma publicação de 15 de janeiro de 1834. Nela, os membros do Conselho diziam que tocavam no único objeto que "pode apresentar o desenvolvimento da nossa riqueza e felicidade". Lembravam que "em todos os países do mundo civilizado, as estradas fazem hoje a parte principal dos cuidados da administração pública ou da nação, como acontece na Inglaterra, nos Estados Unidos, e na França". E reclamavam que no "nosso país, que é dependente delas, não tem até o presente, olhado para o seu aperfeiçoamento".[86]

De um lado, é certo que as melhorias das comunicações interiores foram constantes. E desde a instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, elas sempre estiveram nas pautas das reivindicações que emanavam das mais diferentes localidades. Mas, nenhuma outra recebeu tantos investimentos quanto a Capitania e depois Província

[85] "um contexto de disputa entre liberdade e autoridade, no qual a nação, ligada à Câmara dos Deputados, sofreria não apenas com o Imperador, mas, também, com o Senado, considerado mais próximo deste do que daquela. [...] num contexto de início da prática legislativa recorrente, o papel da Câmara, ligada à nação, e destacava, num outro sentido, o do Imperador, junto ao Senado que lhe guarnecia". [...] Essa visão sobre o Senado era também veiculada por periódicos liberais ao longo dos anos 1830, quando a Casa adquire uma reputação de antro dos caramurus e de antigos partidários do despotismo antigo (ESCOSTEGUY FILHO, 2017, pp. 160-161).

[86] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3-4.

do Rio de Janeiro. Por seu turno, o gradual processo de complexificação da sociedade conformava (as) e era conformadas (pelas) cada vez mais rotineiras difusões das experiências de outras nações. As constantes associações entre civilização, agricultura e comércio eram reiterações insistentes e continuadas, fazendo ocupar cada vez mais espaço nas folhas periódicas da época e mobilizando cada vez mais a atenção daqueles que ocupavam espaços na sociedade política. E ainda, essas relações seguiam também sendo complexificadas e davam novos contornos a questão das vias interiores. Os diálogos ultrapassavam as paredes, portas e janelas das Assembleias. Sociedade política e sociedade civil se traspassavam e começavam a forjar uma – ainda movediça, mas, cada vez mais vigorosa – esfera pública (BASILE, 2004).

O Senador do Império, Marquês de Barbacena, tomou conhecimento dos expedientes de que se ocupavam os integrantes do Conselho Geral da Província através das folhas de "O Universal". Também foi por meio desse periódico que buscou sua interação com o mesmo Conselho sobre o tema. Por sinal, os conselheiros da Província chamavam os "colegas do jornalismo" a tomarem parte das discussões sobre o assunto. Diziam eles:

> Oxalá, que todos os nossos colegas do jornalismo prestem a este negócio a atenção de que ele é digno e que se ocupem de desenvolvê-lo, e de mostrar as suas vantagens, bem como os inconvenientes que por ventura se poderão encontrar, para que o povo ilustrado desta sorte concorra de bom grado para a realização de um projeto que fará a glória do Conselho e o mais importante dos interesses da Província.[87]

A proposta levantada pelos integrantes do Conselho Geral de Minas Gerais era para a construção de uma estrada que fosse edificada com complexas artes de engenharia, para que fosse o mais plana possível. Queriam que esta estrada favorecesse o deslocamento entre os pontos mais extremos da Província com a cidade do Rio de Janeiro. Esperavam que o tempo da viagem entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro fosse encurtado para 2 ou 3 dias. Queriam ainda, que essa estrada permitisse a substituição das costas das bestas – "que levam ordinariamente 10 arrobas de carga e não pode cada dia percorrer o espaço maior de 3 ou 4 léguas" – por "grandes carros [...] puxados por poucas bestas" – que conduzem facilmente 200 e mais arrobas, em razão de não terem grandes montanhas para subir, nem

[87] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 4.

íngremes despenhadeiros para descer".[88] Por meio dessas melhorias, os membros do conselho organizaram uma série de projeções, que, segundo eles, permitiria o maior desenvolvimento da Província. Diziam que

> Nascerá desta facilidade da exportação o aumento da importação, porquanto aqueles que hoje apenas cultivam o necessário para o seu consumo, porque lhes falecem os meios de exportar os seus produtos, e começariam a aumentar suas plantações convidados pela maior extração e mais pronta venda dos mesmos produtos. Sabe-se bem que a exceção daqueles lugares da Província que ficam próximos do Rio de Janeiro, nos outros o ouro e as pedras preciosas, especialmente o diamante, são o exclusivo de nossas transações com aquela Praça, e isto pela razão de que nenhum outro produto se pode levar para ali sem prejuízo da avultada soma que se paga pelos carretos.[89]

Assim como já havia feito Tobias de Aguiar, ao avaliar a situação da Província de São Paulo, o redator daquela correspondência encaminhada pelo Conselho Geral da Província de Minas Gerais apresentava a assimetria de investimentos em estradas como o principal motivo para a baixa participação dos agricultores da Província no rol daqueles que operavam nos negócios de exportação. Dado a maior proximidade com a Praça de Negócios do Rio de Janeiro e a existência de uma precária, mas eficiente rede viária, era reservado aos detentores de terras e escravos na estreita faixa entre Areias, Bananal, São João Marcos, Piraí, Valença, Vassouras e Paraíba do Sul, as melhores condições de operarem na produção em larga escala do Café. Fora dessa faixa, os custos de transporte se tornavam muito elevados. E por isso, a expansão da cultura cafeeira dependia também da melhoria do sistema viário.

É bastante interessante verificar a enormidade de articulações que desenvolveram. Entendiam que a melhoria das vias interiores entre a Província de Minas Gerais com a cidade do Rio de Janeiro poderia resultar em rebaixamento do preço e elevação da diversidade dos gêneros de alimentos que chegando aquela Praça de negócios, poderiam alterar os padrões de consumo do lugar, bem como, ainda poderiam atingir outras Províncias através da navegação de cabotagem. E perguntavam: "sendo [os carretos] mais baratos deixar-se-á de levar ao Rio de Janeiro o café, o algodão, as frutas, o mesmo

[88] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3-4.
[89] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3-4. (Grifos nosso).

doce e tantas outras variações de nossos produtos agrícolas que alí se vendem caros ou que aparecem em pouca quantidade?" E seguiam direcionando o olhar do leitor com outra pergunta: "E esse fluxo e refluxo das mercadorias não é o que faz prosperar o comércio?"

Aproveitaram ainda para promover uma enlaçadura bastante curiosa. Diziam que era sabido que Minas Gerais atraía a "atenção e o cuidado dos sábios e mesmo dos empreendedores estrangeiros". Afirmavam que se aquela proposta fosse levada a cabo, a Província "começaria a ser por todos visitada, para conhecerem de mais perto a sua riqueza em todos os reinos da natureza". E continuavam explicando que

> a curiosidade atrai igualmente a muitos especuladores, a muitos indivíduos, que ou por interesse, ou por divertimentos haveriam de percorrer a nossa Província; nós mesmos que hoje não viajamos sem a mais absoluta necessidade, porque nada nos convida a viajar sem algum forte motivo, deixaríamos de querer conhecer os lugares mais notáveis de nossa Província, de ir ver algumas de suas maravilhas? Não! E deste desejo, desta curiosidade, e de especulação nasceria essa frequência das estradas, que dentro de poucos anos havia de recompensar todos os sacrifícios do Estado. [90]

Ainda comentaram sobre a possibilidade de fixação dos "artistas Estrangeiros" que vindos "da Europa e da América" seguiriam para a Província para serem empregados nas obras da estrada. E, "pela bondade do país, benignidade de seus habitantes" não deixariam de fixar domicílio na Província, e com suas "famílias industriosas" contribuiriam para o "aumento da população e deixarão os conhecimentos práticos que trouxerem". E mais. Através de uma sugestiva leitura sobre apropriação técnica, diziam que "o talento de nossos concidadãos é tão grande, que não podem deixar de aproveitar-lhe as lições que receberem dos estrangeiros, e assim, dentro de alguns anos, teremos práticos que igualem, ou mesmo excedam".[91]

Em sua correspondência, o Marquês de Barbacena enalteceu o modo como o redator da correspondência enviada pelo Conselho Geral da Província ao "O Universal" havia abordado o tema das Estradas. Comentava que ao ler o texto teve a lembrança de "desenvolver em uma carta as vantagens que resultariam da execução de tal empresa e ao mesmo tempo comunicar a feliz descoberta das carruagens de Vapor". E dizia que "quanto

[90] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3-4. (Grifos nosso).
[91] Para um importante debate sobre a relação entre os saberes práticos, a técnica e a ciência cf. (MARINHO, 2008, pp. 73-79)

à primeira parte de minha lembrança, já V. S. a desempenhou [...] com tanta nobreza de estilo e de sentimentos que é melhor aconselhar e solicitar a sua leitura uma e muitas vezes". Explicou que por isso, se limitou a dar notícias do que leu no *Times* de 26 de setembro de 1833, e que a pouco havia recebido. Ele fazia lembrar que até pouco tempo, os canais eram "reputado[s] pelos negociantes como o melhor, e mais econômico meio de transporte". Mas explicava que "as carruagens de vapor nas estradas de ferro" contribuíram tanto para diminuir as despesas e aumentar a "celeridade de transporte das mercadorias e viajantes, que naquelas partes de Inglaterra aonde ha tais estradas e carruagens, ficaram sem uso os canais e barcos". Aquele momento, já existia algum grau de conhecimento no Brasil sobre as contendas que marcaram a implantação da linha Liverpool-Manchester. E, de algum modo, talvez a grande novidade trazida pelo Marquês de Barbacena neste trecho de sua carta, foi o rápido efeito devastador que as ferrovias tiveram sobre as Companhias que exploravam os transportes por canais. Contudo, mesmo reconhecendo as enormes vantagens que "as carruagens de vapor nas estradas de ferro" tinham sobre quaisquer outros modos de transportar pessoas e mercadorias, ele lembrava que "os caminhos de ferro exigem grandes despesas e só podem ser estendidos aonde ha muita população e indústria".[92]

Portanto, considerando a própria avaliação que os membros do Conselho Geral de Minas Gerais tinham feito sobre a população e a agricultura da Província, ele entendia que, naquele momento, as estradas de ferro não eram uma boa alternativa. Não parece que foi mera casualidade a reprodução daquela correspondência no "O Novo Farol Paulistano". O Marquês de Barbacena, Senador do Império e um dos mais entusiasmados defensores da aplicação e circulação do capital estrangeiro no Brasil, e ainda, reconhecido como alguém que queria "negócios com ingleses", olhava para as condições da Província de Minas Gerais que, àquele momento era mais próspera que a de São Paulo, e desaconselhava às ferrovias porque sua implantação só era recomendada "aonde ha muita população e indústria"; porque, dado seu elevado grau de investimento – ou, em suas palavras, porque "exigem grandes despesas" – requeria população e produção suficiente para garantir um fluxo constante. Certamente, assim como Tobias de Aguiar, também não escapava ao Marquês de Barbacena o "quão valente impulso a agricultura" daria essa modalidade de transporte. Contudo, certamente entendia que o sustento de tal tipo de empreendimento por

[92] O Novo Farol Paulistano, nº 246 de 21 de fevereiro de 1834. p. 1057.

particulares não poderia esperar, por muito tempo, que esse impulso fosse transformado em produção, sob pena de insolvência e, portanto, perda de dinheiro.

Talvez, compreendendo que aquele instante não havia viabilidade – nem técnica, nem econômica – para tamanha ousadia, na correspondência que enviaram ao "O Universal", os conselheiros de Minas Gerais não chegaram a cogitar a possibilidade da implantação de estradas de ferro. O que não significa dizer que isso não estivesse contido em suas aspirações futuras. Mas queriam uma alternativa ao sistema de transporte adotado, que consideravam pouco aperfeiçoados. Para William Summerhill, até a metade do século XIX, persistiu no Brasil "uma tecnologia de transporte pouco diferente da encontrada no Antigo Testamento" (SUMMERHILL, 2003, p. 18).[93] Os conselheiros reclamavam que no Brasil "acostumados a uma cega rotina, preferindo muitas vezes prejuízos reais e consideráveis às módicas contribuições e pequenos sacrifícios, nós queremos antes caminhar por trilhos feitos ao casco de bestas do que construir estradas regulares". E o que os conselheiros propunham era a construção de uma estrada geral, que atravessasse a "Província desde a Corte do Império até a extremidade confinante com a Bahia". Queriam que sua construção contasse com um denso conjunto de obras de aterros, escavações e construção de pontes. Que por ela pudessem deslizar as diligências e carroças, puxadas por animais. Enfim, queriam "boas estradas que facilitem os seus transportes e que desengorgitando as veias da Província façam girar livremente por elas o sangue dos Estados, que é o dinheiro". E consideravam que essa mudança de tecnologia de transporte significava um enorme aperfeiçoamento.

Mas sabiam que esse seu intento, embora não exigissem tantas despesas quanto para uma instalação de estradas de ferro, não era obra de pouca monta. E explicavam que as mesmas "Companhias Estrangeiras de Mineração que fazem grande consumo no país" por serem as primeiras a aproveitarem "as vantagens da nova estrada hão de interessar-se [...] de prestar a Província os fundos necessários para a empresa". Com isso, eles entendiam que seria possível "formar novas Associações para a construção dessa estrada". Diziam ainda que, agindo assim, "ligando os seus com os nossos interesses" essas Companhias poderiam contribuir para abrir "as fontes de nossa riqueza comercial, que só

[93] Sua analogia fala por si só. Não é necessário resgatar nos textos bíblicos as mais diferentes passagens de deslocamentos humanos em longas caminhadas ou ainda o uso de animais de carga transporte pessoas e produtos no Antigo Testamento. Por sinal, nas interpretações construídas do Novo Testamento passaram a serem emblemáticas tanto a imagem de Maria grávida, em viagem montada em um burro - e que antes de chegar a seu destino, deu a luz ao menino Jesus -, como também a imagem de Jesus entrando em Jerusalém sobre o lombo de um jumento, que marca as festividades do Domingo de Ramos.

carece dos meios para desenvolver-se, não lhe faltando nada do que invejam as outras nações".

> Os obstáculos que se anotam, desaparecerão em um momento. Não temos, é verdade, dinheiro, para uma empresa de tamanha importância; mas temos créditos e hipotecas seguras para garantir um empréstimo suficiente para levar a efeito a empresa projetada.[94]

Mas, segundo a lei de 29 de agosto de 1828, para levar adiante esse projeto, era necessário a sua aprovação na Assembleia Geral. Deveria tramitar na Câmara dos Deputados e, se aprovada, no Senado. Daí, deveria ser remetida a sanção do Ministro dos Negócios, que a assinaria junto com o Regente. Quando os conselheiros encaminharam aquela correspondência para a publicação em "O Universal" e conclamaram os "amigos jornalistas" também ambicionaram criar meios para exercer pressão sobre a Assembleia, quando a mesma fosse se debruçar sobre o assunto. Por isso, não deixaram de expressar que

> se o corpo legislativo prestar seu consentimento a proposta de nosso Conselho, se se olhar para esse negócio como ele merece, talvez que dentro de dez anos ou menos tenhamos conseguido uma estrada geral que atravesse a nossa Província desde a Corte do Império até a extremidade confinante com a Bahia.[95]

Os conselheiros acreditavam que uma vez autorizada, "e que realizada a dita empresa, conhecida as suas vantagens, os capitais estrangeiros se voltem para essa especulação com o mesmo ardor" com o qual os agentes financeiros desprendiam esforços nas "minas de ouro, muito mais arriscada tentativa do que a de abrir caminhos que certo, hão de ter passageiros logo que se construam e dêem cômodo trânsito". Ao fazer publicar sua carta dois números depois no mesmo periódico, o Senador do Império, Marquês de Barbacena, já se colocava como um aliado das ambições do Conselho da Província, quando o tema chegasse ao Senado. Mas, além do apoio a proposta – com o elogio sobre o modo como o redator da correspondência deu voz ao Conselho Geral da Província sobre a importância das estradas – e ainda, além daquela lembrança sobre as melhores condições

[94] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3.
[95] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3.

para a implantação de estradas de ferro, ele queria contribuir com o intento. E se propôs a comentar a descoberta da utilização das "carruagens de vapor nas estradas ordinárias". Dizia que devido as grandes despesas com a instalação das estradas de ferro, diferentes "Engenheiros do primeiro merecimento" investiram esforços e recursos na busca por tornar "praticável o uso das carruagens de vapor nas estradas ordinárias". E esse esforço já se dava a pelo menos "8 anos". E explicava que "vários anúncios têm aparecido de estar feita a descoberta, com a infelicidade, porém de apresentarem obstáculos ou mal resultados na ocasião das experiências". Mas, de tanto insistirem, chegou-se a um resultado favorável. O Marquês de Barbacena narrou que

> A gloria de tão útil aperfeiçoamento estava reservada ao Sr. Dance, que já desde 21 de fevereiro até 22 de junho de 1831 havia apresentado as suas Carruagens de Vapor andando quatro vezes por dia (exceto nos Domingos) entre Gloucester e Cheltinham com velocidade de 10 milhas por hora, ou três das nossas léguas de 18 em grau. A experiência do Sr. Dance durou 104 dias, nos quais andou a sua Carruagem 4.000 milhas, ou 1.200 léguas; levou 3.000 pessoas de uma para outra cidade com geral aplauso, e parecia ter conseguido o *desideratum* neste objeto.

E o Senador se mostrava muito empolgado com a descoberta. Continuando a narrativa, disse que "a estrada entre Gloucester e Cheltinham" eram "quase plana e mui bem feita". E querendo convencer ao "publico da sua universal aplicação" o Sr. Dance julgou necessário colocar a prova a sua carruagem em "outras estradas cuja desigualdade de terreno e ásperas montanhas" não deixassem dúvidas sobre sua utilidade.

> No dia 20 de setembro do ano passado saiu de Londres para Brighton (estrada bastantemente montanhosa) a carruagem do Sr. Dance com 15 passageiros, e gastou 5 horas e 16 min. na ida, e 4 horas 59 min. na volta. Os passageiros eram todos pessoas qualificadas por seus conhecimentos para interpor juízo seguro sobre tão útil descoberta, e o voto unânime deles foi tanto em favor, que ninguém hoje duvida em Londres de seu feliz resultado. Três são as principais vantagens das carruagens de vapor: Segurança – Economia – Velocidade.

Quando o Marquês de Barbacena leu nas folhas de "O Universal" que os conselheiros da Província de Minas Gerais intentavam a criação de bases legais para a

feitura de uma estrada carroçável, ele não teve dúvidas em associar esse intento ao que leu nas páginas do *Times* de 26 de setembro de 1833. E por isso, teceu linhas sobre o êxito do empreendimento do Sr. Dance, lembrando que em Londres, ninguém duvidava de seu feliz resultado. E Barbacena acreditava que esta solução técnica poderia ser aplicada na estrada projetada, em lugar das carroças. Mas, não descartava que a opção pelas carroças também fosse uma proposta que já significava enorme avanço. E, arriscou fazer um prognóstico, ou, segundo ele, uma "predição bem lisonjeia", mas, "incontestável".

> em poucos anos a viagem da Capital do Império a Ouro-preto não excederá a 24 horas. A distância determinada por muitas observações Astronômicas é apenas de 52 Léguas. Suponhamos que para evitar más ladeiras, e fazer como a de Mariana para Ouro-Preto se aumentem 18 léguas, o que de certo é muito, ainda assim a distancia total não excederá a 70 léguas, o que, como fica demonstrado, pode bem andar-se, e efetivamente se andava nas boas estradas ordinárias, e com cavalos em 24 horas.

Se dizendo "velho, e doente", demonstrava seu empenho em colaborar com os membros do Conselho Geral da Província, afirmando que desejava "ver realizada a predição em [seus] dias". Mesmo considerando as muitas vantagens que a adesão a "carruagem a vapor" poderia proporcionar, ele entendia que a proposta de melhoria do sistema viário – ainda que a estrada viesse a ser transitada pela "feliz descoberta da carruagem a vapor", ou por carroças e diligências movidas por tração animal – significava um aperfeiçoamento técnico que tinha a vantagem de estimular a substituição do emprego das tropas de bestas. Afinal, àquele momento as bestas já não eram o preferencial meio de transporte de cargas. Era a única opção economicamente viável. E, ainda assim, apenas para as zonas mais próximas a Praça do Rio de Janeiro, ou para gêneros de alto valor agregado. No mais, a distância era um fator limitante, sendo, muitas das vezes impraticável.

Na raiz das péssimas condições ao aperfeiçoamento do sistema de transporte no Brasil estava à topografia, que se mostrou excessivamente desfavorável ao movimento de pessoas e mercadorias (SUMMERHILL, 2003). E, nessas condições, não se pode esquecer que a adoção de tropas de muares representou um enorme ganho de capacidade de transporte de cargas (ELLIS JR., 1950) (GOULART, 1961). Nesse sentido, ao longo do processo de introdução da cultura cafeeira, vários lavradores desprenderam elevadas somas

de capitais na formação de suas tropas, com a aquisição de lotes e mais lotes de bestas-muares, além de todo um conjunto de traquitanas que envolviam a condução das arrobas de café sobre o lombo das mulas. A maior parte das vezes, por sinal, para realizarem esses investimentos, muitos lavradores recorreram a empréstimos, por vezes com comissários, e consignados a comercialização da produção, por vezes, recorrendo a capitalistas. Por sua vez, o crescimento do número de animais implicava o investimento no plantio de algumas roças de milho. E, não raras vezes, e de modo também cada vez mais crescente, era necessário recorrer à compra de milho para compor o necessário ao sustento das mulas (RIBAS, 1989). De modo concomitante, também era desenvolvido um cada vez mais vigoroso ramo de negócios, centrado no transporte das cargas. Eram os tropeiros. E, não raras vezes, mesmos os lavradores que tinham investido em formação de suas próprias tropas, precisavam apelar a esses profissionais para complementar sua capacidade de transporte (LAMEGO, 2017), ou mesmo para supervisionar e organizar o deslocamento das cargas (STEIN, 1990).

Empolgado com o que leu no *Times*, e também com o que leu no "O Universal", o Marquês de Barbacena indicava que entre as vantagens que se poderia esperar de tal empenho, estava à possibilidade de que "o capital ora empregado na compra de tantas bestas ficará disponível para mais útil emprego, e o milho que elas comem será aplicado para sustento da espécie humana". Mas alertava.

> No relatório da Câmara dos Comuns de 12 de outubro de 1831, vem à exposição dos obstáculos suscitados contra a introdução das carruagens de vapor já pelos prejuízos, e ignorância de uns, já pela voluntária oposição de outros, que interessados nas carruagens puxadas por cavalos não desejam a menor alteração no sistema existente. Talvez nossos Tropeiros, talvez nossos plantadores de milho ataquem a proposta do Conselho com igual prejuízo, e voluntária oposição, e eu mesmo já ouvi chamar de visionário, de belo ideal o projeto de substituir pelos carros, e carruagens o atual transporte às costas de bestas.[96]

Ao longo de sua correspondência, o Marquês de Barbacena tratou das ferrovias, lembrando que, por seu elevado custo de implantação, só eram recomendadas para ligar áreas que contassem com grande número de população e com elevada produção.

[96] O Novo Farol Paulistano, nº 246 de 21 de fevereiro de 1834. p. 1058.

Esse ainda não era o caso nem da Província de São Paulo, nem mesmo da de Minas Gerais. Também tratou da descoberta das "carruagens de vapor", como uma espécie de predecessor dos ônibus e caminhões nas estradas de rodagens. Por fim, não descartou que as estradas carroçáveis poderiam ser destacadas como um avanço importante para estimular o desenvolvimento de cultura para a exportação em áreas que o sistema tradicional de transporte não apresentava viabilidade econômica. Ao mesmo tempo, também chamou a atenção para que, uma vez melhorada essas estradas, poderia haver forte rebaixamento de preços no transporte de cargas. E, comungando das mesmas interpretações dos conselheiros da Província de Minas Gerais, ele também acreditava que esse rebaixamento do custo de transporte poderia favorecer a inserção dos lavradores da Província na produção competitiva de gêneros para a exportação, garantindo o "fluxo e refluxo das mercadorias [que fazem] prosperar o comércio".

E assim, tanto pelo que soube sobre "o relatório da Câmara dos Comuns de 12 de Outubro de 1831" – num momento em que a Liverpool-Manchester já demonstrava o potencial arrasador das ferrovias sobre outros modais de transporte e ainda, pouco depois de o Sr. Dance ter posto a prova a sua "carruagem de vapor" na estrada montanhosa que ligava Londres a Brighton – tanto pelo que ouvia falar sobre a proposta dos conselheiros da Província mineira – segundo ele, tachada "visionária, belo ideal" – alertava que a proposta poderia despertar – e insinuava que já despertava – a contrariedade de tropeiros e plantadores de milho, erguendo-os como grupo de oposição. Segundo Ademar Benévolo, os debates sobre a implantação de estradas de ferro no Brasil não foram marcados apenas por otimismo e entusiasmo. No seu entender, nem todos os setores da sociedade estiveram plenamente satisfeitos com esse tipo de proposta. Para ele, as reações mais fortes contra a adoção de estradas de ferro vieram principalmente de três grupos de interesse: os tropeiros; os produtores de milho e os fazendeiros que tinham propriedades mais afastadas dos traços das linhas (BENÉVOLO, 1953, pp. 65-66). E, de algum modo, a carta do o Marquês de Barbacena, colabora com essa percepção.

## 4 – VONTADE EM CONSTRUÇÃO

Neste momento, o tropeirismo era a mais tradicional forma de transporte do Brasil, tanto nos negócios de abastecimento, quanto naqueles voltados ao mercado externo.[97] E foi deste processo que alguns dos personagens ligados diretamente a este tipo de transporte galgaram posições na escala social e seus interesses os amalgamaram aos interesses de plantadores de café e detentores de escravos em Serra Acima, fundindo-os – assim como outros integrantes da chamada boa sociedade oitocentista – em uma classe: a classe senhorial. Ao correr do século XIX, o transporte de mercadorias compunha um importante setor da economia. Não à toa, as vias interiores foram erguidas em questão nacional. Naquele novo quadro da "Era das Revoluções", os modos de fazer transportar os produtos da zona de produção até o porto, e de lá, até o mercado consumidor era tema que gerava enormes enfrentamentos, em diversos pontos do planeta. Mas a questão era posta nos horizontes também daqueles que destinavam sua produção ao mercado interno. Nesse sentido, a cidade do Rio de Janeiro catalisou o olhar de diversos atores e agentes de então. Lá ocorreu a maior concentração de pessoas. Era a cidade mais populosa do Brasil Imperial. Não foi sem motivo, que produtores de gêneros de alimentos situados na província de São Paulo e Minas Gerais se lamentavam sobre o estado precário das vias terrestres de comunicação com a Corte imperial. Nessas localidades estava situada fração substantiva da produção de alimentos que era posto no mercado da Corte.

Se é certo que as principais zonas de produção de alimentos estavam muito distantes de seu principal mercado, também é certo que o estado precário das estradas alargava as dificuldades do transporte, fazendo ampliar a noção de distância, que passava a conjugar a relação tempo e facilidade/dificuldade de trânsito como parte integrante dessa acepção. Não à toa, há esse instante associava-se a melhoria das condições de transporte com encurtamento das distâncias; ou, como no trecho transcrito pelo Marquês de Barbacena da matéria publicada nas páginas do *Times* de 26 de setembro de 1833, a noção de distância passou a incorporar a relação entre "Segurança – Economia – Velocidade". E

[97] Contudo, não devemos descartar a participação de outras regiões, que tiveram posições mais destacadas que o Vale no comercio de abastecimento urbano, como as províncias do Sul e também a província de Minas Gerais. Segundo Alcir Lenharo, além do importante papel na produção de alimentos, desta última emergiu um grupo social de comerciantes que, atuando nos negócios de abastecimentos alçou papel destacado tanto na conformação do Vale do Paraíba, como também na política imperial. (LENHARO, 1992).

por isso mesmo, Barbacena se permitiu colocar suas expectativas como uma espécie de "predição bem lisonjeia". Desejava ver realizado, ainda em seus dias de existência, a possibilidade de se transitar "da Capital do Império a Ouro-preto [em] 24 horas".

Por sua vez, vale lembrar que nesse mesmo instante "a própria noção de 'Vale do Paraíba'" passava por intenso processo de ressignificação; acentuava-se a marcha da transformação do lugar, de referencial geográfico para uma "região específica, parte importante da província do Rio de Janeiro, com características políticas, econômicas e sociais próprias" (MUAZE, 2015, pp. 61-63). Como já vimos, ao longo de fração das primeiras décadas do século XIX, a cultura cafeeira foi forjada em associação com a manutenção de algumas culturas de subsistência. Por seu turno, também conviveu, pelo menos até ao final da década de 1820 com os investimentos em outra cultivar cujos produtos eram, preferencialmente, destinados ao mercado exterior, qual seja, a cana. Mas, aquele instante dos anos finais da década de 1820 e início da seguinte, na região, a cultura cafeeira entrou em nova fase de sua introdução. Intensificava-se a derrubada das matas, ao mesmo tempo em que a rubiácea começava a ocupar os espaços antes destinados a cultura canavieira. Nas grandes propriedades do lugar, os engenhos de produção de açúcar e aguardente começavam a ocupar lugar secundário, e, em alguns casos, passaram a dar lugar a instalações destinadas aos cuidados com os grãos de café, convertidas em tulhas ou ainda, com a possibilidade de reorganização espacial para a ampliação do número de lances de senzala. Ao correr da década de 1820, grandes quantidades de açúcar e aguardente seguiam para os portos do Rio de Janeiro e de lá, alcançavam diferentes mercados. Mas também, e em volumes cada vez maiores, seguiam em direção ao Porto do Rio de Janeiro os grãos de café – as vezes apenas secos e em coco, as vezes já tendo passado pelos primeiros tratos da retirada de sua casca e pergaminho.

Estudando o tropeirismo em Vassouras, no Médio Vale do Paraíba, Rogério Ribas (RIBAS, 1989), apontou para uma diferenciação importante no ramo da tropeiragem. Ele indicou que o setor comportava tanto a participação de tropeiros profissionais – que se dedicavam mais intensamente a esse ramo de atividades – como também a participação efetiva de muitos dos grandes proprietários de terras e escravos que, mesmo com sua produção voltada ao mercado externo, investiram pesadamente na formação de suas próprias tropas. Por sinal, sua forma de perceber algumas das relações no sistema de transporte já havia sido enunciada, embora não esmiuçadas, por Stanley Stein (STEIN, 1990) e seguidas por Eduardo Silva (SILVA, 1984) e depois, por Mariana Muaze

(MUAZE, 2008), como veremos adiante. Todos esses autores apontaram que as configurações do sistema de transporte muar só foram fortemente alteradas na década de 1850. Aquele instante, a fronteira da produção cafeeira encontrava-se em forte expansão. Soma-se a isso a consolidação de um "*know-how* necessário para a construção de linhas ferroviárias capazes de atravessar grandes obstáculos topográficos como serras e cordilheiras" e a forte elevação dos custos de transporte, muito agravada pela elevação do preço do milho, esteve na base das novas configurações que permitiram a arrancada definitiva para a instalação de ferrovias no Centro-Sul (MARQUESE, 2012(b)). Mas, apesar das constantes reclamações sobre o péssimo estado das estradas, entre as décadas de 1830 e 1840, as tropas de muar também representavam para esses proprietários uma reserva de poder local. No entorno desses grandes proprietários orbitavam alguns pequenos e médios produtores que por sua dificuldade em investirem na montagem de suas próprias tropas e por não encontrarem vantagens maiores no transporte de suas produções com a contratação de tropeiros especializados, acabavam por entregar suas produções ao transporte por grandes senhores. Estes, por sua vez, engrossavam ainda mais suas remessas, lhes permitindo uma dupla dimensão de relações. Por um lado, ampliavam seu poder local, por outro, alargavam suas margens de negociação com os comissários. Alcir Lenharo, por sua vez, estudando as atividades de produção e abastecimento dos gêneros de alimentos no Sul de Minas, percebeu lógicas que guardam algumas aproximações com os apontamentos de Ribas, mas também algumas diferenças. Entre as diferenças, além da própria acepção do tropeiro e da prática da tropeiragem, como veremos pouco adiante, encontra-se o *lócus* de observação e a verificação produção + transporte em relação ao mercado de destino (LENHARO, 1992).

No correr da década de 1820 e principalmente na seguinte, o grosso do que era transportado por mulas que saídas de Paraíba do Sul, Vassouras, Piraí, Bananal e até mesmo Valença, já na outra margem do rio Paraíba, eram os grãos de café para o mercado externo (RIBAS, 1989). Alguns fazendeiros também tinham suas casas de negócios, que, muitas vezes em associação ou parceria com negociantes estrangeiros, cuidavam de colocar o produto no mercado externo. Já os produtores do Sul de Minas, assim como os de São Paulo, estavam defrontados a outro mercado. No Sul de Minas, além dos grandes proprietários de terras, estava também um denso conjunto de sitiantes e pequenos proprietários. Ali até eram produzidos gêneros para o mercado externo, a exemplo do fumo e algodão e até algumas partidas de açúcar e café. Mas, mesmo alguns desses produtos, por

vezes eram voltados ao abastecimento interno. Com alguma diferença de São Paulo, Minas chegou a receber algum grau maior de investimento em abertura de estradas a época da administração Joanina. Àquela época, assim como os lavradores do médio Vale do Paraíba, os que estavam na província de Minas chegaram a investir em cultura de exportação, a exemplo do café, em concomitância com a produção de gêneros para o mercado interno. Mas, na ocasião da instalação da Corte de D. João, na Província de Minas Gerais já existia uma forte tradição no cultivo de gêneros de alimentos e criação de animais – gado vacum, porcos, carneiros, galinhas. E a produção mineira já respondia por parcela significativa do que era consumido na cidade do Rio de Janeiro (LENHARO, 1992, capt. 2). Contudo, nas condições de transporte então existentes, a manutenção do bom estado das estradas parecia uma impossibilidade. O constante pisoteio dos bois, das varas de porcos, das mulas e cavalos contribuíam para a sua rápida deterioração. Soma-se a isso os rigores das frequentes chuvas e a topografia acidentada.

A aguardente, transportadas em pipas/barris de madeira eram, preferencialmente, utilizados na negociação de escravos em portos do continente africano. Por vezes, sua condução até podia ser feita por escravos carregadores, que montavam uma espécie de padiola para seu transporte. Mas, mormente os barris eram colocados, à direita e a esquerda do dorso das mulas. Na circulação pelas estradas, era sempre necessário ter cuidado e atenção. A marcha precisava ser cadenciada, evitando acelerações bruscas que poderiam interferir no delicado equilíbrio que os barris deveriam manter. Qualquer alteração na marcha, qualquer parada mais brusca, qualquer imperfeição da estrada poderia desequilibrar os barris. Caso ocorresse, além da provável queda e possível perda do produto, também era possível que houvesse lesões nas mulas. Desde ferimentos no dorso do animal até mesmo fraturas, inclusive, dependendo do golpe, nas patas e até da própria coluna vertebral.

No processo de produção do açúcar, quando destinados ao mercado externo, dava-se preferência para o formato em barra – o que reduzia o valor agregado do produto. Nos inventários que apresentam engenhos e mais traquitanas utilizadas na produção do gênero, é recorrente a existência de formas para a produção dessas barras. Por vezes, alocadas em caixas de madeira, por vezes alocadas em bolsas feitas em couro, também eram postas à direita e à esquerda do dorso das mulas. A preferência pela produção de barras de açúcar era relacionada, diretamente aos riscos do transporte. As possibilidades de perda de volumes consideráveis do produto cresciam muito com o seu formato em pó. Era

necessário todo um conjunto de cuidados que evitasse o contato do açúcar com a água. Por isso mesmo, era recorrente o uso do couro no transporte. A travessia de rios exigia um cuidado à parte. Muitas vezes era necessário descarregar todos os animais e fazer a travessia com o uso de balsas. Era fundamental evitar também que as recorrentes chuvas pudessem molhar o produto.

No que se refere às proteínas, que geralmente eram destinadas ao mercado interno, foi bastante comum a comercialização de salsichas e carnes defumadas. Já as chamadas carnes verdes, exigiam que os animais fossem transportados vivos. As galinhas, mormente eram acondicionadas em cestos de taipa. Postas aos montes nos cestos, e esses alocados também nas laterais das bestas, seguiam-se a viagem. A perda de animais era enorme. Muitas aves morriam antes de chegarem ao destino final. Eram longas jornadas com parca alimentação e privação de água. Os cestos eram vazados, o que garantia alguma circulação de ar e permitia que as fezes dos animais caíssem pelo caminho. Contudo, dado o volume posto nos cestos, muitas aves morriam pisoteadas ou sufocadas. Apesar de vazados, era também comum a permanência de fezes no interior dos cestos, o que fazia com que muitos animais chegassem muito sujos e em péssimo estado de saúde ao local de destino.

Já para o deslocamento das varas de porcos e do gado vacum as bestas eram menos utilizadas. No caso das varas de porcos, geralmente havia os tocadores que, mormente seguiam à pé. Munido de varas, por vezes pontiagudas, e até sendo possível encontrar algumas com pontas de ferro, os tocadores seguiam parelho aos suínos, usando a vara, uma espécie de cajado, para ditar a direção a ser percorrida. Por vezes, o líder da tropa seguia montado, na dianteira do bando em deslocamento. Os tocadores seguiam as laterais e fechando a vara, mais tocadores, geralmente também à pé. Nesse caso, as juntas de mulas seguiam apenas com os gêneros de alimentos que seriam consumidos ao longo da viagem e ainda com as traquitanas de cozinha. Também era possível encontrar mulas que carregavam nas laterais de seu dorso os milhos que seriam consumidos pelos suínos ao longo do deslocamento.

Na condução do gado vacum, o tropeiro-boiadeiro seguia em montaria. Mormente utilizavam-se nessas jornadas as mulas para o transporte de alimentos e traquitanas de cozinha. Nesse caso, o cavalo era bem mais utilizado que em outros ramos de transporte. Isso porque, apesar das dificuldades topográficas, os cavalos se mostravam mais ágeis para o controle do rebanho, no complexo jogo de movimentos necessários a lida

desse ramo de atividade. Na condução do gado vacum, por vezes era necessário um conjunto de evolução do cavaleiro e sua montaria. Idas e vindas, rodeios e, por vezes, arrancadas rápidas em busca da rês desgarrada faziam parte dessa rotina. Um conjunto de "toadas" e "aboios", espécie de canto sem palavras com que os vaqueiros guiam a boiada, faziam parte dos conhecimentos que envolviam o ofício.

O café seguia galgando cada vez maior espaço entre os principais produtos postos pelo Império no mercado exterior. Na década de 1830, os Estados Unidos foi transformado em importante mercado consumidor do gênero, que seguia até os portos do Rio de Janeiro em lombos de mulas. Todo um conjunto de saberes próprios ao transporte dos grãos de café foi desenvolvido por arrieiros e tropeiros. Era necessário estabelecer o peso limite, que as mulas eram capazes de transportar. Os grãos de café não podiam ser transportados em cestos tramados em palhas ou taipas. Por seu caráter impermeável, sacas de couro passaram a ser especialmente confeccionadas para esse fim. Distribuídas a esquerda e a direita do dorso das mulas, o ajuste do equilíbrio das sacas era outro desafio. O transporte do gênero era pleno em especificidades. E uma série de amanhos técnicos foram produzidos e difundidos. No médio Vale do Paraíba, o transporte do café podia ser realizado por arrieiros e tropeiros contratados, ou ainda pelos megaproprietários de terras e escravos que investiram na formação de suas próprias tropas e criaram uma diferenciação dentro das comunidades de *plantations* com a formação e manutenção de um setor específico para o transporte através da reiteração de processos de produção e transferência de saberes desse tipo de atividade desenvolvida pelos escravos arrieiros e tropeiros.

Em Minas e em São Paulo, não raras vezes era o próprio fazendeiro também o tropeiro e/ou aquele que concentrava os maiores meios para a prática da tropeiragem. Nesse quadro, também já havia alguma especialização no ramo da atividade do transporte das diferentes mercadorias. E os maiores senhores de terras e escravos das duas províncias acabaram por fazerem orbitar em seu entorno os pequenos e médios proprietários, que dispunham de menores condições de fazerem chegar a Praça do Rio de Janeiro as suas produções. Forjaram um sistema complexo de transporte, que também abarcava a confluência e o entrelaçamento de homens livres e homens escravos na condução dos produtos através das tortuosas estradas que ligavam aquelas Províncias a Corte.

Não foram poucos os momentos de enfrentamento sobre a necessidade de regulação dos diferentes ramos dos negócios no Brasil.[98] E um dos temas mais polêmicos sobre os negócios eram as diferentes possibilidades de monopólio. De certo modo, junto ao problema das distâncias e do elevado custo dos transportes existia outro problema de monta. Como colocar os gêneros de alimentos no mercado do Rio de Janeiro? E sobre esse ponto, ao longo da década de 1820 alguns proprietários de terras e escravos, que atuavam simultaneamente na produção e circulação – proprietários/negociantes, portanto – e detentores de reservas de capitais atuaram fortemente em São Paulo e Minas Gerais com vistas a controlarem o sistema de negociação dos gêneros na Praça do Rio de Janeiro. Compravam a produção local de gado a preços baixos. Regulavam seus estoques e muitas vezes conseguiam forçar para cima o preço das carnes que vendiam.

Talvez fosse à fração desses tropeiros/proprietários[99] que se referiu o Marquês de Barbacena. De algum modo, eles detinham o controle de parte importante do sistema de transporte e da comercialização dos produtos. Esses tropeiros/grandes proprietários constituíram-se num grupo poderoso, capaz de ocupar postos chaves nas Assembleias e/ou elegerem representantes de seus interesses. Também foram capazes de expandir seu arco de influências sobre vários setores da sociedade, incluindo aí algumas das folhas periódicas em circulação (LENHARO, 1992, capts. 3 e 5). De algum modo, as preocupações enunciadas pelo Marquês de Barbacena e as observações de Ademar Benévolo até podem ter lá alguma razão de ser. Certamente não foi sem motivo que o Marquês de Barbacena, ao se colocar como – e mesmo se comprometer a ser um – defensor da proposta feita pelo Conselho Geral da Província de Minas Gerais para a formatação das bases legais com vistas a edificação de estradas carroçáveis que ligassem a Corte as fronteiras da Província da Bahia, passando pela Província mineira -, desejou que "as luzes do Conselho, a perseverança patriótica dos autores da proposta, e sobre tudo a Assembleia Legislativa, espero eu, saberão vencer todos os obstáculos". Não descartamos que tais frações de classe tenham buscado atuar em oposição a esta, ou outras propostas que modificasse de modo

[98] Ainda estava valendo, e isso perdurou até 1850, a lei da Boa Razão (LEVY, 1994).

[99] Alcir Lenharo chamou a atenção para surpresa de Luccock ao descobrir que o tropeiro que o acompanhava quando "viajava a caminho de Barbacena [...] era dono de uma propriedade, onde o viajante fora convidado a ficar hospedado; mais ainda: soube depois que o tropeiro tinha comprado uma outra propriedade que passaria para o filho, quando este se casasse, o que vinha demonstrar o quanto ele era bem-sucedido nos seus negócios". Segundo a análise do autor, "Não se tratava aqui de um tropeiro que, por ora, fosse proprietário. A relação estabelecia-se ao contrário: sendo proprietário, a personagem em questão era também tropeiro, acumulando, portanto, duas categorias de prática econômica que lhe garantiam um desempenho muito mais eficiente" (LENHARO, 1992, p. 92).

mais forte a dependência dos agricultores das tropas e tropeiros no transporte de cargas nem na Província do Rio de Janeiro, nem nas de Minas ou São Paulo. De nosso lado, não descartamos que a oposição de tropeiros e plantadores de milho até pode ter representado algum obstáculo. Contudo, não atribuímos o mesmo peso que Barbacena antevia e que Benévolo inferiu.

Vejamos que Barbacena manifestou sua preocupação com as condições materiais e morais que os tropeiros teriam para embaraçarem as disputas sobre a melhora das vias interiores. Avaliando o traço de complementaridade existente entre a produção e as tropas, Alcir Lenharo indicou que a transferência da Corte Joanina para o Rio de Janeiro em 1808 potencializou novas conformações sociais.[100] Nelas, o conjunto dos proprietários-negociantes experimentou um crescente espaço de maior inserção na arena dos enfrentamentos sobre a direção política do Reino e depois Império do Brasil – no primeiro, emancipado da condição colonial, como Reino Unido a Portugal e Algarves e no segundo, como um Estado Nacional, não apenas independente, mas também emancipado. Ao longo desse transcurso histórico, o autor apreendeu um traço distintivo, que lhe franqueou a possibilidade de alargar sua acepção da tropeiragem, e o permitiu urdir sua análise, que pode ser bem sintetizada no título que atribuiu a sua obra, qual seja, "As tropas da Moderação".[101]

Em sua argumentação, o autor acabou por realizar uma simultânea junção e disjunção de diferentes tipos sociais. Se por um lado, alargou as fronteiras da noção de tropeiro, fazendo incluir aí sua apreensão do proprietário-negociante com também sendo ele um agente do comércio; também não deixou de avaliar uma leitura que teria franqueado aos agentes coevos estabelecerem uma disjunção. Em sua leitura, o autor entendeu que tendo alcançado forte projeção econômica, política e social, os maiores proprietários-negociantes passaram a operar uma separação. Esforçavam-se por invisibilizar a prática da tropeiragem como parte de suas atividades de negócios, estabelecendo uma distinção e

[100] Referindo-se ao processo de ampliação das vias interiores que foram implementadas ao longo da administração joanina, o autor afirmou que "os projetos do período joanino, alguns prolongados nos anos 20, foram os únicos que permitiram ao Estado metropolitano instalar aqui as suas bases de integração. E sobre estas mesmas realizações infraestruturais também seriam lançadas as bases do Estado nacional emergente. [...] De fato, à exceção dos projetos concretizados por d. João VI, [...] pouca coisa mudaria no eixo das comunicações do Centro-Sul antes da expansão cafeeira" (LENHARO, 1992, p. 47).

[101] "Ganhando o mercado, os políticos do abastecimento começaram também a ganhar notoriedade a partir da experiência parlamentar de 1826. Enfrentavam um sistema político fechado, fundamentado sob um regime elitista de nobilitação e selecionada distribuição dos principais cargos administrativos. Compondo-se com setores sociais heterogêneos insuflados pela espiral nativista e popular, os moderados contestaram o governo imperial, abriram espaço para a aproximação dos novos setores e provocaram substanciais mudanças nas bases sócio-políticas do Poder" (LENHARO, 1992, p. 72).

uma hierarquização. Os grandes proprietários-negociantes de Minas Gerais – e também de São Paulo – em suas amálgamas urdidas, sobretudo, no campo da produção social de sua existência coletiva e, portanto, organizadas em função de seus interesses econômicos, forjaram sua vinculação política enquanto liberais moderados – e nesse sentido, sendo eles as próprias "Tropas da Moderação" que apearão D. Pedro I do governo e ali se instalaram, com vistas a expandir, através do Estado, seus interesses corporativos enquanto classe.

Por sua vez, esses negociantes-proprietários intentavam a forja de sua distinção daqueles – e também uma hierarquização frente aqueles – tropeiros especializados, que incluíam escravos e libertos, além de alguns brancos pobres. Alcir Lenharo explicou que colheu "duas impressões representativas do que se poderia chamar "visão interna", na obra Minhas Recordações, de um político de Campanha, Francisco de Paula Ferreira Resende". Segundo o autor, a "primeira das impressões diz respeito a uma associação genérica que [Ferreira Resende] estabelece entre pobre e tropeiro. A segunda refere-se a um corte efetuado pelo autor, seccionando as categorias tropeiro e comerciante". E seguiu explicando que "ambas as afirmações têm sua razão de ser" (LENHARO, 1992, p. 98).

> Tenho registrado a presença de negros escravos atuando como tropeiros, como é sabido que brancos pobres também o fossem. [...] Da mesma forma, entende-se perfeitamente a segunda colocação, uma vez que comerciantes tradicionais e conhecidos eram os proprietários de casas de comércio com raiz urbana. Nesse aspecto, o tropeiro de "tropa solta" ou "tropa carregada" seria tido como elemento apenas de ligação de dois outros comerciantes que, ao invés do trabalho na estrada, operavam fixos à base de venda e revenda. Mesmo neste caso, no entanto, há que se notar como o depoimento de Ferreira Resende esconde um lado decisivo do real, na medida em que se sabe da existência do proprietário-tropeiro, não como um mero elemento de ligação, mas senhor de sua própria produção e responsável direto pelas vendas de seus produtos, para não falar também dos proprietários invernistas associados a práticas comerciais (LENHARO, 1992, pp. 98-99).

Segundo Alcir Lenharo, aquele esforço por "separar as categorias comerciante e tropeiro, pode estar subjacente ao pensamento" de Francisco de Paula Ferreira Resende. Lenharo fez lembrar que a diferenciação urdida por Ferreira Resende "reside nos condicionamentos sociais que pesa[vam] sobre o autor, filho de uma família proprietária e

também representativa do comércio local, conhecida e atuante na vida política de Campanha" (LENHARO, 1992, p. 99).

> Dado que a categoria tropeiro fosse compartilhada por elementos de fora dela – até por escravos, como se tem visto – o autor não se permite introduzir a mesma categoria no interior do seu universo social, preferindo ocultá-la, como se ela não fosse desempenhada por elementos de sua própria família. Ocorre que, na reconstituição da memória, o autor trabalha dentro da visão ideológica de sua classe social, selecionando e manipulando valores de modo a atribuir ao tropeiro um papel social de significado menor, excluído do universo de sua classe, embora presente nela (LENHARO, 1992, p. 99).

Em suas análises, Alcir Lenharo não deixou de estranhar a reiteração do arquétipo do tropeiro "através da associação com o pobre, quando se sabe que existiam proprietários que também eram tropeiros, cujo tipo social era, inclusive, representativo do mundo rural". Em sua avaliação, o autor entendeu que a ruptura entre as imagens do negociante-proprietário com a tropeiragem, foi operada em duas dimensões. Na primeira delas, urdida pelos agentes coevos, que frente a sua participação em diferentes instituições de socialização, a exemplo da Assembleia Legislativa, eram simultaneamente conformadores (da) e conformados (pela) "visão ideológica de sua classe social, selecionando e manipulando valores de modo a atribuir ao tropeiro um papel social de significado menor, excluído do universo de sua classe, embora presente nela". Em uma segunda dimensão, a partir das conformações operadas dentro do próprio campo histórico com a produção de "biografias, memórias, textos de história [que] produzem para políticos e outras personagens do passado uma imagem despida de atração para os negócios, como se estivessem sempre dissociados do seu mundo material e voltados unicamente à causa de suas atividades públicas" (LENHARO, 1992, p. 99).

Em nosso olhar, a reconstrução e análise histórica empreendida por Alcir Lenharo representa uma das mais originais e inovadoras formas de erguer o tema das tropas e da tropeiragem como questão histórica. E, nesse sentido, sua obra representa um importante e singular contributo historiográfico. E é por meio das questões que levantou e das análises e explicações que desenvolveu que nos parece ser possível nos aproximar dos nexos que envolviam o receio expresso por Barbacena. Como vimos acima, quando integrantes do Conselho Geral da Província de Minas Gerais fizeram divulgar, em janeiro

de 1834, sua proposta de uma "estrada geral que atravesse a [...] Província [de Minas Gerais] desde a Corte do Império até a extremidade confinante com a Bahia", conclamaram os jornalistas a exercerem pressão sobre a Assembleia Geral, com vistas a aprovação das bases legais daquele intento. Por sua vez, o Marquês de Barbacena, que a época era Senador do Império, alertava que "talvez nossos tropeiros, talvez nossos plantadores de milho ataquem a proposta do Conselho". E foi além, dizendo: "eu mesmo já ouvi chamar de visionário, de belo ideal o projeto de substituir pelos carros, e carruagens o atual transporte às costas de bestas".

Certamente, Barbacena não se referia àqueles "negros escravos atuando como tropeiros" e, possivelmente, não falava dos "brancos pobres [que] também o fossem" – como nos escritos de Alcir Lenharo. Possivelmente o Senador se referia a uma fração da classe dos senhores escravistas. É mais provável que estivesse aludindo algum ou alguns proprietários-negociantes que amarravam sua rede de poder e influência sobre pequenos produtores locais através do controle do sistema de transporte e comércio. Uma fração de classe que, embora proprietários-tropeiro, não compunham, necessariamente, as fileiras daqueles representantes "[d]as Tropas da Moderação", como na instigante formulação de Alcir Lenharo; ou seja, que se propunham a uma visão de mundo em disjunção aos interesses daqueles que se forjaram enquanto grupo de oposição liberal ao governo de Pedro I. Se não isso, ao menos, que enxergavam na possibilidade de melhorias das vias interiores, e com isso, também do sistema de transporte que controlavam, um risco potencial ao desarranjo do modo como produziam sua existência social.

Ainda assim, e tomando por certo que o receio de Barbacena tinha lá sua razão de ser, ou seja, que até houvesse aqueles que viam nisso algum risco a seus interesses mais imediatos, também é certo que o clamor mais geral, espraiado tanto nos discursos proferidos nas Assembleias, como nas matérias publicadas nos periódicos de época, atuavam fortemente na conformação dos discursos. Tratar por "visionário", por "belo ideal", talvez fosse o limite possível àqueles que se opunham a tal intento. Nesse sentido, a argumentação foi deslocada. A oposição às melhorias das vias interiores era definida por uma impossibilidade material e, portanto, fora do alcance de sua realização; uma expressão visionária, sem dúvidas, mas fora do real, existente apenas no plano do ideal. Aqui, é particularmente importante recordar que foi nesses termos que Tobias de Aguiar centrou parte de suas análises sobre a proposta de construção de uma ferrovia na Província de São Paulo. Foi também nesses mesmos termos, que o próprio Barbacena se referiu aos limites

para a forja de aspirações para a construção de caminhos de ferro ligando a Corte a Província de Minas Gerais. E foi no deslocamento da questão; no enfrentamento entre os limites entre o real e o visionário, que as disputas passaram a ganhar seus contornos. Dito de outro modo, os enfrentamentos entre a vontade e a liberdade do querer passaram a dar a tônica das lutas. Não havia, assim, um discurso mais contundente no sentido de que as melhorias materiais não fossem necessárias. A questão passou a ser posta em outros termos. Nos contornos que delimitavam e definiam a questão, não eram só aqueles que talvez antevissem na melhoria das vias interiores um risco aos seus domínio e controle sobre o sistemas de transporte e negócios, que se colocaram a tratar as mudanças mais radicais nas vias interiores como uma impossibilidade. O limite entre o ideal e o real amalgamou diferentes frações de classe em seus enfrentamentos sobre o tema.

Assim sendo, a questão das vias interiores passava por um processo de complexificação. Na busca pela construção do consenso, foi difundida como parte do arco dos interesses do conjunto de proprietários e negociantes que atuavam no sudeste, mas que viam nos ineficientes investimentos em vias de transporte os limites que os colocavam em menores condições de expandir a produção e "afrontar o mercado estrangeiro". E ainda, que por seu turno, também enfrentavam as grandes dificuldades das longas e tortuosas jornadas para colocar a produção na circulação do mercado do Rio de Janeiro. Tanto no Rio de Janeiro, como em São Paulo e em Minas Gerais, atores e agentes coevos se viam premidos, e se batiam sobre estratégias para desengorgitar as veias e artérias que ligavam as Províncias ao coração do Império. Nas lutas pela construção e difusão de uma direção política, construía-se um dado tipo de querer, como parte de uma vontade coletiva. Queriam, num primeiro momento, garantir aquele "fluxo e refluxo das mercadorias" que faz o comércio prosperar; queriam fazer um sistema venoso mais eficiente, e que por esses vasos girasse livremente "o sangue dos Estados, que é o dinheiro".

Mas queriam ir além. Queriam que esses vasos irrigassem a região de modo que elas não fossem apenas o que já o eram, parte orgânica do Estado que ergueram (MATTOS, 2004, p. 172). Desejavam ampliar sua rede de influência sobre os destinos do Império, de modo que seu coração fosse expandido – e incorporando, nessa condição, o Centro-Sul, em moldes mais dilatados e complexos que aquele do que havia advindo do processo de interiorização da metrópole ocorrido ao longo do instante Joanino, conforme a bem urdida interpretação de Maria Odila da Silva Dias. Uma "interiorização da "metrópole" em sentido inverso" como bem observou Ricardo Salles. Uma inversão

forjada na “redefinição da posição do aparato estatal por sua associação à fração da classe dos senhores de escravos fluminenses, roubando-lhe o caráter de metrópole e conferindo-lhe o caráter de Estado nacional, que permitiu o sucesso de um projeto de independência e de sociedade” (SALLES, 2013, p. 53).

Contudo, faltando-lhes as condições materiais, o querer ainda não estava livre. E foi sobre os modos de libertar o querer que os diferentes atores se bateram. Nesse quadro complexo, marcado pelos múltiplos enfrentamentos que se desdobraram entre os últimos 10 anos da introdução da cultura cafeeira de sentido nacional, no intervalo entre 1825-1835, que se desenrolou a tramitação do decreto 101 de 1835. Por ele, o governo ficava autorizado a conceder a “uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros”. Em nosso olhar, até o momento esta lei foi lida e interpretada menos em seu caráter processual e mais como algo exógeno; incompatível com a realidade brasileira de então. Isso se deve, em larga medida ao olhar historiográfico sobre a própria trajetória das ferrovias no Brasil oitocentista. Uma espécie de divisor de águas. Um marco fundamental à ruptura entre um modo de produção colonial escravista e uma sociedade que aderia – ainda que perifericamente – ao capitalismo. Que só seria plenamente iniciado com o fim da escravidão e a derrubada do Império e o início de uma inversão que deveria subordinar o meio agrário a produção nas cidades (COSTA, 1998). Apoiados nos princípios teórico-metodológicos da Segunda Escravidão, seguimos por vereda diversa a esse modelo de interpretação e análise histórica (BORGES & MARINHO, 2015).

## 4.1 – COSTURAS DE UM PLANO (PARTE I): O DECRETO 101 DE 31 DE OUTUBRO DE 1835

O decreto 101 de 31 de outubro de 1835 foi resultante do projeto apresentado à Câmara pelos Deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos (eleito pela Província de Minas Gerais), Manoel Paranhos da Silva Veloso (eleito pela Província do Rio Grande do Sul) e José Florindo de Figueiredo Rocha (eleito pela Província da Bahia). O projeto foi posto em discussão, pela primeira vez, na sessão de 03 de outubro de 1835. Na sessão do dia 10, “O Sr. Baptista Caetano propõe a urgência para que entre em discussão o [...] projeto sobre uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas, Rio Grande do Sul,

Bahia etc., que já se acha impresso e distribuído na casa". Em seguida, após receber apoio a este pedido o mesmo foi aprovado.[102] Assim, o projeto voltou a ser discutido nas sessões de 13 e 15 daquele mês. As discussões não foram acaloradas. E foram feitas poucas propostas de ementa. Aprovada em sua terceira discussão – como era de praxe -, no dia 17 já estava no Senado. Na sessão do dia 19 o Marquês de Barbacena assinalou

> que da Câmara dos Deputados tinha vindo uma resolução autorizando o governo a contratar a empresa da fatura de uma estrada de ferro de comunicação entre as Províncias do Rio de Janeiro, Minas, S. Paulo e Rio Grande, resolução que foi mandada imprimir, e afeta à comissão respectiva cujos membros se não achavam na casa por doentes, e julgando-a de suma importância, tomava a liberdade de rogar ao presidente a desse para ordem do dia independente do parecer da comissão

Após consultar os Senadores, o presidente Bento Barroso Pereira "anuiu à dispensa". Foi aprovada, nas sessões dos dias 19, 20 e 21, quando, sem qualquer longo debate ou proposta de emenda foi remetida para sansão do regente Diogo Antônio Feijó, que o assinou com Antônio Paulino Limpo de Abreu, que era o Ministro da Justiça e interino do Ministério do Império. Era o decreto 101 de 31 de outubro de 1835, que passou a historiografia como "Decreto Feijó".[103]

Em seu "História da viação pública de São Paulo", Adolfo Augusto Pinto não chegou a tecer comentários mais alongados sobre esse decreto. Limitou-se a inferir que ao autorizar o "Governo a conceder privilegio a uma ou mais companhias, para a construção de estradas de ferro do Rio de Janeiro para as capitais das Províncias de Minas Gerais, Rio

[102] Infelizmente não consta nos Anais da Câmara informações sobre quais foram os deputados que apoiaram aquele pedido de urgência.

[103] Escrevendo sobre o chamado "Decreto Feijó", Flávio Roseiro Cavalcanti fez questão de chamar a atenção para que de indicar que "não apenas a iniciativa não foi de Feijó — que apenas assinou o projeto já aprovado pelo Parlamento —, como tratava-se do Decreto n° 100, e não 101 — erro introduzido em 1864 e reproduzido desde então, por inúmeros autores". Para embasar essa sua assertiva, recorreu à obra de Brito Nascimento, de onde colheu a seguinte passagem: "100, e não 101, é o número do decreto, como se vê: (a) Original do decreto guardado no Arquivo Nacional; (b) Coleção das Leis do império do Brasil, desde a sua Independência, 1835. Vol. VI, Parte XIV, Ouro Preto. Tipografia de Silva, 1836, págs. 412 e 413; (c) Coleção das Leis e Decretos do Império do Brasil. Desde a Feliz Época de sua Independência, Sessão de 1835. Décimo Volume, Rio de Janeiro. Tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp., R. do Ouvidor nº 65, 1836, pág. 287; (d) Índice cronológico, explicativo e remissivo da legislação brasileira desde 1822 até 1848 pelo bacharel Antônio Manoel Fernandes Júnior, Rio de Janeiro, Tipografia do Diário de N. L. Viana, 1850, pág. 10; (e) A primeira vez que vem com o número 101 é na Coleção das leis do Império da Tipografia Nacional do Rio de Janeiro, edição de 1864, pág. 118. Daí em diante todas as publicações lhe dão este número" (CAVALCANTI, 2012), (BRITO, 1961).

Grande do Sul e Bahia" a "resolução da Assembleia Geral Legislativa n. 101 de 31 de outubro de 1835, promulgada pelo Regente do Império, que era então o paulista Padre Diogo Antônio Feijó" representava o "primeiro passo para a introdução no país desse extraordinário instrumento de civilização e progresso" (PINTO, 1903, p. 22).[104]

Por sua vez, o engenheiro civil Vicente Alves de Paula Pessoa enlaçou o surgimento daquela proposta no legislativo com "a revolução riograndense, que explodiu em 20 de setembro de 1835". Para ele, a Farroupilha teria produzido "outra revolução no Brasil – a da indústria dos transportes". Em uma relação de causa e efeito, o autor lançou sua assertiva de modo bastante direto. Dizia que "o primeiro ato oficial relativo à nossa viação férrea apareceu em consequência daquele acontecimento, que sugeriu, aos homens do governo de então, a ideia de ligar, por meios mais rápidos, ao Rio de Janeiro não só a província revoltada como mais outras duas". Paula Pessoa, ainda repisou o argumento, indicando que a "regência de Feijó lutou com as revoluções do Pará e do Rio Grande do Sul".[105] Por fim, fez questão de frisar que Feijó também teve que lutar "com uma grande oposição na Câmara dos Deputados, que o obrigou a abandonar o poder em 19 de setembro de 1837 quando apresentou às Câmaras a sua renuncia do cargo de Regente" (PESSOA, 1902, p. 3 e n. 1).

Talvez tenha contribuído a essa sua hipótese explicativa a presença de Manoel Paranhos da Silva Veloso como um dos proponentes do projeto, ainda que o autor não tenha feito qualquer menção a isso. Apesar da proximidade das datas, não nos parece que a Farroupilha possa ser constituída em fator determinante ao intento.[106] Por sinal, se

---

[104] Como veremos adiante, o autor também realizou algumas observações sobre o alcance da lei de 1828, que tratava das vias interiores e do Ato Adicional de 1834 em sua relação com o decreto 101 de 31 de outubro de 1835.

[105] Em sua breve menção ao Decreto 101 de 31 de outubro de 1835, Márcio Rogério Silveira apontou em "este decreto propiciaria a ligação por terra da capital às províncias onde eclodiam movimentos separatistas, entre outros" (SILVEIRA, 2003, p. 80 n. 40). Na mesma linha, Aroldo de Azevedo estabeleceu uma relação bastante direta. Buscando estabelecer uma contraposição a certa ordem de imagem negativa que passou a vigorar na historiografia sobre os empenhos ferroviários de Thomas Cochrane, o autor tratou sua personagem por "homem de visão e lutador". Segundo ele, como "homem de visão", Thomas Cocrane teria proposto uma estrada de ferro que partindo da corte atingisse a província de São Paulo. Afirmava que aquele instante, "a cidade de São Paulo não passava de um 'burgo de estudantes' [cujo a] população urbana não ultrapassaria 15.000 habitantes. Contudo, e dando ênfase ao arrojo e previsão econômica de Cochrane, o autor indicava que "o café iniciava sua marcha através do Vale do Paraíba". Posto isso, concluiu que "para um europeu de origem escocesa tais fatos teriam, certamente, importância enorme, porque não ignorava que os *fatores econômicos* é que deveriam presidir à construção das vias férreas [...] e não os fatores *políticos*, conforme o texto do Decreto de 31 de outubro de 1835 parece claramente indicar. Na verdade, por que a referência ao Rio Grande do Sul, por exemplo, senão para atender à grave situação político-militar, criada com a eclosão da Guerra dos Farrapos, a 20 de setembro de 1835?" (AZEVEDO, 1965, pp. 27-28)

[106] O que não significa dizer que o tema não esteve presente em outras discussões sobre a questão ferroviária, a exemplo dos encarniçados debates que tiveram ocorrência no Senado, no ano de 1843, quando se debatia a

levarmos em consideração apenas os escassos debates ocorridos nas duas casas da Assembleia Geral, certamente há muito poucas pistas que justifiquem sua tão rápida discussão, bem como a aprovação do pedido de urgência. Nos parcos debates ocorridos nas duas Câmaras, nem a Farroupilha, nem qualquer outra das revoltas que explodiam em diversos pontos do território nacional foram mencionadas como parte das justificativas daquela proposta. Também nos periódicos de época, não logramos encontrar qualquer fala que nos permita verificar essa relação de modo tão direto e determinante.

Contudo, e ainda que a Farroupilha não tenha sido determinante para a elaboração da proposta, certamente o barril de pólvora daquele momento regencial, que fazia espocar diferentes tipos de revoltas ali e acolá, não passava despercebido a ninguém (CARVALHO, 2008, p. 250). Eram eventos dispersos entre sí, mas que carreavam consigo a real possibilidade da desarticulação e desintegração do Império (MATTOS, 2004, pp. 142-149). Nesse sentido, a alegação de meios mais eficientes de comunicação chegou a ser defendidos como uma necessária condição para a manutenção da unidade nacional (EL-KAREH, 2002, pp. 9-12). E de certo modo, a leitura dos argumentos enunciados por Vicente Alves de Paula Pessoa permite transbordar àquela ligação mais direta entre o decreto de 101 de 31 de outubro de 1835 e a Farroupilha. Ao colocar em nota de rodapé que Feijó lutou "com uma grande oposição na Câmara dos Deputados" e que o desfecho dessa luta foi "sua renuncia do cargo de Regente", o autor trouxe para a arena dos seus argumentos os enfrentamentos entre o Avanço Liberal e o Regresso. E com isso, acabou por denunciar que os debates sobre modal ferroviário no Brasil se desenrolaram em meio aos enfrentamentos sobre a construção da ordem imperial (MATTOS, 2004, p. 151). Para Almir Chaiban El-Kareh o instante em que foi assinado o Decreto 101 de 31 de outubro de 1835 coincidiu com o momento em que o "Estado [...] envolvido em lutas internas, parecia incapaz de realizar a acumulação necessária ou preferia não tomar a si a empresa". Segundo o autor, a "Regência herdou toda ordem de problemas econômicos, sociais e políticos, caracterizando-se por uma crise geral". Um quadro "onde a luta pelo poder, ou melhor, o choque entre os interesses centralizadores, refletia a incapacidade de qualquer grupo social de se impor solidamente aos demais, através do controle do Estado" (EL-KAREH, 1982, pp. 11-12 e 16).

---

proposta de participação do governo do Império como acionista da Imperial Companhia Estrada de Ferro, que tratamos adiante.

Pouco antes daquele projeto de lei apresentado pelos Deputados do Império Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha ser posto em discussão, um articulista do periódico "A Aurora Fluminense" que foi às ruas no dia 19 de agosto de 1835, dizia que continuava a dar "extrato da obrinha que o Sr. João Diogo Sturz aqui ultimamente publicou sobre os efeitos benéficos das máquinas e sobre o aperfeiçoamento dos meios de transporte". Explicava que produzia tal extrato porque nela se poderiam observar "fatos curiosos e bem capazes de excitarem a população mais indiferente a abraçar com avidez o caminho dos melhoramentos".[107] E continuava explanando que a obrinha do Sr. João Diogo Sturz "mostra[va], em geral, a utilidade que se colhe de ter boas estradas e fáceis meios de condução, dos quais disse já o Dr. Smith na sua obra da Riqueza das Nações", que

> são o maior e mais benéfico de todos os melhoramentos, por isso que diminuem as despesas do transporte, e põe os lugares remotos do país mais ao nível com os que estão vizinhos das grandes cidades. Animam a cultura dos lugares remotos, que darão sempre a maior extensão de qualquer país; são vantajosos para as cidades, porque anulam o monopólio dos proprietários de terras ao redor delas; são vantajosos para todo o país, porque, bem que introduzam algumas mercadorias rivais nos velhos mercados, abrem também muitos mercados novos aos seus produtos.[108]

E o articulista seguiu explicando que "o progresso que a este respeito tem havido em vários Estados cultos, citam-se naquele folheto". E por isso se propunha a extratar esses exemplos que "devem animar-nos, alentando em nós a esperança de que a indústria humana promovida, pouco que seja, mudará dentro d'alguns anos a face do nosso país". Segundo ele, "basta para isso que se tornem mais fáceis no Brasil as comunicações e os meios de transporte". E espetou. Disse que esses exemplos "devem acoroçoar muito os nossos esforços, mesmo em presença de todas as dificuldades com que se luta no Brasil para introduzir qualquer inovação útil".[109]

---

[107] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4048.

[108] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4048.

[109] Entre os exemplos que extratou, encontramos que "'Em 1763 havia uma carroça por mês entre Londres e Liverpool, distancia de 100 léguas, a qual gastava 15 dias: hoje ha duas que em 4 horas, com suavidade tal que os passageiros podem ler e escrever caminhando. Daqui a 10 anos, talvez se andará até Já por um caminho de ferro e com vapor, em menos horas, do que de dias há 70 anos se gastava". E com base nesse, e outros exemplos, observou que "a Inglaterra aonde os meios de comunicação são hoje os mais fáceis e prontos, não foi sempre assim: ainda há 50 anos seria ali considerado superior aos limites das forças humanas

Ao que parece, a espetadela guardava ordem de relação com os enfrentamentos sobre a direção política do Império, em disputa naquela senda histórica. No mesmo exemplar, o redator do "A Aurora Fluminense" se propôs a apresentar algumas considerações sobre "as causas do fracionamento que vimos operar-se no partido da Moderação, em fins da sessão de 1834". Travando diálogo com artigo publicado pelo Novo Farol Paulistano, e reproduzido em sua folha dias antes, ele se propunha "determinar a nossa verdadeira posição atual, ou ao menos os motivos que ocasionam o estado de coisas existentes, a vacilação, em que tudo parece achar-se, *sem doutrina política que prevaleça, sem nenhuma maioria pronunciada, sem nenhuma tendência manifesta no ministério*". O articulista dizia que o "juízo que [...] forma do partido moderado é [...] o juízo que sobreviverá ao choque das paixões políticas, e ás mesquinhas considerações do dia; o juízo da posteridade".[110] Juízo da posteridade, que de algum modo, ele pretendia dirigir. Afinal, foi loquaz a explicar que

> Seguir os *progressos na ordem*; conter a anarquia que se lançava sobre o Brasil para devastá-lo, e desenvolver ao mesmo tempo um princípio de melhoramento que as necessidades locais havia tornado indispensável; manter a obra da revolução contra os esforços dos retrógrados, sem deixar-se ir após as exagerações que perderiam o país sem recurso; tal foi a bela missão que à Moderação coube e que ela desempenhou, quanto era possível, nas circunstancias em que o Brasil tem existido.[111]

Alegou que, em 1831, "o estado do Brasil era ameaçador". Segundo sua argumentação, "D. Pedro I havia caído do Trono, mas [...] os elementos de desordem acumulados iam desenvolver-se com explosão tremenda". Teceu algumas ligações entre o avanço da "anarquia" com a "insubordinação das tropas", a "ousadia imoral da imprensa periódica", a "corrupção dos magistrados", aos "vícios das leis". Amarrou tudo isso a um quadro mais geral, que ele tratou por "atraso da civilização". Feito esse arranjo, ergueu o partido da Moderação ao papel de representante da vitória sobre a anarquia. Construiu um

---

o que a este respeito se tem realizado. E o progresso da humanidade é agora muito mais rápido que nunca; nem nos faltam agora, como naquele tempo faltavam, exemplos de Nações cultas, aonde os meios de aperfeiçoamento se reproduzem em todos os ramos, facilitando-se o trabalho, e abreviando-se o tempo que era de mister para se levar avante qualquer empresa". A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4048.

[110] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4045 (grifos do autor).

[111] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4045 (grifos do autor).

amanho de memória ao fazer lembrar que "o princípio federativo era exigido não só pelo entusiasmo do momento, mas pelo grito profundo das necessidades locais". E por isso, afirmou que "a Moderação lançou mão dele; reduziu estas exigências a formas menos acerbas e tratou de realizar o que havia de racional e mesmo de vantajoso nessa reclamação". E exemplificou: "Assim, a Moderação que fizera *desaparecer a anarquia com a dissolução do exército, com a criação da milícia nacional, e com o desenvolvimento das forças que a Ordem pouco a pouco desdobrara*". Chegando a esse ponto de sua argumentação, o redator do "A Aurora Fluminense" cordialmente concordou, para em seguida enlaçar sua divergência, com o redator do "Novo Farol Paulistano", com quem dialogava nessa sua narrativa. Alçou o partido Moderado como o "representante da *ordem* e dos *progressos*, em luta contra a *hidra da restauração*". Argumentou o redator do Novo Farol Paulistano que "quem defendia a ordem e a revolução devia mantê-las contra essa agressão nova... a atenção do partido da ordem se absorveu toda no complemento da reforma e na derrota da restauração". E concluiu afirmando que "o triunfo sobre o regresso como devera ser, foi fácil". Ou seja, tendo cumprido sua missão de promover reformas e vencer a restauração,[112] perdia sua razão primordial de ser. Nas palavras do publicista do Novo Farol Paulistano, "desbaratados os seus contrários, a divisão se insinuou entre os vencedores que, todavia tiveram o bom senso de reunir as suas forças, para pôr o remate à grande obra da Reforma". E entendeu que "sem dúvidas a Moderação fechou honrosamente uma bela carreira". E foi em divergência a essa conclusão, que o redator do "A Aurora Fluminense", se ergueu. E para amarrar sua argumentação, principiou perguntando: "Mas será exato que o pensamento dominante da Moderação de todo se tornasse desnecessário, com a derrota dos partidos anárquico e restaurador, e com a morte de D. Pedro I? É em que não podemos convir com o Novo Farol".[113]

> Nós reconhecemos com o Novo Farol que o partido Moderado se fracionou, que não existe hoje *nenhuma maioria pronunciada*, que *nenhuma tendência se manifesta no Ministério*; que se nota, com efeito, que essa *separação de Chefes* e quase a *dissolução do partido em que nos fala*. Porém, se como ele mesmo estabelece, *toda a ideia necessária forçosamente se realiza*, se como é manifesto, nos países livres um partido se assenhorea dela e a

[112] Lido em outras palavras, ao colocar freio à agenda dos Exaltados e impedir a pauta dos Caramurus do retorno do Imperador ao Trono; ou ainda, tendo sido aprovado o ato adicional de 1834 e com a morte de D. Pedro I.

[113] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. pp. 4045-4046 (grifos do autor).

> representa, mister será olhar para o estado do país, discriminar no meio dos fracionamentos em que todas as opiniões políticas parecem dividir-se, quais sejam ainda os pensamentos que preponderam, para decidirmos se a Moderação, ou o partido dos *progressos na ordem*, é ou não verdadeira necessidade no Brasil.[114]

Para o articulista, diferente de 1831, naquela metade do ano de 1835 a anarquia havia sido contida. Já não representava a ameaça de enorme potencial explosivo de antes. Tratando-a como uma espécie de doença moral do corpo social, entendia que "os sintomas mais violentos dessa cruel enfermidade política, [se] notam apenas nas extremidades do Corpo do Estado". E concluía que sua persistência nessas zonas mais remotas indicavam "um vício de organização administrativa, ou atrasamento de civilização local, antes do que a depravação de um, qualquer princípio social". Contudo, entendia que esse mal não estava plenamente debelado; que ainda era necessário manter-se vigilante. Segundo sua percepção, "a exageração nas ideias subsiste em extenso círculo e fácil será que circunstâncias que não podemos prever, reúnam ainda muitos dos elementos do antigo partido exagerado, e alguns dos inconvenientes, cuja presença tanto nos afligira em 1831".[115]

> Quem lança os olhos para os materiais de que a Sociedade entre nós é composta, e atenta sobre a natureza das Instituições que servem de base ao nosso Edifício político, não pode deixar de nutrir esses receios, ao lembrar-se também de que a nossa civilização constitucional tem sido retardada por diferentes causas, e que os progressos da razão social são quase insensíveis em algumas das nossas províncias.[116]

Ainda que fosse necessário manter o estado de alerta sobre o desenvolvimento da "a exageração nas ideias [que] subsiste em extenso círculo", aquele "vício de organização administrativa, ou atrasamento de civilização local", não foi entendido pelo publicista como um traço de "depravação de um qualquer princípio social". Representava um risco em situações imprevistas, como foi a abdicação. Mas, seu olhar se direcionava não apenas aos riscos imprevistos. Ele se impunha a tarefa de "discriminar no meio dos

---

[114] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4046 (grifos do autor).
[115] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4046 (grifos do autor).
[116] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4046 (grifos do autor).

fracionamentos em que todas as opiniões políticas parecem dividir-se, quais sejam ainda os pensamentos que preponderam". Se propunha, portanto, a avaliar as tendências políticas. Não se tratava de arriscar previsões, mas de avaliar as tendências, realizar projeções para avaliar se era ou não aquele o momento para que "a Moderação fech[asse] honrosamente uma bela carreira". Afinal, se "toda a ideia necessária forçosamente se realiza"; e ainda, "se como é manifesto, nos países livres um partido se assenhorea dela e a representa", qual seria a ideia necessária que forçosamente iria se realizar? E mais. Qual seria o partido que dela iria se assenhorear e representar? De certo, ele excluía dessa possibilidade os "elementos do antigo partido exagerado", que não chegavam a representar uma "depravação [do] princípio social". E isso porque, apesar de, em certa medida, ter ganho alguma forma em função de certo grau de "atrasamento de civilização local", "a exageração nas ideias" não constituía os "materiais de que a Sociedade entre nós é composta"; não representava um traço da "natureza das Instituições que servem de base ao nosso Edifício político".

Contudo, se ao dispor a relação das forças políticas desse modo à "exageração" requisitava apenas um olhar vigilante, o mesmo não se aplicava "a retrogradação", que, sob seu ponto de vistas, começava a ganhar novas feições. Já não seguia "armada com o ameaço terrível da restauração que lhe faltou". Mas, continuava "alimentando-se com vistas de regresso, e com saudades". Nesse compasso, dia após dia seguia ganhando "todas as forças que lhes empresta a imprudência dos liberais, os ensaios mal calculados, à inexperiência dos legisladores". Enlaçado deste modo, afirmou que "o partido do regresso, não tão formidável como era antes, porém mais insinuantes talvez pelo emprego de meios brandos, subsiste e provavelmente terá de subsistir largo tempo". Foi nesse campo de sua observação que acabou por amanhar "os materiais de que a Sociedade entre nós é composta" e "a natureza das Instituições que servem de base ao nosso Edifício político" com o retardo de "nossa civilização constitucional" e certa ordem de insensibilidade com "os progressos da razão social". Avaliava que não seria de "um ano para o outro que uma população inteira deixa os seus velhos hábitos, as ideias com que fora criada, seus erros e preconceitos". E assim, buscava revelar o inimigo oculto. Inimigo que o publicista do Novo Farol Paulistano acreditava ter sido desbaratado. Se para o articulista do Novo Farol "o triunfo sobre o regresso como deverá ser, foi fácil", o publicista do "Aurora Fluminense", não o via vencido. Pelo contrário. Afirmava que não seria com facilidade que

“o Brasil ser[ia], na extensão da palavra, livre e ilustrado”. Não se havia desfeito “as esperanças da Retrogradação”.

> Mesmo depois da morte de D. Pedro I, exprime ela estas esperanças, estas reminiscências encantadoras do passado que conta de ver realizarem-se, e se ufana de recensear nas suas fileiras até alguns dos antigos campeões do liberalismo. A retrogradação ao que se nos afigura, é ainda um partido, se bem que menos assustador, se bem que trilhando agora os caminhos da legalidade com que diretamente não compromete a ordem pública. Forçoso é por consequência que outro partido se mostre, o qual represente as ideias progressivas sem a exageração que fora perigosa, que se mostre para bater-se com o do Regresso; e este partido não pode ser outro senão o da Moderação, o dos *melhoramentos na ordem*. Entendemos, pois que a existência do partido moderado, composto embora destas ou daquelas individualidades, destes ou daqueles elementos é ainda uma necessidade do país, a qual, cedo ou tarde se realizará, segundo a lei das associações humanas que o Novo Farol Paulistano reconheceu.

Em resumo: Para o articulista do “Aurora Fluminense”, aquele não era o momento para que “a Moderação fech[asse] honrosamente uma bela carreira”. E não o era porque entendia a “Retrogradação” como um partido. Um partido que “exprime [...] esperanças, [...] reminiscências encantadoras do passado que conta de ver realizarem-se”. Um partido transmorfo. E por isso mesmo, “mais insinuante” e que “se ufana de recensear nas suas fileiras até alguns dos antigos campeões do liberalismo”. E foi assim que o articulista referiu-se a Bernardo Pereira de Vasconcelos, que naquela folha foi “estigmatizado como *Proteu* – personagem mitológico grego, pastor dos animais marinhos de Poseidon, que mudava de forma – pela sua versatilidade” (SILVA, 2017, p. 85). Nas folhas do “A Aurora Fluminense”, em meio a espetadas e lanços de farpas, Vasconcelos foi interpretado como aquele campeão do liberalismo que o partido da “Retrogradação” se ufanava de recensear para suas fileiras. Nas linhas do “A Aurora” o *Proteu* era o “campeão do regresso em 1835”. O Regresso era um partido “não tão formidável como era antes”. Tanto que o “moderado” Feijó foi tornado Regente. Mas a moderação assistia a “*separação de Chefes* e quase a *dissolução do partido”*. E o articulista do “A Aurora” deixava em entrelinhas seu receio de que o partido transmorfo, que tinha o ex-campeão do liberalismo, o *Proteu*, em suas fileiras se assenhorear das ideias e do país.

O evento da abdicação de D. Pedro I foi interpretado e difundido como uma revolução. E interpretar o significado e o alcance dessa revolução abriu margem para a forja de uma nova configuração de forças sociais. Foi nesse sentido que Marcello Basile indicou que aquela "frágil e estratégica" aliança entre liberais moderados e liberais exaltados não resistiu "às consequências de seu grande feito" (BASILE, 2009, p. 60). E diante do avanço dos liberais moderados sobre o governo do Império, uma das principais lideranças dos moderados, o mineiro Teophilo Ottoni, expressou seu pesar. Seu irmão Christiano Benedicto Ottoni, narrou que

> na madrugada de 7 de abril, apenas constou a abdicação do imperador, três dos principais agitadores, Ezequiel Correia de Santos, Antônio Borges da Fonseca e [Balbino J. da França Ribeiro] foram à casa de Vergueiro, e dando-lhe a notícia perguntaram: – 'A quem agora devemos dar vivas?' O sisudo Vergueiro passeou pela sala alguns minutos, silencioso; depois, parando em frente aos emissários, disse em tom solene: 'Viva o Sr. D. Pedro II, imperador constitucional em menoridade.' – Os senhores hão de arrepender-se, disseram os três, e não voltaram ao Campo. Garanto a autenticidade da ocorrência; mas não posso dizer se aqueles três homens procederam espontaneamente ou se tinham missão dos chefes da revolução. É certo, porém, que tendo ela sido promovida pelos mais exaltados democratas, os moderados monarquistas se apoderaram da situação e logo cuidaram dos meios de consolidar a monarquia (OTTONI C. B., 2014, p. 38).

Os moderados assumiram o leme do governo, afastando os exaltados (dentre eles, alguns republicanos). Como bem apontou João Carlos Escosteguy Filho, na exposição dos princípios do Ministério da Regência apresentada à Assembleia Geral pelo deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos, ministro da Fazenda, em 23 de julho de 1831, "fica clara a intenção de que a 'memorável revolução' tenha sido um passo não de subversão, fragmentação ou instauração do novo". Diferente disso, e como bem expresso no discurso de Vasconcelos, "tratava-se de 'popularizar a monarquia, arredando-se dela os abusos e os erros que a haviam tornado pesada aos povos, a fim de reconciliá-la com os princípios da verdadeira liberdade'". Para os moderados, a abdicação foi interpretada como uma espécie

de ponto alto de uma revolução que precisava, agora, ser encerrada. "Frear o carro da revolução" era a palavra de ordem (ESCOSTEGUY FILHO, 2010, p. 98).[117]

O confronto em aberto contribuiu para que os traços mais finos e sofisticados das diferentes propostas de Estado Imperial começassem a ganhar contornos, tramados nos enfrentamentos cotidianos. Formas ainda não plenamente constituídas e que foram tecidas nas lutas; que ganharam forma e conteúdos no acontecer, no devir. Mas, que já denunciavam alguns traços distintivos mais gerais (SALLES, 2017). João Carlos Escosteguy Filho observou que a abertura da Regência foi também um momento de explosão de concepções de Império – antes já composta de certa diversidade, que, contudo, acabava por constrita e comprimida pela necessidade de aliança contra o inimigo comum: o traço despótico que os amalgamou na oposição a D. Pedro I. No novo cenário, não tardou para a desidratação daquela amalgama. Os grupos se fragmentaram e sua diversidade de posições "constituiu uma espécie de guerra interna na Assembleia e nos demais órgãos da 'sociedade civil'". Nos primeiros instantes das Regências, aqueles que "situados ao centro do campo político imperial, os *moderados*" passaram a congregar "as expressões mais centristas das duas antigas facções pré-abdicação (coimbrãos e brasilienses)". Foram também amalgamados pelas forças dos novos inimigos em comum. Para "frear o carro da revolução", se esforçaram para excluir do jogo político mais restrito os inimigos "à esquerda do campo, adeptos de radical liberalismo de feições jacobinistas, matizadas pelo modelo de governo americano, [...] os *exaltados*". Ainda que com baixa participação nas Assembleias, e excluídos dos postos chaves do governo, ainda assim, esse grupo incendiava as ruas por meio de seus discursos nas praças públicas e de seus periódicos. Os

[117] Nessa nova configuração das forças se encontravam "situados ao centro do campo político imperial, os *moderados* apresentavam-se como seguidores dos postulados clássicos liberais, tendo em Locke, Montesquieu, Guizot e Benjamin Constant suas principais referências doutrinárias; almejavam (e conseguiram) promover reformas político-institucionais para reduzir os poderes do Imperador, conferir maiores prerrogativas à Câmara dos Deputados e autonomia ao Judiciário, e garantir a observância dos direitos (civis, sobretudo) de cidadania previstos na Constituição, instaurando uma liberdade "moderna" que não ameaçasse a ordem imperial. À esquerda do campo, adeptos de radical liberalismo de feições jacobinistas, matizadas pelo modelo de governo americano, estavam os *exaltados*, que, inspirados sobretudo em Rosseau, Montesquieu e Paine, buscavam conjugar princípios liberais clássicos com ideais democráticos; pleiteavam profundas reformas políticas e sociais, como a instauração de uma república federativa, a extensão da cidadania política e civil a todos os segmentos livres da sociedade, o fim gradual da escravidão, relativa igualdade social e até uma espécie de reforma agrária. Um terceiro grupo concorrente organizou-se logo no início da Regência, os chamados *caramurus.* Posicionados à direita do campo e alinhados à vertente conservadora do liberalismo, tributária de Burke, eram contrários a qualquer reforma na Constituição de 1824 e defendiam monarquia constitucional firmemente centralizada, nos moldes do Primeiro Reinado, em casos excepcionais chegando a nutrir anseios restauradores. Tais projetos revelam concepções e propostas distintas acerca da nação que esses grupos, cada qual a sua maneira, pretendiam construir, e se inserem em uma cultura política multifacetada ou híbrida, que combinava as ideias mais avançadas do liberalismo com resíduos absolutistas do Antigo Regime" (BASILE, 2009, p. 61).

moderados também se esforçaram para conter os inimigos "posicionados à direita do campo" e conhecidos por *caramurus*. Esse grupo era o grupo mais difícil de ser contido no campo político mais restrito, posto contar com uma base que ocupava boa parte das cadeiras do Senado vitalício. Contudo, seu discurso perdeu capilaridade nas ruas muito por sua defesa ao retorno de D. Pedro I.[118] Mas não tardou para que, apesar do discurso a favor da ordem que os unia, os moderados experimentassem as fissuras de suas frágeis amalgamas, e fossem evidenciadas as "diversas incompatibilidades entre seus integrantes, devido à sua heterogeneidade". E não demorou muito para que os moderados logo se dividissem em duas facções, cada uma impelindo os rumos da vida política por um período de tempo ao longo da Regência. Grosso modo, podemos dizer que a fração mais sequaz das reformas constitucionais e da distribuição de poder pelas províncias, por meio do fortalecimento da autoridade provincial, ditou os primeiros anos da regência, entre 1831 e 1834, instante marcado pelo avanço liberal. A segunda fração dos moderados, composta por adeptos da centralização política e do fortalecimento do Estado, sob o manto da constituição, deu as cartas do jogo a partir de 1837, marcando o regresso conservador (ESCOSTEGUY FILHO, 2010, pp. 97-102). (BASILE, 2009, p. 61). Nesta segunda fase, tornava-se realizado os piores medos, angustias e pesadelos do articulista do "A Aurora Fluminense". O partido transmorfo, que tinha o ex-campeão do liberalismo, o *Proteu*, em suas fileiras se assenhoreou das ideias e do país. E o fez, construindo para si uma imagem pública: a de ser o partido dos *melhoramentos na ordem*. E foi em meio a esse arco de enfrentamentos, que veio a lume o projeto apresentado por Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha e que resultou no decreto 101 de 31 de outubro de 1835.

Vejamos, que com abdicação de D. Pedro I a onda liberal que se seguiu buscou levar a cabo uma política descentralizadora. Dado o modo como se deu a abdicação, o ainda pouco consistente bloco de oposição liberal a D. Pedro I encontrou terreno bastante fértil para seu avanço, ao menos nos anos iniciais. Foi nesse quadro que se formou as Vilas de Barra Mansa, Paraíba do Sul e Vassouras; o que se deu em sinergia com os últimos instantes da introdução da cafeicultura nacional, já no momento em que no Médio Vale, a cafeicultura deixava o patamar dos primeiros e longos instantes "pioneiros" para entrar em

[118] Vale lembrar que D. Pedro I teve sua imagem pública carcomida pela oposição liberal, que aproveitou das brechas de seus casos extraconjugais, seu e "caráter volúvel", de seu envolvimento com negócios, por vezes tidos por duvidosos, como o das carnes verdes que contribuiu para o monopólio do mercado de abastecimento, o e resultou em elevados preços do gênero, criando problemas de alimentação as camadas mais pobres da população etc.

sua fase de expansão. Plenamente consolidada e altamente produtiva, foi nessa fase que o Vale do Paraíba se consolidou como a zona mais dinâmica de todo o Império e responsável pelo maior volume dos recursos auferidos na Praça de negócios do Rio de Janeiro; ao mesmo tempo em que se dava a forja de uma nova zona pioneira com o início da marcha da cultura em direção ao Oeste paulista (MARQUESE, 2016(b)). Contudo, esse também foi o instante que o avanço da cultivar esteve premido pela dificuldade de fazer introduzir novos braços escravos na lavoura. Naquele momento de forte avanço liberal, os moderados imprimiram um projeto marcado pela descentralização. O Código de processos, por exemplo, aumentou muito o poder do Juiz de Paz, que era eleito nas localidades. Nas palavras de Lúcia Bastos e Humberto Machado, "o sentido dessas iniciativas era claro [...] o fortalecimento das autoridades locais e regionais".[119] E certamente, o mais contundente desses empenhos se deu com o ato adicional de 1834. Por meio dele, os antigos Conselhos Gerais das Províncias foram transformados em Assembleias Provinciais, podendo legislar sobre diferentes assuntos e garantindo maior autonomia das Províncias, frente a Corte. No relatório que apresentou a Assembleia Geral, no início de 1833, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que a época ocupava a pasta do Ministério do Império, não poupou críticas a permanência dos Conselhos Presidenciais, que, segundo ele, já não deviam existir no Império desde a Constituição de 1824.

Esses Conselhos eram distintos dos Conselhos Gerais que passaram a vigorar com a Constituição.[120] Ainda que na condição de instituições consultivas, os Conselhos Gerais representaram o principal espaço de ascensão de um grupo de pessoas que passaram a compor uma nova geração de políticos, que, muito por conta de sua participação em tais

[119] "O sentido dessas iniciativas era claro. A subordinação dos regentes trinos à Assembleia, ou seja, às províncias representadas por seus deputados; a criação da Guarda Nacional como a 'nação em armas' defendida por Evaristo da Veiga, acompanhada da redução e do remanejamento dos efetivos do Exército; as amplas atribuições concedidas aos juízes de paz, sem o estabelecimento de um contrapeso adequado; tudo isso apontava na mesma direção: o fortalecimento das autoridades locais e regionais, como defendiam não só os exaltados, como também a facção brasiliense dos moderados" (NEVES & MACHADO, 1999, pp. 126-127).

[120] Como vimos acima, Vergueiro dizia que "Estabeleceu também a citada, lei que fosse Vice-Presidente o Conselheiro mais votado. Esta disposição implica dois graves inconvenientes: o primeiro é fazer recair muitas vezes a Administração da Província em pessoa menos idônea; pois a sabedoria para bem aconselhar nem sempre está unida à energia para obrar; o segundo é chamar á Administração pessoa que talvez não goze de toda a confiança do Governo; condição esta tão essencial, e necessária, que a mesma Lei fez os próprios Presidentes discricionariamente amovíveis" (VERGUEIRO, 1833, p. 3). Aqui são necessárias duas importantes observações. Em primeiro lugar, cabe destacar que Vergueiro se reporta a lei de 20 de outubro de 1823. Nesse sentido, sua critica mais contundente é a permanência da existência de Conselhos Presidenciais, ou, como em suas palavras "tal instituição, provisória no que respeita aos Conselhos é anterior á Constituição". Nesse sentido, sua crítica não é, exatamente aos Conselhos Gerais. Por sinal, vale destacar que Vergueiro foi integrante do Conselho Geral da Província de São Paulo desde 1826. A Constituição outorgada em 1824, em seu Capítulo V tratava "Dos Conselhos Gerais de Província, e suas atribuições".

Conselhos, alçaram projeção local que lhes facultou serem eleitos para a Câmara dos deputados da primeira legislatura, de 1826 e também para as seguintes. Foi nos Conselhos Gerais que muitas das tensões sobre o governo de Pedro I foram elaboradas. Bernardo Pereira de Vasconcelos, por exemplo, foi eleito, em 1824, para o Conselho da Presidência da Província de Minas Gerais. Quando esse Conselho foi extinto, dando lugar ao Conselho Geral da Província, Vasconcelos também passou a compor seus quadros até sua extinção pelo ato adicional de 1834. Nessa condição, Foi Deputado eleito para a Primeira Legislatura, em 1826. Alçou projeção como um dos mais mordazes integrantes da Câmara dos Deputados. Ao longo de fração do Primeiro Reinado, e dos anos iniciais das Regências, os Conselhos Gerais foram conformados em espaço privilegiado para as disputas de diferentes projetos. E entre eles, a questão das vias interiores ocupou boa parte dos enfretamentos.

Como já vimos, entre os anos de 1832 e 1834, Tobias de Aguiar, então Presidente da Província de São Paulo, por vezes, teve que lidar com as tensões e pressões exercidas por Conselheiros da Província. Questões sobre as necessárias melhorias na Estrada de Santos e explicações sobre as obras na ponte do Cubatão. E a proposta de construção de uma estrada de ferro na Província fez parte desses enfrentamentos. Por sua vez, foi do Conselho Geral da Província de Minas Gerais que veio a proposta – publicada nas páginas de "O Universal" e cujo um dos principais redatores e colaboradores era Bernardo Pereira de Vasconcelos[121] – comentada e elogiada pelo Marquês de Barbacena "para conseguir os meios de fazer uma boa estrada desde a Capital do Império até a Vila Diamantina". Com o ato adicional de 1834, "as Províncias elegeram as suas Assembleias Legislativas e encararam, de pronto, os problemas relacionados com o seu desenvolvimento, sobressaindo-se o dos transportes". Segundo o olhar de Demerval José Pimenta, "procedida, pois, a eleição dos Deputados à primeira Assembleia Legislativa da Província Mineira, elegeram-se Deputados jovens entusiastas, cultos e atuantes". De pronto, esses Deputados "estudaram e apresentaram projetos, em seguida transformados em lei, visando os setores de ensino, justiça saúde e, sobretudo, vias de comunicação" (PIMENTA, 1971, p. 35).[122]

[121] Segundo Walmir Silva, Bernardo Pereira de Vasconcelos "cedo iniciou a relação intensa com a imprensa, inspirando e redigindo *O Universal* (1825), na Ouro Preto natal, o principal periódico liberal da Província, visto por periódicos da Corte como "jacobino" e "anárquico", além de publicar em jornais da Corte, como a *Astrea*, e redigir manifestos políticos" (SILVA, 2017, p. 93).

[122] Entre eles, cumpre-nos destacar os nomes dos Deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, que exerceu os cargos de Deputado à Câmara do Império, Vice-Presidente da Província e Deputado à Assembléia

A Assembleia Legislativa mineira foi instalada em 1º de fevereiro de 1835. Na ocasião, Antônio Paulino Limpo de Abreu, que era o Presidente da Província, apresentou aos Deputados Provinciais um "substancioso relatório, demonstrando a situação dos negócios públicos e sugerindo medidas capazes de introduzir melhoramentos nos diversos setores básicos do desenvolvimento da Província". Congratulava-se com aqueles novos Deputados Provinciais. Dizia estar pleno em sua "bem fundada esperança de que as medidas que justamente aguardam de vossa sabedoria, irão abrir uma nova época na História da Província, levando a proteção às Artes e às Ciências, a vida ao comércio e à indústria, a prosperidade a todas as fontes de riqueza pública". Em seu discurso, Limpo de Abreu dizia entender o ato adicional como "um importante aperfeiçoamento de nossas Instituições Públicas um instrumento poderoso de civilização, que não pode deixar de ser fecundo de benefícios". Afirmava ainda que "reclamada pelas necessidades públicas e pelos votos dos brasileiros livres e sensatos" aquele "Ato Legislativo" foi "geralmente aplaudido" pelos mineiros. Afinal, havia sido pela "lei constitutiva de 12 de agosto de 1834" que aqueles Deputados Provinciais se achavam ali reunidos para exercerem a "indispensável atribuição de proverem aos seus particulares interesses por meio de leis justas e apropriadas, que não terão mais de ir mendigar uma aprovação tardia" nas Assembleias do Império. E dizendo que lhe cabia o "grato dever de instruir-vos do estado dos negócios públicos e das providências que a Província mais precisa para o seu melhoramento" (PIMENTA, 1971, pp. 36-37) seguiu explicando que

> Entre as obras públicas que interessam mais diretamente à riqueza são as estradas e os canais. Eu sinto, posto que seja isto uma verdade experimentada por vós mesmos, ter de comunicar-vos que o estado daquelas é o mais deplorável que pode imaginar-se, e que destes ainda não se tem cuidado na Província. Toda ela, Senhores, reclama providências mais enérgicas e eficazes a este respeito: as péssimas estradas são, seja-se lícito dizê-lo, a chave encantada que de muitos anos fecham os tesouros da Província, tornando-os quase improdutivos. A Lei das Empresas, que pareceu a princípio capaz de promover estes melhoramentos materiais, tem sido letra morta, não aparecendo empresários, talvez porque nas condições da Lei

---

Legislativa da Província, Ministro de Estado, Senador do Império e Conselheiro' de Estado; Antônio Paulino Limpo de Abreu, Deputado à Câmara do Império, Presidente da Província de Minas, Ministro de Estado, Senador e Conselheiro, tendo recebido ainda o título de Visconde de Abaeté; e Teófilo Otoni, Deputado Provincial, Deputado do Império, revolucionário de 1842, tribuno do povo e Presidente da Companhia Mucuri, cujo objetivo era devassar, abrir estradas e colonizar uma grande região de matas do Nordeste Mineiro, e, finalmente, Senador do Império (PIMENTA, 1971, p. 35).

> não encontram suficientes garantias nem aos seus capitais, nem aos lucros prometidos, pelas dificuldades que têm a vencer, tanto na avaliação exata das obras, como ainda na percepção das taxas em que consiste um dos meios de sua indenização. Por este motivo, Senhores, uma Lei que corrija os notórios defeitos daquela e que abranja em suas disposições todos os princípios luminosos, com que nos países cultos costuma animar-se e proteger-se a indústria no estabelecimento de Companhias para as empresas de que se trata, será um dos atos mais importantes com que Vós podeis facilitar a Província, que tão dignamente representais (PIMENTA, 1971, p. 37).

Vimos pouco acima que ao mobilizarem os editores de "O Universal", em 15 de janeiro de 1834, os integrantes do Conselho Geral – suprimido pelo ato adicional de 1834 – buscavam mobilizar os "amigos jornalistas" para exercerem pressão sobre a Assembleia, quando a mesma fosse se debruçar sobre o projeto de lei que permitiria a construção de condições para a feitura de uma estrada carroçável que cortando a Província ligasse "a Corte do Império até a extremidade confinante com a Bahia".[123] Vale lembrar que, por tratar-se de uma estrada que partindo da Província Capital do Império[124] passando pela Província de Minas até chegar aos limites com a da Bahia, essa proposta, se aprovada, seria de competência do Governo Imperial, de acordo com a lei de 29 de agosto de 1828; e essa regra não foi alterada pelo ato adicional. Contudo, antes do ato adicional, a abertura de estradas, fosse municipal, fosse provincial, precisavam passar pela aprovação da Assembleia Geral.

Recorrendo a linguagem figurada, Antônio Paulino Limpo de Abreu afirmou que naquele início de 1835, as péssimas estradas representavam "a chave encantada que de muitos anos fecham os tesouros da Província". E por isso, ele as colocou "entre as obras públicas que interessam mais diretamente à riqueza [da Província]". Afinal, ele indicou que seu estado era "o mais deplorável que pode imaginar-se". Poucos dias após a instalação da Assembleia Legislativa da província mineira, o Deputado Provincial Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentou um ousado e minucioso plano viário. Tudo indica tratar-se da mesma proposta – ainda que com algumas partes dela subtraída, outras remendadas – que foi elaborada no interior do Conselho Geral e divulgadas nas páginas de "O Universal", um ano antes, em 15 de janeiro de 1834. A mesma proposta que arrebatou a atenção do

[123] O Universal, nº 979 de 15 de janeiro de 1834. p. 3.

[124] Com o ato adicional operou-se uma separação entre a província do Rio de Janeiro e a Corte, que foi constituída em Município neutro enquanto a Província do Rio de Janeiro passou a ter sua capital em Niterói.

Marquês de Barbacena e arrancou deste a elogiosa menção de ter sido expressa “com tanta nobreza de estilo e de sentimentos que é melhor aconselhar e solicitar a sua leitura uma e muitas vezes”. Ou seja, possivelmente tratava-se da mesma proposta que arrancou de Barbacena o compromisso de sua defesa, quando chegasse ao Senado; proposta que visava à construção de bases legais para a edificação de “boas estradas que facilitem os seus transportes e que desengorgitando as veias da Província façam girar livremente por elas o sangue dos Estados, que é o dinheiro”. O plano viário proposto por Vasconcelos tramitou rapidamente na Assembleia e deu origem a Lei Provincial n.º 18, de 1º de abril de 1835, quando foi sancionada por Limpo de Abreu.

> Por esta lei criou-se o Primeiro Plano Rodoviário da Província, determinando nos seus artigos de 1º a 4º que: a) seriam construídas quatro estradas principais ou linhas-tronco, partindo da Capital da Província e se dirigindo às cidades e vilas mais remotas, situadas ao norte, sul, leste e oeste da Província; b) dessas estradas principais partiriam laterais ou ramais que fossem necessários para que as cidades e vilas por elas servidas se comunicassem com a Capital; c) seriam, também, construídas quatro estradas ao sul da Capital da Província e que se dirigiriam aos limites com a Província do Rio de Janeiro, a fim de que as regiões por elas servidas se pusessem em comunicação com a Capital do Império. Essas estradas, destinadas ao trânsito de carros e carruagens de quatro rodas, teriam as suas construções com as seguintes características: alinhamentos retos, de preferência; leito encascalhado e abaulado, com a largura de 35 palmos, incluída a do acostamento; faixas laterais com a largura de 60 palmos, cada uma; pontes de pedra ou de madeira de lei, com largura suficiente para o trânsito de dois carros, um ao lado do outro, e uma passagem especial para o trânsito de peões e viajantes a pé; em pontos apropriados, chafarizes para os viajantes e bebedouros para os animais; sinalização com postes nos cruzamentos, contendo cartazes mostrando as direções e com lápides indicando as distâncias (PIMENTA, 1971, p. 39).

Vejamos que pouco antes de ter sido apresentado à Câmara pelos Deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha; e posto em discussão, pela primeira vez, na sessão de 03 de outubro de 1835, a proposta de lei para a forja de bases legais que permitisse a regulação de iniciativas para a construção de estradas de ferro, estiveram reunidos na primeira sessão da Assembleia Legislativa de Minas Gerais, de 1º de fevereiro de 1835, tanto Antônio Paulino Limpo de Abreu, como Presidente da Província, quanto Bernardo Pereira de Vasconcelos

como Deputado Provincial. Naquela ocasião, o estado "mais deplorável que pode imaginar-se" das estradas provinciais "reclama[va] providências mais enérgicas e eficazes a este respeito", dizia Limpo de Abreu. De pronto, Vasconcelos sacou o projeto que visava à criação de bases legais para a edificação de estradas carroçáveis que ligassem a Corte a Província de Minas Gerais. Efetuou os cortes necessários para conter aquela proposta aos limites da Província e a organizou de modo que ela pudesse ser entendida como uma lei geral que deveria regular a construção de estradas no lugar. Um plano viário, que não seria executado de imediato, mas sobre o qual deveriam ser assentados os investimentos em estradas na província. Aprovado e sancionado rapidamente, o governo passou a contar com uma base legal que constrangia seus empenhos a uma dada racionalidade.

Daí por diante, a concessão de abertura de estradas deveria estar articulada a projeção da formação de "quatro estradas principais ou linhas-tronco". Essas "linhas-tronco" necessariamente deveriam atingir a Capital da Província". Nesse desenho, também ficava bem entendido que um plano constrito aos limites de Minas Gerais não seria suficiente para aniquilar "a chave encantada que de muitos anos fecha[vam] os tesouros" do lugar. Era necessário "desengorgita[r]" suas veias.[125] Contudo, para fazer "girar livremente por elas o sangue dos Estados, que é o dinheiro", também era necessário que as estradas tocassem "aos limites com a Província do Rio de Janeiro, a fim de que as regiões por elas servidas se pusessem em comunicação com a Capital do Império".

Com base nos apontamentos de Nascimento Brito, Flávio Cavalcanti entendeu o chamado Decreto Feijó, como um plano ferroviário, que foi por ele tratado como "Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha" (CAVALCANTI, 2012). Visto por essa angulação, é possível inferir que havia forte ligação entre a experiência que levou a sanção da Lei Provincial n.º 18, de 1º de abril de 1835 e a tramitação e aprovação do Decreto Imperial 101 de 31 de outubro de 1835. Ali aparecem os mesmos atores, enlaçados em um mesmo arco de procedimentos. A busca por compor bases legais, articuladas a um determinado quadro de organização socioespacial. Uma maneira de construir um constrangimento legislativo que regulasse as projeções futuras para a construção de vias interiores.

[125] Aprovado esse plano geral, no dia seguinte, em 2 de abril de 1835, foi aprovada a Lei Provincial nº 25 que autorizava o "Governo a contratar uma ou mais companhias para a construção de uma estrada que, partindo da ponte sobre o Rio Paraibuna, na divisa da Província do Rio de Janeiro e prosseguindo para Queluz, Ouro Preto, Mariana, Itabira, Vila do Príncipe terminasse em Diamantina". Tratava-se da "estrada norte-sul prevista no Primeiro Plano Rodoviário da Província e da qual, em pontos apropriados, partiriam ramais para São João Del-Rei e Sabará" (PIMENTA, 1971, p. 39).

Por seu turno, é necessário levar em consideração que aquela proposta levada a cabo na província de Minas Gerais, foi o resultado de anos de elaboração. Conheceu seu traço mais definitivo em meio aos debates travados no Conselho Geral da província. Foi desse instante, já vimos, que após chegarem a um risco mais definitivo da proposta, os fizeram difundir por meio das folhas periódicas. Essa proposta deveria ser submetida à votação na Assembleia Geral, ou, como nas falas de Limpo de Abreu, deveriam "mendigar uma aprovação tardia". Convocaram os amigos do jornalismo a essa empreitada e arrancaram do Marquês de Barbacena compromisso de apoio ao intento. O ato adicional mudou algumas das regras do jogo. Abria-se, ainda segundo Limpo de Abreu, "uma nova época na História da Província, levando a proteção às Artes e às Ciências, a vida ao comércio e à indústria, a prosperidade a todas as fontes de riqueza pública".

Segundo Demerval José Pimenta, desde a implantação do Conselho Geral, aqueles novos atores da cena política da província se enfrentavam e buscavam a construção de um consenso sobre a questão das vias interiores. No mesmo quadrante de tempo, as notícias sobre ferrovias publicadas na imprensa periódica só fazia crescer. De notícias sobre as experiências ocorridas alhures, aos poucos, foi-se também difundindo aspirações. Vontades difusas e disformes começavam a pipocar na imprensa. Ganhavam as ruas e também eram usada para compor os argumentos de diferentes deputados sobre os caminhos necessários a melhoria das vias interiores e sobre a organização do comércio.

Aquele momento em que "explodiam diferentes concepções de império" e que os enfrentamentos sobre as acepções e limites da relação entre "modernidade", "ordem" e "civilização" eram complexificadas em sinergia com o próprio processo de complexificação da sociedade, seguia-se em processo de complexificação do Estado. Sociedade política e sociedade civil se transpassavam, se embrenhavam. Era cada vez menos possível estabelecer distinções entre elas. Nesse processo de complexificação das relações de forças, a distinção entre sociedade política e sociedade civil (transpassadas, embrenhadas, imiscuídas como estavam; e que os atores e agentes de então se esforçavam para assim fazer estar); essa categorização torna-se mais operacional do que é capaz de expressar o arranjo complicado que seguia em processo de construção. Uma categorização pedagógica, por assim dizer. Mas que só o é no campo da abstração. E para aproximar essa abstração do campo do real, preciso é observá-la em sua unidade-distinção.

E no campo do real, os enfrentamentos sobre a melhoria das vias interiores expressões como "visionário", "belo ideal", também demarcava os limites das disputas.

Àquele instante, não era possível opor resistência a esse intento. As estradas carroçáveis, os caminhos de ferro, a construção de canais etc. etc. muitos desses temas foram tratados por visionários e belo ideal. Quais os limites dos sacrifícios para levar adiante o belo ideal? Eis ai o pano de fundo que amarrou as diferentes acepções de Estado. Que levou a moderação a frear o carro da revolução. Que colocou em lados opostos os chefes da moderação. Que contribuiu para as – bem ou mal entendidas – múltiplas formas de *Proteu* e da "retrogradação", que, já não seguia "armada com o ameaço terrível da restauração que lhe faltou", mas que começava a ganhar novas feições. Transmorfo e "insinuante" seguia "trilhando agora os caminhos da legalidade". Transpassados e transpassando essas relações de forças pelos enfrentamentos sobre as estradas carroçáveis para ligar a Corte a Bahia, passando por Minas Gerais; os enfrentamentos entre Tobias de Aguiar, e os Conselheiros Gerais da Província de São Paulo e as firmas Aguiar Viúva Filhos e Co e Samuel Fillips e Co desvelam fração importante dos enfrentamentos entre a vontade e a liberdade do querer. E certamente, o Decreto 101 de 31 de outubro de 1835 é parte importante do processo de construção da vontade, construção, sem a qual, seria impossível o dever; a liberdade do querer.

## 4.2 – COSTURAS DE UM PLANO (PARTE II): O PLANO VASCONCELOS, VELOSO E ROCHA

Manuel Fernandes Figueira principiou seu trabalho tecendo algumas considerações acerca do desenvolvimento dos conhecimentos técnicos sobre o uso do vapor como força motora e sua aplicação aos construtos ferroviários na Inglaterra. E de modo bastante direto, enlaçou essas experiências a motivação para a produção do decreto 101 de 31 de outubro de 1835 (FIGUEIRA, 1908, pp. 2-5). Vimos que em seu instigante *insight,* Célio Lima entendia que o ano de 1828 representava um marco inicial mais adequado para o estudo das experiências ferroviárias no Brasil (LIMA, 2007, p. 17). Assim como ele, Sandro Lima Comunalli também sugeriu que "o primeiro incentivo à construção de ferrovias no Brasil se deu em 1828, quando o governo imperial promulgou a primeira carta de lei incentivando as estradas em geral". Ainda em meados da década de 1820, verificamos a circulação de algumas notícias ferroviárias nos periódicos de época. Lemos acima, por exemplo, que em 3 de dezembro de 1828, noticiou-se nas páginas do "A Aurora Fluminense" de Evaristo da Veiga, "o princípio de uma obra grande e útil", qual seja, "o

canal de Chesapeake e Ohio e o caminho de ferro de Baltimore e Ohio". E, ao dar a notícia, o publicista exclamou: "oxalá que imitássemos o exemplo de sabedoria que nos dá esse povo!".[126] Segundo Comunalli, "a primeira tentativa de fato de implantação de uma estrada de ferro no Brasil deu-se com a criação de uma empresa anglo-brasileira no Rio de Janeiro, em 1832, que queria ligar a cidade de Porto Feliz ao porto de Santos". Ainda segundo o autor, "essa ferrovia tinha por fim transportar cargas do interior para o porto e diminuir os custos de exportação. O governo imperial, no entanto, não apoiou o projeto e ele não foi levado adiante". É muito provável que, nesse trecho, Comunalli estivesse fazendo menção à proposta para a construção de uma estrada de ferro na Província de São Paulo, que foi apresentada pela associação das empresas Aguiar Viúva Filhos e Co e a Samuel Fillips e Co. O autor apresentou essa breve escalada para indicar que passados três anos da primeira tentativa, "em 1835, o regente Diogo Antônio Feijó promulgou a Lei Imperial nº 101" (COMUNALLI, 2014, pp. 26-27). O modo como Comunalli buscou enredar a lei de 29 de agosto de 1828, a iniciativa da associação das empresas Aguiar Viúva Filhos e Co e Samuel Fillips e Co, de 1832 e o decreto de 1835, como já apontamos acima, foge ao padrão recorrente aos estudos sobre as ferrovias no Brasil. Por sinal, despido de seu caráter processual, esse decreto tem sido pouco visitado.

Como vimos acima, Adolfo Augusto Pinto explicou que "havia apenas algumas dezenas de anos que as estradas de ferro tinham começado a aparecer na Europa [...] quando se deu no Brasil o primeiro passo para a introdução no país desse extraordinário instrumento de civilização e progresso". Para produzir tal enlaçado, teceu uma tábua cronológica linear onde arrumou a sequência de alguns eventos, que elegeu por mais significativos para demonstrar a trajetória de inventos que tiveram ocorrência na Inglaterra e nos Estados Unidos. Amarrou a sequência desses eventos em um acúmulo técnico-científico que facultou as condições para a construção das primeiras locomotivas. Daí a construção das ferrovias Stockton a Darlington e Liverpool a Manchester. Chegando a esse ponto de sua descrição, engatou a assinatura do Decreto 101 de 31 e outubro de 1835 aos resultados das experiências ferroviárias na Inglaterra. Parece-nos necessário, contudo, lembrar que o autor não parou por aí. Ele teceu também alguns breves e importantes apontamentos sobre as duas primeiras iniciativas para a construção de ferrovias no Brasil – que tiveram ocorrência na província de São Paulo. E o autor considerou que essas duas primeiras iniciativas estiveram intimamente enlaçadas.

[126] A Aurora fluminense: jornal político e literário; nº 125 de 03 de dezembro de 1828. p. 519-520.

A segunda tentativa se desenrolou logo após a aprovação e sanção do Decreto 101 de 31 e outubro de 1835. Teria sido resultado do desenvolvimento da primeira experiência – e nesse caso, inclusive, contava com alguns dos mesmos atores, como veremos pouco adiante. Se ambas malograram, como a expressão utilizada por ele; expressão que lhe permitiu cunhar um quadro de análise do tempo histórico das experiências ferroviárias no Brasil, "nem se diga, entretanto, que todas essas tentativas eram inteiramente estéreis". Segundo o autor, esse momento pode ser mais bem compreendido como uma fase de aprendizado, aonde o acúmulo de experiências "vinham pouco a pouco preparando o terreno". Para ele, "o insucesso de cada novo esforço deixava sempre um resíduo útil, aproveitável, servindo, quando menos, para melhor orientar o trabalho do dia seguinte, portanto contribuía sempre para encaminhar a realização do grande *desideratum*" (PINTO, 1903, pp. 22 e 27).

O *insight* de Célio Lima, ao propor que melhor seria deslocar de 1835 para 1828 o marco necessário aos estudos das experiências ferroviárias no Brasil, encontra apoio em uma formulação de Adolfo Pinto. Em sua descrição da segunda tentativa de introdução das vias férreas na província de São Paulo, ocorridas em 1836/1838 através de lei provincial, o autor avocou atenção para o que ele chamou de "jurisprudência constitucional". Segundo sua interpretação, "as províncias já então tinham competência para legislar sobre a matéria. Essa competência vinha em primeiro lugar da lei geral de 29 de agosto de 1828, cujo artigo 2º estabelecia que as estradas que fossem privativas de uma só província seriam promovidas pelos seus presidentes em conselho". E seguiu explicando que

> mais tarde, o Ato Adicional que reformou a constituição política do Império promulgada a 12 de agosto de 1834, art. 10 § 8.º, declarou competir as Assembleias Legislativas Provinciais legislar sobre obras publicas, estradas e navegação no interior da respectiva província, que não pertencessem à administração geral do Estado. Estas disposições, tanto da lei de 29 de agosto de 1828, como do Ato Adicional, se referiam, como se viu, às estradas em geral, não especificando as estradas de ferro. Como, porém, estas, que já então eram conhecidas, não podiam deixar de ser compreendidas na denominação geral, pela simples razão de que o gênero contém a espécie, a conclusão a tirar é que a lei provincial de 30 de março de 1838 era perfeitamente constitucional (PINTO, 1903, p. 25).

Vejamos que Adolfo Pinto catalisou a difusão de experiências em outros lugares, bem como algumas das vontades mais difusas sobre a introdução desse modal no Brasil, ao bojo de sua interpretação. Entendia a existência de um largo arco de modais que abarcava o tema das vias interiores. Fossem as mulas, os carros de bois ou outras modalidades de carroças e diligências, fosse à navegação fluvial, a vapor ou não, fosse, enfim, os caminhos de ferro com suas locomotivas e vagões. Esses diferentes modais de transporte não eram desconhecidos aos agentes coevos. Como em suas palavras, "já então eram conhecidas" e por isso mesmo, "não podiam deixar de ser compreendidas na denominação geral" das vias interiores. E isso "pela simples razão de que o gênero contém a espécie". Sobre as diferentes possibilidades de modais das vias interiores; sobre as formas de integrar as diferentes regiões, atores e agentes de então se batiam nas Assembleias e nas ruas – ou seja, em diferentes espaços que alargavam o Estado Imperial, tomado aqui por arena dos enfretamentos das diferentes frações de classe em suas lutas pela direção da nação que imaginavam e circunscreviam.

Em sua tese de doutorado, Pedro Marinho não chegou a lançar um olhar mais detido ao decreto de 1835. Em passagem rápida, indicou que aquela proposição "aponta para o fato de que a formulação dos dirigentes do Império fosse uma resposta ao impacto do uso da tração a vapor que já vinha sendo utilizada em vias fluviais do Império, bem como às repercussões do impulso ferroviário na Inglaterra" (MARINHO, 2009, p. 218). Vejamos que se por um lado, o autor aproximou seu procedimento ao modelo explicativo de Manuel Fernandes Figueira ao colacionar o Decreto 101/1835 as "repercussões do impulso ferroviário na Inglaterra", por outro, o transbordou. No desenrolar de seu estudo, demonstrou a necessidade de romper com esse modelo de ligação mais direta. O fez ao introduzir em sua assertiva a relação entre o decreto 101 de 1835 ao arco de experiências anteriores que já se operavam no Brasil com os debates sobre o uso do vapor.[127] Mas,

[127] Em 3 de agosto de 1818, D. João VI havia promungado decreto que concedeu a Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta - depois Marquês de Barbacena -, Pedro Rodrigues Bandeira e Manoel Bento de Souza Guimarães um privilégio para a introdução de embarcações movidas a vapor no Brasil. No ano seguinte, Barbacena havia adquirido um navio à vapor na Inglaterra. A embarcação foi usada na navegação fluvial ligando o Porto de Salvador ao interior (SAMPAIO, 2006, pp. 68-71). Ainda que a iniciativa de Barbacena não tivesse logrado maiores êxitos, o uso da navegação a vapor foi posta nos horizontes de expectativas daqueles homens que teciam seus projetos de nação. Bruna Dourado realizou cuidadoso levantamento, dos "decretos do poder legislativo que concederam privilégios e monopólios para particulares e companhias responsáveis pela prestação do serviço". Os primeiros anos da regência foram bastante profícuos nesse sentido (DOURADO, 2017, p. 4). Segundo a autora "medidas de caráter geral foram promovidas para a organização da navegação a vapor no Brasil, por exemplo, o decreto n° 60 de 8 de outubro de 1833, a partir do qual ficou o governo apto para contratar companhias nacionais ou estrangeiras que prestassem o serviço de navegação a vapor nos rios e bahias do Império. Tal ato do legislativo evidenciou o

principalmente o fez porque essa passagem foi precedida por um denso debate sobre o processo histórico da formação "de um Brasil oitocentista 'moderno'". O autor retomou a formulação de Ilmar Mattos, sobre a relação entre a construção do Estado Nacional em sua sinergia com a formação e desenvolvimento da classe senhorial. Articulou em seu quadro de análise as novas conformações do mercado mundial. E entendeu que no novo contexto, "a inserção das economias dependentes no 'mercado mundial' não dependeria mais apenas da capacidade das classes dominantes locais ajustarem-se às demandas internacionais, aumentando a oferta de bens exportáveis". Complexificou e sofisticou suas análises ao colocar no arco do processo de ampliação do Estado brasileiro a arena dilatada onde frações de classes se batiam sobre a construção da necessária "capacidade de modernização dos aparatos facilitadores do escoamento da produção, como as vias de comunicação e portos e do crescimento das estruturas comerciais em funcionamento, como os serviços bancários e de seguros".[128] Ao traçar esse quadro, entendeu que havia uma sinergia que amalgamava as discussões científicas e técnicas, que "chegavam ao Brasil ao mesmo tempo que outras eram aqui formuladas" (MARINHO, 2008, pp. 73-79).

Não se tratava mais daquela via de mão única, que os enlaçados de Figueira deixava antever. Para o autor, tratava-se menos de uma via única, e mais de via de mão dupla, por assim dizer – ainda que se possa perceber a assimetria do trânsito de informações e até, de certa ordem de formulações técnicas e científicas. Enveredou pelas sendas historiográficas abertas por Ilmar Mattos e arranjou em seu construto teórico-metodológico a noção de bloco histórico do Brasil Imperial, conforme a elaboração de matriz gramsciana bem tramada por Ricardo Salles em seu Nostalgia Imperial. Produziu uma original e bem urdida reconstrução histórica da formação do Estado Imperial e descortinou a forja da Engenharia Imperial como parte necessária a melhor compreensão do Tempo Saquarema. Ao longo desse transcurso verificou um processo de lutas e

---

desejo do Estado imperial brasileiro de difundir o emprego de embarcações a vapor por meio da iniciativa de particulares. No ano seguinte, o decreto n° 32 de 6 de março concedeu à Companhia de Nictheroy o privilégio exclusivo por dez anos para a navegação por meio de barcos de vapor em todas as linhas da Província do Rio de Janeiro". Em sua compilação, informou que "o decreto n° 34 de 26 de agosto de 1833, a partir do qual ficou o governo autorizado a conceder privilégio exclusivo por dez anos ao negociante Guilherme Kopke para a exploração da navegação a vapor no rio das Velhas, o principal afluente do Rio São Francisco. Anos depois, foi promulgado o decreto n° 24 de 17 de setembro de 1835, que entre outras medidas autorizou o privilégio exclusivo por tempo de 40 anos "a companhia denominada Rio Doce – ou a outra companhia na falta dessa, para navegar por meio de barcos de vapor, não só aquele rio, como também diretamente entre aquele rio e as capitais do Império e da Bahia" (DOURADO, 2017, p. 4)

[128] Nas folhas do periódico "A Aurora Fluminense" de 13 de julho de 1838, um articulista escreveu que "hoje no Brasil, como em todos os países novos, o progresso da riqueza e da civilização reduz-se à questões de vias de comunicação e de bancos". Cf. A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1

enfrentamentos que se desdobraram, ao longo do tempo. Ao analisar o processo de consolidação do Estado Imperial em indissociável relação com a construção da direção moral e intelectual Saquarema, desvelou a trama de um dado tipo de modernização que

> longe de ser um processo de "modernização" sem sujeitos, o que se via era a elaboração de projetos de obras públicas, planos de viação, modernização de portos etc., proveniente de um conjunto de agentes intelectuais que, titulados por um mesmo "princípio educativo e pedagógico", partilhavam uma mesma filosofia de vida, percebida entre outros aspectos como uma capacidade de intervir no que reclamasse "modernização". As noções de "progresso" e "civilização" reelaboradas pelos dirigentes imperiais coadunavam-se com a imagem que estes procuravam construir e exibir aos países da Europa e aos Estados Unidos. Interpretavam, assim, as questões prioritárias às frações da classe dominante que representavam e procuravam imprimir um conteúdo propício às suas próprias concepções que significassem uma "mensagem", vinda de um país da América Latina, mas que essencialmente se impunha como "civilizado" e caminhante rumo ao "progresso", pela "ordem". Esse exercício de adequação aos interesses da classe dominante foi favorecido e condicionado pelo ritmo econômico extraordinário da produção de café, em estreita relação com as exigências do desenvolvimento do capital europeu, depois estadunidense, baseado em equilíbrios instáveis, tais como: o permanente incremento das exportações, a afluência de novos capitais e domínio do comércio exterior e da comercialização em geral pelo capital estrangeiro e, finalmente, mas não menos importante, a subordinação da produção pelas frações da classe dominante brasileira (MARINHO, 2008, pp. 82-83).

Em sua reconstrução, análise e explicação histórica, Pedro Marinho apreendeu o processo em que as disputas sobre as diferentes acepções de ordem e civilização foram desenroladas. Se conheceram uma forma mais definida na década de 1850, essas concepções de mundo foram também o resultado do processo de lutas. Foram, por assim dizer o resultado possível, frente a outras possibilidades em aberto. E foram o resultado do processo de consolidação do Estado Imperial. Uma consolidação que contou com a atuação consciente e deliberada de agentes carnados que se enfrentaram na arena, cada vez mais ampliada do Estado, na disputa por uma direção. A modernização conservadora, como concepção de mundo, foi uma modernização Saquarema. Uma modernização tecida com vistas à conservação do Estado Imperial. Uma modernização amanhada por ideólogos formuladores que representavam os interesses restritos de uma fração de classe e difundida

como um interesse de todos; um interesse nacional. Essa modernização Saquarema foi forjada em íntima articulação com a construção da ordem e civilização Imperial.

A proposição do decreto 101 de 31 de outubro de 1835 se deu em meio às refregas que demarcaram um momento chave a esse processo. “Buscar a real identidade na aparente diferença e contradição, e procurar a substancial diversidade sob a aparente identidade é a mais delicada, incompreendida e contudo essencial virtude do crítico das ideias e do historiador do desenvolvimento histórico” (GRAMSCI, Apud. MARINHO, 2008, p. 18). Sob nosso ponto de vistas, o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha está inserido no transcurso histórico da forja de dois campos de força em disputa: regressistas/conservadores e progressistas/liberais. O que implica reconhecer “o conjunto das relações sociais historicamente determinadas, ou seja, um fato histórico verificável, dentro de certos limites, com os métodos da filosofia e da crítica”. Em uma dada concepção da “ciência política [...] em seu conteúdo concreto (e também em sua formulação lógica) como um organismo em desenvolvimento” (GRAMSCI, 2007, p. 56).

Assim como Flávio Cavalcanti, também entendemos que o chamado Decreto Feijó pode, e deve, ser mais bem compreendido, se visto como um plano ferroviário. E tal plano, nos parece guardar intima conexão com o desenrolar das aspirações, das vontades difusas, mas que seguiam em forte marcha ascendente, de implantação de estradas de ferro no Brasil. Um plano que olhava longo; e que imiscuía em si uma dada forma de apreender e projetar o próprio Estado Imperial. Quase um decênio antes da apresentação do Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha, Bernardo Pereira de Vasconcelos foi um dos Deputados que participaram ativamente dos encarniçados debates sobre um projeto de Agricultura e Povoação para o Maranhão, que teve ocorrência na Câmara dos Deputados em 1826. Em meio às arengas que marcaram a discussão daquela proposta, Vasconcelos expressou:

> eu olho para as companhias como para os mais estabelecimentos, de que se tem feito uso para promover o aumento dos Estados: se são bem ordenados, dão muita utilidade, se o não são, causam muitos danos. São as companhias na verdade grandes instrumentos, de que um bom governo se serve para vencer muitas dificuldades; mas por isso mesmo que são corporações poderosas dentro do Estado requerem as maiores cautelas e toda a sabedoria no seu emprego; porque se degeneram podem trazer ao Estado a sua ruína (BRASIL, 1826 [1874] (C), p. 195).

Naquele momento, Vasconcelos afirmou que não era "contrário às companhias; quero-as no meu país, mas quero-as com regra e ordem". Ele alertava que as companhias poderiam colocar obstáculos "ao progresso da indústria, se [...] consegu[issem] realizar o monopólio para o qual todas têm a maior tendência." Chamava a atenção para os perigos aos governos que essas "corporações poderosas" poderiam representar (BRASIL, 1826 [1874] (C), p. 195).

Não nos parece estranho que o estigmatizado *Proteu* tenha sacado de imediato a proposta para a construção de um plano viário para a Província de Minas Gerais. Plano aprovado, sancionado e que deu origem a Lei Provincial n.º 18, de 1º de abril de 1835. Por sinal, vale lembrar que esse era um plano há muito tempo acalentado e amadurecido. Apesar de inferirmos aqui que essa experiência esteve intimamente ligada a proposição, tramitação e aprovação do Decreto Imperial 101 de 31 de outubro de 1835, não devemos deixar de reconhecer que há entre esses dois planos enormes diferenças. O primeiro era tão detalhado que chegava ao requinte de expressar como deveriam ser edificadas as estradas, especificando sua largura, os materiais de que deveriam ser feitas as pontes, indicava locais aproximados para a colocação das barreiras etc. Em contra partida, o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha era de estupenda simplicidade, se comparado à experiência anterior.[129]

> O Regente em nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo há por bem sancionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembleia Geral Legislativa:
> Art. 1º – O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros;
> Art. 2º – Nos lugares, em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre elas for construída, fica a Companhia obrigada a construir outras em tudo iguais às que existiam, sem poder exigir por isso taxa alguma;

[129] Tratando a atuação de Bernardo Pereira de Vasconcelos na primeira legislatura da Assembleia dos Deputados da Província de Minas Gerias, Otávio Tarquínio relata que "um dos problemas máximos de Minas era a dificuldade de comunicações. Para resolvê-lo, Vasconcelos apresentou um longo projeto de 56 artigos, sobre construção de estradas, caminhos e pontes em toda a sua província, revelando um conhecimento completo dela e o senso prático de sempre. Afirmando que o que existia em uso eram "meros carreiros e trilhos", o grande deputado provincial queria boas estradas, da largura de 35 palmos livres, além dos canais, fossos, muros e socalcos dos lados, estradas de forma abobadada, com pequenas pedras quebradas, pontes de pedra ou madeira de lei, com guardas, cobrando-se para ressarcimento do dinheiro gasto o que chamava de "taxas itinerárias". O projeto de Vasconcelos transformou-se na lei provincial nº 18, de 1º de abril de 1835. (SOUSA, 2015, pp. 156-157)

> Art. 3º – O Governo poderá conceder a estas Companhias os privilégios concedidos à do Rio Doce nos arts. 5º, 6º, 8º, 9º e 13º, do Decreto de 17 de setembro do corrente ano, em tudo quanto for aplicável;[130]
> Art. 4º As Companhias deverão preencher as seguintes obrigações:
> § 1º – Não receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por légua, nem por passageiro mais de 90 réis;
> § 2º – Dirigir a estrada pelas cidades e vilas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direção que lhes parecer melhor;
> § 3º – Começar a estrada no prazo de dois anos, a contar do dia em que concluírem o contrato com o Governo, e a fazer cada ano pelo menos cinco léguas de estrada;
> § 4º – Ficar sujeita às multas, e comunicações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos parágrafos antecedentes;
> Art. 5º – Ficarão revogadas todas as disposições em contrário.

Um plano singelo, sem dúvidas. Pouco esmiuçado, carente de maturidade. Mas, ainda assim, um plano. Vimos antes que, em 1832, as empresas Aguiar Viúva Filhos e Co e Samuel Fillips e Co, associaram-se na proposta para a construção de uma ferrovia na Província de São Paulo. A proposta não foi adiante, é bem verdade. Mas, não se pode esquecer que encontrou forte e sólida base de sustentação em fração daqueles que integravam o Conselho Geral da Província. Que contorceram, retorceram e aprovaram aquilo que nem os sócios havia propostos. Por sinal, apesar de associados num primeiro momento, é possível levantar a hipótese de que naquele instante de forte ebulição, a Samuel Fillips e Co tenha desistido do intento. Lembremos que nenhuma das empresas deixou representante na cidade de São Paulo para dar andamento as tratativas, e que o

[130] No Decreto nº 24 de 17 de Setembro de 1835, a que faz menção o decreto 101 de 1835, lemos o seguinte:
Art. 5º Serão livres do recrutamento de mar e terra, por espaço de cinco anos, os Brasileiros empregados no serviço da Companhia, menos no caso de guerra.
Art. 6º Todas as máquinas, barcos de vapor, instrumentos, ou outros artefatos de ferro ou qualquer metal, importados para o serviço da Companhia, serão isentas de quaisquer direitos de importação por espaço dos primeiros cinco anos, ficando a Companhia privada deste privilegio, logo que por sentença se prove ter havido abuso da sua parte.
Art. 8º Os terrenos, de que a Companhia houver de necessitar para a construção de estradas, pontes, cais, comportas, canais, diques ou represas, se forem devolutos, ser-lhe-hão cedidos gratuitamente, se de propriedade particular, serão prévia e definitivamente avaliados por árbitros, e o seu importe entregue por ela aos proprietários, ou depositado em juízo no caso de que ele recusem recebê-lo; não devendo por pretexto algum ser a Companhia estorvada em seus trabalhos, salvo aos proprietários o recurso para o Tribunal competente, somente no que respeita á boa ou má avaliação.
Art. 9º As taxas, que a Companhia estabelecer em seu beneficio pelo transito das estradas, pontes, canais, ou pela navegação que lhe é privativa, serão consideradas interesse do capital nos primeiros 40 anos, reservando-se á Nação, passado esse prazo, o direito de remir as obras pelo valor, e modo que for estabelecido a juízo de árbitros, ou de prorrogar o privilegio por mais outros 40 anos, findos os quais, sem indenização alguma, obrigada a Companhia e entregá-las em bom estado.

sócio de Santos (Aguiar Viúva Filhos e Co) acabou forçado a dizer que já não podia responder pelo sócio do Rio de Janeiro. Ainda assim, os integrantes da Comissão composta por membros do Conselho Geral tencionaram o presidente da Província de São Paulo para que o intento fosse levado adiante.

Se o plano para a construção de bases legais para a edificação de estradas carroçáveis que ligassem a Corte com a fronteira da província da Bahia já se encontrava em fase de discussão a largo intervalo de tempo no interior do Conselho Geral da Província Mineira; se quando soube da proposta o Marquês de Barbacena chegou a lembrar de que para essa via interna uma ferrovia não era a mais adequada; o mesmo não se pode dizer sobre uma proposta de construção de estradas de ferro no interior da Assembleia Geral. Ainda assim, as esperanças, os anseios, os desejos, ou seja, as primeiras expressões de vontades começavam a aparecer. Nos periódicos de época as notícias sobre as experiências ferroviárias em Inglaterra, Estados Unidos, França e em menor volume Cuba, Bélgica e etc., circulavam. E, eram crescentes as opiniões sobre a necessidade de implantação desse tipo de via interior no país. Vimos que essas primeiras expressões de vontades chegaram a ocupar, em diferentes momentos, algumas páginas do "A Aurora Fluminense" – folha periódica que contribuiu a difusão do estigma de *Proteu* a Vasconcelos. Parece-nos que o *Proteu* se propôs a sugerir uma norma geral, que pudesse direcionar e regular as possíveis propostas. O Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha, foi o resultado possível aos enfrentamentos que começavam a ganhar corpo aquele instante.

Esse plano estabelecia um corte territorial – bem amplo, é verdade – que teria alguma regulação de investimento em construção de ferrovias. Nesse recorte encontrava-se o médio Vale do Paraíba cafeeiro – e nesse sentido, quase de modo obrigatório as vilas de Vassouras e Piraí, que eram porta e encruzilhada da Bacia do Paraíba. Por seu turno, enredar nesse arranjo as províncias da Bahia e do Rio Grande do Sul colocavam, de modo explícito nas letras do decreto, a província de Minas Gerais, e de modo indireto a Província de São Paulo. Em resumo, o decreto estabelecia algumas regras ao investimento em ferrovias na mais destacada região da agricultura de exportação em momento em que explodiam diferentes concepções de Império.

Por sua vez, nos parece importante destacar que, por muitas vezes, o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha foi tido por irreal porque amarrava um enorme arco territorial. Odilon Nogueira de Matos calculou que, "se construída, teria uma extensão superior a 5.500 quilômetros" (MATOS, 1990, p. 59). De nosso lado, não entendemos bem

assim. Não nos parece que estivesse estabelecido nas linhas do plano que a empresa ou as empresas associadas devessem assumir o compromisso de propor e executar uma única linha que fizesse a ligação entre todos os diferentes pontos ali mencionados. Por sinal, essa significação não estava no horizonte nem de seus formuladores, nem dos agentes coevos que interpretaram o decreto para conceder privilégios. E isso nos parece bastante óbvio, se verificarmos algumas das concessões que decorreram desse arcabouço legal. Visto por essa angulação, o que os formuladores do plano fizeram foi delimitar, frente ao conjunto do Império, um corte espacial tido por preferencial aos possíveis investimentos ferroviários, ao mesmo tempo em que, principalmente, criavam algumas regras garantidoras da ordenação socioespacial do lugar. Estipulava um pequeno conjunto de regras gerais que constrangiam as iniciativas de abertura das vias interiores a um dado arco de projeções elaboradas por fração de classe em um momento de crescente difusão de notícias ferroviárias.

O artigo 2º do decreto é um bom exemplo para demonstrar isso. Anos antes, o liberal Tobias de Aguiar[131] havia levantado a questão da necessária formulação de regras que impedisse a formação de monopólio. Entendia que a concessão da abertura de novas vias interiores deveria estar respaldada pela busca do rebaixamento do preço dos transportes de gêneros e pessoas. Queria que nas regras do jogo, as escolhas feitas entre os diferentes modais se desse pela concorrência, e não pela submissão e subordinação dos produtores do interior a existência de uma única alternativa de transporte. E por isso, buscava resguardar os investimentos públicos realizados até aquele momento. Ou seja, desejava que as normas devessem impedir que as companhias se apropriassem das vias interiores e as monopolizassem de modo particular. Percebe-se no artigo 2º do plano Vasconcelos, Veloso e Rocha o estabelecimento de regra que impedia que os empenhos anteriores em vias interiores fossem transpassados a particulares; que fossem, por assim dizer, privatizados. As estradas abertas deveriam continuar a existir. Caso fosse necessário utilizar trechos delas, os investidores deveriam garantir que o estabelecimento das novas vias ferroviárias pudessem se constituir em mais uma alternativa ao transporte de produtos e passageiros. Ou seja, o artigo 2º visava impedir que as companhias pudessem colocar obstáculos "ao progresso da indústria, se [...] consegu[issem] realizar o monopólio para o qual todas têm a maior tendência".

[131] Que àquele instante era o presidente da província de São Paulo e se via comprimido aos limites possíveis do amplo arco da moderação.

Poucos dias após sua sanção, circulou nas folhas periódicas da época que o Marquês de Barbacena iria para Londres. No jornal "7 de Abril", de 11 de novembro de 1835, informou-se que "entre outras incumbências feitas ao Marquês de Barbacena, a mais importante é a de promover uma ou mais companhias para uma estrada de ferro entre esta Corte e as Capitais de Minas Gerais e Rio Grande do Sul".[132] Segundo Almir Chaiban El-Kareh, "a fim de atrair capitais europeus, o marquês de Barbacena fora encarregado de estudar as condições do mercado inglês, onde se deveria organizar uma companhia que se responsabilizasse por tal empreendimento" (EL-KAREH, 1982, p. 11). Ceci Vieira Juruá buscou interpretar o significado da entrada de Barbacena no circuito da busca por capitais na Praça de Londres. Para a autora, esse era um forte indicador de que "havia, desde esse primeiro decreto, interesses ingleses no caminho de ferro que faria a ligação entre o Rio de Janeiro e a província das Minas Gerais". Segundo sua avaliação, não haveria "ninguém melhor que o Marquês de Barbacena para esta tarefa junto aos ingleses [...] pois se tratava de uma pessoa com ampla rede de contatos na capital do Império Britânico" (JURUÁ, 2012, p. 67).

Neste pequeno ponto, divergimos das interessantes análises levadas a cabo pela autora. É inegável a preeminência da Praça de Londres no mercado de capitais. Contudo, não entendemos que os "interesses ingleses", com os quais Barbacena, não poucas vezes, se alinhou e mesmo foi porta-voz, tenha pesado, de modo mais direto, sobre a tramitação e sanção do plano Vasconcelos, Veloso e Rocha. Ao correr de seu trabalho, a autora bem destacou algumas das articulações entre Barbacena e os "interesses ingleses". Interesses expressos em sua empreitada na "introdução de barcos a vapor na Bahia, ao final da década de 1810" (JURUÁ, 2012, p. 67); na sua atuação frente às questões sobre o fim do tráfico transatlântico de escravos; no quadro da questão do reconhecimento da independência e de seu papel como mediador de empréstimos junto a agentes financeiros que representavam os interesses dos Rothschild – a exemplo da Samuel Fillips e Co. E, transpassando tudo isso, sua concepção de mundo; seu papel de intelectual formulador e porta-voz de sua leitura e interpretação do *laissez faire, laissez aller, laissez passer*.

Entre as folhas periódicas que circulavam a época, o "7 de Abril", como já sabemos, contava com a colaboração de Bernardo Pereira de Vasconcelos. Evaristo da Veiga, em seu "A Aurora Fluminense", por não poucas vezes referiu-se a Vasconcelos

[132] Jornal 7 de abril, edição nº 293 de 11 de novembro de 1835. p. 1

como "o espírito do 7".[133] Lemos acima a breve nota, publicada na primeira página do "7 de Abril" de 11 de novembro de 1835, sobre um dos afazeres de Barbacena em Londres. Na página 4 do mesmo periódico, voltou-se ao tema. Sob o título "Nova Administração", um articulista daquela folha dava notícias de uma espécie de dança das cadeiras promovida pelo governo Feijó. Informava a nomeação de José de Araújo Ribeiro como Presidente do Rio-Grande; José Cesário de Miranda Ribeiro como Presidente de São Paulo; Joaquim Marcellino de Brito como Presidente da Bahia; Joaquim Nunes Machado como Presidente da Paraíba e o Brigadeiro Soares de Andréas como Presidente e Comandante das Armas do Pará.

Após enumerar essas mudanças nas presidências de Províncias, o articulista dizia que a mais "notável" das nomeações feitas pelo governo era a do Marquês de Barbacena como Ministro Plenipotenciário do Brasil em Londres. Ele fazia lembrar que no lugar "havia um encarregado de muitos importantes objetos, e que, segundo consta do Correio Oficial, continua a tratá-los". E seguiu dizendo que "qualquer que seja a opinião que formemos da capacidade e patriotismo de cada um d'esses Srs., não julgamos airoso declará-la, nem censurar o Governo por não combinarmos a alguns respeitos sobre certos Srs." Seguia dizendo que o "Governo fez o que entendeu conveniente; tinha direito para fazê-lo". Mas avisava que a "censura justa só recairá sobre ele quando algum ou alguns dos nomeados não satisfação à expectação publica". E seguia alertando que nessa ocasião "então diremos que tal ou tal nomeação foi má, porque o Governo devia lembrar se de precedentes a que fechou os olhos, e que por essa falta os resultados das nomeações foram maus". Por fim, não perdeu a oportunidade de dar mais uma espetadela nos redatores de "A Aurora Fluminense". Alfinetou dizendo que "O Sete d'Abril, que não adula como a Aurora, não porá tropeços a marcha do Governo".[134] Vejamos que o "7 de Abril", não alfinetou apenas o "A Aurora Fluminense". Apontava seu desagrado com muitas daquelas nomeações que marcavam a "nova administração" do Império. Ou seja, também era alvo do articulista do "7 de Abril" as escolhas feitas por Feijó.

Em seu relatório de 1836, o então Ministro dos Negócios do Império Antônio Paulino Limpo de Abreu, dizia cumprir o dever de informar que "o Governo desejou contratar a construção de uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para a de Minas Gerais, e que para esse fim mandou fazer algumas diligencias em Londres". Mas

[133] A Aurora Fluminense. Volume 8, número 1083 de 19 de agosto de 1835. p. 4047.
[134] Jornal 7 de abril, edição nº 293 de 11 de novembro de 1835. p. 4

esse esforço não foi exitoso. Segundo as informações que recebeu, "naquela Capital" o momento era "pouco favorável a semelhantes empresas". Ainda segundo essas informações, o ambiente pouco favorável a esse tipo de negócio, conjugado com a "ambiguidade, que em algumas das suas expressões oferece a Resolução de 31 de outubro de 1835, que devia servir de base a qualquer ajuste, não deu lugar a procedimento ulterior" (ABREU, 1836, pp. 36-37).

> Cumpre ponderar, Senhores, que, enquanto em objetos puramente administrativos se *não deixar ao Governo certa liberdade*, pouco melhoramento se poderá conseguir. Uma palavra só menos calculada, ou menos bem definida, suscita dúvidas, necessidade de interpretação autentica, demoras, e finalmente desvio dos concorrentes, que, receosos por uma parte, e por outra parte solícitos em darem emprego aos seus capitais, que fora de giro convertem-se em fundos mortos, procuram objetos, em que os coloquem sem o receio de contestações (ABREU, 1836, p. 37 (grifo nosso)).

Conhecida na historiografia por Decreto Feijó, a "Resolução de 31 de outubro de 1835" foi rapidamente posta em xeque por alguns daqueles que ocupavam postos-chave no governo de Feijó. Entre eles, Limpo de Abreu e Barbacena. Certamente o Ministro dos Negócios do Império respaldou essa fração de seu relatório nos informes vindos de Londres, onde estava Barbacena como Ministro Plenipotenciário do Brasil. Vale à pena enumerar algumas das assertivas que vimos acima. (1) Limpo de Abreu narrou que "o Governo desejou contratar a construção de uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para a de Minas Gerais". E, ao que parece, Barbacena foi escalado para esse fim. (2) Contudo, parece que Barbacena não recomendava essa proposta. Dissemos pouco antes que, em 1834, Barbacena entendeu não haver condições para a instalação de caminhos de ferro entre a Corte e a Capital da província mineira. Àquela ocasião, ele se mostrou bastante empolgado com a proposta das estradas carroçáveis. Lembrou de comentar a matéria que leu no *Times* sobre as carruagens a vapor inventadas pelo Senhor Dance. Mas, estradas de ferro não! (3) Na sessão do Senado de 19 de outubro de 1835, Barbacena julgava ser de tão "suma importância" a proposta, já discutida na Câmara dos Deputados, que autorizava "o governo contratar a empresa da fatura de uma estrada de ferro de comunicação entre as Províncias do Rio de Janeiro, Minas, São Paulo e Rio Grande" que resolveu tomar "a liberdade de rogar ao presidente a desse para ordem do dia independente

do parecer da comissão". (4) Segundo os informes que recebeu de Londres, Limpo de Abreu fez inserir em seu relatório que a "ambiguidade, que em algumas das suas expressões oferece a Resolução de 31 de outubro de 1835" impediram que o desejo do governo fosse levado a cabo.

Teriam ocorrido mudanças substanciais nesse curto intervalo de tempo? Em 1834 não havia condições, as ferrovias não eram recomendadas. Mas, em 1836 já havia condições suficientes para garantir a sustentabilidade de tal tipo de empreendimento? Havia condições materiais e morais para que o "desejo" do governo estivesse livre? A leitura do relatório de Limpo de Abreu faz sugerir que, ou o olhar de Barbacena, em 1834, foi equivocado, ou se havia operado mudanças substanciais que garantissem a execução e sustentabilidade das vias férreas. De um modo ou de outro, a interpretação que Limpo de Abreu dirigiu e visou compartilhar com os Deputados e os Senadores do Império, é que em 1836 apenas duas situações ainda aprisionavam a vontade do governo. A primeira delas escapava mais diretamente aos representantes da nação, e seus legisladores. Na Praça de Londres, o momento era "pouco favorável a semelhantes empresas". Visto assim, não se tratava de uma questão que abarcasse os interesses de investimentos de capitais em ferrovias no Centro Sul do Brasil. Tratava-se de um quadro geral, que iria passar. E aí entra o ponto em que os legisladores poderiam obrar. Afinal, o segundo e derradeiro embaraço que amarrava a liberdade do querer, que atravancava o desejo do governo era a "ambiguidade, que em algumas das suas expressões oferece a Resolução de 31 de outubro de 1835". Feito esse enlaçado, Limpo de Abreu ponderou: "se *não deixar ao Governo certa liberdade*, pouco melhoramento se poderá conseguir". Desta ponderação, emerge um quadro de questões: O argumento, cuidadosamente organizado por Limpo de Abreu, representa uma crítica à formulação descuidada da "Resolução de 31 de outubro de 1835"; era uma crítica a "ambiguidade" de algumas "expressões", ou seja, o uso de palavras "menos calculada, ou menos bem definida"? Ou a argumentação elaborada por Antônio Paulino Limpo de Abreu, representava uma crítica à existência de um quadro legal que "*não deixa[va] ao Governo certa liberdade*", ou seja, que impõe certa ordem de constrangimentos à liberdade do Governo? Por fim, essa lógica ou/ou é verdadeira? Será que uma questão necessariamente exclui a outra?

Não tardou para que começassem a aparecer pedidos de concessão com base no Plano. Ainda em 1835, voltou a circular na província de São Paulo notícias sobre a possibilidade de abertura de uma ferrovia que pudesse ligar o interior da província ao Porto

de Santos. Em sua descrição, Adolfo Pinto informou que "estimulada pelo exemplo da Assembleia Geral Legislativa", em 1836, a Câmara dos Deputados da Província de São Paulo aprovou "um plano grandioso de viação aperfeiçoada, um sistema de caminhos de ferro e vias fluviais, qual o que consta da lei n.º 51 de 18 de março de 1836". A esse momento, entrava em cena novamente a Aguiar Viúva Filhos e Co. Mas, desta vez associada à outra firma, a Platt e Reid Co.[135] Pouco tempo depois essa lei foi "revogada e substituída pela de n.º 115 de 30 de março de 1838, que reproduziu com pequenas alterações a primeira" (PINTO, 1903, p. 24).

> Art. 1º Fica autorizado o Presidente da Província a conceder carta de privilegio exclusivo á companhia de Aguiar, Viúva, Filhos & Comp., Platt e Reid, para a factura de uma estrada de ferro, com as seguintes condições: a companhia fará estradas de ferro, ou outras de mais moderna e perfeita invenção, ou canais ou uma e outra coisa, apropriados ao transito de carros de vapor, ou sem vapor, puxados, porém por barco de vapor, para o transporte dos gêneros e viajantes desde a vila de Santos até ás de São Carlos, Constituição, Itú ou Porto Feliz, ou para todas estas, como também desde a vila de Santos até á de Mogi das Cruzes, podendo juntar o rio Paraíba ao Tietê no primeiro ponto mais perto desta vila, em que a companhia julgar possível, para a navegação de seus barcos, e a fim de poder a companhia dar transporte entre esta vila, a cidade de S. Paulo, e a vila de Santos, começando as respectivas obras, dentro do prazo de três anos, e neste mesmo declarando ao Governo da Província qual a direção total das obras da empresa; estes três anos se contarão da data da lei da Assembleia Geral, que sancionar as disposições d'esta, que dependerem da sua aprovação (PINTO, 1903, p. 24).

Para Adolfo Pinto, a tramitação da proposta na Assembleia Geral só se fez necessária "quanto a algumas estipulações acessórias, exorbitantes da competência provincial, e não pelo que se referia á concessão da estrada de ferro e do privilegio exclusivo". Na interpretação do autor, "tanto foi reconhecida e respeitada desde então a competência das Assembleias Provinciais para legislarem sobre [o] assunto, que a

[135] "Em 1832, a firma de Santos, Aguiar, Viúva, Filhos & Cia., associada aos comerciantes ingleses Samuel Phillips & Cia., estabelecidos no Rio de Janeiro, se propunha a constituir uma empresa destinada a construir 'um caminho ou por terra ou por rios, ou por ambos, do Porto de Santos até Porto Feliz e suas ramificações', com a finalidade de conduzir, da melhor forma e pelo menor preço, os gêneros das províncias de São Paulo, Goiás, Mato Grosso e de uma parte de Minas Gerais. Em 1836, a mesma firma Aguiar, Viúva, Filhos & Cia., juntamente com Platt & Reid, submeteu à Assembleia Legislativa de São Paulo, [proposta que] tinha por escopo ligar Santos a uma das cidades de Itu, Piracicaba ou Porto Feliz. A autorização foi concedida pelas leis 51, de 18 de março de 1836 e 115, de 30 de março de 1838" (JURUÁ, 2012, p. 106 (n. 110)).

Assembleia Geral Legislativa" ao apreciar a lei provincial n.º 115 de 30 de março de 1838, "limitou-se a declarar aprovados os artigos que exorbitavam da competência do poder provincial"[136]. É particularmente interessante perceber esse fenômeno, que marcou a tônica do processo de concessões de privilégio aos principais pedidos ocorridos nesse intervalo de tempo. Os pedidos eram feitos em primeiro lugar as Assembleias provinciais. Chegavam a Assembleia Geral principalmente quando também buscavam privilégios que abarcassem o artigo 3º e/ou quando visavam extrapolar os limites territoriais das províncias. Nesse último caso, as Assembleias Provinciais decidiam sobre a parte concernente a sua territorialidade, cabendo a Assembleia Geral aprovar ou não a proposta referente à possibilidade de sua expansão sobre outras províncias. Apontamos acima que o decreto de 1828 estabelecia diferentes categorias de vias interiores. Por sua vez, no que toca a este ponto, o Ato Adicional não promoveu rupturas que alterassem o sentido dessa categorização e as responsabilidades correlatas concernentes (MARASCHIN, 2016).

> Tendo a lei geral especificado os favores sobre que não podiam as Assembleias Provinciais legislar, deixando ao mesmo tempo de fazer menção da concessão da estrada de ferro e do privilegio, é evidente que assim procedeu o legislador por entender que estes dois assuntos cabiam na competência constitucional das Assembleias Provinciais. E esta inteligência do poder legislativo geral não podia deixar de ser respeitada e seguida, porque era a este mesmo poder que competia interpretar o Ato Adicional, no caso de dúvida sobre qualquer de seus artigos. Ficou assim firmada bem cedo a jurisprudência constitucional a respeito da matéria (PINTO, 1903, p.26).

[136] 1º A declaração de que seriam considerados cidadãos brasileiros no fim de um ano de sua chegada á Província todos os colonos importados á custa da companhia que quiserem naturalizar-se.
2.º A concessão feita á companhia para durante o privilegio extrair toda a pedra de ferro, que precisasse para a execução de suas obras; podendo levantar para isso as fabricas necessárias em terrenos devolutos e ainda de particulares.
3.º A isenção de direitos às máquinas e todo o material importado nos 12 primeiros anos.
4.º O direito de entrar, salvas as formalidades legais, nas terras e águas, que se achassem na linha de suas operações, e o de aproveitá-las, bem como de servir-se das madeiras, pedra ou cal que extraísse, sem indenização, nos terrenos devolutos.
5.º A cessão á companhia de 12 léguas em quadra, para ela distribuir pelos seus colonos.
6.º O direito de comprar terras ainda não aproveitadas.
7.º A isenção aos possuidores e cultivadores de todas essas terras do pagamento dos dízimos e mais impostos de produção, por espaço de 20 anos; e a cessão plena á companhia de todos os minerais ou produtos que achasse nas escavações que fizesse em qualquer parte por motivo da construção ou estabelecimento da estrada de ferro (PINTO, 1903, pp. 25-26).

Adolfo Pinto percebeu certa ordem de sincronia entre as novas iniciativas que tiveram ocorrência, a partir de 1835, na província de São Paulo, com o início da "ativa propaganda em favor das estradas de ferro" promovida, em 1836, por Thomas Cochrane na Corte (PINTO, 1903, p.27). Também para Aroldo de Azevedo, "foi com base nesse Decreto que o Dr. Thomas Cochrane [...] deu início a uma ativa propaganda em favor das estradas de ferro e acabou por se transformar, por mais de uma década, em discutida personagem de nosso incipiente drama ferroviário" (AZEVEDO, 1965, p. 24). Segundo relato de Thomas Cochrane

> foi em 1838, por ocasião de uma excursão que fiz ao interior do Rio de Janeiro, que pela primeira vez tive a ideia de empreender a construção de uma estrada de ferro no Brasil. O sistema de transportes, adotado no país, sistema que reunia os três maiores defeitos da condução – a carestia, a lentidão e risco – bastou para despertar esse pensamento, que a fertilidade do solo acoroçoava. Era meu companheiro de jornada o Sr. Barão de Schenneburg, hábil engenheiro e meu amigo. Auxiliado por ele, tratei logo de estudar a exequibilidade da ideia; examinando as condições topográficas e atendendo à população e cultura dos municípios. Quanto à parte técnica, preocupava-nos especialmente a possibilidade do trajeto da serra (COCHRANE, 1866, *Apud*. AZEVEDO, 1965, p. 24).

De acordo com os dados colhidos por Gabriel José Rodrigues Dias, em sua passagem pelo Vale do Paraíba em 1838, Thomas Cochrane esteve acompanhado do "Barão Maximiliano vonSchenneburg, engenheiro austríaco radicado no Brasil em 1828 por convite de Dom Pedro I". A dupla desenvolveu um "extenso trabalho de prospecção pelo Vale do Paraíba". Ao longo desse trabalho, realizaram "levantamentos sobre os relevos da Serra, centros de produção e concentração populacional entre Rio, Minas e São Paulo que pudessem ser atendidos pela Estrada de Ferro" (DIAS, 2018, p. 22). O momento dessa excursão de Thomas Cochrane pelo médio Vale do Paraíba foi travejado pelo fortalecimento do movimento regressista, que se desenrolou em sinergia com a "consolidação da região e de sua poderosa moeda no conjunto do Império: o café". Nas palavras de João Carlos Escosteguy Filho, "essa consolidação, mais do que entrelaçada ao movimento regressista, possibilitou-lhe a base de sustentação sem a qual o Regresso não poderia ter se expandido como o fez" (ESCOSTEGUY FILHO, 2010, p. 102). Como

vimos pouco antes, entendemos o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha como resultado dos enfrentamentos tecidos nesse momento chave.

> Se Vasconcelos, com a defesa do tráfico africano, parecia apegado em demasia a uma política econômica rotineira e que não poderia subsistir, dava na mesma época sinal de que também sabia olhar o futuro e estava disposto a antecipá-lo, com a iniciativa que teve na sessão de 3 de outubro de 1835. Assim é que ele e os deputados Manuel Paranhos da Silva Veloso e J. F. de Figueiredo Rocha apresentaram naquela data o primeiro projeto de lei referente à construção de estradas de ferro no Brasil, sob a forma de concessão de privilegio a uma ou mais companhias que as construíssem da capital do Brasil as das províncias de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia. O projeto correu ligeiro e, depois de aprovado em todas as discussões, foi encaminhado ao Senado, que também não o retardou, e a 31 de outubro já o sancionaria o novo regente padre Diogo Antônio Feijó. Estariam o deputado mineiro e seus colegas da Bahia e Rio Grande tomados de um entusiasmo que as circunstancias do país não justificavam (SOUSA, 2015, p. 262).

Como já vimos, o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha passou a historiografia por Decreto Feijó. Vimos anteriormente que alguns autores, a exemplo do engenheiro civil Vicente Alves de Paula Pessoa enlaçou esse decreto ao quadro de lutas que levou, em 1837, Feijó a renunciar ao seu papel de regente. A nomenclatura “Decreto Feijó”, menos que resultado da escolha feita por agentes coevos ao processo de sua sanção, foi o resultado de uma construção historiográfica. Uma construção tecida e reiterada sob uma forma de compreensão do devir. Para melhor compreender essa afirmação, vale lembrar outra lei. Sancionada em 7 de novembro de 1831, mais conhecida como “lei para inglês ver”, a lei antitráfico passou a ser conhecida por “Lei Feijó”. Nesse sentido, há aqui uma sutil elaboração. O regente foi associado há um tempo histórico em que uma fração da sociedade brasileira se colocava contra a escravidão e a favor de uma modernização liberalizante. Essa fração teria uma base social territorialmente bem definida. O sudeste. Mas não todo o sudeste. Sua principal base social seria a província de São Paulo e em menor escala a de Minas Gerais. Seus representantes defendiam um liberalismo que teria encontrado viva resistência dos senhores escravistas do sudeste, em particular do Rio de Janeiro e de fração de Minas Gerais.

Visto sob essa lente, Feijó foi alçado ao papel de um dos mais expressivos representantes dessa dada concepção de mundo – formuladas e dirigidas principalmente

por paulistas. Vejamos, portanto que essa elaboração demarcava um dado tipo de interpretação da realidade. Seriam os paulistas os defensores de uma sociedade mais liberal. Feijó, um de seus mais eminentes expoentes políticos buscava liderar a transição do Brasil de seu passado colonial para uma sociedade capitalista. Uma transição tangenciada pelo estímulo a imigração, a colonização, ao trabalho livre e a modernização. A Lei Feijó passou a historiografia como lei para inglês ver. O Decreto Feijó, passou a ser visto como uma espécie de lei fora de seu tempo, uma impossibilidade. Essas duas leituras, imbricadas, insinuam um determinado conjunto de interpretação histórica. O Projeto liberal representado por Feijó sucumbiu frente aos interesses de um grupo poderoso. Os plantadores de café do Vale do Paraíba Fluminense. A Lei Feijó, o Decreto Feijó e o próprio Feijó, e com ele a visão de mundo dos paulistas, foi derrotado pelo apego a escravidão dos senhores escravistas do Rio de Janeiro. Na escolha entre a modernização e o atraso, as forças reacionárias teriam vencido. E esse tipo de interpretação histórica, subjacente a vários trabalhos, poderosamente constrangeu os estudos sobre as vias férreas no Brasil. São exemplos significativos dessa forma de apreender o devir os trabalhos de Odilon Nogueira de Matos, Aroldo de Azevedo e Rafael da Costa Natera, ainda que o último em menor grau.

Destacando o pioneirismo da iniciativa paulista frente à do Rio de Janeiro, Odilon Nogueira de Matos informou que os estudos preliminares do traço ferroviário foram confiados ao engenheiro inglês Edward Mornay. Tratava-se da "primeira concessão de estradas de ferro outorgada no Brasil", frisou o autor. Nesses estudos, "já se previa que a ferrovia teria que galgar o planalto por meio de planos inclinados e máquinas fixas, tal como mais tarde foi efetivamente realizado". Ainda segundo Odilon Nogueira de Matos, esse pioneirismo paulista também desvelava um traço que distinguia a província. Ele chamou a atenção para isso dizendo assim: "deve-se notar ainda que o governo provincial já se preocupava com os problemas de colonização e trabalho livre, tanto que na cláusula do contrato proibia taxativamente o emprego de mão de obra escrava nos trabalhos de construção da estrada". Vejamos o contraponto que, de modo subjacente, fez aderir a seu estudo. Os paulistas foram pioneiros nas iniciativas ferroviárias. Por seu turno, os fluminenses dependeram de um esforço externo para o desenlace de seu primeiro esforço ferroviário. Não foi sem motivos que o autor deu ênfase ao contraponto entre Brasil e Inglaterra ao buscar situar Thomas Cochrane. Em sua narrativa, o autor escreveu que "em 1839 surge no panorama brasileiro à figura idealista e realizadora de Thomas Cochrane,

inglês de nascimento que vai ligar seu nome a novos empreendimentos" (MATOS, 1990, pp. 60-61).

Na mesma linha de interpretação, Aroldo de Azevedo fez questão de explicar que "a Grã-Bretanha que Thomas Cochrane, adolescente e moço, conheceu, era um país já dominado pela Revolução Industrial e, dentro dela, pela ânsia de melhor aproveitar os inventos de Richard Trevithick (1803) e de George Stephenson (1814)", artífices das "primeiras locomotivas a vapor". Lembrou que Cochrane tinha apenas 20 anos, quando foi inaugurada a linha Stockton a Darlington, em 1825. Notou que em 1829, quando Cochrane tinha 24 anos, a população daquele país assistiu "ao espetáculo sensacional e inédito, que consistiu na competição entre cinco diferentes tipos de locomotivas e de que saiu vitoriosa, sozinha, a 'Rocket' de Stephenson, conduzindo um comboio de 13 toneladas e conseguindo o recorde de 17 km horários". Após esse apanhado concluiu: "foi nessa atmosfera de entusiasmo e de tensão que o jovem médico teria deixado a Inglaterra para fixar-se, em definitivo, no Brasil". O autor se esforçou para ligar a vivência de Thomas Cochrane a um dado tempo social, que ele tratou por "Stephenson's times" (AZEVEDO, 1965, pp. 22-25).

E foi no amanho desse caráter exógeno e exótico à cultura política do Brasil que imprimiram a Thomas Cochrane; na anomalia que sua natureza "idealista e realizadora" representava; na incongruência entre o seu tempo social, o "Stephenson's times", e o tempo do Brasil escravista – cuja província de São Paulo, berço da "primeira concessão de estradas de ferro outorgada no Brasil" tentava escapar – que tanto Odilon Nogueira de Matos, quanto Aroldo de Azevedo endossaram a assertiva de Alberto de Faria ao citarem que

> Era natural que a um súdito inglês coubesse a iniciativa na realização dos caminhos de ferro, uma vez que o Governo não a tinha querido tomar a si. A Inglaterra é a pátria do caminho de ferro. Era de louco supor que um brasileiro pudesse ser o iniciador de tal empreendimento. Não havia capitais, não havia homens, nem podia haver ideias num corpo comercial e industrial, cuja base de operações era a importação de escravos da costa da África (FARIA, 1925. *Apud*. MATOS, 1990, p. 62) (FARIA, 1958. *Apud*. AZEVEDO, 1965, pp. 24-25).

Segundo Rafael da Costa Natera, “As estruturas [...] da sociedade brasileira baseadas na escravidão e no tráfico negreiro impossibilitam a implantação do transporte ferroviário, pois esse negava o caráter escravista da sociedade e sua perpetuação”. Ao fazer tal afirmação, o autor entendeu que o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha era incoerente com o programa político impresso pela classe dirigente imperial porque colocava em risco o “latifúndio monocultor escravista, cujo pilar central era a escravidão e sua constante reprodução, via tráfico negreiro, que não comportaria outro meio de transporte que não tivesse relação direta com a escravidão”. Nesse sentido, o autor apontou para a certa ordem de antagonismo entre os interesses da classe senhorial e a proposta de instalação de uma linha ferroviária na zona de produção cafeeira em seu momento de expansão. Segundo Natera, frente a esse quadro os dirigentes imperiais teriam optado pelo ingresso tardio na era ferroviária. De acordo com sua leitura, “aqueles que por meio de uma ação estatal exerce[ram] uma direção intelectual e moral, definindo e ditando as diretrizes sob a qual o Estado deve se alicerçar” empenharam-se para retardar “até o momento em que não poderia mais ser rejeitado”. Em sua leitura e interpretação desse processo, entendeu que de forma deliberada e consciente a “classe dirigente imperial colocou todos os obstáculos para a concretização do projeto ferroviário em 1835”. E o fez porque não objetivava “mudar o caráter escravista dessa sociedade, sob a qual estava assentada sua economia e seu modo de vida” (NATERA, 2010, pp. 27-31).

Como vimos pouco acima, Otávio Tarquínio propôs uma distinção e colocava Vasconcelos entre dois tempos. De um lado, o tempo do atraso que “não poderia subsistir”, o tempo da “política econômica rotineira”, o tempo da “defesa do tráfico africano”. De outro lado, colocava-o no tempo do “futuro”. No tempo de quem ousava, e se dispunha a “antecipá-lo”. Para o autor, esse seria um tempo descompassado. E assim, apreendia Vasconcelos entre dois tempos, o do passado e o do futuro; o do atraso e o da modernidade. Por sinal, Otávio Tarquínio entende que “estariam Vasconcelos e seus colegas da Bahia e Rio Grande tomados de um entusiasmo que as circunstancias do país não justificavam”. Para ele, não justificavam porque a ambiguidade temporal de Vasconcelos, àquele ano de 1835, representava o conflito dos tempos no interior das lutas políticas do Império. Por sinal, para o autor, essa ambiguidade se expressava no próprio texto e contexto do ato adicional. Segundo ele,

> o ano de 1834, com a promulgação do Ato Adicional, marcaria a vida de Bernardo de Vasconcelos. Até então, liberal sem extremos, mas liberal querendo reformas; realizadas, porém, estas, e diante do espetáculo das dissensões, das lutas, de ameaça permanente de secessão e anarquia, parada na "carreira inovadora". Se, para os caramurus e absolutistas, as reformas tinham sido ousadas, perigosas e mesmo nocivas, para os republicanos e federalistas de padrão americano, eram acanhadas, insignificantes, quase traidoras. O próprio Evaristo, que tanto se identificara com Vasconcelos na confecção do Ato Adicional, não escondia certa decepção: "Alguns queixumes – diria em discurso no dia 25 de setembro de 1834 – em parte justificados, tem havido sobre a apatia em que parecera dormir a Câmara dos Deputados, depois da lei de reformas [...] um melancólico descontentamento nesse sentido veio desvanecer as ilusões de uma brilhante e exagerada esperança". Ninguém ao cabo estaria satisfeito. Havia realmente motivos para apreensões e a Vasconcelos parecia que prosseguir nas reformas seria sacrificar a ordem, tornando impossível a realização sequer daquilo que se conseguira; não parar, e ate, talvez, não retroceder, importaria em atacar a unidade do vasto Império (SOUSA, 2015, p. 115).

De algum modo, Evaristo da Veiga lançou um conjunto de lentes sob o qual queria enxergar Bernardo Pereira de Vasconcelos. Também buscava disseminar essas lentes. Intentava direcionar outros olhares. Era um olhar filtrado a partir de um dado tipo de concepção de um princípio de natureza humana; como algo impregnado de um dado tipo de valor abjeto, abstrato. O estigma de *Proteu*, imposto por Evaristo a Vasconcelos no conjunto das disputas pela direção política, desvela um dado campo de luta cultural, tangenciada pelo valor moral da natureza humana como imutável, fixa. Nessa arenga entre Evaristo e Vasconcelos, o estigma de *Proteu*, como parte da luta cultural, era a busca por impingir certo grau de constrangimento e tornar comum sua visão de mundo. Parece-nos necessário buscar outras lentes, que não aquelas impostas por Evaristo da Veiga, para apreender os movimentos dos sujeitos de então. Nesse momento de nossa narrativa, pode ser interessante descortinar outro jogo de lentes utilizadas por atores coevos. Para isso, vale a pena propor uma pequena análise de um discurso atribuído a Vasconcelos e que muito provavelmente veio à luz no bojo das disputas ocorridas entre a virada da década de 1830 para 1840.

> Fui Liberal; então a liberdade era nova no país, estava nas aspirações de todos, mas não nas leis; o poder era tudo: fui liberal. Hoje, porém, é diverso o aspecto da sociedade; os princípios

> democráticos tudo ganharam, e muito comprometeram; a sociedade, que então corria risco pelo poder, corre agora risco pela desorganização e pela anarquia. Como então quis, quero hoje servi-la, quero salvá-la: e por isso sou regressista. Não sou trânsfuga, não abandono a causa que defendo, no dia de seus perigos, de sua fraqueza; deixo-a no dia em que tão seguro é o seu triunfo que até o excesso a compromete. Quem sabe-se, como hoje defendo o país contra a desorganização, depois de o haver defendido contra o despotismo a as comissões militares, não terei algum dia de dar outra vez a minha voz ao apoio e a defesa da liberdade?... Os perigos da sociedade variam; o vento das tempestades nem sempre é o mesmo: como há de o político, cego e imutável, servir no seu país? (SILVA, 2017, p. 86)

Podemos depreender que em seu discurso, o autor, que acreditamos ser Vasconcelos,[137] evidenciava sua mudança de posição. De certo modo, é possível inferir que há ali um modo de apreender o mundo a partir de uma objetivação extrema do real. O autor evoca um realismo político, em contraposição às abstrações (LYNCH, 2015, pp. 318-321). Disse que "os perigos da sociedade variam; o vento das tempestades nem sempre é o mesmo". E pergunta: "como há de o político, cego e imutável, servir no seu país?". Nessa passagem lapidar, "o político" torna-se "cego e imutável" quando, aferrado as abstrações se torna incapaz de apreender o real, a variação "[d]os perigos da sociedade". Inebriado pela abstração, "o político, cego e imutável" seria incapaz de servir no seu país porque entorpecido, seria inábil para compreender que "o vento das tempestades nem sempre é o mesmo". Absorto em suas elucubrações, cego e imutável, como reconhecer o papel do político? É nesse campo que ele insere seu lugar social para maquinar uma ardilosa inversão. No campo do real, seria ele quem havia mudado de posição? Ou seria o apego aos devaneios que enevoavam o olhar e que impediam reconhecer a realidade? Disse ele:

[137] (1) todo o trecho a seguir foi fortemente inspirado e faz uso de passagens da introdução do capítulo "Disputas políticas e movimentos sociais nos anos 1830" escrito por João Carlos Escosteguy Filho e Ricardo Salles (ESCOSTEGUY FILHO & SALLES, 2011, pp. 137-139); (2) sua elaboração foi resultado de duas longas conversas telefônicas com Ricardo Salles, em junho de 2018. Sou grato. (3) Sobre a questão da atribuição do discurso a Bernardo Pereira de Vasconcelos, transcrevemos a seguir a nota número 8 do texto "A valentia da dialética: Bernardo Pereira de Vasconcelos, o senso comum, a classe conservadora e a cabeça da medusa" de Walmir Silva: "José Murilo de Carvalho aponta a sua não provada autenticidade, inencontrável nos anais parlamentares e surgida apenas no ano de 1897, quase cinquenta anos após a sua morte, nas *Ephemerides Mineiras*, de José Pedro Xavier da Veiga, e no *Um Estadista do Império*, de Joaquim Nabuco, sem indicação de fonte. Localizamos no Museu Paulista um manuscrito de Estevão Ribeiro de Souza Rezende, o Barão de Rezende, escrito por volta de 1860, com a citação – *Fragmentos históricos políticos sobre o Brasil, [...] com estudo histórico-político sobre o Partido Conservador*, remetendo a um desconhecido *Esboço biographico*. Isso torna mais crível a autenticidade, adiantando a primeira referência em cerca de quarenta anos. Ver Carvalho, *op. cit.*, p. 9, e o Arquivo Marquês de Valença, Museu Paulista-USP, doc. 993" (SILVA, 2017, p. 86).

"Não sou trânsfuga, não abandono a causa que defendo, no dia de seus perigos, de sua fraqueza; deixo-a no dia em que tão seguro é o seu triunfo que até o excesso a compromete". Se colocava, portanto, como um político realista. Aquilo que foi expresso por mudança de posição, para ele significava o "não abandono [d]a causa que defen[dia]. O que era entendido por mudança de posição, para ele era a busca pelo exercício do justo meio, da recusa ao "excesso" e ao extremo (SALLES, 2017, pp. 42-43).

Vasconcelos estabeleceu um jogo entre o passado e o presente. Um jogo em que a arena dos enfrentamentos e o objetivo do jogo eram tangenciados pelo Estado. É muito interessante notar que só ao final do trecho acima citado, o autor apresentou uma exposição explicita a sociedade política ao se perguntar "como há de o político, cego e imutável, servir no seu país?". Vejamos ainda mais uma passagem. Ele afirmou que foi liberal quando "o poder era tudo". E continuou: "Hoje [quer dizer, no momento da produção daquelas palavras], porém, é diverso o aspecto da sociedade". Ele aponta para um momento de passagem, um momento onde o aspecto diverso da sociedade, em contraposição ao momento em que "o poder era tudo", desvela um processo de complexificação das relações de forças sociais e com isso, do próprio Estado. Por seu turno, frente a essa arena em processo de ampliação, o objetivo do jogo também era tangenciado pela concepção de Estado. Disse que "a sociedade, que então corria risco pelo poder, corre agora risco pela desorganização". Ao assim se expressar, explicitou que o objetivo do jogo era a direção do Estado. E a direção do Estado era a direção da sociedade.

"Fui liberal [...] sou regressista", disse Vasconcelos. Ao assim se expressar, ele estabeleceu uma distinção temporal. Um corte entre um tempo passado e um tempo presente àquela enunciação. Foi liberal quando "a liberdade era nova no país". Foi liberal quando a novidade da liberdade "não estava nas leis", mas "estava nas aspirações de todos". Enlaçou o seu tempo ao tempo social, ao tempo coletivo. Foi liberal quando o bloco de oposição a D. Pedro I seguia se robustecendo, ganhando projeção política e lutando contra o traço despótico do Imperador.[138] E sendo possível acreditar, como acreditamos, ser Vasconcelos o autor do discurso, é muito válido lembrar seu esforço por demarcar certa ordem de distanciamento dos liberais exaltados; seu lugar nas hostes moderadas, ou seja, no justo meio. Não à toa, em passo contínuo a abdicação, esforçou-se para "frear o carro da revolução". Mas, seguiu explicando, que "os princípios democráticos

[138] Visto esse traço não como uma natureza abjeta e transcendente, mas robustecida de um conteúdo concreto e de uma formulação ideologicamente construída por frações de classe em suas disputas pela concepção de Império. Cf. (SILVA, 2017, pp. 92-98).

tudo ganharam, e muito comprometeram". Se a época de Pedro I "a sociedade, que então corria risco pelo poder", ao correr do avanço liberal, passou a correr "risco pela desorganização e pela anarquia". Sendo o objetivo do jogo eliminar os riscos que existiam nos extremos – o "despotismo", de um lado, e a "desorganização" e a "anarquia", por outro – o lugar do político devia ser regidas pela busca do justo meio. E de sua elocução a proposição de uma leitura: ser regressista era a busca por escapar dos extremos. Certamente, foi nesse sentido que Vasconcelos também disse que se o triunfo do regresso atingir o excesso que tudo compromete; se os ventos mudarem, "terei [...] de dar outra vez a minha voz ao apoio e a defesa da liberdade".

Ao correr dos últimos instantes da década de 1830, Thomas Cochrane projetou uma ferrovia que deveria ultrapassar a Serra do Mar, atingir o Vale do Paraíba e seguir até a província de São Paulo. Para seu estudo, talvez seja útil tentar verificar como os atores coevos modularam seus diferentes jogos de lentes para apreender e agir na realidade. Ao longo da última metade da década de 1820, começou a circular na imprensa periódica da época algumas espaças notícias ferroviárias. Sua frequência foi avolumada, de modo paulatino até o ano de 1835 e de modo cada vez mais acelerado desde então. Ao longo da década de 1840 ocorreu não apenas um crescimento exponencial das ocorrências de publicações em jornais sobre temas envolvendo a questão ferroviária, como também, os debates tornaram-se cada vez mais complexos. Por seu turno, também começou a ganhar formas novas e mais bem definidas à articulação entre os interesses econômicos dos plantadores de café aos interesses nacionais expressos num amarrado entre civilização e moralização – como conjunto articulado de ideias, que acreditamos, estava na base da modernização Saquarema. Uma modernização, cujos formuladores olhavam com especial atenção para as vias interiores (MARASCHIN, 2016). Nesse quadro, as estradas de ferro aparecem em conexão a uma série de outras questões que envolvem as noções de ordem e civilização em disputa.

Em resumo, pesava sobre os caminhos de ferro o seu lugar frente às diferentes acepções de mundo. Exatamente por isso, a década de 1840 representa um interessante período do processo de construção da vontade ferroviária. Àquele instante, as vontades foram transbordadas do patamar de difusos anseios particulares para uma aspiração pública – e, nesse sentido, difundidas como uma questão nacional. Esse processo de construção da vontade atingiu um novo patamar. A construção da vontade passava a ser uma vontade em construção. As novas configurações dos debates sobre as vias interiores favoreceram um

processo de emergência das ferrovias como uma questão. E não se tratava de uma questão pontual. Estiveram articuladas as disputas entre concepções de Império diferenciadas. Estiveram articuladas as lutas pela construção de uma direção moral e intelectual onde se deu a "formação de instituições, de maior ou menor perenidade, como instrumentos da transformação de interesses exclusivos de alguns grupos em expressão de toda a sociedade" (BORGES & MARINHO, 2015, p. 22).

É bem verdade que ao correr da década de 1840 não foram assentados um só quilômetro dos trilhos paralelos. As locomotivas não puxaram seus vagões. Se em Cuba e nos Estados Unidos, o apito das locomotivas já fazia parte do cotidiano de muitos, no Brasil, esse som era ouvido apenas através das folhas periódicas, e dos fortes enfrentamentos que ocorriam em algumas Assembleias Provinciais e na Assembleia Geral. Os dispositivos legais de então, não foram suficientes para que se pudesse observar trabalhadores revolvendo a terra para sua edificação. Contudo, franqueou a possibilidade de algumas investidas em trabalhos de prospecção. Muitas correspondências foram trocadas, muitos livros foram lidos, algumas plantas foram confeccionadas, alguns orçamentos foram produzidos. Aquelas vivências propulsionaram condições para que as ferrovias fossem postas no horizonte de expectativas de muitos. Mas, só na década de 1850 se ouviu uma e muitas vezes o apito do trem. A esse instante, a vontade foi emancipada e transformada em dever; a liberdade do querer.

## 5 – THOMAS COCRHANE E A "BREVE HISTÓRIA DO PROJETO DA ESTRADA DE FERRO DE PEDRO II, DESDE 1838..."

### I

Durante a sessão de 22 de agosto de 1850, o deputado Antônio Pereira Barreto Pedroso – eleito pela província do Rio de Janeiro – pediu para que se tratasse com urgência o "contrato que o governo fez para o estabelecimento de uma estrada de ferro". Queria que o mesmo fosse posto em discussão ainda "na primeira parte da ordem" daquele dia 22 e "nos seguintes dias, até ele se terminar". Barreto Pedroso explicava que o contrato já havia sido "submetido á consideração da casa e remetido a uma comissão". Fazia lembrar que "a comissão deu o seu assento, aprovando o contrato feito pelo governo". Mas se lamentou, e justificou seu pedido de urgência explicando que "o projeto da comissão existe na casa há muito tempo [...] sem ter tido andamento". A urgência foi aprovada e de imediato posta em discussão.[139] Apressou-se o deputado Justiniano José da Rocha a fazer sua crítica àquele projeto. E, para isso, não mediu suas palavras. Foi pouco delicado no modo como discorreu sobre o inglês Thomas Cochrane. Por sinal, tratá-las por pouco delicada é minimizar. Sua fala foi organizada com não poucas doses de deboche, ironia e muito desdenho.

> O Sr. J. J. da Rocha: – O projeto que se acha presente à Câmara, que me parece ser o de uma estrada de ferro daqui para S. Paulo... [...] é um projeto grandioso, gigantesco, brilhante...
> Um Sr. Deputado: – Poético.
> O Sr. J. J. da Rocha: – poético; será porém exequível? Senhores, há no país muitos especuladores que, nascidos em outras terras, tem vindo querer fazer a felicidade do Brasil! Assentam esses senhores que nos devem felicitar, e conseguem otimamente felicitar-se. [...] todos esses especuladores dizem ter em mira fazer a nossa felicidade [...] temos tido um milhão deles; multiplicam-se, aparecem, retiram-se quando as circunstancias os não favorecem, para espreitar a oportunidade, e reaparecer com admirável insistência!
> Um Sr. Deputado: – Vamos à matéria.

[139] Esta fração da sessão de 22 de agosto de 1850 encontra-se transcrita entre as páginas 5 e 6 da Edição 232 do Jornal do Comércio de 25 de agosto de 1850 (suplemento). É de lá que extraímos as passagens que abaixo se seguem.

> O Sr. J. J. da Rocha: – Lá vou; estou mostrando qual é a utilidade da empresa.
> O Sr. Barreto Pedroso: – [...] da estrada de ferro?
> O Sr. J. J. da Rocha: – De todos esses especuladores estrangeiros que vêm com grandes planos fazer a nossa felicidade...

E Justiniano José da Rocha não parou por aí! Disse mais! Disse que já era um provérbio que ia se estabelecendo no Brasil que "nos negócios de estrangeiros com o Brasil o inglês quer milhares de contos, o alemão e o francês centenas de contos, o português bastam algumas dezenas". Tecendo mais algumas frases do mesmo calibre, ia preparando uma grotesca armadilha. Lançou a isca dizendo: "Eu estou falando a respeito da estrada de ferro que o Sr. Tarrand Thomas quer fazer no Brasil". Barreto Pedroso mordeu a isca. Ergueu a voz e disse: "Ah! é Tarrand Thomas!". Era a chance que Justiniano José da Rocha havia cavado só para dar mais uma prova de seu desprezo. Com ironia respondeu: "Enganei-me; é Cochrane ou Mure,[140] é tudo a mesma coisa". A essa altura, os desdenhos e ironias de Justiniano José da Rocha já rompia com a paciência de muitos dos presentes. E o deputado Gabriel Mendes dos Santos, que presidia aquela sessão interrompeu dizendo: "Devo lembrar ao nobre deputado que a 1ª discussão tem por fim mostrar as vantagens ou desvantagens do projeto". Mas, nem o presidente foi poupado das ironias.

> O Sr. J. J. da Rocha: – De que projeto?
> O Sr. Presidente: – Do projeto que se discute.
> O Sr. J. J. da Rocha: – Sobre que?
> O Sr. Presidente: – Sobre uma estrada de ferro.
> O Sr. J. J. da Rocha: – Proposta por quem?
> O Sr. Presidente: – O nobre deputado quer que o mande ler?
> O Sr. J. J. da Rocha: – Sim, senhor, é favor para não estarmos aqui a discutir de confiança, como de confiança aprovamos a urgência, pois que ainda não se leu tal projeto.

[140] Em passagem anterior, Justiniano José da Rocha alongou-se fazendo críticas a aprovação na Assembleia do projeto que garantiu apoio na ordem de 60:000$000 para que Mure desenvolvesse uma colônia fourreana no Brasil. "Senhores, há no pais muitos especuladores que, nascidos em outras terras, tem vindo querer fazer a felicidade do Brasil! Assentam esses senhores que nos devem felicitar, e conseguem otimamente felicitar-se; a principiar pelo fourrierista Mure que teve a habilidade de fascinar a Câmara dos Deputados em época em que os livros socialistas eram muito pouco lidos, de apresentar aqui uma proposta para que o Império do Brasil lhe desse 60:000$000 para ir fundar uma colônia socialista, de felicitar o Império aqui desenvolvendo a célebre teoria de Fourrier, todos esses especuladores dizem ter em mira fazer a nossa felicidade; mas todos eles o conseguem, como o conseguiu o Dr. Mure: os 60:000$000 voaram, e a colônia ficou como se sabe, e ele queixa-se que ainda não chegou para as suas despesas o que se lhe deu. Se fosse inglês, já aqui talvez tivéssemos uma conta para pagarmos as falhas da colônia do Sr. Mure! Depois do Sr. Mure temos tido um milhão deles; multiplicam-se, aparecem, retiram-se quando as circunstâncias os não favorecem, para espreitar a oportunidade, e reaparecer com admirável insistência!"

Após a leitura do projeto, Justiniano da Rocha voltou a falar. Fazendo uma espécie de *mea culpa* pelo modo como conduziu suas palavras até ali, ele tentava explicar que "estava tratando de provar a inutilidade daquele projeto". A esse momento, foi interrompido por um deputado – não identificado no documento – que esbravejou: "Não pelo modo por que fez". E isso lhe bastou! Interrompido em seu *mea culpa*, Justiniano da Rocha, bem ao seu estilo, retrucou: "Cada um tem o seu modo de encarar as questões, cada um enterra seu pai como pode". E continuou dizendo "o nobre deputado é sempre brando e macio, eu sou um pouco ríspido, não para com os meus colegas, a quem sempre tributo amizade e respeito, mas contra essas especulações". E dando continuidade a suas argumentações em contrário ao projeto, Justiniano José da Rocha dizia que o que estava em jogo era saber "se é útil um projeto que tem por fim facilitar os meios de realizar-se uma estrada de ferro cuja feitura nos é proposta". Ao produzir essa fala, aquele deputado realizava um deslocamento na forma como a questão tinha sido apresentada por Antônio Pereira Barreto Pedroso ao colocar em discussão o seu pedido de urgência. E mais! Todo aquele conjunto de manha e artimanha, toda aquela ironia que tirou a paciência de muitos – inclusive do deputado Gabriel Mendes dos Santos, que presidia aquela sessão, como vimos acima – tinha por fim, estabelecer que o objeto em discussão não era sobre a relevância ou não daquela estrada projetada. Ele não se propunha a avaliar se aquela estrada, caso fosse levada a cabo, iria ou não trazer benefícios aos moradores e fazendeiros de Serra Acima. Para ele, não era isso o que estava em jogo. Ele buscava reorientar o lugar daquela discussão. Para ele, o que estava em jogo era saber se o projeto era viável, se era exequível. E, por isso, transferia o lugar da discussão para outro ponto. Colocava em xeque não exatamente o projeto, mas o seu proponente; ou seja, migrava a discussão para outro objeto, que não a validade da estrada de ferro, mas o inglês Tomas Cochrane.

> O Sr. J. J. da Rocha: – [...] Um senhor muito amante de nossa terra, que nasceu em Inglaterra, que veio para o Brasil, e que hoje exerce a profissão de médico homeopata, suponho que ele veio para o Brasil como Dr. em medicina para exercer a profissão de seus estudos, propõe-nos a construção de uma estrada de ferro; mas eu digo: fez esse homem os trabalhos necessários sobre o terreno, pelo qual tem de passar a estrada para poder combinar um projeto exequível? Tem ele as habilitações necessárias para fazer esse projeto? Calculou ele a porção de gêneros que teria de passar por

> essa estrada projetada, para saber se dará ela o juro do capital empregado? Assim como eu entendo que, se me confiassem para fazer um projeto de estradas de ferro, sairia um desproposito, assim sou levado a acreditar que um homem que estudou as altas ciências que se prendem ao exercício da medicina, não adquiriu as habilitações necessárias para julgar dos trabalhos que tem de se fazer em uma estrada, especialmente quando entre nós faltam a esse respeito todas as indagações e trabalhos preparatórios. Terá este homem os necessários dados estatísticos da produção que se ha de utilizar de sua estrada, para poder calcular os lucros e compará-los com as despesas que tem de fazer? Custa-me muito a acreditar que um médico homeopata possa improvisar um projeto de estradas, de que se devam ocupar pessoas sérias.
> Um Sr. Deputado: – E esse projeto não tem nada de homeopático (risadas)

Se entre alguns, o modo como Justiniano da Rocha colocava a questão permitiu a formulação de piadas e risos, não se pode dizer que essa foi a regra. Entre um enorme burburinho de apartes não ouvidos; entre zombarias e críticas, ele continuou a tecer seus comentários. Colocava em dúvida se o nome de Thomas Cochrane seria o bastante para angariar a confiança de acionistas que deveriam investir na companhia que levaria a cabo o projeto. Usando algumas frases de efeito, tentava convencer aos deputados a seguirem com ele, votando contra a aprovação da proposta. Dizia que "por mais dinheiro que haja no mundo, não há bastante para que os capitalistas o aventurem sem garantias, ou o atirem ao mar". Como se quisesse explicar o óbvio, ele seguia dizendo que "quando o capitalista confia o seu capital a algum empreendedor, conta com a segurança desse capital e com um juro razoável". Mas J. J da Rocha intentava mais que explicar o óbvio. Ele buscava enlaçar essa sua assertiva para o modo como tipificava Cochrane. Como o próprio Justiniano da Rocha havia expressado, nem de longe sua fala era branda e macia. Mas, certamente, minimizou ao se colocar apenas como "um pouco ríspido". Não se deu ao trabalho de destilar o seu fel. O desferiu do modo como o aprouve. Parecia mesmo deleitar-se em suas próprias manobras discursivas. E assim, a moda da comédia de costumes de Martins Pena, lançou Thomas Cochrane na mesma vala comum ocupada por tantos súditos da Rainha Vitória no Brasil daquele tempo. Tipificava-o como "um especulador que joga com o dinheiro alheio". E assim, advertia aos deputados que se eles aprovassem aquela proposta de Cochrane teriam se posto a serviço de "ajudá-lo a burlar o capitalista".

> Sr. presidente, por mais boa vontade que eu tenha de ver estradas de ferro no Império do Brasil, de ver aqui realizado os melhoramentos possíveis e imagináveis todos, principalmente os que tenderem a facilitar as vias de comunicação, não me posso por modo algum capacitar de que tais benefícios nos possam ser feitos por quem, estudando a teoria dos *similis*, imagina sem bases nem cálculos estradas de ferro. Como sou muito desconfiado sempre que vejo tanto patriotismo em casa alheia, eu desconfio de algum *latet anguis in herbis*; desconfio que esse distinto especulador patriótico queira ter um meio de, com o crédito do governo imperial, fascinar alguns capitalistas em bem seu próprio.

E foi assim, apresentando-se como desconfiado para exibir aquela serpente que se esconde nas ervas (*latet anguis in herbis*); aquele perigo que poderia parecer oculto, mas que por ele era desvelado, que Justiniano José da Rocha tentava inquietar aos deputados dizendo que o que estava em risco com a aprovação daquela proposta era perder o "crédito de uma nação séria que quando trata de negócio sério não ca[ia] em logros, como não deixa[va] que de seu nome se serv[issem] para armá-los a outros". Perguntava aos demais deputados: "E vamos hoje dizer a um grande médico homeopata [...] que vá jogar em Londres com uma empresa em que se achará envolto o governo brasileiro?" Para arrematar, disse que votava contra aquele projeto "por não lhe ver utilidade alguma, e só, sim, perigos". Apesar do burburinho, ninguém mais falou sobre o projeto aquele dia. Justificando o avanço da hora, o presidente daquela sessão deu por findo a primeira parte da ordem do dia.

Os extratos daquela sessão foram publicados em alguns dos periódicos da época. O Correio Mercantil e o Diário do Rio de Janeiro fizeram menção ao pedido de urgência feito por Antônio Pereira Barreto Pedroso e indicaram que Justiniano José da Rocha pronunciou-se em contrário ao projeto. Mas, apenas no suplemento da edição 232 do Jornal do Comércio de 25 de agosto daquele ano de 1850 foi publicado o teor daquelas falas. Naqueles instantes finais da década de 1840 e início da década de 1850, Tomas Cochrane já precisava usar todos os dedos das mãos para contar o tempo da concessão que recebeu do Imperador para a construção de uma estrada de ferro, que partindo da Corte, atingisse a província de São Paulo, passando por Piraí, Barra Mansa e Resende, na província do Rio de Janeiro.

A ironia, o desdenho e o deboche que marcaram a fala de Justiniano José da Rocha parecem ter sido a gota d'água para Thomas Cochrane! Lançando mão das

publicações a pedidos, Cochrane também buscou o Jornal do Comércio, de 31 de agosto daquele ano para demonstrar que não era mais um aventureiro vindo de terras distantes para apenas aproveitar-se das riquezas de solo que não era seu. E dirigindo-se diretamente a Justiniano José da Rocha, afirmava que era seu "propósito conservar-[se] silencioso" e que não pretendia "dizer uma só palavra a respeito do privilegio que Sua Majestade Imperial houve por bem conceder-[lhe] para o fim de organizar uma estrada de ferro entre a província do Rio de Janeiro e a de S. Paulo". Aproveitava para alfinetar. Dizia que assim pretendia agir por depositar "confiança ilimitada no patriotismo e luzes dos Srs. deputados e Senadores". Porém, resolveu escrever aquelas linhas apenas porque Justiniano José da Rocha o demoveu de tal intento, quebrando assim aquela confiança ilimitada.

> Entretanto, V. S. me demove dessa minha primeira intenção, porque em seu discurso na sessão de 22 do corrente serve-se de expressões que sobremaneira me ofendem, pinta-me um aventureiro, atirados ás praias do Brasil, um especulador sem consciência, um homem, enfim que só procura iludir o país que o recebeu de braços abertos.[141]

Buscando evidenciar que não era o aventureiro que Justiniano José da Rocha o acusava de ser, dizia que o deputado estava errado em seu juízo, "certamente, porque o engan[aram]". E deu lá uma delicada espetadela. Disse que se o deputado tivesse vontade de "dar-se ao trabalho e beber informações em fonte mais limpa, ficará sabendo que [era] filho de uma família distinta da Grã-Bretanha, e não um aventureiro, como lhe fizeram crer". Thomas Cochrane foi além. Afirmou que após "haver recebido a educação literária que mais em harmonia estava com o seu gênio, não foi atirado às praias do Brasil, mas veio ao Brasil para viajar". Afirmou ainda que, em sua viagem, "percorreu as províncias de Pernambuco, Bahia, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, e no Brasil se conserva[va] desde 1829". Também demonstrou alguns dos laços que o amarravam ao país que lhe acolheu. Afirmou ser casado com uma brasileira. E, ao realizar tal enlaçado, indicou que talvez tenha escapado a Justiniano seus laços familiares. Constituiu família no Brasil. Como vimos acima, resgatou sua origem, informando que era "filho de uma família distinta da Inglaterra". Engendrou nas entrelinhas que tendo optado por estabelecer-se no Brasil, e sendo ele filho de uma distinta família da Inglaterra, enlaçou-se em matrimônio

[141] Jornal do Comércio; Edição 238 de 31 de agosto de 1850, página 2.

com uma brasileira também de família distinta. Era casado com uma das filhas do "falecido Coronel Ignácio José Nogueira da Gama, irmão do falecido Marquês de Baependi".[142] E assim, dizia estar certo que

> Depois dessas informações, V. S. se há de convencer que esse estrangeiro não é o aventureiro que V. S. supõe, até mesmo porque não ha quem acredite que qualquer família distinta do Brasil tenha coragem de receber em seu seio especuladores ou aventureiros. E, sabendo V. S. que esse estrangeiro tem cinco filhos brasileiros, talvez queira acreditar que há o amor pela pátria de seus filhos, o que lhe tem dado ânimo para empregar todos os seus esforços, e fazer sacrifícios mesmo pecuniários, a fim de realizar uma empresa que sem duvida alguma deve ser de imensa vantagem para o Brasil. E, se V. S. quiser dar-se ao trabalho de ler [uma] segunda vez o memorial que esse estrangeiro tem a honra de enviar à Câmara dos Srs. Deputados, o requerimento em que ele pede o privilégio, e os documentos que o acompanham, certamente há de julgar a empresa não só grandiosa e brilhante, senão também exequível e muito exequível. Se o contrário acontecer, e se a despeito do que acabo de expender, entender V. S. ainda deve opor-se ao privilegio, no seu direito está. É muito digno deputado do Brasil, e não serei eu quem lhe conteste semelhante direito; o que, porém não posso admitir é que V. S. pelo fato de ser deputado, esteja autorizado a insultar-me; oponha-se V. S. muito embora ao projeto, empregue todo o seu reconhecido talento em combatê-lo, mas não me insulte, não desacate a um estrangeiro que nem por isso ha de esfriar nos seus desejos de ser útil á pátria de seus filhos, nem por isso ha de deixar de continuar a empregar todos os seus esforços para ver realizado seu pensamento, e estabelecida no Brasil uma estrada de ferro, porque em suma esse estrangeiro confia muito no provérbio: "*labor improbus omnia vincit*", e não ha de recuar."

Aquela arenga que deixou a Câmara dos Deputados e ganhou as ruas através da imprensa também marca os últimos idos da delimitação temporal que foi acentuada por Adolfo Augusto Pinto como o a primeira fase ferroviária, que ele definiu por época dos ensaios malogrados (PINTO, 1903, pp. 22-28). É certo que, àquele instante, Justiniano José da Rocha sabia bem quem era o médico homeopata que ele tratou de modo tão desdenhoso. Não ignorava a proposta que pediu para que fosse lida na Câmara. Leitura que só fez procrastinar o seu debate. Ao requerer a leitura, por sinal, usou ardil para que, ao menos naquela sessão, fosse ele o monopolizador da palavra. Em seu estratagema, parece ter

[142] Jornal do Comércio; Edição 238 de 31 de agosto de 1850, página 2.

alcançado seu intento. Insuflou a Câmara, gerou desconforto e, impediu que houvesse debate sobre a proposta. Por seu turno, Thomas Cochrane certamente também sabia que não escapava àquele Deputado, nem sua origem, muito menos seus vínculos familiares. Por sinal, aquela não tinha sido nem a primeira, nem a última vez que Cochrane havia sido tachado por especulador. Àquele instante, ao tecer suas considerações na coluna a pedidos do Jornal do Comércio de 31 de agosto de 1850, certamente não era seu intento oferecer "fonte mais limpa" para que Justiniano José da Rocha pudesse beber informações. O que fazia era reiterar frente a outros atores de então o seu lugar no seio de uma das mais influentes famílias do Império. Era tentar minimizar os resultados das agressões e desdenhos de Justiniano da Rocha. Até porque, com seu ardil, o Deputado acabou por encurtar os limites para a discussão do tema. Nas regras de então, os temas deveriam ser debatidos e resolvidos em três sessões. Justiniano corroeu a primeira delas. Na primeira, houve menos debates e mais desdenhos, ironias e piadas. Houve desconforto. Mas, aquele pedido de urgência ficou contido a isso. A primeira sessão para tratar o tema ficou reduzida a mal estar, galhofas e risadas. Para entender como as coisas chegaram a esse ponto de impasse, vale à pena resgatar alguns dos desdobramentos da aprovação e sanção do decreto 101 de 31 de outubro de 1835.[143]

## II

C. B. Ottoni expressou que no início da década de 1850 ocorreu uma tão grande movimentação dos atores da época que – por meio das folhas periódicas e dos legisladores na Assembleia Geral – a legislação sobre o tema foi fortemente alterada. A lei de 26 de junho de 1852 estabelecia novas bases para a implantação de ferrovias no Brasil. E ao correr da década, abriu-se um primeiro trecho da estrada de ferro que iria atingir o Vale do Paraíba. Para C. B. Ottoni era o início da história das ferrovias no Brasil. Para ele, as iniciativas anteriores não foram sérias. Das bases legais construídas em 1852, veio o impulso ferroviário, segundo o entendimento do autor (OTTONI, 1859). E era essa lei o marco definitivo para se começar a história da Estrada de Ferro D. Pedro II, a estrada que serpenteou a Serra do Mar e fez as locomotivas deslizarem pela Bacia do Paraíba, o

[143] Uma primeira versão desse capítulo foi apresentada no "Seminário sobre História do Vale do Paraíba e Áreas Adjacentes no Século XIX", realizado na Cidade de Piraí em 22 de Setembro de 2018. Ricardo Salles teve participação fundamental na construção de seus argumentos - tanto em sua intervenção e sugestões durante o evento de Piraí como também em incontáveis outros momentos dessa alongada jornada. Agradeço.

coração do Império. Com sua primeira parte aberta ao trânsito em março de 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII) foi a terceira linha ferroviária inaugurada no Brasil. Foi precedida pela Estrada de Ferro Mauá (EFM) e pela Estrada de Ferro Recife – São Francisco (EFRSF) que foram inauguradas respectivamente em maio de 1854 e fevereiro de 1858. A EFDPII foi construída pela Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (CEFDPII).

Com base na lei de 1852, a CEFDPII foi criada em 1855. Assim como C. B. Ottoni, Thomas Cochrane também considerava aquele um marco importante para a história ferroviária do Brasil. Escreveu em 1855: "chegamos à véspera de um acontecimento importantíssimo: vai ser em breve realizada a primeira estrada de ferro (em ponto grande)[144] no Brasil". Cochrane entendia aquele momento de euforia com os primeiros passos da organização da CEFDPII, como um instante novo, que descortinaria novas experiências e impulsionaria o desenvolvimento de novos projetos ferroviários no país. Ele aproveitava para espetar os incrédulos. E acreditava que essa nova fase representava um ponto de virada sobre o tema. Nada seria como antes. E por isso mesmo, continuou dizendo que "aquilo que até hoje parecia a muitos um sonho vão, não só se verá executar prontamente, como também tornando patentes e inegáveis a todos os brasileiros seus imensos brilhantes resultados, fará com que novos e iguais projetos sejam concebidos e com rapidez levados a execução".[145]

Contudo, discordava do modo como o empreendimento seguia sendo difundido. Entendia o momento como um marco importante, sem dúvida. Mas se recusava a ideia de ser a lei de 1852 e a formação da CEFDPII o marco fundador da história do caminho de ferro para o Vale do Paraíba, a Estrada de Ferro D. Pedro II. E por isso, fazia lembrar que "entretanto esta grande e esperançosa empresa não chegou ao ponto, sem dúvida lisonjeiro a que hoje se acha elevada, sem que primeiro tivesse de triunfar de lidas sem conto e de obstáculos por muitos considerados insuperáveis". E foi enfático ao afirmar que "a estrada de ferro que se trata atualmente de realizar tem, pois uma longa e variada historia, que talvez ninguém melhor do que nós a possa referir com todas as circunstancias e todos os seus episódios". Thomas Cochrane se empenhou para desvelar essa "longa e variada história". E fez-se inserir nesse transcurso como importante protagonista. Para dar sentido a sua própria trajetória, organizou um amanho de memórias e ofereceu "ao

[144] Àquele instante, já havia sido inaugurada a Estrada de Ferro Mauá, que, contudo, contava com pequena extensão.
[145] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

respeitável e sensato povo brasileiro" a "Breve História do Projeto da Estrada de Ferro de Pedro II, desde 1838 até a presente época", que fez publicar no Jornal do Comércio de 7 de julho de 1855.[146]

## 5.1 – "RESOLVIDOS EM FIM A METER OMBROS À EMPRESA": A IMPERIAL COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO

A primeira empresa montada com o objetivo de levar a cabo a estrada de ferro para o Vale do Paraíba foi a Imperial Companhia da Estrada de Ferro (ICEF).[147] Seus objetivos e forma de organização, foram apresentadas no prospecto publicado no Jornal do Comércio de 27 de novembro de 1840. Logo de saída, informava-se ao leitor que a Companhia foi organizada sobre um "privilégio obtido de S. M. I. por Thomas Cochrane, com o fim de construir uma estrada de ferro desde o município da Corte até tocar na província de São Paulo". Em seu trajeto, deveria atravessar o "município de Iguaçu, passando a Serra em lugar azado, tocando na margem do Rio Paraíba, seguindo pelos municípios de Piraí, Barra Mansa, Resende e Campo Belo".[148]

A concessão do privilégio a Thomas Cochrane para a construção daquela estrada de ferro foi sentida por ele como um processo moroso. Uma jornada cheia de idas e

[146] (1) Em seu "Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil", Paula Pessoa afirmou que o requerimento dirigido pelo "Dr. Thomas Cochrane à Câmara dos Deputados" foi realizado e "em 1 de junho de 1839" (PESSOA, 1902, p. 5). (2) Mas esse não foi o seu único intento. Thomas Cochrane lamentava não ter sido contemplado pela comissão responsável pela distribuição das ações da CEFDPII – em outro trabalho tratamos o processo de formação da CEFDPII, e da comissão distribuidora (BORGES & MARINHO, 2018). Ou seja, chegou a fazer requerimento de ações, mas não foi listado entre aqueles que às poderiam obter na primeira distribuição. Cochrane se ressentia de não ter tido a oportunidade de adquirir ações também porque, segundo o estatuto da companhia, era "preciso ser possuidor de cem ações" para poder compor a mesa diretora da Companhia. Dizia estar "pronto [...] a depositar no banco da companhia a quantia equivalente ás cem ações para tal fim exigidas". Não havia brecha legal que desse sustento àquele apelo. Só quando as ações pudessem ser postas a venda pelos acionistas ele teria a possibilidade de amealhar aquelas ações necessárias. Ainda assim, invocou "a benevolência dos acionistas". Disse ele: "quero compartilhar dos trabalhos e esforços daqueles que tem de dirigir este negócio para sua realização; espero, pois da sua benevolência a contemplar-me com seus votos para membro da diretoria, e se meus passados sacrifícios, dedicação pela empresa, que tem sido, por assim dizer, a menina dos meus olhos, não são bastantes garantias, outras se encontraram nas ligações de família que tenho no país, o qual sem duvida também será meu tumulo". Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

[147] Vale destacar que de um modo mais geral, as iniciativas de Cochrane são pouco estudadas. Pesa sobre esta primeira iniciativa certa constatação de insucesso. Ao que parece, optou-se por considerar como válidas e suficientes às impressões parciais e largamente difundidas de C. B. Ottoni que em sua autobiografia considerou como o marco histórico inicial da CEFDPII a Lei 641 de junho de 1852 e desqualificou qualquer iniciativa anterior a ela (OTTONI C. B., 2014, pp. 96-100). Nadando contra a maré, encontramos os trabalhos de Aroldo de Azevedo (AZEVEDO, 1965, capítulo 2), Rafael da Costa Natera (NATERA, 2010, capítulo 2) e Gabriel José Rodrigues Dias (DIAS, 2018).

[148] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2.

vindas. Segundo sua narrativa, após regressar da viagem de prospecção que realizou, em 1838, ao Vale do Paraíba, tendo atingido também as províncias de São Paulo e Minas Gerais, se pois a refletir sobre a estrada de ferro. Além do engenheiro e amigo que o acompanhava, consultou engenheiros na Europa. Thomas Cochrane contou que após esses estudos, e "resolvidos em fim a meter ombros à empresa, apresentamos, em 1838, ao corpo legislativo, um requerimento em que pedíamos, sob certas condições, um privilegio para fazer a estrada de ferro que acabávamos, pouco tempo antes, de projetar".[149] Segundo ele,

> O nosso requerimento foi ouvido na Câmara com verdadeira admiração; na opinião de todos uma estrada de ferro era ainda um sonho poético para o Brasil; tivemos de procurar os membros da comissão do comercio, á qual tinha sido enviado o nosso requerimento, e foi opinião deles, e igualmente, da Câmara, que nos deveríamos dirigir ao governo, que se achava habilitado para atender-nos, em virtude da lei de 29 de Agosto de 1828. Consequentemente ao ministério apresentamos o nosso requerimento, que pelo menos de tanta magnitude pareceu, que teve, para que sábias opiniões o apadrinhassem, como em verdade a prudência o aconselhava, de correr ás seguintes repartições: 1º, o tribunal do comércio; 2º, o corpo de engenheiros; 3º, o presidente da província; 4º, o tribunal do comércio pela segunda vez; 5º, um engenheiro nomeado pelo governo; 6º, o conselho de estado; 7º, a secretaria de estado, onde por longo tempo se demorou. Não fazemos queixa de semelhante demora; assistiu-lhe sobrada razão, o grandioso fato da maioridade acabava de ter lugar, e ao ilustrado ministro do império era preciso tempo para o exame de tantos pareceres.[150]

A construção do Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha se deu em meio a um denso conjunto de refregas que marcaram o processo de complexificação da sociedade brasileira. E os anos que se seguiram, não foram nem menos tensos, nem menos complexos. Com a renúncia de Feijó, em 1837, Araújo Lima assumiu provisoriamente a regência. No ano seguinte, as novas eleições confirmaram, não apenas a manutenção de

[149] Segundo ele, nestes momentos iniciais, "nem sempre esta gigantesca ideia foi animada e exaltada". Dizia inclusive que por algumas vezes sentiu-se só. Que faltou-lhe quem o "encorajasse". Segundo ele "nem uma voz se desprendeu que nos dissesse: Avante!". Por sinal, vale destacar que esse tom é uma constante em seu "Breve História do Projeto da Estrada de Ferro de Pedro II, desde 1838 até a presente época". Não foram poucas vezes que se colocou como aquele que enfrentou a solidão, o descrédito, a zombaria, o estigma de estrangeiro especulador e etc. Ao longo de sua narrativa, buscou dirigir uma alterpercepção escorada em princípios de tenacidade, força moral e amor a pátria que o acolheu. Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

[150] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

Araújo Lima no governo, mas também consolidou o lugar de destaque dos principais articuladores do Regresso no quadro político do Império. Foi nesse ambiente político que Thomas Cochrane realizou sua viagem de prospecção ao Vale do Paraíba. Seu requerimento de privilégio foi iniciado em meio ao Regresso Conservador, e quando o Ministério dos Negócios do Império era ocupado por Bernardo Pereira de Vasconcelos. Em sua escalada rumo ao governo e a direção do Estado Imperial, os regressistas forjaram um programa que pregava certa ordem de centralização política. Associaram a eclosão e expansão dos diversos movimentos rebeldes que espocaram em diversos pontos do império à política descentralizadora levada a cabo no avanço liberal. Pesou a seu favor o clima de incertezas que pairava sobre o Império (ESCOSTEGUY FILHO, 2017).

Poucos meses após regressar de sua viagem de prospecção pelo Vale do Paraíba, certamente, Thomas Cochrane, assim como os demais sujeitos de então, teve notícias da eclosão da grande fuga coletiva de escravos ocorrida, em novembro de 1838, em fazendas do Vale do Paraíba. O evento teve forte repercussão, e alarmou ainda mais os senhores escravistas do lugar. Ainda que não se tenha registrado outros eventos da mesma monta na província, os eventos de 1838 deixaram em sobressalto os proprietários rurais da região (SALLES & BORGES, 2009). O clima de incertezas seguia sendo generalizado. E o programa regressista fez uso desse clima de incertezas para dirigir o olhar dos atores coevos. Difundiam a ideia de ser o programa descentralizado, a liberdade excessiva o formador do ambiente de insegurança e perigo. Construíam uma lente para observar a realidade. Associavam os princípios democráticos a desordem, a balburdia. Se o ato adicional não teve os contornos desejados pelos liberais, os regressistas entendiam que a interpretação dada ao ato precisava ser revista (MATTOS, 2004).

O caso de Vassouras é bastante exemplar. Na vila, formada em meio ao avanço liberal, ouviu-se por muitas vezes discursos inflamados na defesa da descentralização e sua Câmara de Vereadores foi dominada pelos defensores dos princípios liberais. A fuga coletiva de escravos das fazendas Freguesia, Maravilha e Encantos colocou em marcha um enorme contingente de escravos pelo interior da região (GOMES, 1995). Também colocou em marcha um enorme contingente de sitiantes, pequenos, médios, grandes e megaproprietários de terras e escravos que engrossaram as fileiras da guarda nacional e se puseram no encalço dos fugitivos. Os cativos em fuga organizaram sofisticadas estratégias para reagirem às forças repressoras. Ainda assim, foram contidos. O “caso Manoel Congo”, como passou a historiografia, também representou um ponto de virada à vida

política do lugar. A sua Câmara de Vereadores passou a ser dominada pelos Regressistas/Conservadores e a região passou a figurar como uma das principais bases de sustentação de seu programa (SALLES & BORGES, 2009). No mesmo período, também na Vila de Piraí os Regressistas/Conservadores representavam o grupo político dominante da política local.[151]

Em meio ao conjunto de idas e vindas, o requerimento apresentado por Thomas Cochrane ao governo Imperial só foi aprovado em 4 de novembro de 1840 e publicado no Correio Oficial pouco depois, no dia 13. A concessão do privilégio para a construção daquela estrada de ferro, bem como as regras que a regulamentavam, estavam entre as primeiras medidas levadas a cabo no início da vigência do Segundo Reinado – logo após o advento da Maioridade e, quando a frente do Ministério dos Negócios do Império encontrava-se o liberal Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva, que foi uma das principais lideranças do movimento que antecipou a subida de D. Pedro II ao Trono (PESSOA, 1902, pp. 5-6).

Por sinal, é bastante curiosa uma fração da passagem de Thomas Cochrane que lemos acima. Disse ele: "não fazemos queixa de semelhante demora". E justificou, expressando que aquela "semelhante demora" teve lá sua razão de ser, ou, como em suas palavras, "assistiu-lhe sobrada razão". E seguiu explicando essa razão. Para ele, "o grandioso fato da maioridade acabava de ter lugar, e ao ilustrado ministro do império era preciso tempo para o exame de tantos pareceres". Vejamos que com os desdobramentos iniciais do Golpe da Maioridade, D. Pedro II deu início ao Segundo Reinado em fins de julho de 1840. Como era de se esperar, levou para o governo um conjunto de importantes atores do campo progressista, que atuaram forte e poderosamente para acelerar sua ascensão ao Trono. Contados do início do reinado de Pedro II, em aproximados três meses, aquele pedido de privilégio foi aprovado e o contrato foi assinado.

Contudo, em seu relato produzido em 1855, não foi, ao menos diretamente, ao campo regressista que Thomas Cochrane creditou a fatura da demora. Quando aquele projeto de "tanta magnitude" foi apresentado ao Ministério, como a "prudência o

[151] Por sinal, Thomas Cochrane havia tecido alguns muitos laços com a região. Em 6 de outubro de 1840, por exemplo, noticiou-se nas folhas do Jornal do Comércio que, no dia 23 de setembro daquele ano, "fugiu [...] do lugar de Piraí, Ponte de Maria Gonçalves, um escravo de nação, por nome Joaquim, oficial de sapateiro, já bastante idoso, tendo bastantes cabelos brancos, alto, magro e com calva". No anúncio, orientava-se a "quem dele tiver notícias, ou o apreender, dirija-se, nesta cidade [do Rio de Janeiro] à Rua dos Ciganos, casa do Dr. Cochrane, ou em Piraí, em casa de Leandro Sanches, que receberá alvíssaras". Jornal do Comércio, edição nº 264 de 6 de outubro de 1840, p. 4.

aconselhava", foi necessário buscar "sábias opiniões [que] o apadrinhassem". Ao campo conservador, "prudência". Ao campo progressista, o tempo necessário para tomar pé das coisas.

Em seu exercício de dar sentido a sua própria trajetória, Thomas Cochrane revestiu àqueles instantes em um momento de luta cansativa, o que interferiu no modo como sentiu a passagem do tempo. Dizia que "depois do uma luta que [perdurava] desde julho de 1838, tínhamos alcançado a nossa primeira vitória a 4 de Novembro de 1840". Segundo ele, após a luta cansativa, essa vitória o estimulou a seguir adiante. Em suas palavras, "animamo-nos ainda mais com este sucesso, e de pronto tratamos de organizar uma diretoria provisória".[152] Segundo o Prospecto publicado em algumas das folhas periódicas da época, entre elas o Jornal do Comércio e o Diário do Rio de Janeiro,[153] a diretoria provisória foi composta por

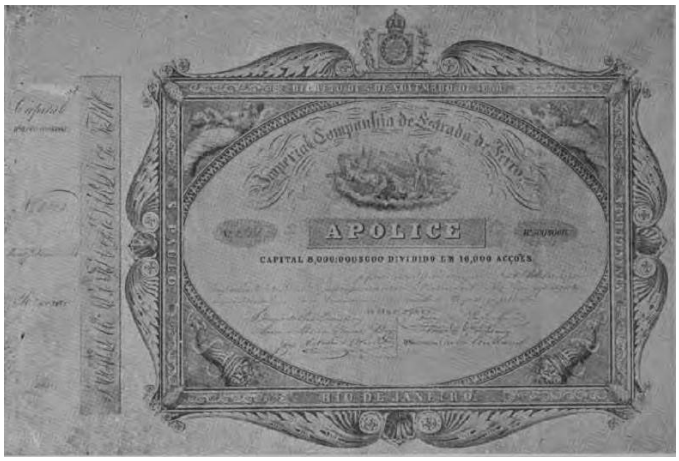
Diretores provisórios e tesoureiro
1. Joaquim José Pereira de Faro
2. José Antônio de Oliveira Silva
3. Antônio da Cunha Barbosa Guimarães
4. Miguel Eugenio Monteiro de Barros
5. Thomas Cochrane

Tesoureiro
João Pedro da Veiga
Secretário
Carlos Pentland.[154]

A Imperial Companhia da Estrada de Ferro foi organizada na Praça do Rio de Janeiro a 25 de novembro de 1840, (PESSOA, 1902, p. 6) como uma sociedade por associação de capitais. Segundo o prospecto, seu capital era de "oito mil contos, divididos em 16.000 ações, cada ação do valor de 500$000 rs., que serão pagos na razão de 100$ por ano, e estes subdivididos em pagamentos iguais de 25$000 por trimestre, contados da data do primeiro pagamento".[155]

[152] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.
[153] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2.
Diário do Rio de Janeiro, edição nº 268 de 27 de novembro de 1840, p. 2.
[154] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2. Gabriel Dias estabeleceu um interessante compilado de informações sobre os 5 diretores, em articulação de suas trajetórias com o campo regressista. Cf. (DIAS, 2018, pp. 18-22).
[155] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2 (grifo nosso).

**AÇÃO DA**
**IMPERIAL COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO**




**Fonte**: PESSOA, Vicente Alves de Paula. Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil; Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 6

Ainda segundo os dados colhidos no prospecto, a diretoria provisória informava que "o objeto [da ICEF] é transportar por máquinas locomotivas, ou qualquer outro motor posteriormente descoberto, não só todas as mercadorias e gêneros de Serra Acima, e vice-versa". Os diretores indicavam que também se propunham ao transporte de "passageiros, gado vacum, porcos etc., madeiras lenha e vários outros produtos que não podem descer pelo presente modo de transporte".[156]

A Imperial Companhia Estrada de Ferro foi criada em meio a fortes tensões que perpassavam o processo de complexificação da sociedade brasileira. Um processo transpassado pelo desenvolvimento de uma nova fase do capitalismo global em sua sinergia com as novas conformações da escravidão negra oitocentista, uma Segunda Escravidão. Um Estado em processo de ampliação "como forma específica de dominação através da combinação entre sociedade civil, lugar predominante da produção de consenso, e sociedade política, o Estado em sentido restrito, lugar predominante de exercício da força" (SALLES, 2017(c), p. 37). O Império fervilhava.

E o quadro político de então não escapou ao olhar de Thomas Cochrane. Ele seguiu construindo sua rede de contatos com proprietários de terras e escravos em Serra Acima. Por sinal, vimos que logo após ter recebido e confirmado àquele privilégio, a ICEF foi organizada. Publicou-se nos periódicos da época um prospecto em que foram apresentados alguns de seus objetivos. Explicou-se sobre as ações postas na circulação e

[156] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2 (grifo nosso).

apresentou-se sua diretoria provisória. Se observado pelo campo das disputas políticas, seus diretores estavam bastante distantes dos progressistas que chegaram ao poder junto com a Maioridade. Era, por assim dizer, uma diretoria marcadamente regressista. Era também uma expressão cabal do grupo de interesses ao qual Thomas Cochrane tentava vincular sua proposta: A classe senhorial.

Por meio daquele prospecto, os diretores propagandeavam. Diziam que grandes vantagens resultariam "desse novo sistema de itineração". E se esforçavam para chamar a atenção dos leitores. Expressavam que a essas vantagens, não poderiam ser "indiferentes os fazendeiros e negociantes do interior do país, visto aumentar-lhes o valor do terreno e facilitar-lhes as comunicações mercantis". Por sua vez, também não deixaram de apresentar uma ponderação sobre o privilégio concedido a Thomas Cochrane e sobre o qual se assentava àquela companhia.[157]

Os diretores pareciam estar convencidos, ao mesmo tempo em que e também queriam convencer aos leitores daquele prospecto que, ao adquirirem aqueles papéis postos na circulação, os acionistas participariam de um empreendimento com elevada probabilidade de sucesso. Afinal, "o *direito exclusivo* concedido à companhia pelo termo de 80 anos *evitará toda e qualquer oposição*, por aquele espaço". Dito isso – ou seja, dito que o direito exclusivo significava que pelo intervalo de 80 anos a empresa seguiria sem qualquer oposição, ou seja, sem concorrentes naquela área com reserva estabelecida – os diretores faziam uso daquele prospecto para buscar convencer os leitores e angariar acionistas. E por isso mesmo, exibiam seu conjunto de expectativas e disseminavam a esperança de ser muito possível alcançarem-se as "grandes vantagens, resultantes do imenso comércio do interior com a Corte".[158]

Além da publicação desse prospecto nas principais folhas periódicas que circulavam na cidade do Rio de Janeiro, outro prospecto também estava em circulação. Nas palavras de Stein, "um excelente prospecto da 'Grande Ferrovia Nacional' acompanhado de um encarte – 'Mapa de uma Ferrovia da Corte para a Vila de Rezende' – apareceu na década de 1840" (STEIN, 1990, p. 133). Tratava-se do "Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a vila de Resende", recentemente localizado e analisado por Gabriel José Rodrigues Dias.[159]

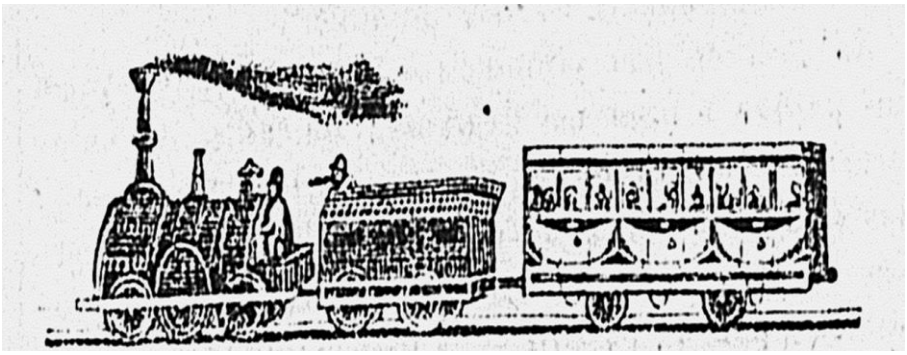
---

[157] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2 (grifo nosso).
[158] Jornal do Comércio, edição nº 315 de 27 de novembro de 1840, p. 2 (grifo nosso).
[159] O documento foi analisado por Gabriel José Rodrigues Dias em seu muito interessante Trabalho de Conclusão de Curso de Licenciatura em História/UNIRIO (DIAS, 2018, pp. 22-23 e n 64).

Stein não chegou a empreender uma análise mais detida do documento. Por sua vez, a reconstrução e análise histórica levada a cabo por Gabriel Dias resultou em interessante e bastante esmiuçado estudo do prospecto. Tanto do olhar mais passageiro de Stein, como do estudo mais detido empreendido por Dias, é possível inferir que os autores daquele documento tiveram uma especial atenção com a escolha das palavras ali enunciadas. Ao que parece, os redatores do prospecto visaram ultrapassar uma dada competência comunicativa, ou seja, um eixo argumentativo forjado no "saber interiorizado que os falantes de uma língua possuem" em articulação com a possibilidade de se estabelecer comunicação através da inteligibilidade que garante ao outro pronunciar-se "sobre a validade dos enunciados produzidos numa dada língua" (LOPES, 2018). Os autores se esforçaram em imprimir uma dada performance, trazendo para a cena de seu discurso novos enunciados, com vistas ao agir sobre os conhecimentos culturalmente enraizados para dar comunicabilidade e produzir uma nova cultura.

Segundo Stanley Stein, a proposta da "Grande Ferrovia Nacional" foi apresentada "como uma promessa para a redução das dificuldades de transporte". Seus redatores enlaçaram essa promessa à exultação e a glória do Império, "para estimular o nacionalismo do jovem Império do Brasil" – ou como em suas palavras "com peãs". O autor destacou que após um efusivo prólogo – onde se fisgava no mesmo anzol os "bons desejos à prosperidade do heroico Império Brasileiro", as "vantagens comerciais para o Império" e a ideia de que o princípio de tudo isso passava pela "abertura de uma ferrovia de Pavuna, no município neutro do Rio de Janeiro, para Campo Belo, no distrito de Resende" – "seguiram-se protestando 'vibrante amor' 'prosperidade e glória do povo brasileiro' que era comparado ao 'feliz bem-estar' da Grã-Bretanha". A esse instante do breve extrato que ofereceu do prospecto, Stein apontou para o modo como seus redatores buscaram urdir a associação entre ferrovia e o Estado Imperial. Os redatores do prospecto colocaram as ferrovias como a "milagrosa chave da indústria". Para Stein, os autores do prospecto buscavam deliberadamente impressionar o leitor com "promessas de transporte rápido e consequentemente distribuição mais barata das importações de sal, tecidos e vinhos do Rio". Nessa busca deliberada por organizarem uma nova cultura, os redatores daquele prospecto fizeram uso de diferentes possibilidades textuais. Para além das palavras vibrantes, também recorreram a imagens como parte de sua organização discursiva (STEIN, 1990, pp. 133-134).

**IMAGEM UTILIZADA NA PROPAGANDA DA IMPERIAL COMPANHIA ESTRADA DE FERRO EM 1842**



**Fonte**: Diário do Rio de Janeiro, Edição nº 41 de 2 de fevereiro de1842. p. 2

A imagem acima foi publicada no Diário do Rio de Janeiro de 1842. A gravura compunha o argumento discursivo da Companhia, que naquela ocasião anunciava os locais onde se poderiam adquirir ações da ICEF. No prospecto analisado por Stein, seus redatores também fizeram uso de uma imagem como parte de seu arranjo discursivo. Segundo Stein, "um vagão foi retratado transportando pianos e vidros". Chegando as últimas linhas de seu rápido olhar sobre o prospecto, Stein afirmava que os redatores daquele documento amarraram a sua discursiva a promessa de se "resolver as dificuldades de transporte dos fazendeiros". E nesse ponto, os autores do prospecto lançaram mão de um interessante ardil. Ao mesmo tempo em que amanharam seu discurso a um recurso visual que ajudava a dar materialidade e concretude ao horizonte de expectativas que propunham, ou seja, que trazia para o campo do visível a possibilidade da expansão para dentro de um conjunto de regras e valores simbolicamente expressos pelo transporte de "pianos e vidros" os autores também propuseram a contraparte dessa imagem. Diziam que "não haverá mais lugar para as dispendiosas tropas de mulas, não haverá mais riscos ou estragos causados por arreadores incompetentes e animais moribundos e famintos" (STEIN, 1990, pp. 133-134). Tropas de mulas, arreadores incompetentes, animais famintos. Tudo isso e muito mais, faziam parte da imagem cotidiana, da organização social do espaço; de um "regime visual da segunda escravidão", como na análise de Rafael Marquese (MARQUESE, 2010). Um regime visual em disputa. Uma disputa que era também sobre o Estado. Afinal, como bem observou Ricardo Salles, "o Estado Monárquico se construía como um projeto civilizatório que dominava e incorporava o meio e a natureza, simbolizando a identificação entre Estado-civilização e o espaço físico-natural" (SALLES, 2013).

Em seu estudo, Gabriel José Rodrigues Dias alargou bastante as fronteiras das análises empreendidas por Stein sobre essa fonte. Segundo ele, "o documento esquematiza uma série de vantagens e instrumentos estatísticos como evidências da sustentabilidade e 'necessidade' do projeto para a conjuntura corrente do Império". Em sua análise, o autor percebeu que "os principais argumentos no texto estão articulados em três eixos fundamentais: i) Civilização, ii) Rendimento e Finanças iii) Segurança e Paz Pública" (DIAS, 2018, p. 23). O modo arguto como inquiriu a fonte o fez desvelar alguns dos aspectos técnicos da proposta. As informações que colheu e análises e explicações que produziu ajudam a compor algumas das linhas dessa fração de nosso trabalho.

Thomas Cochrane entendeu que a concessão de seu privilégio por parte do governo imperial foi um processo moroso. Narrou que seu início se deu ainda em meados de 1838. Mas só encontrou seu primeiro desfecho em fins de 1840. Perceber essa temporalidade nos defronta a um problema cronológico. Vimos que em passo contínuo a concessão do privilégio, em 4 de novembro de 1840, Thomas Cochrane organizou uma Companhia por associação de capitais com sede no Rio de Janeiro. Montou uma diretoria provisória e fez circular nas folhas periódicas da cidade um interessante prospecto. O prospecto trazia informações sobre o fundo de capital da ICEF e o valor das ações naquele momento inicial. Explicava como adquirir as ações e etc. e tal. Thomas Cochrane fez todas essas coisas em um curto intervalo de tempo. Apenas 23 dias separam a concessão do privilégio e a primeira publicação do prospecto. Contudo, também vimos que além deste, outro prospecto estava em circulação àquele momento – e que foi analisado por Stanley Stein e Gabriel Dias. Segundo a descrição de Gabriel Dias, o prospecto de título "Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a vila de Resende" foi "tipografado pela Casa Ass. do Despertador em quatro páginas cada qual com 40 centímetros de comprimento". De acordo com os dados catalográficos, o documento antecede a concessão do privilégio pelo governo Imperial. É de 1839 (DIAS, 2018, p. 24 (n. 64)) (STEIN, 1990, p. 134 (n. 87)).

Pouco depois de regressar de sua primeira viagem de prospecção ao Vale do Paraíba, Thomas Cochrane apresentou a Câmara dos Deputados do Rio de Janeiro seu pedido de privilégio. Como vimos anteriormente, tanto pela lei de 1828 quanto pelo Ato Adicional, competia ao Governo Imperial, com a aprovação da Assembleia Geral, regular sobre as vias interiores que evolvessem mais de uma Província. Lembremos ainda que por meio do Ato Adicional fragmentou-se a antiga Província Capital do Império em dois:

Município Neutro e Província do Rio de Janeiro. Essa alteração modificou, em profundidade, o ordenamento anterior das obras públicas em vias interiores no lugar. Se antes, todas as obras de vias interiores da Província do Rio de Janeiro eram de responsabilidade do Governo do Império, essa fratura também fazia separar o que eram as vias Imperiais e o que eram vias interiores da Província. Como bem observou Gabriel de Azevedo Maraschin, não foram poucos os enfrentamentos sobre quais seriam os limites do Município neutro e da ação do Governo Imperial em temas correlatos as estradas, pontes e canais (MARASCHIN, 2016).

Não foi sem motivos que vimos o jogo de idas e vindas a que foi sujeitado o requerimento apresentado por Thomas Cochrane a Câmara dos Deputados. Ao refletir sobre o jogo administrativo em questão, não visamos empalidecer tantos outros embaraços que motivaram a tramitação dessa proposta bem como os dilemas em que o projeto esteve envolto. Pelo contrário. Aderimos aí mais um elemento para refletirmos. Em meio às idas e vindas, tudo indica que em 1839, havia um misto de descrédito e de euforia no entorno da proposta. É bem possível sugerir que àquele instante já houvesse, inclusive, alguma predisposição por parte do Governo da Província do Rio de Janeiro em aprovar o requerimento. Por sinal, em 24 de abril de 1838, o então Presidente da Província, Paulino José Soares de Souza, sancionou a lei provincial 120/1838, que autorizava o governo a contratar com João Baptista Midosi uma estrada férrea de larga extensão. Uma ferrovia que "partindo de Niterói, fossem ter às povoações de São Gonçalo, Itaboraí, Porto das Caixas, Santo Antônio de Sá, Nova Friburgo, Cantagalo, Rio Bonito, Capivari, Maricá, Cabo Frio e Rio de São João" (PESSOA, 1902, p. 5).

É bastante plausível levantar a hipótese de que a proposta de execução de uma ferrovia pelo Vale do Paraíba tenha encontrado algum acolhimento. Contudo, a possibilidade de adentrar os limites da Corte, por um lado, e por outro, de romper o limite da província do Rio de Janeiro rumo a São Paulo, alterava àquela tipologia de estrada. Talvez por isso, o prospecto de 1839 tenha restringido os limites do empreendimento "de Pavuna, no município neutro do Rio de Janeiro, para Campo Belo, no distrito de Resende". Seja lá como for, essa delimitação territorial escapava ao arco possível a Assembleia dos Deputados da Província do Rio de Janeiro. Além disso, Thomas Cochrane também propunha algo não previsto no Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha de 1835. Queria que a concessão de seu privilégio fosse estendida por um prazo de 80 anos. A legislação previa um intervalo de 40 anos. Levando em consideração todo esse conjunto de eventos, nos

parece que de modo geral, a concessão do privilégio, embora não tenha sido acelerada, também não foi tão morosa quanto à sensação de passagem do tempo em que esteve envolta as expectativas de Thomas Cochrane.

Em um primeiro momento, levantamos a hipótese de que já houvesse uma concessão do Governo Provincial do Rio de Janeiro para a feitura daquela estrada como uma via provincial. Se essa assertiva se mostrasse adequada, talvez fosse possível inferir que aquele prospecto era resultante de um primeiro esforço de Thomas Cochrane para angariar acionistas para a empresa que teria a responsabilidade de executar aquela obra. Até o momento, não nos foi possível tomar por válida essa hipótese. De certo modo, afirmamos inclusive que essa resposta provisória apresenta fragilidades. A Imperial Companhia Estrada de Ferro foi constituída apenas após a concessão do privilégio, em 1840. E até o momento, não localizamos a possível concessão de privilégio expedida pela Província. Por sinal, pelo relato de Thomas Cochrane, após seu requerimento ser "ouvido na Câmara com verdadeira admiração", foi necessário entrar no jogo das idas e vindas, no bailar do requerimento por diferentes instâncias do aparato administrativo do governo. Tanto a opinião dos "membros da comissão do comercio" como a da "Câmara" era que o requerimento deveria ser dirigido "ao governo, que se achava habilitado para atender-nos, em virtude da lei de 29 de Agosto de 1828". Vejamos que em seu relato, nada de qualquer alusão a concessão por parte do governo da província do Rio de Janeiro. Ou seja, essa nossa primeira hipótese parece cada vez menos valida. Contudo, outra explicação parece guardar maior aproximação com a teia que se apresentava. É bastante possível inferir que o prospecto fez parte das lutas empreendidas por Cochrane e alguns de seus apoiadores no sentido de tencionar o governo àquela concessão do privilégio. Fazer circular um prospecto detalhado parece ter feito parte dos esforços de contraposição àquela opinião mais corrente, de que "uma estrada de ferro era ainda um sonho poético para o Brasil".

O momento em tela foi chave ao "movimento de condensação de duas correntes políticas em partidos – um conservador, outro liberal – no universo mais amplo da política do liberalismo imperial-escravista". Vale frisar novamente que quando Thomas Cochrane apresentou seu pedido de privilégio, era então regente o regressista Araújo Lima. Como bem observou Ricardo Salles, aquele instante o campo do regresso não tinha uma completa unidade interna. Logo após a renuncia de Feijó, quando Araújo Lima assumiu interinamente a regência, Bernardo Pereira de Vasconcelos passou a ocupar os ministérios da Justiça e do Império no chamado "ministério das capacidades". Como já vimos,

Vasconcelos se destacava como um dos mais argutos e influentes representantes do programa regressista. Outra figura destacada era Honório Hermeto de Carneiro Leão. Apesar de amalgamados no campo regressista, as relações de Vasconcelos tanto com Araújo Lima quanto com Honório Hermeto "não era das melhores". "Em abril de 1839, capitaneado por Vasconcelos, o gabinete se demitiu". Ainda segundo Ricardo Salles, se por um lado era possível identificar algumas fissuras internas, por outro, o campo regressista também experimentava um instante de ampliação e complexificação. Se num primeiro plano as figuras de Araújo Lima, Vasconcelos e Carneiro Leão ocupavam papéis destacados, esse também foi o instante em que num "segundo plano, crescia a influência de três políticos fluminenses: Joaquim José Rodrigues Torres, Paulino José Soares de Sousa e Eusébio de Queiroz" (SALLES, 2017(c), pp. 32-35).

A esse mesmo instante, os regressistas dispararam contra o que entendiam por liberdade excessiva concedida aos governos provinciais. Vejamos que não dispararam contra a transformação dos antigos Conselhos Gerais em Câmara dos Deputados. Dispararam sobre a liberdade com que as diferentes Câmaras Provinciais passaram a realizar interpretações do Ato Adicional. A exagerada descentralização foi difundida pelos regressistas como um dos fatores que contribuíram para o avanço dos diferentes movimentos contestatórios e/ou revolucionários que sacudiam o Império. Assim espalhavam a necessidade de se construir uma ordem Imperial, em que a interpretação do ato fosse uníssona em todo o território nacional. Criar regras mais estáveis e gerais para a interpretação do Ato Adicional implicava em fazer regressar a política descentralizadora (ESCOSTEGUY FILHO, 2010). Também implicava a construção de uma direção moral e intelectual que se disseminava da Corte para o Império. Que fazia expandir para dentro um dado conjunto de regras e valores. Que colocava a Corte e centralizava na Corte o centro de referências para a nação.

A apresentação do requerimento de privilégio feita por Thomas Cochrane e o início de seu bailar por diferentes repartições do governo coincide com esse momento. Foi a Câmara dos Deputados da Província do Rio de Janeiro e ao Governo da Província que Cochrane apresentou seu pedido. Ali teve início aquela "luta cansativa". A Câmara dos Deputados recomendou que o requerimento fosse apresentado a sua Comissão de Negócios, que entendeu que o pedido deveria ser apresentado ao Governo Imperial. O Governo Imperial recomendou que o projeto fosse apresentado a Paulino José Soares de Sousa, então Presidente da Província. Nesse quadro de idas e vindas, em que se buscou

ouvir as “sábias opiniões”, é que inferimos que Thomas Cochrane fez publicar o “Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a vila de Resende”. Um documento rico em informações de múltiplas ordens. Nele, era possível, por exemplo, encontrar, o orçamento previsto para a execução das obras, um risco mais geral do traçado da linha ferroviária, etc.. Ali foram enunciados alguns dos componentes técnicos projetados para a execução da obra. Também foram mencionadas algumas experiências ferroviárias alhures e apresentou-se o orçamento para a contratação de engenheiros. Os componentes técnicos não foram apresentados de modo inócuo. Sua apresentação e justificativa foram forjadas num situar da experiência brasileira frente a outras experiências. Técnica e poder foram enlaçados nas projeções elaboradas. Projeções que amarravam aquela proposta a um conteúdo de forte cunho centralista e monárquico (DIAS, 2018).

Inferimos que o “plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a vila de Resende” fez parte dos enfrentamentos que marcaram os primeiros instantes da construção do Tempo Saquarema. O documento foi produzido e difundido em meio às fortes tensões que, cada vez mais, contribuía para alargar o arco de referências e significações em disputa. Se, por um lado a produção e circulação do documento atendiam uma demanda mais imediata e específica, qual seja a busca por mobilizar a opinião pública na defesa e apoio ao intento do privilégio requerido por Thomas Cochrane, por outro, ele foi construído frente ao conjunto das disputas sobre a direção do Estado. Nesse quadro de disputas, isso também implicava os enfrentamentos sobre as referências civilizatórias e as significações atribuídas as formas e conteúdos das obras públicas (MARASCHIN, 2016, pp. 40-41).

É muito possível que em meados de 1840 já houvesse algum clima mais favorável a sua aprovação quando se deu o Golpe da Maioridade. Por sinal, em 1840 integravam o Governo de Araújo Lima dois expoentes dos regressistas fluminenses: José Joaquim Rodrigues Torres, e seu concunhado Paulino José Soares de Sousa. Talvez por isso Cochrane tenha se disposto a não reclamar da demora, posto que com o golpe da maioridade o Novo Ministro do Império teve que tomar pé dos pareceres antes que se desse a concessão do privilégio por parte do Monarca. Aprovado o privilégio, organizada a ICEF, montada sua diretoria provisória, posto os papéis na circulação, Thomas Cochrane narrou que “os prospectos da nossa empresa foram impressos, e começamos uma ativíssima correspondência com muitos fazendeiros do interior”. E continuou, narrando que não ficou contido a troca de correspondências.

> determinamos percorrer, e de fato percorremos os municípios de Vassouras, Valença, Rio Preto, Conservatória, Pati do Alferes, Piraí, Arrozal, São João Marcos, Bananal, Barra Mansa, Rezende e Pouso Alto; principiamos esta viagem no mês de Janeiro de 1841, e em cinco meses andamos 640 léguas: a estação era chuvosa; mas todos os incômodos que por ventura sofremos foram compensados pelo acolhimento obsequiosíssimo de todos os fazendeiros, muitos dos quais prestaram suas assinaturas, favorecendo por tal modo a nossa empresa, não o fazendo todos, porque duvidavam muito ainda da possibilidade de sua realização.[160]

Segundo Paula Pessoa, Thomas Cochrane organizou "uma companhia de cavalinhos que com ele percorreu todo o trecho, conseguindo desse modo provocar o ajuntamento de fazendeiros e de povo, colhendo assim as informações desejadas" (PESSOA, 1902, p. 27). Quando partiu em direção ao Vale do Paraíba, em janeiro de 1841, a Corte ainda estava fortemente convulsionada com o resultado das chamadas "eleições do cacete". Os regressistas propagandeavam as artimanhas, as trapaças, as fraudes nas urnas e mais um sem número de outras tantas manobras que teriam garantido aos progressistas uma estrondosa vitória e, com isso, a maioria da Câmara que iria assumir em 1842. A forte campanha dos regressistas denunciando abusos cometidos no processo eleitoral contribuiu para o rápido desgaste dos progressistas e de seu Ministério. Apesar de a demissão coletiva capitaneada por Vasconcelos, em 1839, expor alguns dos conflitos internos dos regressistas, essas rusgas não foram suficientes para quebrar profundamente suas amalgamas. Pelo contrário. "Diante do movimento pela antecipação da maioridade de D. Pedro II, que crescia e parecia que conquistaria a maioria da Câmara, em 21 de julho de 1840, Araújo Lima chamou novamente Vasconcelos para o governo." É bem verdade que a manobra de Araújo Lima não foi suficiente para impedir o Golpe da Maioridade. Contudo, o evento contribuiu para a soldagem dos regressistas. Na interpretação de Ricardo Salles, "a curta duração do ministério de julho de 1840, vista retrospectivamente, é um indício de sua fragilidade de arranjo de ocasião. Ele constituiu em uma espécie de desvio em um processo de consolidação conservadora que já estava e continuou em curso" (SALLES, 2017(c), p. 50-55).

[160] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

Cochrane estava no Vale em março de 1841, quando se deu a reviravolta que derrubou o gabinete progressista. Segundo ele, quando regressou a Corte em maio de 1841, passou a dar "conta do resultado da [...] viagem à diretoria provisória". Apesar de ter conseguido angariar alguns investidores para o intento, àquela viagem também desvelou o descrédito com que alguns fazendeiros de Serra Acima olhavam para a proposta. Não que tivessem aquele intento por pouco importante. Não que duvidassem que, caso fosse levado a cabo, traria benefícios de muitas ordens. Duvidavam era da existência de condições suficientes para que aquela empresa fosse levada a cabo. Por seu turno, isso não era uma percepção homogênea. Aquela viagem desvelou a existência de tantos outros fazendeiros que toparam aventurar alguma soma de capitais naquele empreendimento.

Vimos antes que, ao avaliar o processo de abertura da linha Liverpool-Mancherter, "W", modo como se identificou um correspondente da folha periódica "O Moderador, jornal político, econômico e literário", explicou que fração substantiva do sucesso daquele empreendimento se deu pelo alinhamento dos interesses dos empresários e capitalistas que investiram naquela ferrovia, a uma ação programática do governo. Um alinhamento que se expressou no conjunto de esforços "para fazer a reputação" da empresa. "W" indicou que "os meios morais não foram poupados pelos empreendedores, assim como os meios físicos o não foram pelos engenheiros, de modo que por um lado, existe na Inglaterra um novo chefe d'obra da arte, e do outro, as ações subiram de cem libras esterlinas a duzentas". "W" entendeu que "um dos meios, que os diretores consideraram como *puffing* poderosamente, foi a viagem do Sr. Primeiro, o Duque de Wellington, de Cindad-Rodrigo etc. etc. etc. e três páginas de etc." Contudo, se a participação do Duque de Wellington nas atividades da abertura oficial da linha foi um *puffing* poderoso, ele foi o resultado de uma construção anterior, onde o governo não escondia seu apoio deliberado ao intento, fazendo operar, inclusive, alterações no seu corpo de engenheiros.[161]

Em 13 de julho de 1838 publicou-se uma longa matéria nas folhas do "A Aurora Fluminense" dando conta que "fora definitivamente negociado com uma das casas desta Praça [do Rio de Janeiro] o empréstimo de 600 contos decretados pela Assembleia Provincial de Minas para a construção da estrada principiada entre o Rio Paraibuna, e a Vila de Barbacena". O articulista não identificado dizia apressar-se a "acolher com o maior sentimento de interesse esta útil intervenção dos governos Provinciais na empresa das

[161] O Moderador, jornal político, econômico e literário. Edição 56 de 27 de novembro de 1830. p. 1

grandes obras publicas". Segundo ele, era "nesta esfera, sobretudo, no melhoramento dos interesses materiais do Brasil, que eles podem fazer relevantes serviços". Para ele, era este "talvez o caso único, em que os empréstimos sejam sem grandes inconvenientes pela natureza da aplicação, que recebem os capitais consumidos pela indústria de um modo reprodutivo".[162] Segundo sua proposta de leitura da realidade,

> O principio tão aconselhado pelos economistas franceses, e ingleses, que convém abandonar semelhantes empresas exclusivamente aos capitais das companhias, a indústria dos particulares, não nos parece aplicável a um país novo, sem tendências industriais, onde o acanhamento do espírito de associação, a escassez e estrema divisão dos capitais, a desconfiança de liquidações desastrosas mesmo nas empresas as mais seguras, tornam sobre maneira difícil a organização dessas companhias, que tem coberto o solo da Inglaterra de uma rede imensa de estradas, canais e caminhos de ferro. Importa então muito que as empresas desta natureza sejam executadas pela potência das próprias Províncias, pelos recursos da associação geral, que até certo ponto centraliza as forças disseminadas e fracionadas dos particulares.[163]

Se para aquele articulista as formulações de "economistas franceses e ingleses" não encontrava aplicação prática em "um país novo, sem tendências industriais" como era o Brasil; ele também não deixou de apresentar outra possibilidade de referência. E lançou seu olhar aos Estados Unidos. Segundo ele, "a grandeza industrial dos Estados Unidos deriva-se em parte da larga intervenção dos governos locais em todas as obras destinadas á facilitar as vias de comunicação".[164]

> Eles deixaram os economistas e estadistas Europeus disputarem eternamente sobre a conveniência da intervenção dos governos na indústria, e resolviam afirmativamente a questão com esse bom senso pratico, com essa exatidão do instinto industrial, que nenhuma outra nação, nem mesmo a Inglaterra, possui em tal alto grau. O Estado de New-York executou inteiramente á sua custa 217 léguas de canais e acaba de adiantar metade do capital a companhia do caminho de ferro de 190 léguas, de New-York ao Lago Erié. A Pensilvânia acabou igualmente á sua custa 212 léguas de canais, e

[162] A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1
[163] A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1
[164] A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1

> 47 de caminhos de ferro. O canal de Ohio de 122 léguas, que estabelece a comunicação do lago Erié com o rio Ohio foi todo construído pelo Estado do mesmo nome. O estado de Virginia é acionista por mais de três quintos no projeto de um grande canal, e de um caminho de ferro da extensão total de 160 léguas que deve atravessar os Montes Alleghanys, e estender-se do litoral á Ohio.[165]

Logo após apresentar esse conjunto de exemplos, afirmou que não existia nos Estados Unidos "uma só empresa considerável, que não fosse executada em parte, ou em totalidade á custa dos diferentes Estados". É muito interessante o modo como o articulista relacionou "o progresso da riqueza e da civilização" com as questões das "vias de comunicação e de bancos". Ao fazer essa ligação, o publicista apontava também para as novas configurações da economia mundial oitocentista. Ele afirmava que "as estradas têm-se muitas vezes dito, são um dos meios, pelos quais mede-se o grau da civilização de um povo". Explicava que naquelas novas configurações as estradas "são as indispensáveis artérias da circulação dos produtos da indústria, diminuem as despesas da produção, estendem o consumo, aumentam os benefícios do produtor, e por consequência a fortuna geral do Estado". Para o redator daquele texto, ao contrair aquele empréstimo a "Assembleia Provincial de Minas Gerais [...] compreendeu a primeira das necessidades do Brasil, o primeiro dos meios, que nos tem de conduzir a esse provir de prosperidade, que parece ainda tão arredado de nós".[166]

Não chega a ser despropositado acreditar que a viagem empreendida por Thomas Cochrane apresentou resultados inferiores as suas expectativas e também aos anseios dos diretores da ICEF. Cochrane realizou sua viagem em meio à estação chuvosa. Não deixou de mencionar que "todos os incômodos que por ventura sofremos foram compensados pelo acolhimento obsequiosíssimo de todos os fazendeiros". Esses incômodos faziam parte da labuta cotidiana dos moradores e plantadores de Serra Acima. Certamente, esses incômodos foram articulados a discursiva que ajudava a dissuadir a resistência de muitos dos fazendeiros do lugar. Ainda que "muitos dos quais prestaram suas assinaturas, favorecendo por tal modo a nossa empresa", nem todos os fizeram. E isso, "porque duvidavam muito ainda da possibilidade de sua realização".

Ao que parece, a composição do quadro dos diretores provisórios contribuiu para dirimir receios. Contudo, não foi suficiente para arredar as incertezas. Se o apoio

[165] A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1
[166] A Aurora Fluminense. Edição 28 de 13 de julho de 1838. p. 1

explícito do governo funcionou como um poderoso *puffing*, ao ponto de favorecer a forte valorização das ações da Companhia que levou a cabo a linha Liverpool-Mancherter, conquistar o apoio deliberado do governo do Brasil também poderia significar um poderoso *puffing* "para fazer a reputação" da ICEF. A matéria publicada em 1838 nas paginas do "A Aurora Fluminense" narrava como a participação do governo poderia contribuir para a formação de uma nova cultura em "um país novo". Em sua leitura da realidade, o "acanhamento do espírito de associação, a escassez e estrema divisão dos capitais, a desconfiança de liquidações desastrosas mesmo nas empresas as mais seguras, tornam sobre maneira difícil a organização dessas companhias". Aquela viagem empreendida pelo Vale do Paraíba contribuiu para evidenciar algumas das dificuldades a que estavam defrontados os diretores da Companhia. Entre elas, parece que angariar acionistas que estivessem dispostos a concorrer com seus capitais para a execução de um "projeto grandioso" representava um desafio de enormes dimensões.

Quando produziu, em 1855, seu "Breve História do Projeto da Estrada de Ferro de Pedro II, desde 1838 até a presente época", Thomas Cochrane não deixou de operar uma disjunção. Se, de um lado, aquela luta cansativa para obter o privilégio foi marcada por idas e vindas, ele fez questão de justificar que a grandiosidade do projeto requeria a busca por sábias opiniões. De modo sutil, deixou nas entrelinhas que as coisas caminhavam em boa direção. Contudo, o advento da Maioridade fez retardar o processo porque foi necessário ao novo Ministro tempo para tomar pé de tantos relatórios. Ao propor esse ordenamento narrativo, deixava antever que, não fosse a Maioridade, a concessão do privilégio poderia ter se dado antes. Mas, não apenas isso. Ele buscou estabelecer que aquela concessão foi construída no período da regência de Araújo Lima. Não deixa de ser instigante perceber que tanto tempo depois, em meio a Conciliação da década de 1850, Cochrane tenha feito certa ordem de esforço para deixar antever nas entrelinhas que aquele seu privilégio não foi decorrente de um conteúdo programático tecido nas chusmas progressistas; mas sim, o resultado de um conjunto de "sábias opiniões" expressas por diversos pareceres produzidos em meio ao regresso. Não surpreende que em maio de 1841, em meio àquela reunião em que Thomas Cochrane prestava conta da viagem empreendida ao Vale do Paraíba, os diretores da ICEF entendessem que "convinha dirigir á Assembleia Geral uma petição, afim de que ela autorizasse o governo a entrar, como acionista da nossa empresa, com a quantia de 2.000:000$".

> Dá-nos o maior prazer o confessar que a nossa petição foi recebida sem repugnância, e que a ideia de uma estrada de ferro já principiava a encontrar ardentes simpatias; mas nesse ano não havia tempo de passar na Câmara dos Srs. Senadores à matéria que anelávamos; e no ano seguinte um grave e triste acontecimento veio paralisar todos os nossos trabalhos; referimo-nos aos movimentos políticos de São Paulo e Minas. Em tais circunstâncias força foi esperar pela legislatura de 1843; no entretanto ainda não fomos felizes: alegou-se contra a nossa pretensão, que em consequência dos últimos acontecimentos o estado financeiro do país não se apresentava com aspecto bastante lisonjeiro para que viesse, pesar sobre a nação mais uma grande despesa, e em resultado vimos com dor cair por um voto a coadjuvação que pedíamos para nossa empresa.[167]

Publicado em 1859 como "um pequeno contingente oferecido ao meu país, como estimulo para que marchemos" o livro "O futuro das estradas de ferro no Brasil" foi escrito pelo então liberal Christiano Benedicto Ottoni. Logo na contracapa da obra, C. B. Ottoni se apresentava como "do Conselho de sua Majestade o Imperador, Capitão Tenente Reformado da Armada Nacional, Lente de Matemática Jubilado da Academia de Marinha, Professor Honorário da Academia das Belas Artes, Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II" (OTTONI, 1859, p. IX). Ali não era nem à hora, nem o lugar de fazer incluir em sua autodescrição que entre 1842 e 1844 vivenciou certo ostracismo político. Não cabia recordar que foi – junto com o irmão Theófilo Benedicto Ottoni – participe da Revolução Liberal de 1842 em Minas Gerais, movimento que foi duramente reprimido pelos conservadores fluminenses.[168]

Como fez anotar Ilmar Rohloff de Mattos, nas falas do Barão de Pati do Alferes a repressão dos conservadores fluminenses ao movimento liberal de 1842 estava na

---

[167] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

[168] "Conta-se, a propósito deles, que foram tramados na Corte pelos componentes do Clube dos Patriarcas Invisíveis, os quais embora tivessem pretensão de unir as forças liberais de três províncias, além de alguns setores da província fluminense, acabaram por optar pela deflagração do movimento na província de São Paulo, por sua proximidade com o Rio Grande do Sul, havia muito conflagrado pelos *farrapos.* Conta-se também que além de os liberais gaúchos não poderem vir em ajuda dos paulistas, os da Comarca de Curitiba se retraíram, seduzidos pela promessa de desligamento de São Paulo, efetivamente cumprida alguns anos depois com a criação da província do Paraná. Aos liberais em armas de São Paulo juntar-se-iam, imediatamente depois, os mineiros liderados pelo tímido José Feliciano Pinto Coelho e pelo intrépido Teófilo Ottoni , ao passo que os da província do Rio de Janeiro teriam sido imobilizados pela ação enérgica do Presidente Honório Hermeto Carneiro Leão" (MATTOS, 2004, p. 116). Na biografia que escreveu de seu irmão, Chistiano Ottoni conta que estava preso sob acusação de fazer parte da organização do levante em São Paulo.

órbita da “santa causa que defendemos”. E ainda, quando soube do triunfo militar sobre os revoltosos de Minas Gerais, o mesmo Barão de Pati do Alferes expressou que “aquela era notícia “de prazer a mim e a todos os amigos da boa Ordem”. Tratava-se de uma dupla vitória imposta pelos conservadores fluminenses aos liberais. As forças do governo – sob a liderança do conservador Barão de Caxias e com o apoio de parcela significativa de proprietários do Vale do Paraíba Fluminense, em particular, mas não apenas, das localidades de Vassouras e Valença – impuseram derrotas as lutas armadas travadas na Província de Minas Gerais, com especial destaque à batalha de Santa Luzia, que findou de vez àquela sedição (MATTOS, 2004, pp. 74-79).

Contudo, e para além do sucesso naquele campo de batalha, a vitória se deu também em um espaço mais ampliado. Na interação entre sociedade e governo, o próprio Estado Imperial fora historicamente erguido enquanto arena. A imagem dos conservadores como os defensores da ordem fora consolidada. Esta afirmação se dava no mesmo compasso em que se buscava associar e difundir a imagem dos liberais com o seu reverso, ou seja, a desordem! Desde então, os liberais passaram a ter que conviver com a alcunha de “Luzias” (MATTOS, 2004, p. 166). Em larga medida, a utilização do termo – ao longo de grande parcela dos debates ocorridos tanto nas Assembleias Geral e Provinciais (principalmente no Rio de Janeiro e em Minas Gerais), como também nos periódicos da época, nas ruas, nas praças etc. – projetaram ao longo do tempo a noção de Luzias, tanto como os derrotados em suas ambições do movimento de 1842, como também foi tornado instrumento ideológico de reiteração no tempo da ideia de serem os liberais o avesso à Ordem.

O projeto de nação dos conservadores, organizado na circunscrição da centralização como a única via possível para a garantia da concretização da unidade territorial do Império, saiu fortalecida deste enfrentamento. Contudo, e isso é importante destacar, se a vitória sobre os liberais dava prazer aos “amigos da boa Ordem”, ela não foi difundida apenas como uma vitória dos conservadores. Foi elaborada, divulgada, apropriada e significada como uma conquista da ordem Imperial. Era o triunfo de um dado tipo de ordenamento que privilegiava a manutenção da hierarquização social, que tinha em seu topo, o monarca da dinastia dos Bragança. Foi formatada como uma vitória da civilização contra a barbárie – modo como poderia ser lida a ideia de um triunfo da ordem sobre a desordem. Os amigos da boa Ordem eram aqueles que estavam engajados neste projeto de nação. Os conservadores, ao marcarem na identidade dos liberais a alcunha de

Luzias, também fizeram projetar serem eles, os conservadores, os defensores da santa causa da consolidação definitiva do Império em sua unidade e segurança. Eram eles, o partido da Ordem! Com isso, em alguma medida, seu projeto de centralização era o partido da Coroa, ou, dito de outro modo para melhor explicar (façamos a anástrofe!) a centralização do poder pelo monarca, a partir do pleno exercício do poder moderador, hierarquicamente organizado acima dos demais três poderes (executivo, legislativo e judiciário) elevava a Coroa ao papel de partido dos amigos da boa Ordem! Tomava-se a Coroa, a defesa da Coroa, como partido (MATTOS, 2004).

Portanto, a leitura veiculada do evento, não era de uma vitória dos conservadores, apenas. Era, sobretudo, uma vitória do jovem Imperador no governo do Estado Imperial. Difundida deste modo, aquela leitura da ordem – que privilegiava a centralização – demarcava tanto os horizontes, como os limites da ação de todos aqueles que ambicionavam serem integrantes do mundo do governo. Era necessário ser amigo da boa ordem, jamais, inimigo dela! E foi dessa leitura, desse tipo de direção moral e intelectual, que os liberais não conseguiram se afastar por todo o Tempo Saquarema – tanto em termos espaciais como em termos temporais.[169] A direção moral e intelectual que

[169] Em larga medida, as noções de dominação e subordinação devem ser tratadas com cuidado. Uma leitura menos integral, menos preocupada com a constante e contínua complexificação das sociedades modernas, pode não conseguir apreender as múltiplas possibilidades de ação de dominação e as diversas formas de se tecer uma subordinação. Dito de outro modo, uma leitura mais simplista pode transformar em categorias estáticas aquilo que só pode ser apreendido enquanto relação: as noções de dominadores e subordinados, por exemplo. E tal caráter estático, não corresponde à vida real. Afinal, não era assim que as coisas aconteciam na vida real, na vida vivida pelos agentes coevos de então. Estas relações eram muito mais imbricadas, complexas e revelavam uma enorme plêiade de possibilidades. As relações sociais tecidas então eram perpassadas por inúmeras alternativas que possibilitavam diversas formas de dominação e subordinação, que transversalmente perpassavam toda a sociedade. Isso significa dizer que, em larga medida, a situação de subordinação dos liberais ao projeto centralizador – que foi paulatinamente forjado nas hostes conservadoras (construção não hermética, mas resultado das interações sociais) – foi apenas uma entre outras tantas ações domínio e direção, que integravam aquela complexa formação social. Contudo, apesar de ser apenas uma, frente a outras tantas, isso não permite que seja negligenciada. Vejamos que não apenas as divergentes leituras da noção, significação e difusão da Ordem devem compor o quadro de análise de como se deu essa subordinação. Ela se vincula intimamente ao como se deu o desenrolar histórico. Está contida nas contendas que transbordaram o mundo do governo. Que de assalto, chegaram às ruas, as praças. Que foram convertidas em movimentos armados. Que colocaram em risco o equilíbrio entre os três mundos. Se o movimento liberal de 1842 está neste quadro, devemos lembrar que estes enfrentamentos foram marcados por uma longa trajetória, e que deu os contornos daquilo que Marcello Basile chamou de "O laboratório da nação" (BASILE, 2009, pp. 55-119). O pensador sardo Antônio Gramsci, ao realizar crítica ao artigo escrito por Domenico Bulfaretti em 26 de agosto de 1928 sobre Davidi Lazzaretti narrou que "este era o costume cultural do tempo: em vez de estudar as origens de um acontecimento coletivo, e as razões de sua difusão, de seu ser coletivo, isolava-se o protagonista e só se fazia sua biografia patológica, muito frequentemente partindo de motivos não comprovados ou passíveis de interpretação diferente: para a elite social os elementos dos grupos subalternos têm sempre algo bárbaro ou patológico" (GRAMSCI, 2002, p. 131). Para Gramsci, era fundamental que no estudo dos grupos subalternos, se levasse em conta não o indivíduo isoladamente, mas o seu "ser coletivo". A subordinação imposta ao liberais não foi apenas o resultado mais imediato de sua derrota frente às forças do governo quando do movimento de 1842. Transbordou a isso! A leitura que os

foi sendo, lenta e paulatinamente forjada desde antes mesmo da independência – onde o processo de ocupação e reocupação econômica e demográfica do Vale do Paraíba teve papel de relevo (BORGES & REIS, 2004) – tornou-se mais visível ao longo do período regencial e teve sua forma e conteúdo melhor delineados *pari passu* com a consolidação do Estado Imperial a década de 1840. E isso, estava intimamente vinculada à formação da classe senhorial como uma classe Nacional (SALLES, 2008, pp. 43-56).

Em seu "O futuro das estradas de ferro no Brasil", C. B. Ottoni teceu algumas das linhas mais citadas e comentadas por diferentes historiadores que se dedicaram ao estudo de questões envolvendo as estradas de ferro. Não fazendo questão alguma de escamotear sua visão de mundo, ele afirmou que "os trilhos de ferro, ligando diversas Províncias, serão laços de uma união, que não pesa nem oprime. Os trilhos de ferro, que irradiarem da Capital, serão rédeas de Governo, eminentemente gratas aos governados". E nessa mesma linha seguiu apregoando que "os trilhos de ferro constituem o verdadeiro, e

---

liberais faziam do termo Ordem, foi interpretada, elaborada e difundida pelos intelectuais conservadores, a partir de um prisma. Segundo eles (os conservadores) o projeto liberal estimulava a barbárie e colocava em risco a unidade e a segurança do Império desde o período regencial. A derrota dos liberais se deu em meio ao processo de formação e consolidação do Estado Imperial. Foi nesta forja, que paulatinamente teceram-se os limites – ou, como Gramsci colou como título ao seu caderno 25 "Às margens da história (História dos grupos sociais subalternos) – que enquadram os liberais a uma leitura de ordem, da qual não conseguiam se afastar. Ainda segundo o pensador sardo, "os grupos subalternos sofrem sempre a iniciativa dos grupos dominantes, mesmo quando se rebelam e se insurgem: só a vitória "permanente" rompe, e não imediatamente, a subordinação. Na realidade, mesmo quando parecem vitoriosos, os grupos subalternos estão apenas em estado de defesa, sob alerta. [...] O Estado moderno substitui o bloco mecânico dos grupos sociais por uma subordinação destes à hegemonia ativa do grupo dirigente e dominante; portanto, abole algumas autonomias, que, no entanto, renascem sob outra forma, como os partidos, sindicatos, associações de cultura" (GRAMSCI, 2002, pp. 135-139). Ao referirem-se as noções de bloco mecânico e hegemonia, Gramsci está buscando evidenciar as diferenças entre o Estado Medieval e o Estado Moderno. Para ele, o Bloco mecânico estaria relacionado ao primeiro, onde a subordinação se fazia, principalmente pela força bélica - incisiva ou simbólica, e, portanto, quando a coerção era a principal forma de subordinação. Já no Estado moderno "a unidade histórica das classes dirigentes acontece no Estado e a história delas é essencialmente a história dos Estados e dos grupos de Estados. Mas não se deve acreditar que tal unidade seja puramente jurídica e política, ainda que também essa forma de unidade tenha sua importância, e não somente formal: a unidade histórica fundamental, por seu caráter concreto, é o resultado das relações orgânicas entre o Estado ou "sociedade política e sociedade civil". As classes subalternas, por definição, não são unificadas e não podem se unificar enquanto não puderem se tornar "Estado": sua história, portanto, está entrelaçada a sociedade civil, é uma função desagregada e descontínua da história da sociedade civil e, por este caminho, da história dos Estados e dos grupos dos Estados" (GRAMSCI, 2002, pp. 139-140). Aqui, pretendemos demonstrar que a subordinação dos liberais se deu não apenas no campo da coesão, mas, e principalmente no campo da hegemonia. Se deu a partir da elaboração e difusão de uma dada concepção de mundo. Deu-se pelo sucesso da ação dos intelectuais conservadores como organizadores da cultura. A margem que enquadrou os liberais, que estabeleceu seus limites de ação, estava conjugada na centralização. Dela, da centralização, os liberais não conseguiam se afastar, sob pena de serem rotulados como os inimigos da boa Ordem". A centralização era à margem da história (enquanto acontecimento vivencia dos agentes reais) que os liberais não conseguiram ultrapassar. Ficaram contidos nestas linhas, nestas fronteiras. Contudo essa não foi, nem é a interpretação corrente da História (como campo disciplinar) exatamente porque o Estado fora tomado como coisa ou como agencia, e não como relação. Sobre a relação entre história e História em Antônio Gramsci cf. (SALLES, 2012, p. 212 n.1). Sobre as diferentes acepções do Estado Imperial na historiografia cf. (SALLES, 2012, pp. 7-9).

talvez único meio de bem conciliar a unidade e integridade do Império com a descentralização administrativa a que as Províncias, sejamos justos, não podem deixar de aspirar" (OTTONI, 1859, p. 12). Ao produzir tal arranjo de palavras legou uma dada percepção aos projetos de instalação de ferrovias no Brasil. Tal foi a recepção desse enunciado, que não são poucos os estudos que passaram a considerar que a modernização do sistema de transporte era um programa que se desenvolvia em disjunção com os conteúdos políticos dos regressistas. E a eles, C. B. Ottoni buscou impingir a pecha de desacreditarem as ferrovias.

> Dir-me-hão que tudo isto são utopias, e castelos no ar? já o disseram Vasconcelos e Paraná, e eram duas grandes cabeças, '*São estradas de ouro*, dizia Vasconcelos, *trabalharão um dia e ficarão ociosas o resto do mês*'. '*Caísse do céu prontinha a estrada que vocês desejam*, dizia Paraná aos Vassourenses, *e a renda não chegaria para conservá-la e custeá-la*'. Nem pensem que com estas citações deprimo a memória dos dois ilustrados Brasileiros (OTTONI, 1859, p. 12).

Em seu exercício de construção de uma narrativa que desse sentido a sua própria trajetória histórica, o mesmo argumento foi retomado por C. B. Ottoni em sua autobiografia. Não deixando de considerar que não era um profundo conhecedor dos temas ferroviários e que lhe escapava muitos dos conhecimentos práticos sobre as ferrovias, se inseriu como uma personagem destacada à trajetória da CEFDPII. Segundo ele, "era eu o torto em terra de cegos; reinei". E foi assim, em meio a uma série de críticas a algumas das diferentes personagens que tiveram participação ativa em alguns dos debates sobre a ferrovia que ultrapassaria a Serra do Mar – e tratando a quase todos como incapazes de formarem opiniões mais elaboradas sobre o assunto – que afirmou que em meio às tensões que envolveram a formação da CEFDPII em 1855, "a melhor cabeça do Ministério, a grande inteligência do Marquês de Paraná estava paralisado pela descrença dele, que julgava a estrada de ferro uma utopia, e com relutância cedia à pressão, primeiro dos Teixeira Leite, depois da opinião pública". Segundo o modo como preferiu interpretar as lutas travadas sobre a instalação do novo modal de transporte no Brasil, afirmou que a "descrença era geral entre os nossos estadistas". Segundo ele, "Vasconcelos que ainda vivia em 1849, quando já se falava no projeto, dizia zombando: 'Construam; os trens

carregarão no 1º dia do mês tudo o que há no interior para transportar e ficarão ociosos por 29 dias'" (OTTONI, 2014, pp. 89-91).

Se em suas memórias, C. B. Ottoni afirmou, como vimos acima, que antes da lei de 26 de junho de 1852 "não houve projeto sério: que ninguém tal considerou um projeto dado anos antes ao Dr. Thomas Cochrane", e ainda se propôs a interpretar e difundir que a "descrença era geral entre os nossos estadistas"; nas memórias de Thomas Cochrane, a proposta de participação do Governo Imperial como acionista da Companhia que iria realizar a obra de uma estrada de ferro para o Vale do Paraíba foi recebida, em 1841, "sem repugnância". Segundo seu olhar, "a ideia de uma estrada de ferro já principiava a encontrar ardentes simpatias". Contudo, o "grave e triste acontecimento [dos] movimentos políticos de São Paulo e Minas" alteraram as condições abertas entre 1838 e 1841. Defrontados a essas duas lentes de leitura da realidade, nos parece apropriado perscrutar algumas personagens que se puseram a debater sobre a proposta da construção da estrada de ferro para o Vale do Paraíba.

## 5.2 – "QUANDO ABRIA AS ASAS, APAGAVA TODAS AS LUZES, ECLIPSAVA MESMO O SOL"

Em 23 de fevereiro de 1843, entrou em primeira discussão na sessão do Senado uma a resolução vinda da Câmara dos Deputados que autorizava o Governo Imperial a tornar-se acionista da ICEF. Antes de entrar em discussão no Senado, a proposta havia sido submetida à apreciação da Comissão de Fazenda, composta pelos Senadores Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manuel Alves Branco e Manuel do Nascimento Castro e Silva. Em seu voto, os dois primeiros, afirmando estarem convencidos da "não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas existentes que por ventura se empreenda, e atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução". Por sua vez, o terceiro apresentou seu voto em separado. Em seu entender "empresas desta magnitude devem ser auxiliadas pelo governo". Contudo, e levando em "consideração aos apuros do tesouro" dizia ser de parecer "que se aprove a resolução com a seguinte emenda: Em lugar de – duas mil ações – diga-se – mil ações". Também indicou um aditivo à autorização: "esta subscrição se realizará dentro de 10 anos" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 420-421).

Segundo as análises de João Carlos Escosteguy Filho, as comissões tinham peso destacado no funcionamento do Senado. Segundo o autor, "o parecer de uma comissão específica, ou seu descaso para um projeto que chegasse, poderia ser fundamental para a lembrança ou o esquecimento da discussão em questão". Como vimos, naquele início do ano de 1843, dois dos três integrantes da Comissão de Fazenda, rejeitaram a proposta de autorização para que o governo pudesse adquirir ações da ICEF. Por sua vez, o Senador pelo Ceará Manuel do Nascimento Castro e Silva apresentou seu voto em separado. Nele, apesar de seguir em direção oposta aos mais Senadores que integravam a comissão, Castro e Silva recomendou modificações na proposta que veio da Câmara dos Deputados. Como os seus colegas de comissão, o Senador pelo Ceará também reconheceu as dificuldades financeiras do Império, e por isso, propôs que apenas metade das ações aprovadas pela Câmara Baixa fosse autorizada no Senado. Segundo observou Escosteguy Filho, "dependendo dos membros da comissão em evidência, nem pedidos recorrentes de Senadores para trazer à pauta o assunto para discussão poderiam ter sucesso" (ESCOSTEGUY FILHO, 2017, pp. 164-165). Nesse quadro, era pouco provável que sequer houvesse debate mais alongado sobre a matéria. Afinal, segundo o Senador Antônio Pedro da Costa Ferreira,

> quando fala o nobre Senador [Vasconcelos], parece que abafa todas as opiniões que se tem expendido na casa, e faz me lembrar o célebre pássaro de que fala o Talmude, que creio denominar-se – Zir sadai -, o qual, quando abria as asas, apagava todas as luzes, eclipsava mesmo o sol (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 439).

Logo de saída, Holanda Cavalcanti levantou uma questão. Disse que "desejara saber o que é que tem de ser posto a votos; se o parecer da comissão desta casa, se a resolução vinda da outra Câmara". Ao que o presidente do Senado, o Barão de Monte Alegre, respondeu de pronto: "A resolução é que está em discussão, e sobre ela é que tem de recair a votação: o parecer não se pode reputar senão como uma informação". Em meio às defesas de que a matéria passasse a segunda discussão, Bernardo Pereira de Vasconcelos, que desejava que os debates não fossem alongados, forçou dizendo "Sr. presidente, passando o projeto à segunda discussão, entender-se-á reprovado o parecer da comissão, que propõe a sua rejeição; por isso não posso deixar de votar para que o projeto não passe à segunda discussão" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 421). Mas aquele pedido

de autorização encontrou no Senado um bloco de forças que se esforçou para que o tema fosse discutido. Contrariando a praxe, a proposta foi longamente debatida.

Ao analisar as discussões que tiveram ocorrência no Senado, Rafael da Costa Natera identificou dois blocos de forças. O primeiro era formado pelos Senadores que fizeram coro com o parecer da Comissão de Fazenda e se manifestaram contra a aprovação da resolução vinda da Câmara dos Deputados que autorizava o governo a entrar como acionista da ICEF. Esse grupo era formado pelos Senadores "Luís José de Oliveira Mendes, Honório Hermeto de Carneiro Leão, Francisco de Paula e Sousa e Melo, além de Bernardo Pereira de Vasconcelos e Manuel Alves Branco". O segundo grupo defendia a aprovação da resolução, e, deste modo, se colocava mais próximo ao voto em separado proferido pelo Senador Manuel do Nascimento Castro e Silva. Compunha esse grupo, além do próprio Castro e Silva os Senadores "Antônio Pedro da Costa Ferreira, Cassiano Espiridião de Mello Mattos e Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque" (NATERA, 2010, p. 54 e 57). A primeira refrega entre esses dois grupos era se a proposta passaria ou não a segunda discussão. Os primeiros queriam que a proposta fosse sumariamente rejeitada, enquanto os segundos precisavam que ocorresse a segunda discussão para tentar sua aprovação. Antecipamos: o primeiro bloco de forças perdeu a batalha, mas ganhou a guerra. Ou seja, a proposta passou a segunda discussão, mas, quando posta em votação, foi rejeitada.

Em meio às primeiras discussões sobre se a proposta deveria ou não passar a segunda discussão, o Senador Luís José de Oliveira Mendes, argumentou que "esse empresário ou diligenciador, como queiram chamar, quer que o governo entre com duas mil ações! *Risum teneatis*!... Ora, nós não temos meios para acudir às despesas de primeira necessidade, estamos vivendo a crédito". E continuou: "havemos fazer com que o governo seja sócio desta companhia! Havemos onerar mais a nação de dívidas, para quê? Só para proveito dos diretores da companhia e de mais ninguém!" E com alguma ironia o Senador Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti Albuquerque buscou emparedar Oliveira, perguntando: "E quem são esses diretores?". De bate pronto, Oliveira respondeu de modo afoito: "Não sei, nem me embaraço com isso". A ironia se repetiu. E lá foi Holanda Cavalcanti dizendo "deve ser o governo". Ao que parece, não cabia ali qualquer possibilidade de evasiva. Sem ter o que fazer, Oliveira viu-se forçado a dizer que "seja como for, voto contra a resolução" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 422). Ao colocar as coisas nesses termos, é possível inferir que aquela diretoria, de forte traço regressista

representou um *puffing* que contribuiu para que o governo decidisse por participar como acionista da ICEF e requerer a Assembleia a necessária autorização para isso.

A passagem é emblemática e de certo modo ajuda a desvelar algumas das tensões que travejaram aqueles debates. Parece que um dos estratagemas adotados pela oposição foi tentar descortinar as fissuras que permeavam o governo. E esse estratagema foi utilizado por muitas vezes, e de vários modos. Vimos acima que Holanda Cavalcanti trouxe a tona algo que parece ter escapado ao esforço interpretativo empreendido por Rafael da Costa Natera, mas que, por sua vez, não escapou as análises de Gabriel Dias. Rafael Natera apontou para a formação de dois blocos de forças antagônicos. De um lado, os liberais que defendiam a modernização dos sistemas de transporte com a adoção das estradas de ferro e do outro, os conservadores que apegados ao sistema escravista entendiam haver incompatibilidade entre os caminhos de ferro e a escravidão. Que resistiram ao máximo aos investimentos em ferrovias, posto que pudessem colocar em risco a reprodução da mão de obra escrava por meio do tráfico transatlântico de escravos (NATERA, 2010). Já Gabriel Dias desenvolveu um instigante estudo em que apontou para a íntima conexão entre os interesses de uma fração dos plantadores escravistas e de traficantes de escravos com o empreendimento ferroviário. Argumentou que a proposta apresentada por Thomas Cochrane foi forjada em articulação com as lutas de então. Para ele, a diretoria provisória da ICEF era a expressão cabal do alinhamento ideológico da proposta com o programa regressista em construção (DIAS, 2018).

Antes de seguirmos adiante, nos parece importante salientar que apesar de ambos os autores dedicarem fração de seus esforços ao exame da ICEF, em seus estudos analisaram fontes distintas. Perceber essa distinção envolve avaliar o circuito de produção e circulação das fontes. É certo que as fontes em análise marcam instantes que se encontram, se entroncam, e estão no bojo de um mesmo transcurso histórico. Contudo, é possível perceber nesse curto intervalo de tempo alguns traços distintivos. Gabriel Dias lançou um olhar meticuloso sobre os dois prospectos que foram produzidos e postos na circulação em 1839 e 1840. Esses prospectos estiveram intimamente ligados ao momento dos enfrentamentos que envolveram a concessão do privilégio e os primeiros instantes da formação da ICEF. Por sua vez, Rafael Natera lançou seu olhar sobre o debate ocorrido no Senado em 1843. Aquele instante, o privilégio já havia sido alcançado, Cochrane já havia realizado uma segunda expedição pelo Vale do Paraíba, desta vez, em busca de

investidores, de acionistas. E entre os dois momentos, os levantes liberais de 1842 em São Paulo e Minas Gerais.

### 5.2.1 – "GOVERNO FOI OUVIDO A ESTE RESPEITO"

Ao correr dos debates realizados no Senado, não foram poucas às vezes em que os defensores da aprovação da autorização para que o governo participasse como acionista da ICEF buscaram evidenciar que no interior do governo não havia consenso sobre aquela proposta. Como vimos acima, com certa dose de ironia, Holanda Cavalcanti pressionou. Armou uma arapuca. Encurralou Oliveira, que, após dizer "não sei, nem me embaraço com isso" – ou seja, dizia não saber nem se embaraçar com quem eram os diretores – ficou sem escape. Caiu na arapuca e se viu obrigado a dizer: "seja como for, voto contra a resolução". Luís José de Oliveira Mendes viu-se forçado a dizer que votava contra o governo; ou ao menos, daquelas palavras foi essa a interpretação proposta e difundida pelos progressistas. Não tardou para que novos elementos fossem adicionados complexificando o estratagema.

Castro e Silva fazia lembrar que o "*governo foi ouvido a este respeito*, e limitou a 2.000 as ações com que devia concorrer, quando os empresários pediam que fossem 4.000". Continuou dizendo assim: "a *Câmara dos Deputados examinou também este negócio*, reconheceu a utilidade e vantagens da empresa, *e aprovou o número de ações indicado pelo governo*".[170] Há esse instante, ergueu-se a voz de Honório Hermeto de Carneiro Leão, que era o Ministro da Justiça e de Estrangeiros. Apontando para seu descontentamento com o rumo da conversa, foi enfático em dizer que "o sistema de concorrer o governo para a feitura destas estradas tem prevalecido ultimamente em alguns países da Europa; mas nem por isso julgo aprovável o projeto em discussão". E complementou: "Senhores, o projeto desta estrada não foi estudado" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 424 (grifos nossos)).

Ao amarrar as coisas assim, Carneiro Leão abriu o flanco para também ser constrangido a expressar-se, não apenas contra o projeto, mas também contra o governo. E se era ele o Ministro do Governo, foi então o Ministro encurralado a colocar em dúvida as

[170] "Na Câmara dos Srs. Deputados foi aprovado um requerimento da Comissão de Agricultura, Comércio, Industria e Artes, no qual dizendo que considera muito vantajoso o privilégio concedido a Thomas Cochrane para construção de uma estrada de ferro, pede informações ao Governo sobre o que requer a Companhia criada para esta empresa, isto é, que o Governo seja acionista em 4 mil ações, e que se conceda a empresa a isenção de certos direitos" (Correio Oficial, Volume II, edição nº 006 de 7 de julho de 1841, p. 568).

escolhas do governo. A afirmativa contundente de Carneiro Leão abriu brecha para que Antônio Pedro da Costa Ferreira lançasse a pergunta: “Não foi estudado?”. E Carneiro Leão não hesitou em dizer “Não, senhor. Para se organizar um projeto destes, cumpre que os homens da arte estudem por largo espaço a possibilidade e utilidade da empresa, e orcem a quantia que se presume dever gastar-se com ela; só depois disto é que o governo a pode auxiliar”. Carneiro Leão continuou sua argumentação lançando dúvidas sobre Thomas Cochrane (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 424).

> O SR. C. LEÃO: [...] mas aqui o que vejo é que um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer o auxílio da nação, e desconfio muito que isto seja um meio de fazer passar as ações para poder vender na praça o privilégio. O corpo legislativo, senhores, deve, a meu ver acautelar-se muito destes especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vendê-los na praça; o corpo legislativo deve somente auxiliar as empresas seriamente concebidas, e cuja possibilidade de serem postas em prática seja evidentemente reconhecida (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 424).

Vejamos que ao jogar dúvidas sobre Thomas Cochrane, de algum modo, Carneiro Leão também acabou por lançar alguma dúvida sobre os próprios integrantes daquela diretoria provisória, que, como vimos, foi enlaçada por Holanda Cavalcanti como sendo o governo. Por sua vez, vimos que Vasconcelos justificou seu voto na Comissão de Fazenda apontando para sua descrença de que a obra pudesse ser levada a efeito. Ao realizarem tal movimento, deram ainda mais munição para o bloco dos progressistas, sobre o qual, Holanda Cavalcanti demonstrou ter forte influência. Carneiro Leão não parou por aí e disse mais. Repetiu de modo enfático: “Eu disse que não se estudou este projeto”. E seguiu tramando palavras com o deliberado intento de levantar dúvidas sobre avaliação dada pelos defensores da aprovação da autorização. Também eram palavras de quem buscava estabelecer certa ascendência sobre os demais. Que de modo indireto, visava estimular um inquérito de se aqueles defensores da proposta tinham alguma noção sobre o tema das ferrovias. E assim, asseverou que “na verdade, quem tem alguma ideia do que é uma estrada de ferro, e das despesas que acarretarão, tanto mais se considerar o espaço que esta tem de percorrer, certamente não pode deixar de ver nisto se não uma especulação sem fundamento”. Após essa busca por arrogar a si mesmo certo grau de conhecimento sobre as ferrovias, e, nesse sentido se colocar como alguém que teria autoridade para falar sobre o

assunto, dizia que “a aprovação desta resolução atestaria que no corpo legislativo do Brasil não havia conhecimento algum desta matéria” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 424-425).

O rebate a esse argumento introjetou nova emboscada. Logo de saída Castro e Silva instigou. “Só quero informar ao nobre Senador que, entre os papéis que foram à comissão, vi o plano e orçamento dado pelo corpo de engenheiros”. Castro e Silva lançou dois duros golpes. No primeiro golpe, o desmentir. Se Carneiro Leão foi tão categórico em afirmar que não houve estudo, lá foi Castro e Silva a informar ao Ministro que essa assertiva não correspondia a realidade dos documentos que a comissão teve acesso. Por sinal, não só a comissão. Afinal, como vimos anteriormente, no prospecto que entrou na circulação em 1839 havia plano e orçamento. O segundo golpe, a contestação ao princípio de autoridade. “O plano e orçamento [foi] dado pelo corpo de engenheiros”. Vejamos que Castro e Silva não deixou barato o constrangimento que Carneiro Leão tentou impor ao Senado. “a aprovação desta resolução” não poderia atestar que “no corpo legislativo do Brasil não havia conhecimento algum desta matéria”. E isso porque “a aprovação desta resolução” se apoiaria na autoridade técnico-científica do “corpo de engenheiros”. Carneiro Leão não se fez de rogado e retrucou: “Gastam-se anos em estudar esses projetos”. Pronto. Também caiu o Ministro e Senador na arapuca. Castro e Silva, Holanda Cavalcanti e Cassiano Espiridião de Mello Mattos dispararam:

> O SR. CASTRO E SILVA: – O governo, antes de conceder este privilégio, mandou ouvir o corpo de engenheiros, o qual deu parecer favorável. Logo parece que algum estudo se fez sobre esta matéria.
> Senhores, a mesma discussão que tem havido, prova a conveniência de que a resolução passe a segunda discussão; então se conhecerá melhor se a empresa é ou não útil e realizável. Não posso por consequência deixar de votar que a resolução ao menos passe à segunda discussão.
> O SR. H. CAVALCANTI: – À vista das razões que apresentou o nobre Ministro da Coroa, suponho que o Senado deve estar convencido da necessidade de fazer passar a resolução à segunda discussão; como se poderá entrar na análise dos tópicos do discurso do nobre ministro senão na segunda discussão? [...] Eu desejaria muito ter ocasião de contestar seus argumentos e mostrar a conveniência desta lei; até não aprovo o voto em separado, aprovo a proposta da câmara dos deputados tal qual, e mesmo, segundo os princípios do nobre Ministro deve aprovar-se a resolução em

> primeira discussão para se proceder a esse estudo, a essas averiguações [...]
> O SR. M. MATTOS: – Eu, Sr. presidente, também sou de opinião que o projeto passe à segunda discussão. Não olho para as qualidades e circunstâncias dos empresários; olho só para o estado e caráter da empresa. Esta empresa não é apresentada ao Senado destacadamente: há um privilégio concedido pelo governo, e o governo devia ter estudado a matéria, pois sem ter os conhecimentos necessários não se resolveria a tomar metade das ações que os empresários pediram; acresce que este negócio foi muito discutido na Câmara dos Deputados, e passou; como pois desprezar-se em primeira discussão, só porque o nobre ministro apresentou o seu raciocínio pelo lado desfavorável? (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 425-426)

Carneiro Leão deu a munição, que não foi desprezada. Abriu o flanco aos opositores do governo. E eles não perderam a oportunidade. Vejamos que o Senador e Ministro disse: "O corpo legislativo, senhores, deve, a meu ver acautelar-se muito destes especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vendê-los na Praça". Mas não fora o governo quem primeiro acenou positivamente ao intento de participar como acionista da ICEF? O ministro tentava chamar a oposição para ter a cautela que o governo não teve? Castro e Silva tencionou. Lembrou que a proposta não contava apenas com plano e orçamento oferecido pelos engenheiros da Companhia. "O governo, antes de conceder este privilégio, mandou ouvir o corpo de engenheiros, o qual deu parecer favorável". Mas se tudo aquilo que o Ministro da Coroa afirmava estivesse correto; se o projeto foi apresentado por um especulador; se o governo foi imprudente ao se propor a tomar para si 2.000 ações da Companhia, era necessário que a proposta fosse à segunda discussão "para se proceder a esse estudo, a essas averiguações", como nas palavras de Holanda Cavalcanti. E Mello Mattos completou a tropa disparando de modo contundente. Fez lembrar que "a empresa não é apresentada ao Senado destacadamente: há um privilégio concedido pelo governo". Um privilégio, é bem verdade, que foi concedido no gabinete progressista que se seguiu a Maioridade do Imperador. Mas, era um privilégio que (a) foi concedido com base nos pareceres formulados nas idas e vindas do requerimento ao longo da regência de Araújo Lima e (b) que foi concedido pelo Imperador.

Mello Mattos foi mordaz. Se tudo aquilo que o Ministro da Coroa falava era certo, então o governo teria sido imprudente ou negligente. Afinal, "o governo devia ter

estudado a matéria, pois sem ter os conhecimentos necessários não se resolveria a tomar metade das ações que os empresários pediram". Era isso? O Ministro Carneiro Leão estava afirmando que o governo não teria estudado a questão antes de resolver? Com essas perguntas postas não apenas nas entrelinhas, mas também nas linhas, operou-se fração das disputas. Em seu estratagema, o bloco progressista buscou esgarçar ao máximo aquela fissura com vistas a fragilizar o governo. Afinal, não foi o governo que estudou a matéria e entendeu que deveria "tomar metade das ações que os empresários pediram"? Contudo, o Ministro do Governo queria que a proposta fosse desprezada em primeira discussão. E o Senado deveria seguir essa linha "só porque o nobre ministro apresentou o seu raciocínio pelo lado desfavorável" ao intento do governo? Afinal das contas, o governo queria ou não "tomar metade das ações que os empresários pediram"? E quem era o governo? Era aquele que em alinhamento com a proposta da diretoria provisória da ICEF queria tomar para si parte das ações da Companhia, ou era aquele que rogava aos Senadores a máxima cautela quanto a "um particular que não é profissional"; quanto a um "destes especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vendê-los na Praça"?

De certo modo, parece que parte da estratégia adotada pelos integrantes do campo progressistas foi aplicar uma lupa sobre o governo. Nesse movimento, buscaram evidenciar que ao acompanhar a posição de Vasconcelos, o Ministro da Coroa se colocava em posição contrária ao governo. Ao lançarem essa lupa sobre o governo, os progressistas buscaram mais que identificar fissuras no interior do governo. Aplicaram uma lente que ampliava essas fissuras ao patamar de disjunções; de rachaduras. Ao procederem assim, escolheram apresentar aos mais Senadores uma leitura da realidade. Nessa leitura, no Executivo não havia coesão sobre como encaminhar as políticas voltadas as melhorias materiais e o desenvolvimento do Império. E Holanda Cavalcanti aproveitou a oportunidade para forçar ainda mais sua estacada.

> O SR. H. CAVALCANTI: – [...] Sr. presidente, reconheço como vitais duas questões no meu país, e presumo que da solução delas dependerá talvez a existência ou não de nossas instituições, para não dizer a conservação da união do Império – Banco Nacional e caminhos de ferro. – Perdoem-me os nobres jurisconsultos e os grandes administradores, que tanto entendem e falam em dar força ao governo e em leis fortes, que eu lhes diga que não compreendo bem essas ideias. Na minha opinião, a força, a ordem, a

> conservação, a possibilidade da prosperidade no país, só dependem de duas medidas: – Banco nacional e caminhos de ferro -; as outras medidas poderão ser muito boas; mas se estas duas não existirem, não sei quem poderá conter a unidade do Brasil; e se as nossas finanças vão da maneira por que sabemos, se não tratarmos do nosso meio circulante, não sei como outras medidas poderão ser recebidas pelo país (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 425-426).

Pouco após os eventos que sacudiram com força o Império, em 1842, Holanda Cavalcante trazia a baila daquele enfrentamento um ardiloso argumento. Colocava a necessária solução de encaminhamentos para a aceleração da instalação das ferrovias como uma condição necessária a "existência ou não de nossas instituições, para não dizer a conservação da união do Império". Trazer a baila, e nesses termos, um tema tão espinhoso, era, no mínimo, soprar o braseiro. Era tentar levantar labaredas. Era tentar incendiar de vez a discussão sobre a autorização ao governo para participar como acionista da ICEF. Ao fazer esse movimento, Holanda Cavalcanti levou para a pauta dos enfrentamentos políticos de então o tema das ferrovias sob uma angulação específica. Buscava retirar a questão de um lugar periférico e a erguer como central àquelas lutas. Era um enlaçado em que buscava construir fronteiras mais duras entre regressistas e progressistas – em um momento em que já se começavam a delinear novas formas de expressões identitárias: conservadores e liberais, respectivamente (MATTOS, 2004). Evidenciar as fissuras no interior do governo, ao que parece, fazia parte dessa estratégia: a busca por estabelecer marcos divisórios mais nítidos, perceptíveis e divergentes entre os diferentes programas. Por sua vez, evidenciar que o governo batia cabeça sobre o caso da ICEF era expressar que a ascensão dos regressistas ao governo, poderia ser circunstancial.

Contudo, não nos parece que Holanda Cavalcanti alimentava alguma esperança mais séria de vitória. Certamente entendia que naquela ocasião seria uma impossibilidade conseguir fazer o Senado aprovar que o governo pudesse se tornar acionista e investidor da ICEF. Referindo-se a um pronunciamento de Vasconcelos, que complementava e ampliava as alegações de Carneiro Leão em contrario àquela autorização, lá foi Holanda Cavalcanti denunciar a assimetria das forças que se mostravam manifestas no Senado. Disse ele: "Sr. presidente, eu devia-me importar bem pouco com isto, e não tomar parte na discussão, porque é perder tempo, visto que os princípios que dominam hoje são os dos nobres Senadores; eu não lhes quero disputar a palma; portanto, para que hei de estar a cansar-me e a perder tempo?" Pouco adiante, voltou a fazer novo queixume. Frente à desproporção de

forças, se lamuriou dizendo: “deixo passar muitas coisas, porque conheço que é estar me fatigando sem proveito algum” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 430 e 435).

Ainda assim, Holanda Cavalcanti não deixou de “tomar parte na discussão” e mesmo de “disputar as palmas”. Sabia bem que evidenciar aquela fissura não era suficiente para aprovar a proposta. Se havia ali uma disputa sobre a participação do governo imperial naquela Companhia, os progressistas bem sabiam que suas chances de vitória eram mínimas. Mas havia uma disputa outra. Levar o tema para a segunda discussão foi o principal objetivo de Holanda Cavalcanti. Por sua vez, Carneiro Leão e Vasconcelos também sabiam que na hora do vamos ver, na hora do contar votos, teriam condições de formar a maioria e vencer a parada. Contudo, se esforçaram muito para evitar que a proposta fosse longamente discutida. Sabiam bem o que estava em jogo. Se a vitória era certa, ela também precisava ser rápida. O apelo às estradas de ferro era enorme. Um debate alongado sobre o tema tornaria evidente que não havia consenso, nem mesmo no campo regressista, se aquele era ou não o momento para que o governo tomasse parte naquele tipo de empreendimento.

Vejamos que se por um lado, Holanda Cavalcanti não acreditava que houvesse condições reais de vitória, e que se por outro lado, Vasconcelos e Carneiro Leão queriam que a discussão não fosse alongada; rememorando aquele debate, assim se expressou Thomas Cochrane: “no entretanto ainda não fomos felizes”. Em meio aos múltiplos argumentos apresentados, ao menos naquele ponto de sua narrativa Thomas Cochrane preferiu não fazer lembrar que, como em outros momentos, também naquela discussão foi tachado por especulador. Preferiu lembrar que o movimento liberal de 1842 havia contribuído para complicar ainda mais as finanças do Império, ou, como em suas palavras “alegou-se contra a nossa pretensão, que em consequência dos últimos acontecimentos o estado financeiro do país não se apresentava com aspecto bastante lisonjeiro para que viesse, pesar sobre a nação mais uma grande despesa”. E observou que, como “resultado vimos com dor cair por um voto a coadjuvação que pedíamos para nossa empresa”.[171] No final da refrega, Vasconcelos e Carneiro Leão conseguiram a não aprovação da matéria. Ainda assim, e mesmo com maioria conservadora, o tema dividiu o Senado. As discussões foram alongadas. A vitória final foi alcançada. Mas não foi fácil. A recusa por fazer aprovar a autorização não contou com todos os votos possíveis aos conservadores.

[171] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

Os integrantes do campo progressista articulavam diversas conexões de problemas em sua defesa àquela autorização. Vejamos algumas delas. Como já apontamos, em primeiro lugar, se empenharam para evidenciar que aquelas fissuras no interior do Estado restrito era um sintoma da incapacidade dos regressistas de estabelecerem uma direção política. Para isso, jogaram nas entrelinhas a seguinte questão: Até que ponto Vasconcelos e Carneiro Leão eram figuras consolidadas no interior do governo? A reiterada estratégia de apontar para o desejo do governo em participar como acionista daquela empresa foi colocada em contradição com a argumentação do Ministro da Coroa, e também de um dos mais destacados quadros dos regressistas de então: Carneiro Leão e Vasconcelos, respectivamente.

Talvez aquele não fosse ainda o momento de virada de mesa. E certamente, Holanda Cavalcanti entendia que não era mesmo. Contudo, também entendia que aquela era uma oportunidade sem igual para tencionar aquela relação e esgarçar a ligação de seus opositores com a direção política do Império. Não foi sem motivos que Holanda Cavalcanti desafiou "os nobres jurisconsultos". Disse ele: "peço à casa que aprove a resolução para passar à segunda discussão, a fim de vermos que partido poderemos tirar desta empresa, e saber-se então se nos faltam tantos conhecimentos da matéria, como presume o nobre ministro". Esse desafio foi feito logo após comparar os programas dos regressistas ao dos progressistas; logo após pedir perdão por "não compreend[er] bem essas ideias" defendidas pelos "nobres jurisconsultos e os grandes administradores, que tanto entendem e falam em dar força ao governo e em leis fortes".

Àquele instante, a centralização política e administrativa, ou como nas palavras de Holanda Cavalcanti, "dar força ao governo e em leis fortes", era a expressão cabal do vigor com que o programa regressista seguia sendo fortalecido. As incertezas e perigos expressos nas revoltas regenciais ganharam novo ingrediente, os levantes liberais de 1842 em São Paulo e Minas Gerais. Os regressistas seguiam colando nos progressistas a imagem da desordem. Na sessão de 25 de fevereiro, o Senador Antônio Pedro da Costa Ferreira tentou enquadrar Vasconcelos. Disse Costa Ferreira: "temos necessidade de estradas de ferro e de máquinas de vapor, e não de braços escravos; e para não lutarmos com as dificuldades que apontei é que julgo conveniente que o nobre Senador por Minas não espalhe certas doutrinas". E a resposta veio de bate-pronto. "Não sou eu que espalho doutrinas perigosas", disse Vasconcelos. Nesse movimento, os regressistas operaram uma dominação sobre os progressistas. Vejamos que o programa regressista passou a dar o tom

dos enfrentamentos. Subordinados a pauta da ordem, os progressistas só conseguiam participar do jogo político por meio de sua sujeição a essa agenda. Operava-se uma dupla dimensão da dominação estabelecida e consolidada pelos regressistas, a subordinação dos progressistas a ordem era o caminho possível a sua incorporação ao jogo político (SALLES, 2012).

Como parte dessa dupla dimensão, a da subordinação e incorporação, Holanda Cavalcanti buscava afastar dos progressistas a pecha de serem eles os inimigos da ordem. Os progressistas se esforçavam para esvaziar a agenda política dos regressistas. Tentavam desvelar que era uma agenda limitada. Nesse sentido, Holanda Cavalcanti buscou engatar uma interrogação ao programa regressista. Como pretendiam construir a ordem? Naquele ardil, se os regressistas não sabiam como fazer, Holanda Cavalcanti dava a receita: "a força, a ordem, a conservação, a possibilidade da prosperidade no país, só dependem de duas medidas: – Banco nacional e caminhos de ferro". Ao realizar tal movimento, o Senador por Pernambuco tentava colar nos regressistas a pecha de serem eles os inimigos do progresso, fazendo subordinar o desenvolvimento da nação ao seu projeto centralizador à custa do desenvolvimento material do Império. Nesse ponto, a contraposição proposta ganhava maior nitidez. Colocavam-se como defensores da ordem, tanto quanto os regressistas. Mas tentavam imprimir uma direção distinta. Os progressistas se esforçavam para alimentar uma dada percepção. Segundo eles, o programa regressista seria incapaz de promover a melhoria material do país. Nesse arco de leitura da realidade, feita pelos progressistas, ao olharem para a ordem como um atributo da centralização política e administrativa, os regressistas impunham limites ao desenvolvimento da agricultura e do comércio como forma de exercício de seu controle político; ou seja, no esquema de leitura sugerido pelos progressistas, a centralização era difundida como uma barreira ao desenvolvimento das forças produtivas (MARINHO, 2018, pp. 22-23).

Os progressistas retomavam a bandeira da descentralização como um caminho necessário à "existência [...] de nossas instituições, para não dizer a conservação da união do império". Nesses termos, Mello Matos fez coro com Holanda Cavalcanti. E, como vimos, fez isso de modo ainda mais contundente e explicito. O governo queria; a Câmara dos Deputados queria; e o Ministro da Coroa não. Então ele perguntava aos demais Senadores: "como, pois, desprezar-se em primeira discussão, só porque o nobre ministro apresentou o seu raciocínio pelo lado desfavorável?". Nesse movimento, os progressistas engatavam ao debate a seguinte asserção/razão: A centralização política e administrativa

era o caminho para a ordem? Não. Era o caminho para a desordem. Por um lado, era o caminho para a desordem por atravancar, e mesmo impedir o pleno desenvolvimento das potencialidades do Brasil.[172] Por outro, era um caminho para a desordem, pois abria margem para os excessos. De modo indireto, rotulavam que figuras do porte de Vasconcelos e Carneiro Leão (a) se colocavam acima das instituições e (b) agiam contra a prosperidade das províncias.

No primeiro arco dessa leitura, vejamos o esforço dos liberais em alongar a discussão. Disse Mello Mattos: "Eu, Sr. presidente, também sou de opinião que o projeto passe à segunda discussão". Na contraparte desse enfrentamento, insistia Vasconcelos: "Sr. presidente, eu não sei por que convenha passar o projeto à segunda discussão para rejeitar-se e não convenha rejeitar-se já em primeira! Não descubro razão para que se façam tantas honras a este projeto, não sei porque só em segunda discussão possa ter sentença de morte!" Se Carneiro Leão foi tão contundente ao colocar em dúvidas de modo tão direto o idealizador do intento; se buscou chamar os demais Senadores a olhar para Thomas Cochrane como um especulador, Mello Mattos não se permitiu enveredar por essa espécie de deslocamento da questão. Disse ele: "Não olho para as qualidades e circunstâncias dos empresários; olho só para o estado e caráter da empresa". Vejamos o "s". Mello Mattos trouxe para o argumento de Carneiro Leão não apenas o "não profissional" das artes ferroviárias. Enlaçou na assertiva de Carneiro Leão "os empresários". Indiretamente fez transparecer que o Ministro e Senador colocava em dúvidas não apenas Thomas Cochrane, mas também o conjunto daqueles integrantes da diretoria provisória da ICEF. Eram eles representante do setor que dava sustento ao projeto de ordem capitaneado pelos regressistas, do qual Vasconcelos e Carneiro Leão eram destacados ideólogos e porta-vozes. Ao realizar tal amarrado argumentativo, Mello Matos forçava, mais uma vez, uma disjunção entre as formulações daqueles Senadores e o grupo social que lhes davam sustentação. Tentava evidenciar ao máximo que os conservadores queriam a sentença de morte daquela proposta, que era de interesse dos fazendeiros da província do Rio de Janeiro, sem ao menos discutirem sobre isso. Os progressistas jogaram forte peso nessa dissociação. Não era despropositado. Rachar a base de sustentação dos regressistas parecia ser a estratégia de quem percebia naquela discussão uma oportunidade singular na luta pela

[172] Assim se expressou Antônio Pedro da Costa Ferreira "das cinco partes do mundo aquela que a natureza tem prendado com mais proporções para ser grande, quero que seja a América; e da América é a minha humilde opinião que quem está muito nessas circunstâncias é o Brasil" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 422).

direção do Estado Imperial. A disputa era sobre o governo. E por isso mesmo, a disputa também era sobre quais os programas que mais se aproximavam dos interesses do conjunto de produtores rurais de Serra Acima.

Por seu turno, também buscaram construir uma interpretação àquela insistência por bloquear os debates, por insistirem que ele ficasse constrito a primeira discussão. Na sessão de 27 de março o Senador Holanda Cavalcanti usou expressão forte. Dirigindo-se ao Senador Luiz José de Oliveira Mendes, que presidiu aquela sessão em lugar do Barão de Monte Alegre que se achava adoentado, assim se expressou: "Sr. presidente, eu considero como um ato de hostilidade extrema à administração atual a rejeição desta resolução; e bem que eu não tenha motivos de ser afeto à sua política, todavia a consciência me reclama que não lhe faça essa hostilidade" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 417). Ao se pronunciar nesses termos, Holanda Cavalcanti forçava frisar, como se fosse necessário, sua disjunção ao campo conservador que formava a maioria do Senado e dava o tom da direção política adotada pelo governo do Império, fazendo lembrar que não tinha "motivos de ser afeto à sua política". Pouco depois, voltou a repisar o argumento adicionando mais farpas.

> Não se presuma que eu me iludo, que sou entusiasta, que estou já vendo o Brasil todo cortado por estradas de ferro!... Não, senhores, está enganado quem presumir isso. Estamos muito longe disto, pois que nem mesmo queremos aplicar os nossos esforços para termos um futuro mais lisonjeiro! A resolução de que se trata veio da câmara dos deputados... Eu já em outra ocasião disse aqui que até por civilidade nunca estas proposições deviam deixar de passar à 2ª discussão. As resoluções que vão do Senado à Câmara dos Deputados nem tem 1ª discussão, são sempre julgadas objetos de deliberação; na 2ª é que se entra mais amplamente na matéria. Não sei, pois, se é muito próprio que uma proposta da outra câmara sobre meios pecuniários (o que é mais da atribuição da Câmara dos Deputados) seja rejeitada *in limine* na 1ª discussão. Eis o que julguei que devia dizer para descargo da minha consciência; o Senado em sua sabedoria obrará como entender. Parece-me que o mesmo governo recusa mais ou menos essa autorização... talvez queira autorização para outras coisas, e que eu talvez lhe a negue; mas para este fim de certo que não lhe a devo negar (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 421).

Vimos até aqui que os liberais esforçaram-se bastante para colocar uma lupa sobre as fissuras no interior do governo. Conforme já havia feito em diversas outras passagens, Holanda Cavalcanti buscou evidenciar que os conservadores se colocavam

acima das instituições. Colocava em xeque o esforço deliberado de Vasconcelos e Carneiro Leão em mobilizar os Senadores conservadores contra uma proposta que havia sido orquestrada no interior do próprio governo. Não foi sem motivos que deixava transparecer um caráter dúbio ao dizer "parecer-me que o mesmo governo recusa *mais ou menos* essa autorização". Ao fazer esse movimento, Holanda Cavalcanti buscou criar e propor uma leitura da realidade. Os conservadores eram capazes de erguerem-se contra o governo que integravam para alcançarem seus objetivos. E alargava essa proposta de leitura ao trazer para a cena dos debates a Câmara dos Deputados. E a interpretação proposta por Holanda Cavalcanti era a seguinte: o programa de ordem pela força que vinha sendo levado a cabo pelos conservadores representava um risco à estabilidade das instituições. A virada de mesa de 1841 seria uma expressão do pouco respeito dos conservadores pela ordem institucional. Não teria sido outro o motivo para a eclosão dos movimentos liberais de 1842. Algo manifesto pela hostilidade e pouca civilidade com que se buscava rejeitar, sem maiores discussões, uma proposta vinda do governo e aprovada pela Câmara dos Deputados. Na sessão de 23 de fevereiro de 1843 assim se expressou Holanda Cavalcanti:

> Disse que o que devemos querer são escravos, que o nosso país não pode prosperar sem a escravidão; faltou só dizer-nos que mandássemos buscar frades italianos para nos civilizarem, e que fizéssemos um chuveiro de desembargadores, e todo o mundo empregado público!! Eis o que devemos fazer e mais nada. Vejo mesmo que no relatório de um ministro se pedem frades italianos. Este é o princípio que domina, esses frades é que nos hão de vir trazer a religião! A vista de tudo isto, o que hei de fazer? Como hei de estorvar essa torrente de princípios dominantes? (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 430-431).

Na sessão de 25 de fevereiro, Costa Ferreira subiu o tom: "Srs. reformadores, querem reformar o país?". A essa pergunta retórica, respondeu: "Cuidem em melhorar-lhe o material; rasguem estradas; introduzam máquinas; observem pontualmente a constituição; façam com que os tribunais, que devem dar exemplo de moralidade aos povos, cheguem à perfeição, porque aprendem-se a moral, quando a lei é pontualmente observada" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 445). Esse duro conjunto de críticas carreava as duas pechas que os liberais tentavam colar nos conservadores. A de serem os inimigos das melhorias materiais, do progresso e da civilização da nação; e a de por meio da centralização contorcerem a ordem constitucional e fazerem uso de poder excessivo.

A matéria voltou à pauta dos debates, ou seja, entrou na ordem do dia, ainda em primeira discussão, em 27 de março de 1843.[173] Como vimos acima, Holanda Cavalcanti tencionou. Tentou fazer elevar a temperatura dos enfrentamentos. Foi nessa sessão que referiu-se a insistência de Carneiro Leão e Vasconcelos para que o debate não passasse a segunda discussão "como um ato de hostilidade extrema". Disse que "a resolução vinda da câmara dos deputados é redigida desta forma [...] o governo é autorizado, etc.". Ao se propor essa alusão, o Senador tentava explicar seu enunciado de "hostilidade extrema" e de quebra, mais uma vez tentar lançar luzes à disjunção entre o interesse do governo e a posição das duas principais lideranças dos conservadores naquele debate. Explicou que "não faz o corpo legislativo senão autorizar o governo para esta subscrição; se o governo entender que ela não é conveniente, não é obrigado a subscrever. Portanto negar-se essa autorização é uma hostilidade extrema à administração atual" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 417).

Com esse jogo de palavras, Holanda Cavalcanti buscou propor um par de leituras daquela insistência de Vasconcelos e Carneiro Leão em brecar a autorização. De um lado, ele tentou evidenciar que Vasconcelos e Carneiro Leão não confiavam no governo. "Se a desconfiança é tal, se o governo indiferente ao estado em que nos achamos, não tiver toda a atenção na aplicação destes capitais aos fins para que a Assembleia geral o autoriza, então razão haverá para se rejeitar a resolução". Ao lançar essa farpa, jogou no colo de Vasconcelos e Carneiro Leão a desconfiança sobre o governo e sua boa administração. E destacando seu "pouco afeto" a condução política que os conservadores davam ao mesmo governo, frisou o contraditório daquela situação: "Mas eu não faço essa ideia do governo; presumo que ele deve ser muito severo e vigilante, especialmente na posição em que estamos hoje, quando já os males, os efeitos da dissipação vão sendo muito palpáveis". Nesse fragmento da leitura proposta por Holanda e Cavalcanti, novamente seu ardil. Buscou deliberadamente colocar em lados antagônicos os interesses da fração de classe que havia conseguido, através do governo, a busca por autorização para a participação do Império como acionista da ICEF, de um lado, e de outro, a condução dada pelos expoentes dos conservadores àquela questão.

[173] "Continua a primeira discussão, adiada em 25 de fevereiro próximo passado, da resolução da câmara dos Srs. deputados, que autoriza o governo a subscrever com duas mil ações para a companhia organizada por Thomas Cochrane, para construir uma estrada de ferro que começa no município da corte e acaba na província de S. Paulo, com o parecer da comissão de fazenda a respeito, e voto em separado do Sr. Castro e Silva" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 409).

Ainda aproveitou essa brecha para demarcar a diferença entre os programas em disputa. Holanda Cavalcanti usou a dura expressão “hostilidade extrema a administração” para qualificar a negação daquela autorização. Segundo ele, “negar-se essa autorização” não significava apenas colocar o governo em suspeição. Significava restringir sua liberdade. “Se, pois, como estou persuadido, sem a proteção do governo não haverá estradas de ferro, por que razão havemos inabilitar o governo de proteger a criação de semelhantes estradas?” Vejamos que “inabilitar o governo de proteger a criação de semelhantes estradas” foi exibido por Holanda Cavalcanti como restrição a sua liberdade de ação. “Diz-se que não temos meios pecuniários, e que por isso não convém fazer esta despesa! Mas observe-se em primeiro lugar que o governo é só autorizado, não se lhe impõe obrigação”. Ou seja, ser autorizado não significava impor obrigação. Contudo, não ser autorizado significava impor a obrigação de não “proteger a criação de semelhantes estradas” (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 418 e 420).

Findo o discurso de Holanda Cavalcanti deu-se o inesperado. “Discutida a matéria [foi] aprovada a resolução para à segunda discussão, na qual entra imediatamente com o voto em separado do Sr. Castro e Silva, considerado como emenda” (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 422). Apesar da assimetria das forças em jogo, Vasconcelos e Carneiro Leão não conseguiram impedir a segunda discussão. Antes mesmo dos liberais saborearem aquela vitória, o Senador Francisco de Paula de Almeida e Albuquerque, que até então não havia tomado parte nos debates, tentou nova manobra.

> O Sr. P. Albuquerque declara que vai propor o adiamento da resolução, fundado em que os nobres Senadores que a combateram não apresentaram razões suficientes para ser ela rejeitada, e contentaram-se em alegar as circunstâncias críticas do tesouro, circunstâncias que podem mudar.
> É apoiado o seguinte requerimento:
> Proponho o adiamento até à sessão seguinte. – P. Albuquerque (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 422).

A proposição do Senador Francisco de Paula de Almeida e Albuquerque evidenciou, mais uma vez, o quanto o tema da participação ou não do governo como acionista da ICEF estava longe de ser uma pauta unitária no campo conservador. Quando amanhou a demissão coletiva de abril de 1839, Bernardo Pereira de Vasconcelos foi substituído exatamente por Francisco de Paula de Almeida e Albuquerque, que acumulou,

entre 16 de abril e 1 de setembro de 1839, as pastas do Ministério e Secretaria de Estado dos Negócios do Império e do Ministério da Justiça na regência de Araújo Lima. Em passo contínuo àquela também inesperada proposta de adiamento, apressou-se Vasconcelos em perguntar "o que significam as palavras 'seguinte sessão'; se o adiamento é para a sessão de amanhã, ou se é para a seguinte sessão do corpo legislativo"? E a resposta não poderia ser mais desagradável aos ouvidos de Vasconcelos. Paula Albuquerque explicou que "o adiamento proposto é para a seguinte sessão do corpo legislativo, que deve principiar em maio deste ano, época em que as circunstâncias talvez não sejam tão desfavoráveis, e o gabinete tenha mudado de opinião". Ao ouvir tal explicação, Holanda Cavalcanti apressou-se em declarar seu voto pelo adiamento "porque não é para o ano, é para daqui a dois meses, ou mês e meio". Holanda Cavalcanti, justificando seu voto pelo adiamento proposto por Paula Albuquerque disse que

> o nobre orador bem vê que o governo não se interessa por este negócio, pois até lhe parece que o nobre Ministro da Justiça o hostilizou; mas, como o julga de muito interesse para o país, espera que os nobres ministros, durante o tempo do adiamento, queiram informar-se melhor do estado dessa companhia, e indagar quais as vantagens que têm tirado estabelecimentos desta natureza. Acha, portanto, que melhor é adiar do que rejeitar; não presume que o adiamento faça esmorecer os fazendeiros e mais pessoas que se têm interessado pelo estabelecimento desta estrada de ferro, e por isso vota pelo requerimento (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 422-423).

Holanda Cavalcanti bem sabia o peso daquela primeira vitória, a princípio improvável. Para essa conquista, foi necessário arrancar votos dos conservadores. Mas sabia que tal proeza dificilmente seria repetida na segunda discussão. Contudo, o pedido de adiamento proposto por Francisco de Paula de Almeida e Albuquerque permitiu tanto a Holanda Cavalcanti, como a outros membros do campo liberal, ambicionar ir além. A estratégia de apontar para a disjunção entre a posição de Carneiro Leão e Vasconcelos frente aos interesses de fração de classe que dava sustento ao programa conservador se mostrou acertada. Paula Albuquerque acolheu e tomou por sua a estratégia dos liberais. Não usou entrelinhas. Expressou textualmente que considerava insuficientes as razões apresentadas por Vasconcelos e Carneiro Leão para rejeitar aquela autorização. E foi além. Tentou, ao modo dos liberais, apontar para a disjunção entre os rumos dados por

Vasconcelos e Carneiro Leão e os interesses do governo. Jogou ao Senado aquele pedido de adiamento como parte de suas esperanças de que "o adiamento proposto" garantisse o tempo necessário para que as "circunstâncias talvez não [fossem] tão desfavoráveis" a aprovação da matéria; para que "o gabinete tenha mudado de opinião". Holanda Cavalcanti aproveitou a brecha e colocou na boca de Paula Albuquerque palavras que não enunciou – ou, ao menos, extraiu de sua fala expressões que não usou. "O nobre orador bem vê que o governo não se interessa por este negócio, pois até lhe parece que o nobre Ministro da Justiça o hostilizou". É bem verdade que essa expressão não foi utilizada por Paula Albuquerque. Foi a interpretação que Holanda Cavalcanti quis colher e difundir daquele pedido de adiamento. Mas Paula Albuquerque não ergueu sua voz para contestar. Holanda Cavalcanti aproveitou para incluir na cena dos debates "os fazendeiros e mais pessoas que se têm interessado pelo estabelecimento desta estrada de ferro". Frente ao risco da provável rejeição em segunda discussão votou pelo adiamento: "melhor é adiar do que rejeitar".

Holanda Cavalcanti e Paula Albuquerque jogaram com o fator tempo. Para eles, não se tratava de um tempo alongado. Isso porque o adiamento "não é para o ano, é para daqui a dois meses, ou mês e meio". Ao que parece, apostavam que com um pouco mais de tempo, as "circunstâncias talvez não [fossem] tão desfavoráveis, e o gabinete [mudasse] de opinião". Afinal, ambos bem sabiam que àquele instante, ainda havia condições para que Carneiro Leão e Vasconcelos conseguissem articular a rejeição da proposta. Se a proposta fosse votada na sessão do dia seguinte, a rejeição teria grandes chances de ganhar corpo e ser concretizada. Contudo, com um pouco mais de tempo, talvez fosse possível que a sociedade civil pudesse operar tensão sobre o governo restrito e, quem sabe, alterar o rumo das coisas.[174]

Certamente, Vasconcelos também tinha essa leitura. Sabia que nos bastidores, nas conversas de corredores, talvez fosse muito possível reverter àquela derrota e fazer rejeitar a proposta em segunda discussão. Mas bem sabia o apelo que mobilizava a opinião pública quanto ao tema das ferrovias. Não foi sem motivos que, como veremos pouco adiante, ao longo daquele encarniçado debate Vasconcelos jamais ousou erguer sua voz contra o símbolo de progresso que representava as ferrovias. Ainda assim, se colocou contra o adiamento. Usou um jogo de palavras tentando forçar um entendimento que era pouco ou mesmo nada aplicável as enunciações de Paula Albuquerque e de Holanda

[174] Fração da sessão do Senado do dia 25 de fevereiro de 1843, foi publicada no Jornal do Comércio em 1 de março de 1843. Cf. Jornal do Comércio, edição nº 058 de 1 de março de 1843.

Cavalcanti. Disse Vasconcelos: “Parece-me que este adiamento importa a rejeição do projeto; eu assim o compreendo”. O adiamento proposto era um ardil. Paula Albuquerque queria que a discussão fosse espaçada. Que não fosse debatida em segunda discussão na sessão do dia seguinte. Na mesma linha, Holanda Cavalcanti votou pelo adiamento. Era um adiamento mensurado – “não para o ano, para daqui a dois meses, ou mês e meio”. Vasconcelos também jogou com o tempo. Mas não do mesmo modo. Ele urdiu um tempo social indefinido que atravancava a vida dos sujeitos, já eu a questão não seria resolvida.

> Entenderá talvez o nobre Senador que propôs o adiamento que, não se rejeitando o projeto, a mesma companhia particular poderá levar ao fim a obra, e que, sendo ele rejeitado, ficará a empresa desacreditada, e por conseguinte não quererão os acionistas entrar com as quotas que devem de suas ações para se fazer esta obra. Foi talvez movido por estas considerações que o nobre Senador propôs o adiamento para a sessão seguinte. Talvez seja um adiamento indefinido, ou, como eu disse, um adiamento que importa a rejeição da lei (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 423).

E foi jogando no campo da indefinição, que Vasconcelos argumentou que “se o adiamento somente produzisse o efeito de não desacorçoar os acionistas desta empresa, eu não o contestaria; eles são senhores de seu patrimônio, querem dissipá-lo, dissipem-no”. Mas Vasconcelos fazia jus a sua fama. Ele era tido por um dos mais argutos oradores do Senado. E lá foi ele tecendo seu amarrado. Afirmou que “o adiamento pode produzir males”. E buscando fazer valer seu papel de referência de intelectual formulador aos conservadores, lá foi ele dizendo – e aplicando certa ordem de constrangimento aos demais Senadores, ou ao menos àqueles que se identificavam com o campo conservador – “julgo que devo esforçar-me para obstar esses males”. Segundo o seu entender, “os acionistas desta empresa não empregarão seus capitais em outra mais importante e realizável, por se considerarem obrigados pelo contrato, que fizeram para esta empresa”. Para Vasconcelos isso poderia resultar naqueles males que julgava necessário esforçar-se para obstar. Isso porque, segundo seu argumento, o adiamento resultaria que “nem se conseguirá a estrada de ferro (que no meu conceito é irrealizável), nem estes capitalistas se empenharão em outra empresa que possa trazer benefícios ao país”. Logo após apresentar esse enlaçado, Vasconcelos afirmou que “por esta consideração o adiamento não pode merecer o assenso

do Senado. É, portanto, preferível discutir-se já a resolução e votar-se" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 423).

Vale à pena lembrar que em seu requerimento, Paula Albuquerque dizia considerar como insuficientes a alegação das "circunstâncias críticas do tesouro, circunstâncias que podem mudar". Em um primeiro momento, essa alegação ficou subsumida na apropriação do discurso e defesa do adiamento feito por Holanda Cavalcanti. Por sinal, é muito pouco provável que algum Senador acreditasse que naquele curto intervalo de aproximados dois meses, as circunstâncias críticas do tesouro pudessem ser modificadas, de modo tão positivo, a fazer cair por terra o argumento. A instrumentalização do quadro de déficit foi posta na mesa dos enfrentamentos e teve peso importante nos debates. Mas parece que os liberais não o consideravam como o real limitador para a aprovação ou não da matéria. Contudo, a enunciação de Paula Albuquerque ajudou a atiçar o braseiro e levantar labaredas.

As espetadelas, as farpas, as entrelinhas cederam lugar a falas por vezes ásperas e ácidas. Holanda e Cavalcanti já havia feito lá um ou outro movimento nesse sentido, deixou lá uma ou outra fala que poderia inflamar a discussão. Mas a vitória de fazer passar a matéria à segunda discussão, somado ao pedido de adiamento, parece ter deixado Holanda Cavalcanti em posição mais confortável para elevar o tom. Por sua vez, Vasconcelos estava menos confortável. Sem conseguir barrar a segunda discussão, e ainda tendo que lidar com o pedido de adiamento de Paula Albuquerque, nos parece que Vasconcelos levou a sério sua enunciação. Como vimos, ele disse: "julgo que devo esforçar-me para obstar esses males". Ao que parece, tomou para si essa tarefa e também subiu o tom. As vozes de Holanda e Cavalcanti e Vasconcelos foram as mais ouvidas naquela parte final dos debates de 27 de março de 1843.

> O SR. VASCONCELLOS: – Sr. presidente, oponho-me ao adiamento porque quero dar quanto antes o meu voto contra o projeto que veio da Câmara dos Deputados; quero mostrar que não pode ser aprovado pelo Senado um projeto de lei que autoriza o governo a gastar 1.000 contos de réis com uma estrada de ferro, quando o governo apresenta às câmaras um déficit de 11.000 contos (apoiado); quero também justificar a minha opinião da nenhuma esperança que tenho desse futuro lisonjeiro do país [...]. O meu voto é contra ela, porque, já disse, o governo apresenta às Câmaras e documenta um déficit de onze mil contos de réis, e em

> nossas circunstâncias onde iremos buscar onze mil contos de réis? (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 423-424).

"Quero dar quanto antes o meu voto contra o projeto que veio da Câmara dos Deputados", disse Vasconcelos. O Senador não disfarçava. Tinha pressa. Mas veremos que sua pressa não o fez deixar de alongar a discussão. Como vimos, ele justificava sua pressa afirmando que aquele tema não poderia cair no campo da indefinição. Havia pessoas que tinham se comprometido a empreender capitais naquela empresa. Argumentou "que o adiamento produz dois grandes males". O primeiro seria "suspender o emprego dos capitais, que estão destinados a esta estrada de ferro, e poderiam ser aplicadas a outras empresas mais lucrativas". Em seu argumento, o adiamento – tramado como um tempo de indefinição – atravancava as atividades econômicas. Já o segundo dos males era "não se entrar nesta discussão encetada sobre o nosso futuro para esclarecermos ao país a respeito dos males que nos ameaçam" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 428).

Já apontamos para o empenho de Holanda Cavalcanti em elevar a temperatura do debate. Vale dizer que Vasconcelos não fez por menos. Certamente, entendeu que àquele instante o melhor era demarcar de forma mais ácida as fronteiras entre conservadores e liberais. Vasconcelos passou a instigar os progressistas. Como vimos, Vasconcelos tinha pressa. Não queria o adiamento. Desejava que na sessão do dia seguinte tivesse início e fim o debate em segunda discussão. A derrota sofrida, somado ao pedido de urgência, o fez ficar em estado de alerta. Exatamente por isso, a pressa. Mas era uma pressa que podia aguardar o dia seguinte. Àquele instante não desejava nova votação sobre o tema. O pedido de adiamento poderia ser votado no dia seguinte. Nas conversas de pé de orelha, nas salas e antessalas dos gabinetes ou corredores, talvez fosse possível reverter o quadro. Eis aí o porquê sua pressa não disfarçada veio somada a profusão de palavras.

Vasconcelos alongou suas falas, lançou farpas e espalhou iscas. Por sua vez, Holanda Cavalcanti mordeu quase todas e pôs-se a rebater. Vasconcelos, por sua vez, parecia deliciar-se com esse novo estratagema e insuflava. Um exemplo interessante pode ser expresso no jogo de palavras que utilizou para lançar no mesmo balaio as propostas de Thomas Cochrane e de Benoît Jules Mure. Vimos no início desse capítulo que, em 1850, Justiniano José da Rocha não economizou em suas ironias. De modo desdenhoso produziu um conjunto de amanhos argumentativos em que tratou Thomas Cochrane por especulador. Beirou a deselegância. Brincou com o nome de Cochrane. Referiu-se a ele por Tarrand

Thomas para depois dizer: “Enganei-me; é Cochrane ou Mure, é tudo a mesma coisa”. Vimos que em 1843, Thomas Cochrane também foi tratado por especulador. Naqueles instantes derradeiros da sessão do dia 27 de março, Vasconcelos também usou esse tipo de argumentação.

> Ora, o que faz o corpo legislativo, o que faz o nobre Senador por Pernambuco que é admirador do trabalho livre e das colônias? Extasia-se à vista da colônia do Saí, que foi aqui aprovada no ano passado, declarando-se que, se o Dr. Mure não quisesse especular a colonização pela importação de colonos, como estava projetado, se cuidasse de fazer este contrato com outro qualquer; de sorte que não ficou ao governo o arbítrio de deixar de fazer semelhante contrato: e o que é que tem produzido? Tem-se escrito muito, e até parece-me que já temos colônia por homeopatia (risadas.) (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 428).

De saída, o rebate. Se antes Holanda Cavalcanti foi enfático ao dizer que estar autorizado não significava impor ao governo a entrada como acionista na ICEF, Vasconcelos fazia lembrar o caso do Dr. Bento Mure.[175] Contorceu e retorceu palavras e

[175] O médico homeopata francês Benoît Jules Mure chegou ao Rio de Janeiro em 1840. Não tardou para propor a formação de uma colônia industrial de inspiração *fourierista* no Brasil. Em dezembro daquele ano, deu início a uma ativa propaganda de seu intento pelas folhas periódicas da época. Propagandeava que a formação desse tipo de colônia contribuiria para “realizar-se a grande e fecunda aplicação das forças mecânicas à agricultura”. Segundo sua argumentação, “assim ficaria resolvido o grande problema do cativeiro, e sair-se-ia desse fatal dilema que, de um lado, rejeita o tráfico de africanos e, de outro, estabelece a impossibilidade de cultivo das regiões intertropicais pela raça branca”. Com apoio do gabinete progressista, Mure esteve com D. Pedro II que emitiu orientação para que o presidente da Província de Santa Catarina recebesse o médico francês e lhe facilitasse a visita aos diferentes pontos da Província para a escolha do local mais adequado para a instalação da colônia. Após regressar dessa expedição, o Dr. Mure voltou a reunir-se com D. Pedro II para lhe apresentar os resultados de sua viagem. Foi nessa ocasião que apresentou pedido ao governo Imperial de apoio financeiro para a empreitada. Para atender ao pedido, o governo enviou as Câmaras a propostas. “Em julho de 1841, os parlamentares assentiram que fossem destinados, no orçamento do Ministério Imperial, 64 dos 80 contos de réis inicialmente pedidos por Mure, a título de auxílio para a instalação da colônia no Saí”. Neste caso, o apoio financeiro foi concedido antes da oficialização do privilégio e assinatura do contrato, que aconteceu a 11 de dezembro de 1841. Segundo a lei 243/1841, “Governo Imperial [...] tem mandado fundar uma Colônia Industrial Societária, no Município de S. Francisco, para a qual houve Sua Majestade o Imperador por bem conceder duas léguas quadradas de terra devoluta na Península do Saí”. No prazo de um ano aquela Colônia deveria ser formada por “quinhentos colonos societários”. Os primeiros cem havia chegado ao Brasil ainda em dezembro de 1841 e em janeiro de 1842 já estavam em Santa Catarina. Apesar do entusiasmo inicial, logo se revelou um sem número de contendas que contribuíram para o insucesso do experimento. Em início de 1843 o presidente da Província de Santa Catarina dizia que “Às fagueiras esperanças de que vos dei parte no meu último relatório, acerca da fundação da colônia industrial francesa na Península do Saí, sucederam sérias apreensões de que não seria bem sucedido o intento, as quais, desgraçadamente, vemos quase realizadas. O Doutor Bento Julio Mure, empresário desta colônia, a quem se não pode negar variada instrução, modos afáveis e eloquência persuasiva, não se tem mostrado hábil fundador, ou não tem sido feliz na escolha dos meios a esse fim conducentes. (...) Tantas vantagens, tantos sacrifícios, a proteção constante do governo provincial, pois que eu, assim como muita gente, anteolhando-se-me grandes bens, que à Província e ao Império deviam resultar

argumentos para, de modo ácido, asseverar que uma vez autorizado, "não ficou ao governo o arbítrio de deixar de fazer semelhante contrato". A Assembleia não foi previdente e o governo não teve escape. Foi forçado a assinar o contrato. Mas nesse movimento, Vasconcelos não apenas se propôs a rebater o argumento daquilo que Holanda Cavalcanti tratou por "hostilidade extrema a administração". Ele fez mais e jogou no colo dos liberais a responsabilidade do governo ter gasto recursos com uma especulação. Vasconcelos fez lembrar que foi no bojo do Ministério da Maioridade que se começou a tecer a proposta da Colônia do Saí. Foram os progressistas que manobraram para que aquela especulação ganhasse corpo, com o apoio deliberado a excursão que o Dr. Mure fez à Santa Catarina para a escolha de terras para sua colônia. Vasconcelos propôs interpretação. Em seu afã pelo progresso, os liberais abriam margens para a especulação que prejudicava o espírito de associação no país. Sua tentativa de acelerar o progresso era realizada de modo pouco responsável. Sem moderação, sem cuidado, sem prudência. Os liberais sucumbiam às ilusões e davam pouco crédito a necessária habilitação profissional dos proponentes.

Vimos pouco antes que Carneiro Leão havia levantado dúvidas sobre a capacidade técnica de Thomas Cochrane ao propor a feitura de uma estrada de ferro. Assim ele se expressou: "mas aqui o que vejo é que um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer o auxílio da nação". Vasconcelos retomou essa crítica. Fez lembrar que o Dr. Mure era um homeopata, e não alguém que tivesse maiores conhecimentos e habilitações para propor a formação de uma colônia. Deixou nas entrelinhas que Thomas Cochrane, também um homeopata era "um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer o auxílio da nação". Outro médico homeopata havia concebido um experimento de colonização e requisitou o auxílio da nação. Não tardou para que aquele empreendimento se revelasse uma especulação; um fracasso. Segundo a ironia de Vasconcelos, "até parece-me que já temos colônia por homeopatia" – e nas entrelinhas, será que em algum tempo também haveria estradas de ferro por homeopatia? Ao produzir esse enlaçado, Vasconcelos tencionava e escancarava o segundo dos males. Segundo ele, propor o adiamento era fugir da discussão "sobre o nosso futuro". Era escamotear que entre "os males que nos ameaçam" estava às ilusões dos liberais em sua reiterada busca por fazer o governo gastar recursos com especuladores.

---

desta fundação, a tenho sempre desveladamente favorecido; tudo tem sido infrutífero. Os primeiros cem colonos societários, desembarcados em janeiro de 1842, logo se dissolveram entre si e com o empresário (...). Os membros desses mesmos dois grupos, mal avindos, inconstantes, incapazes pela maior parte de qualquer trabalho permanente e penoso, têm-se dispersado, hoje poucos existem na colônia e mesmo na Província dos do primeiro transporte" (LINS, 2009)

> O SR. VASCONCELLOS: [...] eu considero como um serviço feito ao país esclarecer estas matérias que se não discutem; por isso talvez tenhamos nós sido tão francos em decretar despesas (apoiados). Não há facilidade de decretar despesas como a nossa, mas de decretar receita, nada. [...] Eu não repito os argumentos que produzi contra esta resolução na 1ª discussão, porque me parece que ainda não foram respondidos. Disse eu, em outra ocasião, que o futuro do Brasil não se me apresentava muito lisonjeiro; que, em vez de aumento, teriam as nossas rendas avultadíssima quebra, e que portanto não era prudente, não era razoável recorrer à esperança de futuras rendas. Este recurso tem contribuído muito para nos reduzir ao estado em que nos vemos, para termos este considerável déficit. Aumentam-se despesas, e quando se pede os meios, diz-se: – as rendas hão de dar para o ano mais 10 por cento, porque a produção do Brasil cresce de um ano para outro de 10 por cento -; e a final já se principia a conhecer que as rendas estão estacionárias, e parece, se não me engano, que já este ano tem minguado...
> O SR. H. CAVALCANTI: – É consequência necessária; e hão de minguar mais (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 424-425).

A aparente concordância era parte do amanho de Holanda Cavalcanti para tentar emparedar seu opositor naquele debate.[176] Para elevar a temperatura dos debates, Holanda Cavalcanti retomou sua ideia de que o governo batia cabeças sobre o tema das ferrovias. E o fez de modo ainda mais ácido. Era o início do rebate a alguns dos argumentos de Vasconcelos. Holanda Cavalcanti disse desconfiar que "administração não está muito bem informada a cerca desta empresa". Novamente jogou com a assimetria das forças no Senado para justificar que "se não visse que rejeitar o adiamento era precipitar uma discussão donde resulta talvez a rejeição de um projeto que eu reputo útil, não se me dava de votar contra o adiamento e de entrar já na discussão da matéria". Ele amarrou a ideia de adiamento como uma alternativa para evitar precipitar a possível rejeição daquele projeto. Projeto que fez questão de qualificar por útil. Essas palavras denunciam o modo como pretendia que a disputa fosse lida. De um lado, estavam aqueles que, como ele, conheciam a proposta e entendiam e reconheciam sua utilidade. Já do outro lado, "a administração [que] não está bem informada, e que nem mesmo tem prestado a sua atenção a este objeto". Alfinetava dizendo que a administração "tem tantas coisas em que

[176] Veremos pouco adiante que o entendimento daqueles dois Senadores sobre o minguar das rendas foi parte dos ácidos enfrentamentos que travaram sobre as diferenças entre os programas dos regressistas e dos progressistas.

presentemente se ocupe, que não é muito que assim aconteça". Com essa alfinetada, mais uma vez buscava esvaziar de sentido a insistência dos conservadores em recusarem-se aprovar aquela autorização para que o governo participasse de proposta tão útil e se tornasse acionista da ICEF (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 429).

Na interpretação que propôs aos Senadores, tendo tanto do que se ocupar, a administração não conhecia, nem dava atenção àquele projeto. Não tratava a proposta com a seriedade que a matéria requisitava. Se antes, enunciou certa ordem de separação ou ao menos de dúvidas sobre o lugar de Vasconcelos e Carneiro Leão no governo, dessa vez enunciava de modo diferente. Se antes, aproveitou-se das brechas abertas por Carneiro Leão e Vasconcelos para frisar que ao governo a matéria não era desconhecida; que havia estudos que sustentavam sua decisão por submeter ao legislativo seu pedido de autorização para participar daquele projeto útil; que Vasconcelos e Carneiro Leão eram vozes dissonantes ao intento do governo; que os regressistas, em sua lógica de centralização e força, tentavam impor limites à ação do governo; mudou a estratégia. Passou a operar com a indistinção entre governo, Senado e conservadores para amanhar a todos como "administração". Jogava no colo da "administração" o desconhecimento sobre matéria de tão grande importância.

A vitória sobre Carneiro Leão e Vasconcelos pesou na mudança da estratégia. Ao que parece, ele passou a entender que a melhor estratégia naquele instante derradeiro era menos apontar para a fissura no interior do campo conservador e partir para o ataque mais frontal e aberto. Nesse seu novo estratagema, parecia entender, e apostar, na possibilidade de instigar a implosão do campo conservador por outra via. Jogar lenha no braseiro; subir o tom. Talvez tenha entendido que, àquele instante suas fissuras já estivessem de tal modo evidenciado que bastava forçar o próprio campo conservador para que suas amálgamas fossem postas em xeque. Talvez tenha entendido que pressionar com mais força o campo conservador fosse o caminho para que as fissuras fossem dilatadas, e, quem sabe, até um ou outro caco se desprendessem, fragilizando o conjunto. Foi nesse campo de inversão da estratégia que buscou justificar seu voto pelo adiamento. Disse ele: "Por isso quero reservar para tempo mais oportuno um negócio que, entabulado já, e até muito adiantado no corpo legislativo, arriscaria cair por não ter dele o governo suficiente conhecimento". Holanda Cavalcanti passou a denunciar que o campo conservador votava de modo descompromissado com a matéria. Que não entendia a importância das ferrovias, que não olhava para o tema com a profundidade que ele merecia. E isso seria o resultado

de sua escolha política. Ao propor essa linha de interpretação, tentava convencer que as melhorias materiais, o empenho para ampliar as rendas do Império, os interesses da agricultura, da civilização, do progresso eram negligenciadas pelo governo dos conservadores. O desconhecimento do governo sobre a matéria era resultado dessa negligência. Tratava-se de suas escolhas e prioridades.

> As principais razões em que se baseou o nobre Senador para votar contra o adiamento foram, se bem me lembro, o suspender ele a aplicação dos capitais destinados a esta estrada, e outras empresas mais importantes e realizáveis, o não haver no Brasil suficiente habilitação para se construírem boas estradas ordinárias, quanto menos para estradas de ferro, e enfim ir animar com isto o espírito funesto que o nobre Senador chamou de especulação. Ora, perguntarei ao nobre Senador, quais são essas empresas em que os capitalistas podem empregar os fundos que destinavam à estrada de ferro, fundos cuja aplicação vai ser necessariamente suspensa, se adotar o adiamento da resolução? Certamente, se eu visse outra empresa cuja realização ia ser embaraçada por esta, não duvidaria dar a preferência aquela que mais probabilidade oferecesse de ser levada a efeito; até aqui estou concorde com o nobre Senador; mas o nobre Senador não apresenta essa outra empresa (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 429).

Nesse ardil, Holanda Cavalcanti buscava inflamar a discussão. Erguia as diretrizes conservadoras ao papel de barreira ao espírito de associação. É possível perceber como algumas das articulações enunciadas por Holanda Cavalcanti guardam enorme aproximação com algumas das passagens que lemos pouco acima, publicadas no "A Aurora Fluminense" de 13 de julho de 1838. O publicista daquela folha periódica articulou "o progresso da riqueza e da civilização" com as "vias de comunicação e de bancos". Durante os enfrentamentos no Senado, os progressistas procuraram tomar para si a defesa das ferrovias e, de quebra, impor aos regressistas o reverso dessa imagem, ou seja, de serem contrários às ferrovias e, portanto, opositores ao progresso material e moral da nação. Vimos até aqui que, em um primeiro momento, os progressistas se empenharam em jogar luzes ao caráter conflitante entre os posicionamentos de Vasconcelos e Carneiro Leão com os interesses do governo. Ambos estavam entre as figuras mais destacadas do campo regressista e faziam parte do bloco de sustentação do governo, sendo que o segundo era também integrante do gabinete ministerial. Vimos que na sessão do dia 23 de fevereiro, Carneiro Leão havia chamado a atenção para o necessário cuidado que o corpo legislativo

deveria ter quanto à especulação, ou, como em suas palavras, “acautelar-se muito destes especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vendê-los na praça”. Naquela ocasião, Holanda Cavalcanti respondeu a esse argumento dizendo que “ainda quando haja algum sentimento de venda de privilégio (ou quer que seja) nesses empreendedores, seria útil aprovar-se mesmo assim; a ideia desta empresa” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 424-425).

Mas nesse novo momento do debate, Holanda Cavalcanti não manteve a mesma linha de argumentação. Instigado pelo conjunto de argumentos tecidos por Vasconcelos, Holanda Cavalcanti retomou o debate sobre as especulações. Dizia que “o espírito de empresa no nosso país é lamentável: a falta do cumprimento dos deveres de cada um, o triunfo que a fraude ostenta entre nós é de certo muito prejudicial a qualquer empresa”. E continuou, dizendo concordar com Vasconcelos “que, se as coisas continuarem como vão e como têm ido até agora, não há esperança de futuro lisonjeiro para o país”. Dirigindo-se ao presidente da sessão afirmou que “de fato [...] eu não vejo senão a fraude premiada no meu país!”. Contudo, fez ali dois apontamentos. O primeiro: jogou no colo dos conservadores a responsabilidade por tal estado das coisas. Disse ele: “Por que razão, Sr. presidente, não temos nós a prisão por dívida, como têm as grandes nações, as nações as mais civilizadas?” Disse estar convencido de que “o meio de chamar capitais ao nosso país será sem dúvida o estabelecermos entre nós a prisão por dívidas, porque não sei como possam afluir capitais a um país onde se pode impunemente deixar de pagar o que se deve”. Para ele, esse era o motivo daquela lamentável situação. Que o resultado disso era “que o capitalista desconfia de todo o mundo e não empresta dinheiro senão a um juro exorbitante”. Segundo sua interpretação, esse estado de coisas fazia com que “os homens de bem paga[ssem] pelos de má fé”. E afirmava: “não podem achar fundos para levar a efeito os seus empregos, e quando haja quem lhes queira emprestar dinheiro, não se atrevem a tomá-lo, porque a usura é maior que os lucros que dessas empresas esperam”. Feito isso, jogou no colo dos conservadores a responsabilidade. Disse: “proponha o nobre Senador [Vasconcelos] esta medida da prisão por dívidas, prepare-a no Conselho de Estado, e conte com o meu voto. Desta forma nós afugentaremos esse espírito que o nobre Senador chamou de especulação” (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 429-430).

Em passo contínuo a essa elaboração, o segundo: a vista curta, a incapacidade de distinguir os diferentes sujeitos. Holanda Cavalcanti propôs uma elaboração dura. Se não deixava de reconhecer a existência de pessoas de má fé – a quem Carneiro Leão e

Vasconcelos tratavam por especuladores – nas praças de negócios do Brasil, e em particular na do Rio de Janeiro, culpabilizava os conservadores por isso. Tentava inculcar que em meio ao seu programa de leis fortes, os conservadores eram negligentes as condições de operações financeiras no Império. Não davam a atenção necessária à questão dos bancos, que poderia ser um instrumento para maior estabilidade das atividades de negócios. Não se propunham a criar leis de punição aos especuladores. Após estabelecer essa culpabilidade, seguiu com sua emboscada propondo que a "administração" tocava seu programa as cegas. Não conseguia reconhecer a diferença entre especuladores e as pessoas sérias. Ao fazer esse movimento, dizia admirar-se com a ICEF. Fazia transparecer que era o desconhecimento e a negligência do governo que não lhe permitia fazer essa distinção. Dizia: "o que vejo, sim, é muita dificuldade no estabelecimento de empresas entre nós". E enaltecia os diretores e acionista da ICEF. Exclamava sua admiração dizendo que em meio a tantas dificuldades era de surpreender que "esta companhia tenha conseguido um número tão grande de acionistas, e de acionistas tão respeitáveis". E concluía: "Isto me faz persuadir que os diretores seguem uma marcha que alguma confiança merece, porque tantas simpatias de pessoas tão importantes denunciam que a opinião dos capitalistas é favorável à empresa" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 429).

Holanda Cavalcanti passou a enredar o campo conservador como o inimigo do progresso. Por um lado, estando no governo e no controle do Senado, não adotava política que protegesse os negociantes e capitalistas que operavam nas Praças de negócios do Império. Por sua inercia frente ao tema, faziam com que os homens de bem pagassem o preço pelos homens de má fé. Os conservadores rotulavam todos os investidores como especuladores. E essa miopia os impediam de reconhecerem o sucesso da ICEF. Em um "país novo, sem tendências industriais, onde o acanhamento do espírito de associação, a escassez e estrema divisão dos capitais, a desconfiança de liquidações desastrosas mesmo nas empresas as mais seguras, tornam sobre maneira difícil a organização dessas companhias" – como se publicou nas páginas do "A Aurora Fluminense" de 1838 que lemos acima – os diretores da ICEF havia "conseguido um número tão grande de acionistas, e de acionistas tão respeitáveis". Ao propor essa leitura, Holanda Cavalcanti tentava cravar nos conservadores a pecha de vistas curtas. Incapazes de diferenciar os homens de má fé daqueles "acionistas tão respeitáveis".

Se Vasconcelos havia esticado sua fala, Holanda Cavalcanti não fez por menos. Ao que parece, as iscas lançadas por Vasconcelos foram mordidas e saboreadas por

Holanda Cavalcanti. O Senador por Pernambuco seguiu sua marcha, fazendo subir o tom do enfrentamento. Dirigindo-se ao presidente da sessão, disse assim: “não nos iludamos sobre o estado do nosso país, sobre o futuro desastroso que nos ameaça se continuarmos a marchar no caminho que temos trilhado até agora. Sim, se nós não arrepiarmos carreira, o nosso futuro não será próspero”. E referindo-se a Vasconcelos, continuou sua estocada. “O nobre Senador falou no déficit e disse que é horrível. Sem dúvida assim é, e até creio que ele é ainda mais horrível do que supõem os membros do governo; eles iludem-se, ou não querem pintar-nos exatamente o estado melancólico em que a nação se acha”. Holanda Cavalcanti não parou por aí. Continuou a estocar Vasconcelos. Disse que “as rendas têm diminuído, e ainda hão de diminuir mais. Mas porque nós não procuramos o remédio? O que eu vejo há tempos é agora que o nobre Senador o vê?” (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 431-432). A esse momento da discussão, os ânimos já estavam exaltados. Já não cabiam apenas nas entrelinhas. Holanda Cavalcanti foi direto. A elevação do déficit e a queda da receita eram obras do regresso.

O Senador por Pernambuco não parou por aí. Disse que “primeiramente a rebelião do Rio Grande do Sul, a respeito da qual se fala todos os dias” era resultado da política regressista. Segundo ele, “não faltam campeões que a vão debelar; o antecessor não é capaz, nem pessoa reputada manifestamente necessária para acabar com ela”. E seguiu com sua crítica dizendo que “só aquele que lhe sucedeu é capaz de pacificar aquela província, levando os rebeldes a ferro e a fogo; não faltam ministérios que se apresentem para este fim; não lhes faltam medidas excepcionais”. Holanda Cavalcanti amanhou esse conjunto de coisas para expor o jargão que tentava imputar aos conservadores: “querem poder, força e dinheiro” (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 432).

Seguiu tecendo seu rosário de críticas e lamúrias enlaçadas num punhado de perguntas retóricas. “Entretanto o que é que se faz no Rio Grande do Sul? Que consideração poderá merecer do estrangeiro o nosso procedimento? Há oito anos que existe essa rebelião; e perguntarei, já foi algum rebelde punido?”. “Mas isto ainda não é nada; já foi algum general, algum oficial ou soldado punido em virtude de falta de disciplina militar?”. E a essas perguntas retóricas respondeu com um sonoro “não”. E continuou seu rosário perguntando: “Pois então senhores, como querem que o déficit não cresça? Como querem que a rebelião não continue? Há de continuar”. Aquele instante, Holanda Cavalcanti estava visivelmente empolgado consigo mesmo. E não se continha. Afirmou que “todos os dias fazem-se esforços, arrancam-se do seio de suas famílias

milhares de brasileiros necessários à produção do país, manda-se para o Rio Grande como soldados, e dizem-me (não sei se é verdade) que com 30$ rs. eles obtêm as suas baixas". E após lançar dúvidas sobre a existência de traços corruptos no modo como se produzia o recrutamento e baixa, jogou uma frase de efeito. Disse assim: "aquela rebelião, senhores, é a vergonha do Brasil para com o estrangeiro; e continuará a ser assim, enquanto o corpo legislativo não encarar essa questão no seu verdadeiro aspecto..." E nesse instante, da galeria Vasconcelos ergueu a voz para dizer: "Estamos de acordo" (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 432-433). Vasconcelos instigava. Parecia mesmo querer que Holanda Cavalcanti continuasse a esticar sua fala. E se isso era parte da arapuca de Vasconcelos. Holanda Cavalcanti mordeu a isca e não cansava de falar. E sobre aquele "estamos de acordo", lá foi Holanda Cavalcanti rebater, tentando evidenciar, como se fosse realmente necessário, diferenças. Por sua vez, Vasconcelos não parava de instigar e continuou a dar corda.[177] Holanda Cavalcanti continuou a tecer longas falas.[178] Muitas delas, certamente,

[177] O SR. H. CAVALCANTI: – Mas note o nobre Senador que não emito hoje opinião alguma que não tenha emitido constantemente no parlamento, mesmo no tempo do ministério do nobre Senador, quando veio aqui propor aquela resolução muito importante de medidas salvadoras... já que toquei nisto, aproveitarei a ocasião para perguntar aos Srs. ministros o que fizeram dessa medida de cerco que o gabinete de 19 de setembro julgou tão necessária?...
O SR. VASCONCELLOS: – Tanto não exigia eu.
O SR. H. CAVALCANTI: – Sr. presidente, é preciso atendermos seriamente para as nossas coisas, e não confundi-las nem atropelá-las. É necessário extremar o cidadão pacífico, o cidadão que procede em virtude dos direitos consagrados na constituição, do rebelde que não quer saber das instituições do país; que lhes é hostil, que tem diferente bandeira, que enfim se tem separado da união brasileira...
O SR. VASCONCELLOS: – Máxima excelente, mas não praticada pelo nobre Senador.
O SR. H. CAVALCANTI: – Eu tenho dito no parlamento, e sustento, ainda que uma praça em estado de cerco, ou um território invadido pelo inimigo, está fora da lei comum; a única lei que rege é a militar; o general! é o ditador nesse lugar para fazer a guerra...
O SR. VASCONCELLOS: – E por que não apresenta um projeto de lei nesse sentido?
O SR. H. CAVALCANTI: – Apresentá-lo-ia, mas o Conselho de Estado o que faz?...
O SR. VASCONCELLOS: – O Conselho de Estado não tem culpa; dirija-se ao Sr. ministro da guerra.
O SR. H. CAVALCANTI: – Não sou eu o advogado dos criminosos, o demagogo em delírio?... Senhores, o nobre Senador trouxe à discussão questões muito importantes e dignas de serem tomadas em consideração pelo Senado. Não se confundam suspensão de garantias e certas medidas só aplicáveis aos súditos do império com as que se devem aplicar a rebeldes. (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 433).

[178] Tentando ser cada vez mais contundente, chegou a dizer que "se eu fosse inimigo das instituições do meu país, se eu quisesse entrar em uma conspiração para derrubá-las, não podia encontrar um projeto melhor do que aprovar as medidas do governo e fazer-lhe a corte". Esgarçou. Disse: "o ministro diz que quer 20 mil homens e recrutamento, na forma das leis existentes; mas 20 mil homens para quê? Para irem ao Rio Grande, andarem daqui para ali, não encontrarem o inimigo, não acharem cavalos, tudo para se ter a ocasião de fazer saques sobre o tesouro, etc.!". Foi contumaz. Dirigindo-se aos Senadores falou: "Senhores, nós não temos nem dinheiro, nem gente para isto. À vista de semelhantes medidas do governo, o homem, previdente em tal caso, diz: Reconheça-se já a República de Piratinim". Holanda Cavalcanti passou do ponto. Perdeu a medida. E ouviu o Senador José Saturnino da Costa Pereira exclamar: Deus nos livre disso! (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 433-434).
O SR. H. CAVALCANTI: Apoiado: Deus nos livre: mas a continuação de medidas tais não tendem a outro fim; vamos ficando inanidos...
O SR. P. PEREIRA: – Meta a mão na sua consciência; não lance a culpa só sobre os outros.
O SR. VASCONCELLOS: – Cabe-lhe não pequeno quinhão.

não encontravam apoio sequer entre muitos daqueles que compunham a fileira dos liberais.[179] Seguiu tecendo seus comentários, críticas e frases de efeito sobre temas dos mais espinhosos. Naqueles instantes derradeiros do debate, sem perceber, Holanda Cavalcanti esteve cada vez mais enredado na arapuca forjada por Vasconcelos. Por sinal, àquela altura Vasconcelos já não usava apenas palavras para instigar Holanda Cavalcanti. Também o fazia com gestos e risos.[180] Após aquele conjunto de coisas, Holanda Cavalcanti

---

O SR. H. CAVALCANTI: – Pode ser que eu também seja culpado; mas não me recordo em que; desejaria que se me apontasse as minhas culpas, porque francamente as confessaria. No momento em que o monarca subiu ao trono, entendi que era uma excelente medida abrir os braços a todos os Brasileiros que se tinha separado da comunhão do Império e esquecer-se de todo o passado; mas depois, não se tendo conseguido o que esperávamos e desejávamos, note o nobre ex-ministro da guerra que a administração a que pertenci não ficou com os braços cruzados: principiou por querer ouvir os homens da profissão, por querer consultar pessoas respeitáveis, já que não podia recorrer então ao corpo legislativo. Mas, Sr. presidente, mal esta administração começou a praticar, assim foi logo necessário deitá-la abaixo. Não quero todavia dizer que eu não tenha alguma culpa; se me mostrarem e reconhecer que estou incurso nela, com muita franqueza a confessarei, e direi: – Mea culpa, mea máxima culpa –...
O SR. VASCONCELLOS: – E a anistia?
O SR. H. CAVALCANTI: – Pois eu não disse já que, no momento em que se passava um fato tão importante como é ascensão do Monarca ao Trono, os sentimentos de severidade e de vingança não eram os mais apropriados à ocasião?
O SR. VASCONCELLOS: – A anistia ressuscitou os rebeldes.
O SR. H. CAVALCANTI: – Está enganado; e acredite o nobre Senador que a opinião de todos os meus colegas do ministério não era outra senão a que eu tenho manifestado; sem dúvida não queríamos que as coisas continuassem na mesma marcha que tinham seguido até então, e que depois continuaram a seguir. Eu de certo não me conservaria na administração se o corpo legislativo não me secundasse nas minhas vistas (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 434-435).

[179] Chegou a falar que em estado de guerra todos deveriam estar sujeitados a lei e as ordens do general, que nessas situações teria o poder de ditador. Segundo ele, "não são somente os soldados que estão debaixo das ordens do general; são também os paisanos, velhos e mulheres [...] meninos, e mesmo os estrangeiros". Criticava a existência de regras para a desapropriação de bens em estado de guerra. Segundo ele, "desgraçadamente hoje, para o general obter cavalhadas para o seu exército, se diz: Foram desapropriados tantos cavalos! Oh meu Deus! isto é um escárnio! Pois um general neste estado precisa de lei de desapropriação? Onde estou eu? O que é que se pretende?" E a essa pergunta retórica, respondeu que "sem dúvida o que se pretende é separar a província do Rio Grande do Sul". A essa altura, mesmo os conservadores se deliciavam com as falas, por vezes controversas, de Holanda Cavalcanti. E o Senador continuava. Segundo ele, "a dizer a verdade, é uma vergonha que um punhado de desordeiros armasse; uma nação que merecia mais consideração, e que o Ministério venha todos os anos dizer-nos: Precisa-se de tantos mil homens de recrutamento, segundo as leis existentes!" Holanda Cavalcanti tentava tramar ali um enlaçado. Dirigindo-se ao presidente falou que "eu até tenho ouvido dizer, se não explicitamente, ao menos de um meio indireto...". Nesse momento foi interrompido por Vasconcelos, que provocou dizendo "Não tenha tanta fé no que se diz!". E assim, novamente instigou Holanda Cavalcanti que seguiu seu amanho afirmando já ter escutado que aos regressistas "é bom que haja rebeliões nas províncias para se fazer recrutamento". Seguindo essa lógica de argumentação, novamente extrapolou e foi dizendo que "acha-se que o meio melhor de se fazer o recrutamento é recrutar-se nas províncias onde houve rebeliões; encontra o governo pessoas muito moralizadas para se ocuparem deste serviço e entende que os perseguidos não hão de simpatizar com a rebelião". E concluiu esse raciocínio dirigindo-se de modo enérgico aos Senadores dizendo: "Assim, senhores, havemos de acabar a nós e não a rebelião! Assim há de acabar-se o Império, se admitirem as medidas propostas pelo governo, isto é, recrutamento na forma das leis existentes, tantos mil homens, violências, dinheiro, emissão de papel moeda, etc." (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 435-436).

[180] Ele dava corda e fazia movimentos para estimular Holanda Cavalcanti a continuar seu discurso. E Holanda Cavalcanti seguia falando, falando e falando. Entre suas palavras e frases pouco mensuradas, chegou mesmo a insinuar que era interesse dos regressistas a manutenção do estado de rebelião, como vimos acima. E nesse sentido, aliançou a questão do Rio Grande do Sul as revoltas liberais de 1842 para insinuar

dirigiu-se ao presidente e disse: “Parece-me que já deu à hora, e eu tomei alguns apontamentos sobre que ainda acabo de falar...”. Há esse instante, o presidente da sessão interrompeu para dizer: “Pode continuar”. Ao que parece, Luís José de Oliveira Mendes também entrou no jogo de dar corda a Holanda Cavalcanti. Em passo contínuo, Vasconcelos ergueu a voz para novamente lançar sua ironia e instigar seu opositor naquela refrega. Exclamou: “E o nobre Senador tem estado mais na ordem do que eu!”. Holanda Cavalcanti retrucou de modo brusco: “Não sei, tenho respondido a algumas coisas que o nobre Senador disse, e ainda não foi advertido de que estava fora da ordem”. Aproveitando-se da concessão do presidente da sessão, Holanda Cavalcanti ainda falou um pouco mais. E retomou seu argumento em defesa das estradas de ferro e do adiamento da discussão. Disse assim: “Sr. presidente, com empresas destas que tendam a facilitar as comunicações; nós damos força ao governo, com estas dispensaremos muito tropa e muitos juízes, faremos economias, e a produção do nosso país apresentar-se-á com muito mais vantagens nos mercados”. Segundo ele, “as estradas de ferro devem merecer-nos muita atenção: será não meio de evitar futuros defeitos; as despesas que vêm delas se fossem tão

---

que os regressistas não apenas se alimentavam das incertezas das revoltas como exerciam força desmedida e perseguição política.

O SR. H. CAVALCANTI: – ...Vai agora para o Rio Grande um general que é muito capaz: está tudo feito; não tratamos de extremar um território invadido, não nos ocupamos com a disciplina militar; façamos promoções, arranjemos nossos amigos e afilhados, e persigamos os que não forem da nossa opinião (O Sr. Vasconcelos ri). O nobre conselheiro de estado sorri! Pode por ventura contestar-me que existe hoje um espírito mesquinho, espírito de interesse sórdido no Brasil?

Senhores, as nossas rendas hão de diminuir com semelhante sistema, e permita-me que eu ainda diga duas palavras acerca do que se passa nas províncias de Minas e de São Paulo. Será lisonjeiro o estado destas duas províncias? Até quando estará essa alçada de mão levantada para punir e prender a quem lhe parecer? Isto é um objeto muito melindroso. Eu tenho notícia do mau comportamento do governo para com essas duas províncias em massa, e não tenho querido falar a este respeito para que se não diga que desejo agravar mais os nossos males; e note-se que, quando eu falo acerca deste objeto, o nobre Ministro da Justiça mimoseia-me com o título de advogado dos criminosos; são estes os favores que me fez o nobre Ministro. Mas o fato é que alguns cidadãos presos têm respondido perante o júri, são absolvidos, e ainda assim continuam a sofrer perseguições! Sr. presidente, eu vi uma defesa impressa de um brasileiro, que eu não poderei deixar de chamar distinto à vista do seu comportamento, de um brasileiro que já foi nosso colega, como membro da representação nacional. Esse brasileiro, com todo o respeito, com muito talento e bastante sangue frio mostrou a sua inocência perante um júri que não se pode considerar suspeito, porque foi feito em conformidade da lei da reforma, e debaixo dos auspícios do governo. O júri o absolveu por 9 votos contra 3; mas o governo não se sentenciou com semelhante decisão; apelou da sentença, e persegue este cidadão! Esse nosso ex-colega é José Pedro Dias de Carvalho. Outro processo apareceu transcrito no Jornal: é o do Sr. Fernandes Torres. Foi absolvido igualmente com 10 votos contra 2, mas ainda continua a ser perseguido! (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 436).

Holanda Cavalcanti concluiu afrontando de modo bastante direto aos conservadores. Dirigiu-se aos Senadores e desferiu palavras duras. “Ora, senhores, quando estamos a braços com os verdadeiros rebeldes, convirá, ser mesmo prático proceder assim com os nossos concidadãos e quereis, que as rendas cresçam? Que não haja ordem!” E dirigiu-se diretamente aos conservadores lançando sua pergunta retórica, para a qual não deixou de dar uma resposta: “É procedendo assim, que reunireis todos os brasileiros em toda a nação? Não, pelo contrário: vós marchando assim, quereis maior o Trono”. Esse era para ser o desfecho de sua contundente e controvertida enunciação. Era para ser; mas não foi.

produtivas como as que se fazem, não digo com um mau certo, mas com um bom êxito". Mas Holanda Cavalcanti não continuou sua argumentação nessa linha. Não se conteve e voltou a disparar contra Vasconcelos e também contra Carneiro Leão. E assim, ao termino de seu discurso, não havia mais tempo para se votar o pedido de adiamento feito por Francisco de Paula de Almeida e Albuquerque. "A discussão fica adiada pela hora; o Sr. presidente marca a ordem do dia, e levanta a sessão às 2 horas e um quarto" (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 436-437).

Se a sessão do dia 27 teve melhores resultados para os liberais que para os conservadores, aquele desfecho, ao menos, parecia estar a contento do estratagema de Vasconcelos. O adiamento não foi votado naquele dia. Para Vasconcelos, era a hora de mobilizar e organizar o campo conservador nos bastidores e reverter aquele quadro para a sessão do dia seguinte. E da sessão do dia 28, já antecipamos o resultado. Todo o esforço dos liberais para levar o debate para segunda discussão, para que nessa nova etapa ele pudesse ser mais debatido e esmiuçado, não teve o resultado esperado por eles. Os debates não foram alongados. Nem o requerimento de adiamento, nem a autorização para que o governo pudesse participar como acionista da ICEF foram aprovadas.

### 5.2.2. – "ENTÃO O REGRESSO É A REDUÇÃO DE RENDAS?"

Vimos anteriormente que ainda na sessão do dia 23 de fevereiro, Luís José de Oliveira Mendes, Senador por Piauí, defendeu que o pedido de autorização para que o governo pudesse concorrer com recurso do tesouro para se tornar acionista da ICEF deveria ser rejeitado rapidamente. Para ele, esticar o debate era pura perda de tempo. Oliveira dizia entender que "a ideia de estradas de ferro entre nós é uma daquelas apresentadas por especuladores que nenhuma intenção nem esperança têm de realizá-las". Pouco adiante, o mesmo Oliveira indicou a grave situação financeira do Império e exclamou: "Ora, nós não temos meios de acudir às despesas de primeira necessidade, estamos vivendo do crédito, e havemos fazer com que o governo seja sócio desta companhia! Havemos de onerar mais a nação de dívidas, para quê?" A essa pergunta retórica, respondeu: "só para proveito dos diretores da companhia e de mais ninguém!" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 421-422). Essa última passagem, que já lemos antes, foi utilizada por Holanda e Cavalcanti para tentar emparedar Oliveira e indicar que a posição

defendida por aqueles que se opunham a aprovação da autorização estava em descompasso com o intento do governo. Nessa mesma oportunidade, o Senador por Pernambuco buscou evidenciar que, ao se oporem contra aquela autorização, o bloco conservador estava se colocando frontalmente contra o interesse de uma fração de classe que, por um lado dava sustentação ao governo e por outro, que apoiava o intento e investia seus capitais na ICEF.

Também vimos que Holanda Cavalcanti se empenhou para enlaçar no mesmo quadro a diferença entre os programas dos regressistas e dos progressistas. Jogou no colo dos regressistas a responsabilidade pela difícil situação para a realização de atividades de negócios nas Praças do Brasil, e em particular na do Rio de Janeiro. Segundo ele, a existência e mesmo o crescimento das atividades de "homens de má fé" nessas Praças de negócios tinha relação direta com a miopia com que os conservadores, na direção do governo, olhavam para as atividades de negócios, dando menor atenção ao desenvolvimento do progresso material da nação, por um lado, e por outro, por não arrolarem no meio de seu programa de reformas, a elaboração de leis mais duras que coibissem a ação desses mesmos "homens de má fé". Por fim, acusou os conservadores de não reconhecerem a diferença entre os especuladores e as pessoas sérias, os "homens respeitáveis" que embarcaram como acionistas na ICEF. Ou seja, Holanda Cavalcanti realizava uma junção entre a feitura daquela Estrada de Ferro e os interesses daqueles "homens respeitáveis" que compunham a diretoria provisória da ICEF e outros mais dos "municípios de Vassouras, Valença, Rio Preto, Conservatória, Pati do Alferes, Piraí, Arrozal, São João Marcos, Bananal, Barra Mansa, Rezende o Pouso Alto". Homens que deram seu "acolhimento obsequiosíssimo" a Thomas Cochrane. "Fazendeiros [que] prestaram suas assinaturas, favorecendo por tal modo a [...] empresa". E certamente, Holanda Cavalcanti também mirava àqueles outros fazendeiros que reconheciam a importância daquela proposta, mas que ainda não haviam concorrido com seus capitais para a sua feitura "porque duvidavam muito ainda da possibilidade de sua realização". Mas, ao que parece, Holanda Cavalcanti também lançava seu olhar a outro conjunto de "homens respeitáveis". Afinal, a entrada do governo como acionista da empresa poderia representar um "*puffing*" poderoso para dissipar os medos e receios da sua não realização.

Como já sabemos, o alongado debate travado no Senado, em 1843, contrariou a praxe corrente. Apesar de sua rejeição na Comissão de Fazenda, o tema encontrou entre os Senadores um grupo que se empenhou de modo enérgico para fazer passar os debates à segunda discussão. Mesmo frente à assimetria das forças, tantas vezes enunciada por

Holanda Cavalcanti, a vitória de Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto de Carneiro Leão e de Luís José de Oliveira Mendes, foi difícil, e só ocorreu no finalmente do debate. Nas sessões de 23 e 25 de fevereiro, o estratagema adotado por aqueles que defendiam a autorização para que o governo tomasse parte das ações da ICEF parece ter sido bem orquestrada e surtido algum efeito. Holanda e Cavalcanti foi o primeiro a disparar, enlaçando aquela proposta aos interesses do governo e forçar uma disjunção entre os conservadores e o executivo. Contudo, é possível afirmar que os membros daquele bloco de forças não estavam tão certos de que a estratégia seria suficiente para levar o debate à segunda discussão. Não foi sem motivos que logo no início da sessão do dia 25, o Senador Antônio Pedro da Costa Ferreira, anunciou que quando Vasconcelos falava, parecia abafar "todas as opiniões que se tem expendido na casa". E nas sessões dos dias 23 e 25, o Senador por Minas Gerais falou bastante. Abriu suas asas. Ao que parece, os progressistas temeram que nesse movimento, Vasconcelos "eclipsa[sse] mesmo o sol". Como de praxe, a sessão do dia 25 foi aberta com a contagem dos Senadores, ou, como nas palavras contidas na ata daquele dia, "às 10 horas e meia da manhã, reunido número suficiente de Srs. Senadores, abre-se a sessão, e lida a ata anterior é aprovada" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 438). Vejamos que houve *quórum* suficiente tanto para a abertura da sessão como para a aprovação da ata anterior. Ao final do debate do dia 25, a matéria foi posta em votação, para definir se seria rejeitada em primeira discussão ou se passaria à segunda. Contudo,

> indo a votar-se, verifica-se não haver casa, e feita a chamada, acham-se presentes 23 Srs. Senadores, faltando os Srs. Visconde do Rio Vermelho, Alencar, Ferreira de Mello, Mayrink, Paes de Andrade, Alves Branco, Holanda Cavalcanti, Paula Albuquerque e barão de Suassuna; sendo por impedido o Sr. Carneiro Leão, e com causa participada os Srs. Visconde da Pedra Branca, Oliveira Coutinho, conde de Lages, Saturnino, Almeida Albuquerque, Vergueiro, marquês de S. João da Palma, marquês de Maricá, marquês de Paranaguá, Feijó, Paula Souza e Brito Guerra (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 455).

Frente aos esforços de parcela dos Senadores para alongar aquele debate, não deixa de ser, ao menos instigante, verificar que ao final da sessão do dia 25 de fevereiro não houvesse o *quórum* necessário para que o tema fosse votado. É bem verdade que não podemos afirmar que houve um esvaziamento proposital e tramado pelos defensores da

aprovação daquela proposta, de modo a postergar o debate para outro momento. Afinal, também não deixa de ser notável a ausência de Alves Branco, que assinou com Vasconcelos o voto pela rejeição da proposta ainda na Comissão de Fazenda. Ainda assim, isso não deixa de ser uma possibilidade. Vejamos que na sessão do dia 27 de março, em meio a frases, por vezes ríspidas, Holanda Cavalcanti afirmou que Vasconcelos havia votado de modo favorável a emissão de papel moeda. Ao que Vasconcelos indagou:

> O SR. VASCONCELLOS: – Eu?
> O SR. H. CAVALCANTI: – Sim, o nobre Senador que de certo tempo para cá não tem votado por medida alguma contrária à opinião do governo...
> O SR. PAULA SOUZA: – Não votou pela emissão de papel moeda.
> O SR. C. FERREIRA: – Falou muito nessa questão, mas penso que não votou pela emissão.
> O SR. H. CAVALCANTI: – Nem ao menos se retirou da sala na ocasião da votação.
> O SR. VASCONCELLOS: – O nobre Senador é que se retirou.
> O SR. H. CAVALCANTI: – Está enganado, o nobre Senador não me há de citar votação alguma importante no Senado a que eu não tenha estado presente. Tenho faltado a uma ou outra sessão quando não estou realmente doente, até falto às vezes para servir ao país... entenda-me lá como quiser (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 432).

Em seu "entenda-me lá como quiser", Holanda Cavalcanti acabou por deixar entrever a existência de certa prática por esvaziar votações. É possível que tenha sido esse o sentido daquela afirmação, expressa com tom de reprovação "nem ao menos se retirou da sala na ocasião da votação". Ou seja, Holanda Cavalcanti deixou nas entrelinhas a possibilidade de que não apenas faltava quando estava adoentado, mas também quando entendia que sua ausência era instrumento para evitar votações e, ao seu modo, "servir ao país". Seria esse o caso da ausência de figuras como Holanda Cavalcanti e Paula Albuquerque? O primeiro tomou parte dos debates nas sessões de 23 de fevereiro e de 27 de março. Por vezes, afirmou "acha[r] portanto que melhor é adiar do que rejeitar" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 423). Por sinal, vale lembrar que nessa linha de tirocínio, Paula Albuquerque apresentou, na sessão do dia 27 de março, o pedido de adiamento, que vimos acima. Se aquele esvaziamento da sessão do dia 25 de março não foi propositado, se não fez parte dos estratagemas para impedir que a discussão fosse votada, ao menos, ela serviu ao intento do grupo dos defensores da proposta.

Mas não apenas de ausências foi feito aquela inexistência de *quórum* para a votação. Ao correr das discussões, poucos Senadores falaram tanto ou mais que Honório Hermeto de Carneiro Leão. Mas o Senador também era Ministro do Império. Exatamente por isso, apesar de declarar seu voto pela rejeição da proposta, aquela sua posição não podia ser contabilizada. Mas havia ainda um grupo de Senadores que também não poderiam ter seus votos contabilizados. Estavam impedidos "com causa participada os Srs. Visconde da Pedra Branca, Oliveira Coutinho, conde de Lages, Saturnino, Almeida Albuquerque, Vergueiro, marquês de S. João da Palma, marquês de Maricá, marquês de Paranaguá, Feijó, Paula Souza e Brito Guerra". Ou seja, 12 Senadores engrossavam a lista dos "homens respeitáveis" que haviam investido seus recursos como acionistas da ICEF.

Apontamos acima que aquele intervalo de aproximados um mês para a retomada dos debates sobre a matéria, ainda em primeira discussão, pode ter contribuído para o desfecho da votação ocorrida em 27 de março, quando a maior parte dos Senadores entendeu por bem que a matéria passasse a segunda discussão. Levantamos a possibilidade de que naquele curto intervalo de tempo, alguns senhores escravistas do Médio Vale do Paraíba tenham empenhado esforços para fazer pressão sobre os Senadores. Contudo, nos parece importante adicionar a essa indicação mais algumas observações.

Como já sabemos, os enfrentamentos no entorno daquele pedido de autorização no Senado foi enlaçado a diferentes conexões de problemas. Como observou João Carlos Escosteguy Filho, "o Senado, como 'Câmara Alta', reunia em si atribuições que o distinguiam e o tornavam mais próximo do Imperador e do executivo em geral, afastando-o, por conseguinte, da presença organizada imediata mais forte de grupos de oposição à prática governamental".[181] Para o autor, diferente da "Câmara dos Deputados, que poderia eleger oposições momentâneas com muito mais facilidade", o modo de proceder a escolha dos Senadores contribuía para barrar as "mudanças bruscas de opinião [e] ajudava […] na manutenção de grupos políticos estabelecidos e das alianças forjadas". Em seu estudo, Escosteguy Filho notou que "não mais do que um punhado de Senadores participava mais ativamente de cada debate". Segundo o autor, não apenas as discussões contavam com poucos debatedores, como também havia certa repetição das figuras que mais ocupavam a tribuna. Em suas palavras, "normalmente eram os mesmos, buscando manter suas posturas

[181] "Da mesma forma, as restrições aos pretensos candidatos a Senadores (idade acima de 40 anos e 800 mil réis de rendimento anual, contra, respectivamente, 25 anos e 400 mil réis para deputados), associadas ao seu menor número (metade do total de deputados), à sua vitaliciedade e à escolha feita a partir de lista tríplice, deixavam poucas escolhas possíveis para o cargo e estreitavam o núcleo de possibilidades para ocupação desse espaço legislativo" (ESCOSTEGUY FILHO, 2017, pp. 157-158).

e colidir em suas disputas na tentativa de avançar ou fazer retroceder projetos que pudessem ameaçar seus objetivos". Isso contribuía também para que em meio aos debates, discussões anteriores fossem rememoradas, e trazidas à baila dos enfrentamentos. Avaliando as disputas a cerca do tráfico de escravos que se desenrolaram no Senado, o autor verificou que essas disputas "nunca aparecem isoladas; estão sempre associadas a discussões sobre o caráter da nação brasileira, do Império, da sociedade, da economia, da política, da moral etc. As discussões vêm sempre em conjunto". Como verificamos, os debates travados naquelas sessões de 23 e 25 de fevereiro e 27 e 28 de março de 1843 também foram marcadas por uma multiplicidade de conexões de problemas – ou, como nas palavras de Escosteguy Filho, "momentos de explosão temática" (ESCOSTEGUY FILHO, 2017, pp. 157-158; 164-166).

Sem descartar a possibilidade da ocorrência de alguma pressão de senhores escravistas sobre os Senadores, nos parece importante considerar a diferença entre as Câmaras Alta e Baixa, conforme as análises de Escosteguy Filho. Nesse sentido, vale a pena relembrar que, (a) a diretoria da ICEF dirigiu ao governo a proposta para a participação do Império como acionista da empresa, com o total de metade das ações postas na circulação; (b) o governo avaliou a proposta e se dispôs a entrar com a metade do que foi sugerido; (c) o governo encaminhou a Assembleia o pedido de autorização para esse fim; (d) o pedido foi autorizado na Câmara dos Deputados; (e) por dois votos a um foi rejeitado pela Comissão de Fazenda do Senado; (f) contrariando a prática vigente, foi longamente debatido no Senado que, após intensa discussão, deliberou por sua rejeição na sessão de 28 de março de 1843.

Por sinal, é importante salientar que entre aquele grupo de Senadores acionistas havia um largo conjunto de Senadores alinhados com os progressistas. E entre eles havia figuras de peso, do porte de Feijó e Vergueiro,[182] por exemplo. Mas também é importante destacar a presença de Oliveira Coutinho entre aqueles Senadores acionistas. Entendemos que a vitória de Vasconcelos e Carneiro Leão naquela contenda representou mais que o mero capricho particularizado; mais que um exercício desmedido de força e poder, como, por vezes, Holanda Cavalcanti forçou fazer entrever nas entrelinhas de suas falas. Ou seja, tratou-se menos de um predomínio político imediato e particularizado sobre o conjunto dos mais Senadores e mesmo sobre parcela significativa da sociedade civil organizada no

[182] Joaquim José Pereira de Faro - que como já sabemos, estava entre os mais destacados cafeicultores de Serra Acima e integrava o quadro dos diretores da ICEF - era casado com a filha do Senador Vergueiro (DIAS, 2018, p. 18).

entorno da ICEF. Para a concretização dessa vitória suada, não bastou à mera contagem dos integrantes do bloco conservador. Essa vitória pode ser mais bem compreendida no quadro do exercício da direção moral e intelectual impressa pelos regressistas. Uma vitória construída na secundarização de interesses tanto dos Senadores acionistas como também dos senhores escravistas que apostaram na concretização daquele *puffing* para levar adiante a empresa que poderia reduzir os custos de transporte do principal gênero de exportação do Império.

De certo modo, a presença de Aureliano de Souza Coutinho entre os acionistas pode ajudar a compreender o modo, por vezes contundente, com que aqueles que apoiavam a aprovação da matéria jogaram tanto peso sobre o descompasso entre a postura de Carneiro Leão e Vasconcelos em relação aos intentos do governo. Ao que parece, buscavam ir além e instigar enfrentamentos entre áulicos e regressistas. Como já sabemos, a concessão do privilégio a Thomas Cochrane e a formação da ICEF aconteceu em meio ao Ministério da Maioridade. O arranjo de ocasião que levou a coalizão entre áulicos e progressistas no golpe da Maioridade e formação do Ministério de julho de 1840 teve vida curta. Os progressistas foram apeados do governo em 1841 com a composição de um novo governo, dessa vez formado no aliançar entre áulicos e regressistas. Esse movimento coincidiu com o fim da segunda expedição de Cochrane ao Vale e a reunião da diretoria provisória da ICEF que achou por bem dirigir ao governo a solicitação de sua entrada como acionista da empresa. Nesse novo arranjo de forças, a testa do novo Ministério de 27 de março de 1841 estava novamente os áulicos. Entre eles, Oliveira Coutinho, que ocupou papel destacado nesse arranjo, certamente, muito por conta de sua forte ascendência sobre o jovem monarca.[183] Mas a emergência do levante liberal de 1842 e a condução a repressão dada pelos conservadores ao caso contribuiu para alterar a correlação de forças e modificar a composição do governo em janeiro de 1843.

[183] "Candido José de Araújo Viana, futuro visconde e marquês de Sapucaí, um áulico, ocupou a pasta do Império. Aureliano de Souza Coutinho, a figura da maior influência junto ao jovem monarca, ficou com a pasta de Estrangeiros. Provavelmente entendia que cuidar da questão do casamento do imperador e de suas irmãs junto a casas dinásticas europeias era, não só assunto de extrema importância, mas também uma forma de manter sua influência sobre o soberano. Francisco Vilela Barbosa, marquês de Paranaguá, veterano da cúpula do Primeiro Reinado, ficou na pasta da Marinha. Em 20 de janeiro de 1843, seria sucedido por Rodrigues Torres. Miguel Calmon du Pin e Almeida, futuro marquês de Abrantes, baiano, também oriundo da alta burocracia do Primeiro Reinado, associado por casamento a uma família de proprietários da Baixada fluminense, foi o titular da Fazenda. Foi sucedido interinamente por Honório Hermeto Carneiro Leão, futuro marquês de Paraná, em janeiro de 1843" (SALLES, 2017(c), p. 55).

> Antigo aliado de Vasconcelos, proprietário de uma fazenda de café na divisa do Rio de Janeiro com Minas Gerais, um conservador independente dos Saquaremas, em 1842, Carneiro Leão exercia a função chave de presidente da província do Rio de Janeiro e teria papel decisivo no esmagamento da rebelião liberal na província naquele mesmo ano. Paulino José Soares de Souza foi o ministro da Justiça, sendo substituído, em janeiro de 1843, por Carneiro Leão. José Clemente Pereira, outro político veterano da cúpula do Primeiro Reinado, ficou na pasta da Guerra. Casado, em segundas núpcias, com Engrácia Maria da Costa Ribeiro Pereira, futura condessa da Piedade, viúva de um rico comerciante do Rio de Janeiro, Clemente Pereira era proprietário de uma fazenda de café em Vassouras. Sua enteada era casada com Eusébio de Queiroz, o que reforçava seus laços com os conservadores fluminenses (SALLES, 2017(c), p. 55).

Com o Ministério de janeiro de 1843, ocorreu uma ainda maior expansão dos regressistas sobre postos chave do governo. Carneiro Leão, por exemplo, além de assumir o Ministério da Justiça, também ocupou o lugar de Oliveira Coutinho no Ministério dos Negócios Estrangeiros. Ou seja, não se tratava apenas de uma permanência. O Ministério de janeiro de 1843 representou o aprofundamento da direção moral e intelectual do regresso e uma ainda maior ascendência conservadora sobre o governo.[184] Nesses termos,

[184] Vale lembrar que Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho também tinha lá o seu quinhão de interesse na aprovação daquela proposta. Como sabemos, assim como Carneiro Leão, ele também estava impedido de ter seu voto contabilizado. Não porque integrasse o governo. Àquele instante, seu voto não poderia ser contabilizado porque tinha "causa participada" na questão. Ele, como outros tantos Senadores de então, faziam parte do rol dos acionistas da ICEF. Por sinal, vale lembrar que foi à época em que Oliveira Coutinho ocupava a pasta dos Negócios Estrangeiros, que o governo acolheu o pedido da diretoria provisória da ICEF e o remeteu a Câmara dos deputados. Além de sua atuação política, Oliveira Coutinho era um homem de negócios variados. Ele reconhecia nas chamadas melhorias materiais uma janela de oportunidades para empreendimentos de elevada lucratividade. Entre as décadas de 1830 e 1840, ganhou muito dinheiro com obras públicas, a exemplo das melhorias na Serra da Estrela, o canal de Magé e o cais de Niterói (JURUÁ, 2012, pp. 60-61). Segundo os apontamentos de Júlio Bentivoglio, Aureliano Coutinho "esteve [...] à frente de negócios singulares: foi o fundador da Companhia de Ônibus do Rio de Janeiro, da Casa de Correição, do Monte Pio dos funcionários, um dos fundadores da Caixa Econômica do Rio de Janeiro, da nova Carioca e da colônia de Petrópolis" (BENTIVOGLIO, 2010, p. 196). Vale ainda incluir aqui seu vínculo - ainda que indireto, forjado no enredo de seus arranjos familiares - com os interesses de uma das maiores firmas de importação e exportação do Império, a Maxwell, Wright & Co (MARQUESE, 2013(c), p. 55). Certamente, a presença de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho no rol dos Senadores que também eram acionistas da ICEF exigiu de Carneiro Leão boa dose de cautela. Já sabemos que uma das estratégias adotadas por aqueles que se colocavam como favoráveis a participação do governo como acionista da ICEF foi forçar a evidenciação de que havia uma disjunção entre os interesses do governo e a posição de Carneiro Leão e Vasconcelos. Contudo, as coisas não eram bem assim. Com o Ministério de janeiro de 1843, Carneiro Leão substituiu Oliveira Coutinho no Ministério dos Negócios dos Estrangeiros. Mas Carneiro Leão bem sabia que, nem de longe, isso significava que o principal líder do Club da Joana e da Facção dos Áulicos estivesse abatido, ou muito enfraquecido. Longe disso. Aureliano Coutinho ainda desfrutava de grande prestígio junto ao jovem Pedro II. Naquele início da década de 1840, Carneiro Leão seguia em seu processo de constante e contínua ascensão política. E seu papel fundamental na repressão ao Levante de 1842 havia contribuído muito para aumentar seu prestígio junto ao Monarca. O maior grau de ascensão dos regressistas a postos-

isso implicou alguns deslocamentos de encaminhamentos anteriores, a exemplo da questão que envolvia a participação do governo na ICEF. Segundo a avaliação de Vantuil Pereira, de certo modo, por sua conformação específica, o Senado acabava por "barrar projetos oriundos da Câmara dos Deputados e […] secundarizar importantes debates com polêmicas e projetos menores nascidos na casa permanente" (PEREIRA, 2008, p. 150). Esse nos parece um ponto particularmente importante a ser observado no desenrolar daqueles debates.

Holanda Cavalcanti, não poucas vezes, se lamuriou da assimetria das forças em disputa. Mas não é irrelevante notar a existência de um número tão expressivo de Senadores que também eram acionistas da empresa. Não é de surpreender que aquele debate tenha contrariado a praxe vigente para ter sido tão longamente debatido, apesar de sua rejeição na Comissão de Fazenda. Por sinal, se a vitória de Vasconcelos e Carneiro Leão foi constantemente anunciada por Holanda Cavalcanti; como vimos, ela não foi fácil. Dado esse quadro, não se pode tratar como uma impossibilidade que aqueles dois importantes representantes do regresso viessem mesmo a amargar uma derrota, que não chegou a acontecer. Isso torna necessário lançar algum olhar sobre o modo como essa vitória apertada foi construída em meio às disputas ideológicas amanhadas por "momentos de explosão temática".

Como já sabemos, na interpretação proposta por Castro e Silva, Mello Mattos e Holanda Cavalcanti a entrada do governo como acionista da ICEF poderia representar aquele poderoso "*puffing*" que contribuiria para acelerar o desenvolvimento das melhorias materiais e da civilização. Eles forçavam a evidenciação das diferenças entre os programas dos progressistas e dos regressistas. Tentavam impor um dado tipo de leitura: os conservadores eram contrários ao desenvolvimento das melhorias materiais que pudessem acelerar o desenvolvimento do progresso e da civilização. Nesse amanho argumentativo,

---

chave do governo, em 1843, não significava que houvesse condições suficientes para que os regressistas rifassem o apoio político dos Áulicos. Forçar a existência de uma disjunção entre a posição de Carneiro Leão e Vasconcelos com o governo era uma contorção operada pelos progressistas no bojo da luta política de então. Era uma arapuca. Não foi de modo despropositado, que os progressistas insistiram na tese de que "o governo foi ouvido"; "que o governo devia ter estudado" etc. etc. Os progressistas insistiam em abrir as portas para que Carneiro Leão e Vasconcelos fossem mais incisivos e argumentassem que o governo havia mudado, e que essa mudança representava um olhar mais cuidadoso sobre o tema do que aquele que tiveram seus antecessores, ou seja, os Áulicos, quando a testa do governo. Mas Vasconcelos e Carneiro Leão conseguiram se esquivar dessa arapuca. Por sinal, não só eles. Oliveira Coutinho não desferiu uma única palavra que fosse ao longo daquele enfrentamento sobre a questão da participação ou não do governo como acionista da ICEF, ainda que a questão estivesse atinada a seu arco de interesses mais imediatos. Mesmo assim, aquele momento, Coutinho também evitou a arapuca dos progressistas.

visaram construir uma dada percepção, que foi sintetizada, no trecho final da sessão de 27 de março, por Holanda Cavalcanti na seguinte fórmula:

> O SR. H. CAVALCANTI: – [...] Este incidente do déficit, senhores, pode trazer uma discussão muito importante. Mas, como querem que o déficit não seja tão grande, que as rendas não sigam o regresso, se isto é do sistema do nobre Senador?...
> O SR. VASCONCELLOS: – então o regresso é a redução de rendas?
> O SR. H. CAVALCANTI: – Sem a menor dúvida, o progresso é o aumento delas. Observe-se o estado do país; o que temos nós visto? (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 432).

Os enfrentamentos sobre a participação, ou não participação do governo como acionista da ICEF giraram no entorno do modo como os liberais buscaram se apropriar da proposta de construção de uma estrada de ferro como parte da agenda progressista que defendiam. No prospecto que entrou na circulação em 1839 – ou seja, ainda quando Thomas Cochrane se empenhava para obter a concessão do privilégio – aquela proposta de estrada de ferro foi apresentada como a "Grande Ferrovia Nacional" (STEIN, 1990, p. 133). Também foi sob essa angulação que os defensores da proposta construíram algumas das justificativas para a entrada do governo como acionista da empresa. Tentavam passar a ideia de que aquele projeto era grandioso e, portanto, deveria ser encarado de ponto grande. Argumentavam que a proposta ultrapassava os interesses constritos a poucas localidades e a pequeno conjunto de pessoas. Esforçaram-se para transbordar esse tipo de entendimento. Escolhiam um dado tipo de interpretação. Para eles, o Império era o maior interessado na construção da ferrovia. Usando uma frase de efeito, na sessão de 27 de março, Holanda Cavalcanti afirmou que votava em favor da autorização, porque estava "persuadido que as estradas de ferro são tão necessárias ao país como o ar é necessário ao homem para viver". Ao ouvir tal enunciado, Costa Ferreira não se conteve e lançou seu grito de "apoiado" (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 417). Talvez animado com a manifestação, Holanda Cavalcanti complementou seu argumento dizendo estar

> persuadido que essas estradas jamais se realizarão sem que o governo se ponha à testa da sua execução, sem uma proteção, sem uma direção direta do governo. Se esperarmos por associações de particulares, nunca teremos tais estradas, pois que o produto, as

> grandes vantagens de uma estrada de ferro não são o trânsito, nem a postagem que se paga, ou com que contribuem os passageiros e os gêneros que se transportam pela mesma estrada. Isso, na verdade, é o único interesse que terão os capitalistas que empregarem seus capitais; mas as grandes vantagens são verdadeiramente nacionais, e por isso a nação, o cofre geral, devem empenhar-se por todos os meios para levar a efeito no país semelhante estabelecimento (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 417-418).

Naquele encarniçado e alongado debate, Holanda Cavalcanti colocou-se como um dos mais incansáveis defensores da autorização para que o governo pudesse compor o rol dos acionistas da ICEF. Em meio aquele quadro de "explosão temática", o Senador por Pernambuco se apropriou – por diversas vezes e ao modo como melhor lhe aprouve – de frações do discurso enunciado por Thomas Cochrane em seu "Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a vila de Resende". Fez uso da proposta, sem, contudo, deixar de operar ali uma leitura e interpretação do documento, para alinhar sua defesa a uma disputa ideológica. Conforme a análise realizada por Gabriel Dias, os redatores daquele prospecto construíram um conjunto de argumentos em que enlaçaram o projeto de edificação daquela ferrovia à segurança e paz do Império. Para o autor, o prospecto foi redigido de modo à aliançar aquela proposta por construir um caminho de ferro com o programa de "ordem político-institucional centralizada no poder da Coroa". Segundo sua interpretação, aquela ferrovia foi apresentada como "*vetor-amplificador* do poder da Coroa sob as demais regiões em secessão" (DIAS, 2018, pp. 33-34 (destaque do autor)).

> A ação do governo central, cobrando com facilidade em todo o Império, satisfará as necessidades públicas de cada província, e porá um termo a essa vertigem de ideias sediciosas que continuamente afligem o país e atormentam o coração do adorado monarca brasileiro (COCHRANE, 1839 *Apud*. DIAS, 2018, pp. 33-34).

Explicando que sua defesa para que o governo fosse autorizado a participar como acionista da ICEF não ficava constrito apenas as "considerações industriais e financeiras" da proposta, na sessão do dia 27 de março, Holanda Cavalcanti desdobrou seus argumentos dizendo que também eram as "considerações políticas" que o levavam a

votar por aquela autorização. Trazendo a baila o levante liberal de 1842, ele disse: “parece que temos uma venda sobre os olhos! Nós vemos as grandes vantagens que, nestas últimas perturbações do país, tinha o governo em consequência da facilidade de comunicações; e nós descansamos, supomos que havemos ter sempre essas vantagens!” Em seguida, dirigiu-se ao Senador Luís José de Oliveira Mendes, que substituía Monte Alegre na presidência daquela sessão, para tentar alarmar os mais Senadores. Segundo ele, “não é preciso mesmo meia dúzia de corsários com carta de marca de qualquer pequeno povo com quem possamos ter uma luta; digo que mesmo um pirata é capaz de paralisar as nossas comunicações por mar de uma província para a outra!”. Na mesma linha, e aderindo ali novos elementos, tentava direcionar a recordação dos seus colegas da Câmara Alta expressando que todos sabiam “a maneira por que fomos enxovalhados na época da guerra do Sul, e as dificuldades que encontrávamos nas nossas comunicações!” (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 419). E Holanda Cavalcanti não parou por aí. Lançando seu azedume aos regressistas, disse assim:

> Mas não nos lembramos disso; julgamos que os nossos barcos a vapor hão de alimentar as mesquinhas comunicações que agora temos em todas as circunstâncias em que nos acharmos! É necessário cuidar das nossas comunicações internas, é necessário aproximar as nossas distâncias. Isto é que seria centralizar; a verdadeira centralização depende da facilidade de comunicações. Então a ação do governo apareceria em todos os pontos do Império; não poderia mais temer desordens que, principiando pequenas, podem-se tornar muito grandes e fatais, pelas dificuldades que por ventura o governo tenha de ocorrer com o remédio pronto, logo que elas aparecem (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 419-420).

Foi em meio a esse amanho argumentativo que o Senador por Pernambuco afirmou entender “a empresa até necessária para a segurança do estado, que é com que se devem fazer as primeiras despesas”. Em linha semelhante, também podemos encontrar alguns dos argumentos tecidos por Costa Ferreira na sessão de 25 de fevereiro. O Senador pelo Maranhão estabeleceu um conjunto de perguntas para aliançar à questão das ferrovias a segurança pública e a manutenção da unidade do Império. E não o fez sem empreender um enfrentamento entre seu projeto de Império e a política regressista. Foi exatamente nesse ponto que ele lançou uma afirmação que servia de base para seu conjunto de interrogações. Dirigindo-se aos mais Senadores ele lançou a seguinte assertiva: “Senhores,

para reconhecer a utilidade desta medida, basta só olhar para o estado de atraso em que se acham as comunicações no Brasil". Passados pouco mais de 7 anos do início do levante riograndense, Costa Ferreira chamava os mais Senadores a uma reflexão dizendo: "Façamos uma consideração: se os rebeldes de Piratini tivessem portos de mar, e deles pudessem sair corsários, o que seria da comunicação do Império?" Como já sabemos, a resolução da questão do sul se apresentava como um dos maiores problemas a que estiveram defrontados tanto regressistas quanto progressistas quando no governo. No entorno desse dilema, muitas farpas foram trocadas entre os dois blocos em disputas. Não foi sem motivos que Costa Ferreira se propôs a chamar os Senadores a considerar esse tema, para dali enlaçar novas interrogações. E perguntou: "Quantos meses estaríamos privados de notícias do Pará, do Maranhão e das outras províncias que se acham nas mesmas circunstâncias? Como pode o império persistir ligado sem que haja fácil e segura comunicação interior?" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 440).

Vimos antes que Holanda Cavalcanti chegou a enunciar que sem um banco nacional e sem estradas de ferro, não seria possível a conservação da unidade territorial e mesmo das instituições do Império. Em seu modo de bradar por uma "verdadeira centralização", Holanda Cavalcanti lançou mão do conjunto semântico dos regressistas, para tentar deslegitimar a posição de Carneiro Leão e Vasconcelos. Foi nesse sentido que tentou encurralar os regressistas dizendo "que não se pode votar contra a resolução sem querer prejudicar essa segurança". Ao lançar mão do termo "verdadeira centralização", Holanda Cavalcanti tentava esvaziar de sentido a posição do Ministro da Coroa e de seu principal aliado naquela refrega. Acusava Carneiro Leão e Vasconcelos de amesquinharem a discussão. Ele tentava jogar a centralização dos regressistas num lugar menor, desprovido de sentido nacional. Segundo a interpretação que tentou fazer passar aos mais Senadores, aqueles representantes do regresso estariam mais preocupados em calcularem "todas as dificuldades dos caminhos de ferro" e lançarem suas vistas curtas ao projeto, buscando desqualificar a proposta. Ao invés de olharem o tema de ponto grande, como um projeto nacional, ficavam girando o debate no entorno de interesses vazios e mesquinhos ao levantarem problemas menores e se referindo àquela autorização como se fosse "para o interesse de fulano, é para a Corte, é para a Capital" (BRASIL/SENADO, 1843(B), pp. 420-421), (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 434).

Subordinados como estavam a agenda da ordem, tanto Costa Ferreira como Holanda Cavalcanti, tentaram alinhar sua defesa as ferrovias como o caminho necessário a

manutenção da unidade do Império e de suas instituições. Mas àquele instante, os progressistas já estavam irremediavelmente marcados pela pecha da desordem (MATTOS, 2004). Naquele debate, parece que nem Vasconcelos nem Carneiro Leão entenderam necessário contrapor de forma mais forte e contundente essas enunciações. Afinal, não era sobre os ombros dos regressistas que pesava aquela "vertigem de ideias sediciosas que continuamente afligem o país e atormentam o coração do adorado monarca brasileiro". Como lemos antes, parece que Vasconcelos entendeu ser suficiente lançar pequenas farpas, fosse a Castro Ferreira – quando disse: "não sou eu que espalho doutrinas perigosas" – fosse a Holanda Cavalcanti – quando disse: "cabe-lhe não pequeno quinhão" – para demarcar o lugar de fala dos regressistas como aqueles que realmente se empenhavam pela conservação da ordem e da unidade do Império.

Como parte da disputa ideológica que buscou travar com os principais representantes do regresso, na sessão do dia 23 de fevereiro, Holanda Cavalcanti afirmou ser necessário "tornar a união mais doce, concorrendo com todos os meios possíveis para que de todos os pontos do Brasil haja contato com o seu centro". Seguiu dizendo assim: "eu teria uma razão muito forte para ir contra esta medida, e eu não a oculto; e é necessário advertir que eu suponho que desgraçados serão os brasileiros se o espírito de provincianismo se extinguir neles". Mas a isso ergueu uma contraposição. Dizia negar ser possível considerar que "estes grandes melhoramentos são só para as províncias do sul, e não para as do norte". O Senador por Pernambuco afirmou reconhecer que "aqueles que argumentarem com este ciúme tem alguma razão". Contudo, explicou que entender assim "é um erro, porque estes melhoramentos do sul reverterão também em benefício do norte". E complementou dizendo que o que mais desejava era "que se ensaiem estes grandes meios de felicidade no meu país" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 435 e 432-433). Ele retomou esse argumento na sessão do dia 27 de março dizendo:

> Senhores, havemos principiar por alguma parte, e que lugar mais próprio do que aquele que está mais próximo das vistas do governo, onde há mais cabedal, mais civilização, mais meios de levar a efeito empresas desta ordem? Por ventura teremos estes estabelecimentos se não se fizerem os preparos, os ensaios em alguma parte? E qual é o meio de fazer isto senão principiando já pela província do Rio de Janeiro? (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 419)

Em meio às arengas em que esteve envolto, quando na direção da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, C. B. Ottoni buscou estabelecer, pouco mais de uma década após aqueles encarniçados debates de fevereiro e março de 1843, colação entre o caso francês e o caso do Brasil. Ele propôs dois parâmetros de comparação. O primeiro referia-se ao papel central do Rio de Janeiro neste processo.

> Ligar o Rio de Janeiro às Províncias de 1ª ordem por comunicações interiores será pensamento de grande alcance para unidade do Império. Em ponto pequeno podemos dizer do Rio de Janeiro, o que no Parlamento Francês se disse da Capital de França 'não tenham ciúme os Departamentos, se as linhas principais irradiam de Paris: com este plano apenas se reconheceu que o trabalho dos séculos criou esta grande Capital, para utilidade de toda a pátria'. E acrescentarei que a reflexão é mais aplicável ao Rio de Janeiro do que a Paris; porque lá os séculos virão erguer-se monumentos que a Indústria do homem pode reproduzir; e aqui primamos pela posição geográfica e excelência do porto, favores que a Divina Providencia concedeu em igual grau a raríssimos pontos do globo que habitamos (OTTONI, 1859, p. 11).

Como bem explicou Ilmar Rohloff de Mattos, podemos identificar um tipo de jogo onde, ao estabelecer semelhanças e diferenças, realizava-se um recorte da identidade de um corpo político: O Império do Brasil. E neste jogo, buscava-se assemelhar que no Império – se não ao longo de vários séculos, mas também de não muito pouco tempo – ergueu-se a cidade do Rio de Janeiro como a grande Capital, para utilidade de toda a pátria, assim como Paris o era para a França. Ao sublinhar tal semelhança, buscava-se enfatizar que "os homens livres do Império tanto se reconhecessem quanto se fizessem reconhecer como membros de uma comunidade – o 'mundo civilizado' o qual era animado, então, pelo ideal do progresso" (MATTOS, 2004, pp. 61-70 e 23). Por outro lado, neste jogo apresentavam-se também as diferenças. E nas diferenças residia seu papel de primeira Potência da América Meridional. Sua posição geográfica e seus recursos favoreciam ao Brasil desenvolver o seu poder e prosperidade, no campo da dominação da região.

Como sabemos, a época da redação de seu livro "O futuro das estradas de ferro no Brasil", em 1859, Christiano Ottoni era também o presidente da CEFDPII. Ao iniciar seus escritos, realizou a seguinte advertência: "A posição oficial que ocupo na Companhia dá Estrada de Ferro de D. Pedro II me impõe o dever de declarar, que o presente escrito sai á luz sem a menor solidariedade, e até sem o conhecimento prévio dos Srs. Diretores e do

Governo Imperial. Não se reparta uma responsabilidade, que me pertence exclusivamente" (OTTONI, 1859, p. XI). Àquele momento, integrante do partido liberal, Ottoni não deixou de propor críticas à condução política que se dava ao encaminhamento das questões ferroviárias no Brasil. Foi neste contexto de crítica, que afirmou que não seria "admirável que daqui a alguns anos se ache o Brasil em relação a seus vizinhos do Sul e Oeste, em posição bem análoga a da França na Europa em 1838". Segundo os dados que levantou,

> Quando em 1837 e 1838 propunha o Governo de Luiz Felipe à decretação da rede francesa, a estatística dos caminhos de ferro europeus demonstrava uma triste inferioridade da parte da França: havia em construção ou em serviço.
>
| | |
|---|---|
| Na Inglaterra | 3.843 quilômetros. |
| Na Áustria | 1.000 |
| Na Bélgica | 508 |
| E na poderosa França, apenas | 434 |
>
> Em tais circunstâncias, a dinastia de Julho se mostrava preocupada do mais vital interesse de sua pátria, tentando arrancá-la a aquele estado de inferioridade. [...] E a historia da França não poderá recordar sem magoa, que a oposição Parlamentar empregasse por quatro anos todos os recursos da tática das Assembleias, e exaurisse tesouros de erudição e de saber, para embaraçar que a fecundação dos grandes germens da grandeza da Pátria pudesse provir da iniciativa do Governo, que debelavam. Verdade seja, que a novidade do assunto, e a perplexidade real dos ânimos sobre grandes questões conexas, como fosse a da execução pelo Estado ou pela indústria particular, ou a mais proveitosa forma dos auxílios públicos na 2ª hipótese, tais duvidas não concorreram pouco para os adiamentos: mas não é menos deplorável que homens da ordem de Arago e Thiers fizessem da questão dos caminhos de ferro alavanca política contra o Governo de Julho (OTTONI, 1859, pp. 6-7).

Ao ressaltar a possibilidade de uma situação análoga a da França em 1838, Ottoni disparava algumas críticas à especificidade da relação entre sociedade e governo no Brasil.

> não que eu tenha a pretensão de resolver tão grandiosos problemas, mas vejo quase desprezada pelas grandes inteligências do meu país a magna questão das estradas de ferro; não digo a questão técnica, em que temos poucas habilitações, mas a questão financeira e a questão política das vias férreas, questões tão dignas das cogitações de nossos Estadistas, e às quais está ligado indissoluvelmente o

> futuro da Pátria! Discute-se, esclarece-se no Parlamento um ou outro ponto, sobre o qual as circunstâncias e alheia iniciativa obrigarão o Deputado a dar voto; debate-se na Imprensa esta ou aquela deliberação secundaria que suscitou diversidade de pareceres, ou de interesses, ou sublevou paixões mesquinhas e más. Mas tomar a questão em grande; encará-la do alto do interesse nacional com os olhos no futuro; pensar nos meios de melhor dirigir os esforços que cumpre empregar, regulá-los para que aproveitem ao maior numero, é o que não se tem feito, e cumpre fazê-lo. Para estes objetos desejo chamar a atenção dos nossos homens ilustrados e dos poderes do Estado (OTTONI, 1859, p. 9).

Em sua procura por estabelecer colação com o caso francês, C. B. Ottoni aliançou a prevalência do lugar central da cidade do Rio de Janeiro ao empenho em estradas de ferro. Nesse amanho, ele buscou empreender uma disputa ideológica indicando ser necessário que dali – da cidade do Rio de Janeiro – os caminhos de ferro pudessem ser irradiados para outras localidades tornando mais doce a união das Províncias – conforme sua própria busca por ditar uma significação, e que encontra lugar também nas formulações enunciadas por Holanda Cavalcanti. Por sinal, não deixa de ser significativo que tenha reservado ao Rio de Janeiro certa ordem de distinção em relação a Paris. Se para a segunda, seu lugar central era resultado de seu transcurso histórico, para a primeira, Ottoni buscava esvaziar de sentido o transcurso da direção moral e intelectual dos conservadores para identificar que o lugar central do Rio de Janeiro era resultado da Providência Divina.

Ottoni também rememorou o caso francês como forma de esgarçar algumas das referências adotadas no debate sobre as estradas de ferro no Brasil. E o fez de modo semelhante ao que foi empreendido anos antes, ainda nas sessões do Senado de 1843. O encarniçado debate sobre a autorização ao governo para participar ou não como acionista da ICEF foi marcado pela "novidade do assunto, e a perplexidade real dos ânimos sobre grandes questões conexas, como fosse a da execução pelo Estado ou pela indústria particular, ou a mais proveitosa forma dos auxílios públicos na 2ª hipótese". E em meio aquela refrega, os defensores da proposta também operaram uma busca por esvaziar de conteúdo a posição de seus opositores. Do mesmo modo que C. B. Ottoni fez, anos depois, quando lançou seu olhar para o caso francês como referência "deplorável", os progressistas tentaram impor uma leitura daquela disputa. Se esforçaram para difundir que "homens da ordem" de Vasconcelos e Carneiro Leão "fizessem da questão dos caminhos de ferro alavanca política contra" os progressistas. Homens que não tomavam "a questão em

grande"; que não a encaravam "do alto do interesse nacional com os olhos no futuro"; mas que, pelo contrário, observavam o tema sob um olhar pequeno, constrito a "paixões mesquinhas e más"; que reduziam o debate e restringiam seus argumentos a tentativa de identificar a proposta como de "interesse de fulano, é para a Corte, é para a Capital", como na pecha que, como já vimos, Holanda Cavalcanti tentou fazer passar.

Quando se dedicou a estudar o caso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Francisco Hardman apontou para a simbologia de progresso embutida nas ferrovias. E em seu quadro de exame, o autor apresentou uma muito interessante análise. Ao mesmo tempo em que as ferrovias eram símbolos de progresso, isso também contribuía para a determinação de seu oposto, ou seja, sua ausência era interpretada como o símbolo do atraso (HARDMAN, 2005). De modo semelhante, aqueles Senadores que, em 1843, defendiam a participação do governo como acionista da ICEF se empenhavam em realizar projeções positivas. Entendiam que as ferrovias iriam dinamizar a economia. Previam um futuro lisonjeiro ao Império do Brasil. Contudo, a recusa por aprovar aquele pedido de autorização foi interpretado, por eles, como impeditivo a esse futuro de bem aventurança. Apoiados em experiências exteriores, esboçaram uma espécie de modelo preditivo para conceberem que a efetivação do projeto representava o salto que permitiria ao Brasil sua entrada no rol das nações civilizadas e industriosas. O reverso significava seu atrasamento. Um atrasamento que faria retrair o seu diferencial de competitividade no mercado global. Um atrasamento que não apenas o colocava à longa distância das nações industriosas, como também o colocava um degrau abaixo mesmo de algumas colônias. Para os defensores da aprovação daquela autorização, a concretização, ainda que de fração do projeto de Thomas Cochrane, poderia abrir a era das ferrovias no Brasil. Sem essa aprovação, contudo, o Império corria o risco de ficar fora do mercado global.

> O SR. H. CAVALCANTI: – [...] E poderemos nós, senhores, competir com o mundo civilizado, com as nações grandes e pequenas que facilitam a concorrência de suas produções em todos os mercados? Poderemos competir com essas nações enquanto houver essa dificuldade de transporte que temos? Ainda mesmo que quiséssemos aperfeiçoar os transportes ordinários, o que não é também muito praticável, poderiam eles competir com os transportes pelos trilhos de ferro? Pequenas nações coloniais, muito insignificantes, talvez Cuba ou outras colônias, ou os pequenos estados das Índias do Oeste ou do norte da América tenham ou venham a ter mais importância que o Brasil, se nos deixarmos ficar

> atrás, quando as outras nações se põem a par da civilização e da indústria (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 419).

Em sua obra, além de estabelecer um quadro cronológico para os estudos ferroviários no Brasil, Adolfo Pinto também apontou para a forte vinculação entre os empenhos aos debates sobre a implantação de ferrovias e os interesses articulados a economia agroexportadora (PINTO, 1903). De modo semelhante, para Odilon Matos, tanto a iniciativa paulista, quanto o empenho de Thomas Cochrane em conseguir o privilégio e se impelir a busca por construir uma ferrovia que partindo da Corte fosse alcançar a Província de São Paulo, estiveram intimamente ligadas à agricultura de exportação (MATOS, 1990). Quando abordou de passagem a lei 101/1835, Almir Chaiban El-Kareh entendeu que, àquele instante, o incremento da produção cafeeira contribuiu tanto a proposição e sanção da lei, como também fez parte dos interesses que levou o Marquês de Barbacena a tentar amealhar capitais e estimular a formação de companhias na Praça de Londres, entre 1835 e 1836, para a feitura de uma ferrovia que deveria ligar a Corte a Província de Minas Gerais (EL-KAREH, 1982).

Como sabemos, no Médio Vale do Paraíba a cultura cafeeira já se encontrava em fase de expansão. Nesse mesmo quadrante, a marcha da cafeicultura galgava novos territórios, que eram espacializados com força e fôlego. Enquanto no Médio Vale do Paraíba – em sua fração fluminense e mais localidades como Bananal e Areias, por exemplo – a cultura cafeeira encontrava-se em sua fase de expansão, em fração da província paulista, a cultivar estava em sua fase de introdução. Tratava-se da nova zona pioneira, cujos primeiros resultados começavam a contribuir, ainda de modo modesto, para engrossar o volume do que era exportado pelo Império (MARQUESE, 2012(b)). Pedro Marinho apontou para o papel destacado da cidade do Rio de Janeiro também como "centro de comercialização e exportação do café do Vale do Paraíba". Nesse quadro, as "ferrovias e outros melhoramentos de infraestrutura que já vinham sendo pensados desde a década de 1830" passaram a compor "parte da agenda das políticas públicas que envolvia as obras de infraestrutura". Afinal, "em 1840, a produção de café já se consolidara no principal produto brasileiro de exportação, respondendo sozinho por mais de 40% da totalidade do valor exportado". Já vimos que desde a década de 1830 os Estados Unidos passou a compor, com muito maior vigor que no período anterior, o quadro dos principais compradores do café produzido no Vale. Além da forte retração dos impostos de entrada

do café brasileiro nos portos estadunidenses, o desenvolvimento de sua malha ferroviária muito contribuiu para a interiorização da circulação do gênero no lugar e alterar significativamente o padrão de seu consumo. Para Pedro Marinho, essa nova "conjuntura transnacional de aglutinação de bacias produtoras de *commodities* no Brasil e nos Estados Unidos" deve ser levada em consideração no processo de "formação do projeto da Imperial Companhia Estrada de Ferro [...] na década de 1840" (MARINHO, 2018, p. 23-24).

Holanda Cavalcanti não se furtou em evidenciar, ainda que de modo tímido e pouco vertical, os laços de interesses que amalgamavam frações dos senhores escravistas do Vale do Paraíba com a realização daquela empresa. Com o deliberado intento de encurralar Vasconcelos, na sessão de 23 de fevereiro, o Senador por Pernambuco fez questão de frisar "que a maior parte dos acionistas, as pessoas que mais se interessam por este estabelecimento, são os fazendeiros do Rio de Janeiro" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 432). Contudo, não deixa de ser muito interessante perceber que entre aqueles Senadores que defendiam a aprovação da autorização para que o governo participasse como acionista da ICEF, Holanda Cavalcanti foi o único que em meio a suas falas, dedicou alguma atenção mais explicita a essa relação de interesse entre a cafeicultura de exportação do Médio Vale do Paraíba e aquela proposta de ferrovia. A principal bandeira dos defensores daquela autorização repousava na projeção de que os caminhos de ferro contribuiriam para ampliar a fronteira agrícola e acelerar o desenvolvimento da agricultura e da civilização. E foi nesse sentido, que a maioria dos defensores da aprovação daquela matéria acabaram por secundarizar os interesses mais imediatos dos senhores escravistas da principal zona de expansão da grande lavoura cafeeira para empreender uma disputa ideológica sobre o significado daquela proposta.

> O SR. H. CAVALCANTI: – [...] Diz-se todos os dias que os nossos gêneros não têm mercado que os consuma, e eu o que digo é que nós produzimos muito pouco. A produção do nosso país que se apresenta no mercado é infinitamente pequena em relação ao mesmo país, e ao trabalho que nele se faz. Quais são os gêneros do Brasil que aparecem no mercado? São os que produz uma estreita faixa paralela ao litoral; toda a produção além desta faixa torna-se sem valor pela despesa do transporte (BRASIL/SENADO, 1843(B), p. 420).

Entre os defensores da aprovação daquela proposta, Antônio Pedro da Costa Ferreira argumentou que "a lavoura, posto que ainda no berço e pouco se tendo desenvolvido entre nós, é o que tem dado algum passo, bem que vagaroso, para o nosso engrandecimento". A essa sua constatação, enlaçou a seguinte assertiva: "ora, um dos meios para que a agricultura possa prosperar é sem dúvida a fartura de estradas". Por sua vez, em seu esforço por explicar sua motivação em votar contra aquela autorização, o Senador Luís José de Oliveira Mendes foi enfático ao dizer que "ainda não temos estradas, nem de barro, como queremos, pois fazer uma de ferro, e logo [de] tão grande extensão!!". E questionava: "para passar por ela o quê? Quatro bestas carregadas de carvão, em um ou outro dia!!" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 421-422).

Desse conjunto argumentativo, foram postas em confronto duas percepções distintas sobre como interpretar o significado da participação do governo como acionista da ICEF. E em ambos os casos, os interesses de introdução de uma ferrovia que favorecesse a redução dos custos de transportes do café produzido no Médio Paraíba foi secundarizado frente à percepção de que aquela estrada de ferro poderia colaborar ao alargamento da fronteira agrícola e diversificação das atividades de negócios. Na busca por evidenciar as disjunções entre os programas dos regressistas e dos progressistas, Costa Ferreira lançou uma espetadela à Vasconcelos, dizendo desejar que o debate passasse a segunda discussão para que "o nobre Senador membro da comissão que assinou o parecer rejeitando *in limine* um projeto de tanta monta", pudesse apresentar e desenvolver "seus vastos conhecimentos sobre a conveniência ou inconveniência das estradas de ferro". Forçando sua estacada, e, ao que parece, querendo que fosse mais bem evidenciada a disjunção entre os programas, seguiu dizendo que Vasconcelos teria, assim, a oportunidade de apresentar "os motivos por que rejeitou uma empresa desta magnitude [e] dirá em que se funda a sua opinião, de que as estradas de ferro não são convenientes". A essas espetadas e estacadas, Oliveira ergueu a voz para lançar uma ironia: "Também será conveniente uma aqui no campo de Santa Anna" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 423).

> O SR. C. FERREIRA: – No campo de Santa Anna?... Da mesma maneira se encarava a despesa das barcas a vapor, entretanto realizou-se. E quanta utilidade não temos tirado dela? Senhores, desenganemo-nos; os vapores, as estradas de ferro são verdadeiros laços que hão de unir o Brasil.
> O SR. VASCONCELLOS: – Apoiado.

> O SR. C. FERREIRA: – Se assim é, como julga o nobre Senador que um projeto de tanta importância não deve entrar nem em segunda discussão? (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 423).[185]

Afirmando que "a utilidade desta estrada salta aos olhos de todos", Costa Ferreira dizia estar "persuadido de que, se esta estrada já estivesse estabelecida, não se havia conduzir por ela somente sacos de carvão", como havia dito, pouco antes, o Senador Luís José de Oliveira Mendes. Naquele momento de explosão temática, Costa Ferreira estabeleceu diferentes conexões de problemas para defender a ideia de que as ferrovias significavam um poderoso instrumento para acelerar o desenvolvimento do jovem Estado Nacional. Segundo a projeção que pretendeu fazer inculcar e difundir, "o Brasil muito havia engrandecer, principalmente as províncias de Minas e de São Paulo; além de que isto serviria para animar os brasileiros a associarem-se e a lançarem mão destes meios de conveniência pública e particular" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 423).

Costa Ferreira buscou extrapolar a principal zona de expansão da cafeicultura. Em seus argumentos, secundarizou o objetivo de atingir essa região. Chegar a Província de São Paulo, onde a cafeicultura encontrava-se em sua fase de introdução, por um lado, e por outro, também facilitar o escoamento dos gêneros produzidos em Minas Gerais, foi enlaçado por ele como o caminho necessário para o engrandecimento do Brasil. Para ele, a maior e melhor integração do sudeste "salta[va] aos olhos de todos". E por isso mesmo desafiou Vasconcelos a se explicar. Afinal, se o Senador por Minas Gerais fez questão de expressar o seu "apoiado" à assertiva de que "os vapores, as estradas de ferro são verdadeiros laços que hão de unir o Brasil", como Vasconcelos poderia sustentar aquela sua posição e julgar "que um projeto de tanta importância não deve[sse] entrar nem em segunda discussão?"

---

[185] Ainda na sessão do dia 23 de fevereiro, o Senador por Pernambuco retomou a ironia sobre a concessão de uma estrada de ferro no Campo de Santa Anna.
"O SR. H. CAVALCANTI: - [...] O nobre Senador que primeiro falou nesta questão disse: - Para que caminhos de ferro, se nós nem estradas de barro temos? Não sei como também não se quer fazer um caminho de ferro aqui no campo de Santa Anna! - Isto sem dúvida me faz pensar que o nobre Senador não visitou o Gomer, esse grande barco de vapor francês que aqui esteve; tinha ele um trilho de ferro para levar o carvão ao seu depósito, e todos os que foram visitá-lo acharam que esse trilho era digno de admiração. Eu digo mesmo que, se os nobres Senadores quiserem dar-me um privilégio para estabelecer um trilho de ferro aqui no Campo de Santa Anna, eu o aceito.
O SR. VASCONCELLOS (rindo-se): - Eu concedo-lhe.
O SR. C. LEÃO: - E eu também.
O SR. H. CAVALCANTI: - Pois havia de ganhar dinheiro" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 433-434).

Ao realizar tal movimento, Costa Ferreira arranjou num mesmo ardil dois conjuntos de referências, para além da poderosa Inglaterra. Ele chamou os Senadores a lançar seus olhares "as nações mais pobres da Europa", que, segundo ele, "têm estabelecido infinitas estradas de ferro para o seu engrandecimento".[186] E não parou por aí. Se do outro lado do Atlântico o experimento ferroviário saltava aos olhos, isso também era uma realidade no novo mundo. E assim, igualmente evocava os Estados Unidos ao quadro de referências, dizendo que "América do norte as tem em grande número". Cassiano Espiridião de Mello Mattos também enveredou por essa trilha. Dirigiu-se aos mais Senadores e disse: "Senhores, acho que mesmo não é muito airoso desprezarmos em primeira discussão um projeto desta natureza, projeto que em todos os países onde tem sido executado vemos os bens que tem produzido". Por sua vez, Luís José de Oliveira Mendes colocou-se a retrucar esse tipo de argumentação. Vejamos que àquele instante, ele não chegou a erguer sua voz nem contra os reais, nem contra os potenciais benefícios que as estradas de ferro produziam ou poderiam produzir alhures. Dirigindo-se aos mais Senadores, Oliveira disse: "Senhores, ainda não conhecemos o nosso país, e já queremos arremedar nações que existem a uma imensidade de séculos, e que não sabem o que hão de fazer do dinheiro". E seguiu argumentando: "Não temos real; temos apenas uma população de quatro milhões de almas (se é que a temos); entretanto queremos ter todos os estabelecimentos que têm essas grandes nações!!". E finalizou lançando aos seus colegas uma pergunta retórica: Como é isto possível?". Bem ao modo do procedimento dos regressistas, Luís José de Oliveira Mendes chamava os mais Senadores a realizarem uma análise das circunstâncias (PEREIRA, 2015). Em sua percepção, os mais lugares tomados por exemplo não eram comparáveis a realidade do Brasil. Tanto aquelas nações mais pobres da Europa, como os Estados Unidos estariam me situação financeira muito diferente da que se encontrava o Império. Enquanto aquelas nações encontravam-se em tamanha abundância de recursos que já "não sabem o que hão de fazer do dinheiro", o Brasil vivia a crédito. Ao ser confrontado a esses diferentes modelos, o Senador pelo Piauí apontava sua discordância da validade dos exemplos e alertava que os Estados Unidos "já pagou a sua dívida, e nós não só não a pagamos, como vamos pedindo mais emprestado". Ao produzir tal explicação, Oliveira também acabava por lançar essa assertiva para as mais

[186] Também enveredou por essa trilha o Senador Holanda Cavalcanti. Dirigindo-se a Carneiro Leão, ele disse assim: "Veja o nobre Senador os grandes caminhos de ferro da Bélgica, exclusivamente estabelecidos pelo governo; veja mesmo o que faz a Rússia a este respeito: já não falo da Inglaterra, onde esses caminhos multiplicam-se a todos os momentos" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 433).

nações ali elencadas. No rebate a esse argumento, Costa Ferreira lançou aos Senadores uma frase de efeito: “Quem deve e é honrado pede, e acha quem lhe empreste; o ponto é saber empregar o que pede emprestado; o caloteiro é que não acha quem lhe empreste” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 423 e 426).

Esse é um ponto importante para compreender aquela encarniçada disputa. De certo modo, podemos inferir que a questão do déficit das contas do Império foi erguida em importante baliza a demarcar alguns dos limites aos enfrentamentos travados no Senado sobre a autorização, ou não, para que o governo participasse como acionista da ICEF. Os blocos de força em oposição partiam de uma constatação mais ou menos comum. O Império não conseguia amealhar recursos superiores as suas despesas. Pelo contrário. Seguia gastando mais do que arrecadava; seguia em situação deficitária. Apesar da constante disputa por imputar ao outro lado da refrega a motivação por essa condição, tanto progressistas quanto regressistas reconheciam que o Império se encontrava em forte crise financeira e não contava com recursos próprios para participar como acionista da ICEF.

Autorizar o governo a tomar parte das ações, portanto, envolvia também criar condições para que o governo pudesse tomar empréstimo para esse fim. Segundo Costa Ferreira, “o Senado deverá examinar se o dinheiro que se tem em empregar nisto é ou não produtivo”. Em sua argumentação, cabia aos Senadores elevarem aquela discussão ao patamar da mais alta política; uma política que não ficasse constrita a um presente obscurecido pelo acanhamento do desenvolvimento das melhorias materiais e da civilização. Para ele, era necessário extrapolar o presente e lançar vistas ao futuro. Um futuro que poderia ser de prosperidade e abundância. Um futuro que poderia significar uma ruptura com aquele presente de crise, em que as despesas do Império superavam, em muito, as suas rendas. Buscando evidenciar que Vasconcelos e Carneiro Leão não analisavam a questão das ferrovias em perspectiva ampliada, Costa Ferreira bradou: “o legislador, senhores, não deve olhar só para o presente; cumpre que também olhe para o futuro: deve considerar-se sobre o cimo de uma elevada montanha, donde, embora por um lado descubra nuvens que obscureçam o horizonte, por outro há de também ver o clarão do sol” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 422 e 443).

Examinando e avaliando os enfrentamentos travados ao correr da “virada conservadora da década de 1830”, Christian Lynch entendeu que, lançando mão “das ideias e instituições de países cêntricos como os Estados Unidos e a Inglaterra”, os

progressistas teciam amarras argumentativas organizadas por “uma ideologia de fundo republicano, cosmopolita e moralista”. Nesse quadro, o autor verificou que “o Senador paulista Diogo Antônio Feijó” – que segundo ele, “havia sido o principal introdutor no Brasil da filosofia de Kant” – fez uso da “tribuna parlamentar” para “reitera[r] sua crença na existência de regras imutáveis, universais e eternas de moral política” (LYNCH, 2015, pp. 315, 322 e 327-328). Ainda segundo o autor, era assim,

> do polo oposto ao do cético Vasconcelos que Feijó fazia da tribuna o elogio da metafísica como a “ciência das ciências, a ciência dos princípios”, que levaria o homem a conhecer “o que é real e fenomenal; o que é objetivo e subjetivo, e colocando-o no mais alto das abstrações, lhe entregará a chave dos conhecimentos humanos”. Ele acreditava na objetividade do conhecimento moral, a partir do qual seria possível desenvolver uma ação política baseada na verdade (LYNCH, 2015, p. 328).

De certo modo, as disputas sobre aquele pedido de autorização giraram sobre as diferentes acepções forjadas sobre os meios para se atingir o progresso e a civilização. Para os progressistas, aquela autorização não significava, portanto, apenas um poderoso *puffing* para os fins mais restritos daquela proposta de empresa. Ela poderia denotar, por um lado, uma modificação significativa, um aceleramento do espírito de associação, “tão arredado” da sociedade brasileira, e por outro, criar condições para fazer antecipar o desenvolvimento da civilização. Entendendo não haver condições para que os particulares realizassem tal empresa, Holanda Cavalcanti e Costa Ferreira recorreram a exemplos exteriores. Holanda Cavalcanti apelou à experiência dos Belgas, cujo governo havia atuado fortemente, e desprendido grande soma de recursos para fazer cortar o país por ferrovias. Entre os diferentes exemplos que amanhou em sua argumentação, Costa Ferreira escolheu eleger e tomar o dos Estados Unidos por preferencial. Argumentava que foi com a participação do governo que na América do Norte as grandes obras públicas foram realizadas. E, ainda segundo essa sua escolha referencial, o norte dos Estados Unidos havia conseguido notável progresso industrial e civilizacional por conta desse empenho.

Ele recorria a essa experiência, como o principal exemplo de uma regra estável, de uma verdade universal. As ferrovias compunham o novo arsenal de um denso conjunto de melhorias materiais que teriam favorecido ao norte dos Estados Unidos ultrapassarem seu estado de atraso e darem um salto civilizatório. Nesse movimento, teriam adiantado o

tempo para se colocarem junto as mais nações civilizadas da Europa. Para ele, essa regra geral era aplicável àqueles que desejassem o progresso da nação. Por isso mesmo, defendia que o Império deveria se esforçar ao máximo para imitar o exemplo dos Estados Unidos. O governo deveria empenhar todos os meios necessários para excitar seu adiantamento. Ainda que para isso, tivesse que tomar empréstimos. Se "quem deve e é honrado pede, e acha quem lhe empreste"; os progressistas defendiam que o governo contraísse nova dívida para esse fim, posto que a verdade universal demonstrasse que investir em estradas de ferro era "saber empregar o que pede emprestado". Foi nessa linha de argumentação, que Castro e Silva lançou mais uma espetadela a Vasconcelos.

> O SR. CASTRO E SILVA: – [...] Disse um nobre Senador que temos um grande déficit constante; é por isso mesmo que a meu ver devemos procurar todos os meios de aumentar as nossas rendas, e um destes meios é sem dúvida a maior facilidade de comunicação e de transporte de nossos gêneros. De que serve haver nesses grandes sertões muitos gêneros, se não podem ser trazidos aos grandes mercados porque não há facilidade de sua condução, e a despesa dessa condução excede ao valor do gênero? (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 424).

Para Costa Ferreira, a melhoria das comunicações interiores era o laço que mantinha unida as diferentes regiões da América do Norte. Segundo seu entendimento, o empenho dos Estados Unidos em vias férreas revelava o enorme potencial de acelerar a interiorização do progresso material e da civilização. Por isso mesmo, afirmava que "uma bem construída estrada que percorresse do sul ao norte do Brasil seria coisa de maior importância, da primeira necessidade" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 439). Já vimos que em seu conjunto de argumentos, o Senador pelo Maranhão intentou extrapolar a delimitação espacial da principal zona de expansão da cultura escravista cafeeira, que, desde o decênio anterior passou a ser configurada como a mais dinâmica região da economia agroexportadora do Império. Para ele, a proposta de construção de uma estrada de ferro deveria abarcar um entendimento diverso àquele que fosse limitado à integração de uma região mais expedita e já bem estabelecida e o porto. Isso porque ele entendia que as ferrovias deveriam contribuir para acelerar a interiorização da população, estimular o alargamento da fronteira agrícola e excitar a industrialização. Ele antevia que as ferrovias poderiam fazer irradiar as luzes do século. Carreando e interiorizando o progresso e a

civilização, as ferrovias arredariam do Império o seu estado de atraso frente a outras nações civilizadas.

Não foi à toa que logo nos primeiros momentos da sessão do dia 23 de fevereiro, Costa Ferreira espetou os regressistas. Disse que a "natureza fez tudo em grande entre nós, porém os homens, desgraçadamente, tem amesquinhado tudo, não têm lançado mão de medida alguma para desenvolver os elementos de grandeza que contém o Brasil!". Ao lançar o seu "porém", o Senador disparou contra a condução política que era dada ao Império. Se anos depois C. B. Ottoni preferiu afirmar que a centralidade do Rio de Janeiro era obra da "Providência Divina", em 1843, Costa Ferreira forçou sua estacada fazendo dar a entender que a direção política dos regressistas era menor que a "grandeza que contém o Brasil". E assim, tentou fazer passar aos mais Senadores o seu entendimento de que as estradas de ferro eram os meios necessários para, por um lado, "desenvolver os elementos de grandeza" do Império e, por outro, escapar a direção dos "homens [que], desgraçadamente, tem amesquinhado tudo" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 422).

No modo como preferiu arranjar suas enunciações, o Senador pelo Maranhão deu prioridade a escolher expressões como "projeto de tanta monta", "empresa desta magnitude", "grandeza deste projeto". Se de um lado, ele dizia que "o legislador [...] deve considerar-se sobre o cimo de uma elevada montanha, donde, embora [...] descubra nuvens que obscureçam o horizonte [...] há de também ver o clarão do sol"; por outro lado, não se furtou de chamar a atenção de seus colegas da Alta Câmara para dizer que quando Vasconcelos falava, fazia "lembrar o célebre pássaro de que fala o Talmude [...] o qual, quando abria as asas, apagava todas as luzes, eclipsava mesmo o sol". Na leitura da realidade que propunha aos mais Senadores, olhando as escuras, os regressistas eram incapazes de reconhecer "a utilidade das estradas de ferro e das máquinas de vapor" como uma espécie de regra estável; uma verdade universal. Foi nessa linha de apreensão da realidade que, na sessão de 23 de fevereiro, Holanda Cavalcanti rebateu aos que se opunham a aprovação daquela autorização dizendo: "pedirei aos nobres Senadores que me apresentem um exemplo de uma estrada de ferro que depois de estabelecida caísse por desvantajosa" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 433). Logo no início da sessão do dia 25 de fevereiro, Costa Ferreira lançou mão do artifício de estabelecer um jogo de perguntas e respostas para expor seus argumentos.

> O SR. FERREIRA: [...] Sr. presidente, de que se trata presentemente? É porventura de saber-se se as estradas de ferro, as máquinas de vapor são úteis? Não, certamente; isto é questão decidida, já não está em problema: a utilidade das estradas de ferro e das máquinas de vapor é hoje reconhecida por todas as nações da Europa, e os Estados Unidos da América do Norte não têm nada menos do que 130 estradas de ferro, que percorrem o espaço de seis mil milhas; na primeira discussão pois desta resolução trata-se só de saber se com efeito uma estrada de ferro estabelecida no Brasil é ou não útil. E quem pode duvidar que o Brasil demanda estradas de ferro, quando a utilidade destas salta aos olhos de todos?... (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 439-440).

Já vimos que logo nos primeiros instantes da sessão do dia 23 de fevereiro, Costa Ferreira disse que "das cinco partes do mundo aquela que a natureza tem prendado com mais proporções para ser grande, quero que seja a América; e da América é a minha humilde opinião que quem está muito nessas circunstâncias é o Brasil". Contudo, ele entendia que diferente do que se fez no norte dos Estados Unidos, no Brasil, "os homens, desgraçadamente, tem amesquinhado tudo". Em seu modo de apreender a realidade, para ele, também nos Estados Unidos houve aqueles que, por seu espanto com as luzes do século, se colocaram contra o progresso e a civilização. Foi nesse sentido que tentou inferir colação entre os dois lugares que a natureza mais prendou para ser grande. Na sessão do dia 25 de fevereiro, Costa Ferreira disse que "espanta aos nobres Senadores a grandeza deste projeto; também nos Estados Unidos muitos se espantaram em 1830 quando se tratou de estabelecer estradas de ferro, e hoje contam 180". E o Senador pelo Maranhão perguntou: "Quem não sabe da oposição que ali houve quando se tratou da empresa desse gigantesco canal que tem mais de quinhentas milhas de extensão; quem ignora as dificuldades e objetos que foram suscitadas e o resultado que se tem colhido?" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 422 e 440).

Para Costa Ferreira, enquanto os defensores da aprovação da proposta da participação do governo como acionista da ICEF se colocavam em movimento e se permitiam ir ao "cimo de uma elevada montanha" para realizarem a alta política; os opositores àquela autorização se negavam a esse movimento. Da Europa e da América do Norte, as luzes do século se esparramavam pelo globo. Mas Vasconcelos, que "apagava todas as luzes e eclipsava mesmo o sol", representava um grupo de pessoas que olhava as escuras. Os regressistas, porque acostumados à penumbra, seriam incapazes de descortinar o futuro. E assim, ele explicava o espanto de seus opositores quando defrontados a

“grandeza deste projeto”. Habituados as sombras, os regressistas se assustavam com as cores do futuro. O Senador pelo Maranhão entendia, ou, ao menos parece que queria fazer entender que, aos regressistas restava apenas um presente contínuo, intransponível. Eles seriam incapazes de descortinar o futuro.

Por seu turno, Costa Ferreira se colocava entre aqueles que eram capazes de apreender as verdades do conhecimento universal. Entre aqueles que olhavam para o tempo e reconheciam que o Império se encontrava entre uma junção e uma disjunção; entre um futuro presente e um futuro ausente. Ele operava com uma espécie de futuro presente, posto que no tempo cronológico, lhe era contemporâneo e existia em outros lugares. Contudo, um presente que escapava ao Brasil porque a direção dos regressistas impunha uma disjunção entre o tempo do Império e o tempo do mundo civilizado. Nesses termos, para antecipar o futuro ele tomava por necessário resistir à direção de homens da envergadura de Vasconcelos e Carneiro Leão. Homens que, avessos às verdades universais, se colocavam entre o Império e as luzes do século fazendo projetar suas sombras sobre a nação. Costa Ferreira imputava a direção moral e intelectual dos regressistas a responsabilidade por “apagar as luzes” e barrar o desenvolvimento do progresso e da civilização. Nessa leitura, o regresso era o responsável pela “redução das rendas”, pelo tempo do atraso, pelo futuro ausente.

No campo da disputa ideológica, Costa Ferreira operou com uma espécie de verdade universal. Segundo ele, “a utilidade das estradas de ferro e das máquinas de vapor é hoje reconhecida por todas as nações da Europa” e também nos Estados Unidos. E perguntava: “E quem pode duvidar que o Brasil demanda estradas de ferro, quando a utilidade destas salta aos olhos de todos?” A resposta a essa pergunta transpassou muitas de suas enunciações. As luzes do século permitiam aos progressistas descortinarem o horizonte e lançar seus olhares ao futuro. Por sua vez, andando as escuras, os regressistas reiteravam um presente de atraso e apagavam as luzes do progresso. Eram incapazes de reconhecer aquela verdade universal. A utilidade das estradas de ferro não lhes saltava aos olhos porque seguiam com as luzes apagadas. Era a pecha que, anos depois, C. B. Ottoni recuperou ao modo que lhe pareceu mais conveniente: Vasconcelos e Carneiro Leão foram os inimigos das ferrovias.

### 5.2.3 – "A QUESTÃO É SABER SE NAS NOSSAS CIRCUNSTÂNCIAS PODEMOS TER UMA ESTRADA DE FERRO"

Até esse ponto de nossa narrativa verificamos alguns dos ardis adotados por progressistas e regressistas na condução da primeira discussão. Vimos alguns dos estratagemas de Castro e Silva, Mello Mattos e Holanda Cavalcanti para alongar a disputa. Indicamos que estes últimos se empenharam bastante em apontar que havia um descompasso entre o interesse do governo em participar como acionista da ICEF e o encaminhamento dado por Vasconcelos e Carneiro Leão àquele pedido de autorização. Por outro lado, também verificamos que o empenho de Carneiro Leão e Vasconcelos em impedir que o debate fosse levado à segunda discussão não foi bem sucedido. Contudo, para compreender a posição adotada por esses dois últimos Senadores, que como sabemos, eram os mais influentes articuladores e formuladores do regresso, nos parece necessário tentar escapar tanto do modo como os progressistas propuseram que aquela conduta fosse lida, como também, da pecha imposta, anos depois, pelo também liberal C. B. Otoni, que, dizendo não querer "deprim[ir] a memória dos dois ilustrados brasileiros, escolheu, ao seu modo, fazer lembrar que "Vasconcelos e Paraná, [que] eram duas grandes cabeças", desacreditavam as ferrovias (OTTONI, 1859).

É particularmente curioso verificar o modo como C. B. Ottoni escolheu rememorar esses enfrentamentos, ainda que tenha feito isso sem citar textualmente àquelas sessões de 23 e 25 de fevereiro e 27 e 28 de março. É possível inferir alguma ordem de relação entre algumas passagens tecidas por C. B. Otoni – tanto em seu "O futuro das estradas de ferro no Brasil", como também em sua autobiografia – e o modo como os progressistas buscaram emparedar Carneiro Leão e Vasconcelos naqueles renhidos e alongados debates travados no Senado em 1843. Como já vimos, ali se tentou imputar as principais lideranças do regresso à pecha de desacreditarem as estradas de ferro. Por outro lado, também foi ao correr dessas sessões, que os principais expoentes do bloco regressista impuseram um olhar sobre a proposta de construção de uma ferrovia que ultrapassasse a principal zona de expansão do plantio de café e mais destacada área de produção do gênero – que, àquele instante, havia sido consolidado como o principal produto de exportação do Império. Como já sabemos, a proposta apresentada por Thomas Cochrane foi lida por Carneiro Leão e Vasconcelos como uma especulação. Ou seja, para eles, aquela não era uma proposta séria. Ao mesmo tempo em que – bem ao modo como fizeram Castro e Silva, Mello Mattos e Holanda Cavalcanti – C. B. Ottoni amanhou Vasconcelos e Carneiro

Leão como aqueles que desacreditavam as ferrovias, ele também buscou lembrar e difundir que o plano de construir a ferrovia que ultrapassaria o Vale do Paraíba, conforme proposto por Thomas Cochrane, não era uma proposta séria – bem ao modo como fizeram Carneiro Leão e Vasconcelos.

Vimos que na sessão do dia 23 de fevereiro de 1843, o Senador pela Bahia Cassiano Esperidião de Mello Mattos também lançou mão de certa percepção mais geral e universal sobre os benefícios das ferrovias. Ele explicou que não considerava "muito airoso" que fosse desprezada em primeira discussão "um projeto desta natureza, projeto que em todos os países onde tem sido executado vemos os bens que tem produzido". Segundo seu ponto de vistas, por tratar-se de um importante negócio, aquela proposta para a participação do governo como acionista da companhia que se propunha a construir uma estrada de ferro, que partindo do Rio de Janeiro atingisse a província de São Paulo, deveria "ser tratado com grande circunspecção". Mello Mattos defendia que a proposta fosse amplamente discutida com vistas a sua aprovação. Por isso mesmo, desejava que os debates passassem a segunda discussão. Segundo ele, se na segunda discussão os Senadores não se sentissem "habilitados" para tratar tal matéria, em vez de rejeitar a proposta, ela deveria ser adiada para a realização de novos estudos. E concluiu dizendo: "Não me atrevo a dizer que se reprove já em primeira discussão esta resolução" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 426).

Nessa interessante passagem, Mello Mattos acabou por desnudar que tomava por petulante e insolente – ou, como na flexão do termo que escolheu usar, um atrevimento – o posicionamento de Vasconcelos e Carneiro Leão. Por sinal, e como também já vimos antes, o Senador pela Bahia fez lembrar que aquele pedido de autorização teve origem no governo; e que foi discutido e aprovado na Câmara dos Deputados. E perguntou: "como pois desprezar-se em primeira discussão, só porque o Nobre Ministro [Carneiro Leão] apresentou o seu raciocínio pelo lado desfavorável?". Foi nesse compasso que o Senador pela Bahia enlaçou o termo "não me atrevo". Ele buscou estabelecer uma distinção. Ele não seria petulante e insolente. Não se atreveria a colocar-se contra aquela verdade universal. Atrevidos, eram os que se propunham a destoar do entendimento do governo e da Câmara Baixa. Atrevidos, insolentes, petulantes eram aqueles que se colocavam contra as luzes do século. Se nos mais "países onde tem sido executado" "um projeto desta natureza" era possível verificar os "bens que tem produzido", como se atrever a votar contra essa verdade que se espalhava pelo globo?

Até àquele momento da refrega, as falas mais expressivas contra a aprovação da proposta havia sido desferidas pelo Senador por Piauí Luís José de Oliveira Mendes, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros Honório Hermeto de Carneiro Leão. Este último afirmou que o "projeto desta estrada não foi estudado"; que "gastam-se anos em estudar esses projetos"; que "quem tem alguma ideia do que é uma estrada de ferro, e das despesas que acarretarão, tanto mais se considerar o espaço que esta tem de percorrer, certamente não pode deixar de ver nisto se não uma especulação sem fundamento"; e ainda, que "sem dúvida, a aprovação desta resolução atestaria que no corpo legislativo do Brasil não havia conhecimento algum desta matéria". Afirmativas que foram refutadas por Holanda Cavalcanti, ao lançar seu pedido ao Senado para aprovar que a resolução seguisse "à segunda discussão, a fim de vermos que partido poderemos tirar desta empresa, e saber-se então se nos faltam tantos conhecimentos da matéria, como presume o nobre Ministro". Talvez Mello Mattos tenha entendido que aquele instante os opositores a aprovação da matéria estivessem suficientemente emparedados. Talvez por isso, em meio as suas frases duras, o Senador pela Bahia tenha deixado uma espécie de porta de escape àqueles que se colocavam contra a proposta. Se faltava aos Senadores às habilidades necessárias ao tratamento da matéria, em vez de rejeitá-la, deveriam concorrer para que ela passasse a segunda discussão. Se ainda assim, lhes faltasse os conhecimentos necessários para aprovarem a proposta, que fosse adiado o debate para novos estudos sobre o tema. Mas que não se rejeitasse "um projeto desta natureza" que tantos "bens [...] tem produzido" alhures. Como sabemos, esse escape não foi utilizado. Pelo contrário. Até esse ponto da refrega, Vasconcelos havia lançado uma farpa aqui outra acolá. Contudo, ainda não havia aberto "suas asas". E foi nesse ponto do debate, que o Senador por Minas Gerais, passou a se colocar de forma mais contundente entre as luzes das verdades mais gerais e universais – que os progressistas erguiam como uma espécie de estrela guia, ou seja, como a bússola que apontava o caminho a ser trilhado – e os mais Senadores, chamando-os a uma análise das circunstâncias, como outro caminho para avaliação daquela proposta. Iniciou esse movimento com uma frase forte: "Não descubro razão para que se façam tantas honras a este projeto, não sei porque só em segunda discussão possa ter sentença de morte!" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 426-427).

> O SR. VASCONCELLOS: – [...] Ora, alguns nobres Senadores que se tem pronunciado a favor deste projeto encarecem muito as

> vantagens das estradas de ferro; em geral também eu sou desta opinião...
> O SR. M. MATTOS: – É quanto basta para que deva votar que o projeto passe à segunda discussão.
> O SR. VASCONCELLOS: – ...*mas a questão não é se são vantajosas as estradas de ferro, se são o meio de comunicação mais pronto e mais seguro: a questão é saber se nas nossas circunstâncias podemos ter uma estrada de ferro, e da extensão da de que trata o projeto*. Tem-se dito: – São muito convenientes as estradas de ferro, são um meio de comunicar as províncias com toda a celeridade possível. – Não desconheço isso, mas uma empresa destas irá ou não causar grandes prejuízos? É útil uma estrada de ferro com a direção proposta no projeto, e na extensão designada? Eis a questão (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 427 (destaque nosso)).

Analisando alguns dos enfrentamentos travados no Senado e Câmara dos Deputados nos anos de 1830, Luísa Rauter Pereira buscou demonstrar "como a experiência política daqueles anos foi fundamental na transformação da forma como o tempo foi interpretado e vivido pelas lideranças que compunham a representação na Corte do Rio de Janeiro naquele momento". Para a autora, "desde os primórdios da Regência, a expectativa de certa modernização das instituições e do povo-nação brasileiro" perpassou os debates, e estava na órbita dos anseios de todos os parlamentares, "mesmo aqueles mais conservadores" (PEREIRA, 2015, p. 303 e 312). Em seus estudos, Pedro Marinho entendeu que "principalmente entre o grupo letrado", havia no Brasil oitocentista "certa percepção [...] a respeito das diversas transformações que ocorriam no Ocidente e, de um modo geral, mas não de forma homogênea, os membros de tal grupo compartilhavam a necessidade do ingresso no que consideravam como 'modernidade'" (MARINHO, 2018, p. 22). Vasconcelos bem sabia que havia um forte apelo à adoção das ferrovias no Brasil. A recorrência da veiculação de notícias ferroviárias nas folhas periódicas do período contribuiu para que, já no início da década de 1840, estivesse consolidada certa percepção mais geral das ferrovias como importante símbolo de progresso e civilização. Por sinal, e como já apontamos repetidas vezes, sabia disso há muito tempo. Afinal, como já sabemos, Vasconcelos foi o proponente da lei 101/1835, que ao correr desse nosso estudo, insistimos em tratar por Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha. Vale dizer que, nem na passagem que vimos acima, como também em nenhum outro momento daquele encarniçado debate, Vasconcelos ousou bradar contra o símbolo de progresso que representava as ferrovias. Jamais arriscou levantar sua voz para dizer que as ferrovias, de modo mais geral, não

representavam um potencial caminho para a civilização e progresso. O que fez, foi, bem ao seu modo, confrontar as elaborações mais gerais com sua leitura da realidade particular. E, ao fim e ao cabo, o que fez foi também confrontar as diferentes acepções entre modernização e progresso que demarcavam as fronteiras entre os conservadores e os liberais. Vasconcelos realizou uma notável inversão do amanho argumentativo dos progressistas, propondo que em vez das abstrações mais gerais, o ponto de partida para a avaliação daquela proposta fosse condicionada as exigências do momento. Foi nesse entendimento que Vasconcelos tomou por procedimento a reescrita da pergunta que deveria ser respondida pelos Senadores, ou, como em suas palavras, "a questão é saber se nas nossas circunstâncias podemos ter uma estrada de ferro, e da extensão da de que trata o projeto". Segundo Luísa Rauter Pereira

> a linguagem da racionalidade e das virtudes dos anos de 1820, que se orientava para a busca de princípios políticos universais e eternos que pudessem guiar a construção do novo país, em que o exemplo histórico greco-romano, por exemplo, era ainda especialmente presente, se transformaria rapidamente nos anos 1830. Nestas décadas, em que a experiência política do país independente já começava a tomar maior densidade, a linguagem dos princípios abstratos expressos, entre outras coisas, na história exemplar, cada vez mais deixaria de satisfazer as exigências do momento (PEREIRA, 2015, p. 304).

Estudando o processo de forja e ascensão do discurso conservador no período das Regências no Brasil, Luísa Rauter Pereira chamou a atenção para o conjunto das transformações mais gerais da cultura política em ocorrência no mundo ocidental de então. A autora observou que "as primeiras experiências nacionais de liberdade (a Independência, a Abdicação e a formação do regime regencial) foram realizadas após todo o processo de revisão crítica da Revolução Francesa pelo liberalismo da Restauração, e depois pelo Liberalismo Doutrinário". Segundo sua interpretação, o quadro de mudanças no campo da cultura política que favoreceu a emergência do programa do regresso no Brasil se desenrolou em sinergia com processos globais mais amplos, marcados e informados "pelo contexto europeu da Restauração pós-napoleônica e da formação das monarquias constitucionais liberais e moderadas dos anos de 1830" (PEREIRA, 2015, p. 304). As reflexões de Luísa Rauter Pereira guardam aproximações com a interpretação histórica levada a cabo por Christian Edward Cyril Lynch. Em seu esforço por "examinar o conceito

de regresso manejado pelos principais atores político brasileiros durante a virada conservadora da década de 1830", o autor observou que "embora a filosofia do progresso histórico já estivesse consolidada na década de 1830, parte considerável da classe política do mundo ibérico e ibero-americano experimentou por esse tempo uma virada conservadora em matéria de política". Lynch notou que essa "classe política" passou a entender e acreditar que a "orientação intelectual que prevalecera durante o processo revolucionário e ajudara a derrocar o Antigo Regime não se revelara de idêntica utilidade quando se tratou de criar uma ordem constitucional estável" (LYNCH, 2015, p. 315).

> Sob o pretexto de eliminar a fonte do despotismo que oprimia a sociedade – o absolutismo -, o governo acabara tão enfraquecido pelas reformas liberais que se passara a sofrer do mal oposto: a anarquia, por tal entendendo-se a escalada da violência, a impunidade generalizada, rebeliões constantes, quando não a própria guerra civil. Chegara, portanto, o momento de fazer a crítica do liberalismo radical, de índole jusnaturalista, racionalista, universalista e metafísico, para reconhecer o peso das realidades e forjar uma ordem institucional que, fortalecendo o Estado, lhe fornecesse meios de restabelecer a paz, periclitante desde a Revolução (LYNCH, 2015, pp. 315-316).

Em texto denso, Ricardo Salles se propôs o desafio de analisar o processo de "formação do liberalismo brasileiro do Império como uma variante particular, imperial-escravista, de uma ideologia mais ampla, o liberalismo de classe, que predominou, na Europa e na América, na primeira metade do século XIX". Para o autor, esse "liberalismo de classe […] incorporou a experiência histórica da Revolução Francesa e do Império Napoleônico, como eventos espocais, fosse como fatos sobre os quais não se podia voltar atrás, fosse como elaboração doutrinária sobre a política e a sociedade, que refletiu sobre esses fatos" (SALLES, 2017(c), p. 15). Ao dirigir seu olhar à vida política brasileira, Ricardo Salles transbordou a uma observação mais superficial da cena política para empreender uma análise que – ao jogar luz aos enfrentamentos travados no campo da política como um ponto mais aparente das modificações daquilo que está subjacente às aparências – acabou por descortinar as transformações das estruturas da sociedade, em seu processo de complexificação do Estado. O autor empreendeu uma reconstrução e análise histórica que lhe permitiu superar dialeticamente certa ordem de concepção subjetiva da

realidade, para lhe dar uma tradução e expressão no campo das lutas materiais.[187] Foi nesses termos, que neste e em outro texto, Ricardo Salles propôs como chave de análise ao caso brasileiro a noção de revolução passiva – conservadora-restauradora – como ação política para, como nas palavras de Bernardo Pereira de Vasconcelos, "frear o carro da revolução" (SALLES, 2012). Ao revelar o campo material que subjaz os enfrentamentos travados por atores e agentes coevos, Salles explicou que

> O liberalismo imperial-escravista brasileiro e republicanismo escravista norte-americano foram mais que uma apropriação, uma leitura ou adaptação, muitas vezes vistas como contraditórias, por conta de sua convivência com a escravidão, do liberalismo europeu. Ambos partilharam, como vertentes igualmente formadoras, do mesmo chão comum, de classe, do liberalismo europeu em um quadro internacional de formação ou transformação dos Estados nacionais modernos na primeira metade do século XIX. Nesse sentido, não devem ser vistos como derivativos de um padrão europeu, mas como experimentos originais que, não só comungaram esse padrão como também o informaram e, sobre eles, lançam luz (SALLES, 2017(c), pp. 20-21).

Em que pese as diferentes escolhas teórico-metodológica, de Ricardo Salles, por um lado, e de Christian Lynch e Luísa Pereira, por outro, em seus estudos, esses autores deram especial atenção à linguagem. Segundo Ricardo Salles, "as questões da centralização político-administrativa do governo" e às "formas de representação, que implicavam o alcance da franquia política" foram "fatores socioeconômicos que condicionaram e possibilitaram" a preponderância do "liberalismo de classe que predominou na primeira metade do século XIX, na Europa, e no Brasil, até o final da década de 1870". Nesses termos, esses fatores também foram constituídos em "duas dimensões balizadoras que delimitaram o campo de possibilidades do seu universo de valores e o arsenal semântico e conceitual de sua linguagem". Atento as novas configurações abertas com a Era das Revoluções, Ricardo Sales salientou que o "Estado e a cultura política imperiais tiveram por base a formação de um consenso social". Tratava-

[187] "No quadro da crise do regime servil, aberto com a luta internacional contra o tráfico, a Era das Revoluções e das Independências e, principalmente, pela Revolução Haitiana, esse revigoramento da escravidão só foi possível como atributo de uma classe de grandes proprietários rurais, com grande dinamismo em seus negócios, integrados à expansão do mercado internacional, e com peso político nacional. Esse consenso social, que como ideologia, na concepção de Gramsci, germinava na estrutura, requereu, ainda seguindo o revolucionário italiano, a dimensão subjetiva das ações políticas de sujeitos específicos para que vingasse" (SALLES, 2017(c), p. 22).

se de um consenso "fundamentado na estrutura histórica e social da escravidão brasileira, em sua longa duração herdada do período colonial e sua reconfiguração e recrudescimento no período nacional, como Segunda Escravidão". Na produção desse consenso escravista, a "escravidão impregnava a própria cultura cotidiana, na língua e nos valores que, pouco a pouco, ao longo de mais de dois séculos, haviam se forjado na América portuguesa e que se reproduziam no Brasil independente" (SALLES, 2017(c), pp. 21-23 e 32). Segundo as análises de Luísa Pereira, ao correr dos anos de 1830, percebe-se "um acento cada vez mais evidente nos temas da 'circunstâncias', do 'estado', das 'necessidades' do país, que deveriam ser diagnosticadas e levadas em conta na projeção da ação política". Segundo a autora, "as referências clássicas, embora não tenham desaparecido, foram subsumidas pelo esforço de avaliação do que era considerado a 'experiência atual' por que passava a jovem nação, o que configurava uma espécie de embrião de sociologia política que perduraria na linguagem política nacional". Foi nesses termos que Luísa Pereira inferiu que "os impasses da experiência 'democrática' dos anos 1830 [...] criaram um novo 'espaço de experiências' nacional, com densidade o suficiente, na visão dos contemporâneos, para embasar as perspectivas futuras" (PEREIRA, 2015, p. 305).

Ao se propor reescrever a questão que deveria ser respondida pelo Senado, Vasconcelos lançou mão do "novo 'espaço de experiências' nacional" para reorientar a leitura das circunstâncias da nação. Foi nesses termos que se contrapôs ao emaranhado argumentativo dos progressistas e chamou seus colegas da Alta Câmara para avaliarem a matéria à luz "da[s] 'circunstâncias', do 'estado', das 'necessidades' do país". Vasconcelos disse entender que "se tivéssemos uma boa estrada macadamizada, tínhamos um meio de condução que satisfaria completamente as necessidades do país". Em seu amanho argumentativo chamou os mais Senadores a uma reflexão: "consideremos uma estrada ordinária que seja de fácil trânsito por grandes carros que possam conduzir quatrocentas ou quinhentas arrobas de carga, ou ainda mais". Feito esse movimento, disse entender que "presentemente poucos desses carros seriam bastantes nessa estrada para conduzirem todos os gêneros que por ela devessem passar" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 427). Em sua leitura, nas circunstâncias do momento, "mesmo uma estrada feita segundo o sistema de Mac Adam [seria] superior ao conjunto das necessidades". Para dar materialidade a essa sua reflexão, resgatou experiências que, como já sabemos, protagonizou.

> Quando se tratou de construir uma estrada nova do Ouro Preto para a capital do Império, eu fiz um cálculo à vista de documentos tirados dos registros, e conheci que mesmo uma estrada feita segundo o sistema de Mac Adam era superior às necessidades da província, e que logo que se construísse a estrada e se fizessem as comunicações por meio dela, podia dizer-se que em uma grande parte do ano ficaria ociosa a estrada; porque talvez em dois meses se pudessem conduzir todos os gêneros que são trazidos desses lugares. Dir-se-á que a população há de aumentar; pode ser, entretanto à vista deste cálculo feito para estrada que comunica a capital de Minas com a do Império julgo que o estabelecimento de uma estrada de ferro não trará senão prejuízos (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 427).

Vimos anteriormente que a 15 de janeiro de 1834, integrantes do Conselho da Província de Minas Gerais fizeram publicar nas páginas de "O Universal" uma correspondência em que afirmavam que o aprimoramento das vias interiores entre a Província mineira e a cidade do Rio de Janeiro representava o mais importante dos melhoramentos que poderiam concorrer para o "desenvolvimento da nossa riqueza e felicidade". Como já apontamos, é muito possível que Vasconcelos tenha sido o redator da missiva. Nela, foram evocadas experiências alhures como uma verdade universal – e nesse caso, o nome da folha periódica não era mera coincidência; significava um princípio organizador das reflexões ensejadas por fração dos liberais moderados (e mesmo de fração dos exaltados) da virada da década de 1820 para a seguinte. Na correspondência, Vasconcelos recorreu a leituras mais gerais e universais para ponderar que "em todos os países do mundo civilizado, as estradas fazem hoje a parte principal dos cuidados da administração pública ou da nação, como acontece na Inglaterra, nos Estados Unidos, e na França". Como sabemos, a proposta contava com sofisticadas obras de engenharia e almejava que após sua execução, o tempo de viagem entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro fosse encurtado para 2 ou 3 dias. A proposta previa a forja de condições para que a estrada fosse percorrida por "grandes carros [...] puxados por poucas bestas" que conduziriam mais de 200 arrobas de gêneros. Na defesa desse projeto, Vasconcelos utilizou como parte de seus argumentos, um princípio preditivo. Dizia que "nascerá desta facilidade da exportação o aumento da importação, porquanto aqueles que hoje apenas cultivam o necessário para o seu consumo, porque lhes falecem os meios de exportar os seus produtos, e começariam a aumentar suas plantações convidados pela maior extração e mais pronta venda dos mesmos produtos". Argumentou, portanto, que a melhoria das vias interiores contribuiria para

acelerar o progresso e a civilização. Cabe notar que foi refletindo sobre essa proposta que o Marquês de Barbacena teceu elogios e asseverou que ainda não era o momento para a introdução de estradas de ferro, posto que naquelas circunstâncias, tal empreendimento ainda não seria sustentável. Contudo, Barbacena lembrou-se de sugerir a adoção do invento do Sr. Dance, como alternativa viável.

É notável o modo como o amanho argumentativo que deu sustento a essa proposta foi organizado por Vasconcelos a partir da "linguagem da racionalidade e das virtudes dos anos de 1820, que se orientava para a busca de princípios políticos universais e eternos que pudessem guiar a construção do novo país". Não é, portanto, mera coincidência que na defesa daquela proposta – acalentada e em processo de elaboração desde os anos finais da década de 1820, e que encontrou suas formas mais prontas, acabadas e publicadas no início de 1834 – o então liberal moderado Vasconcelos – que, por exemplo, chegou (por vezes) a defender algum pequeno grau de autonomia das "províncias frente aos 'caprichos da Corte'" (SILVA, 2017, pp. 101 e 105-106) – tenha lançado mão de um arsenal semântico, que tanto se assemelhou aos argumentos bradados, em posterior, por Holanda Cavalcanti, Mello Matos e Costa Ferreira na defesa da participação do governo como acionista da ICEF. Como sabemos, essa proposta foi a principal base do decreto Provincial n.º 18, de 1º de abril de 1835. Entre janeiro de 1834 – quando Vasconcelos fez publicar aquela correspondência nas páginas de "*O Universal*" – e março de um 1835 – quando o então deputado provincial Vasconcelos sacou aquele projeto e o apresentou a primeira legislatura da Assembleia de Minas Gerais – nosso "*Proteu*" experimentava sua "tensa metamorfose", como na instigante elaboração de Wlamir Silva.

> A crer na ligação com o *Sete* [*d'Abril*], temos que a moderação afirmada por Vasconcelos – que se dizia em julho de 1834 um "[s]ectário do partido do justo meio" – tardou em abandonar as reformas institucionais. Para isso aponta o fato do *Sete d'Abril* ter sido o único que as apoiou francamente, e que fossem efetuadas apenas pela Câmara dos Deputados, sem a participação do "Senado emperrado", isso já em 1833, após a derrota do golpe moderado de 1832, e entraria 1834 ainda as defendendo. Numa batalha contra os caramurus, a "aristocracia e o lusitanismo", os Andradas e uma plêiade de outros retrógrados. O que variaria seria a leitura da *Revolução de 7 de Abril*, com maior ênfase em 1835, a ao menos quatro meses da reconhecida influência do *Proteu*. No número que marcaria, sem maior questionamento, a presença de Vasconcelos, o

> do artigo *Senso Comum* [de 26 de agosto de 1834], publicava-se ainda um *Hino dos reformistas* (SILVA, 2017, pp. 104-105).

Já vimos que, em 1835, Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha apresentaram um projeto de lei que buscava regular os possíveis intentos de implantação de vias de ferro na fração sul do Império. A proposta tramitou de forma acelerada tanto na Câmara dos Deputados como no Senado. Aprovado em ambas as casas, foi sancionado pelo regente padre Antônio Feijó, que o assinou junto com seu ministro Antônio Paulino Limpo de Abreu – o mesmo que, pouco antes, havia sancionado o decreto Provincial n.º 18, de 1º de abril de 1835. Também já vimos que, quando defrontado a tramitação do Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha, Otávio Tarquínio interpretou que naquela ocasião Vasconcelos encontrava-se entre dois tempos: (a) o tempo do atraso da "política econômica rotineira" e da "defesa do tráfico africano" e (b) o tempo de quem olhava ao futuro e se dispunha a "antecipá-lo". Para o autor, Vasconcelos se encontrava num tempo descompassado e contraditório.

Como bem observou Ricardo Salles, "a eventual fluidez, instabilidade e incoerência que marcou a vida política e a atuação dos indivíduos e grupos na política do Império do Brasil no século XIX não era exclusividade brasileira ou mesmo latino americana". Ainda segundo o autor, tratou-se de um "fenômeno" também observável na "realidade europeia e, em menor grau, norte americana". Contudo, é necessário salientar que o autor também observou que, se por um lado "é importante identificar esse momento de fluidez na configuração das forças políticas", por outro, "não se pode perder de vista que essa fluidez, no entanto, correspondia a tendências político-ideológicas mais estáveis, ainda que, naquele momento, não formalizadas". Em suas análises, Ricardo Salles observou que "foram essas tendências que embasaram o processo de formação dos partidos" (SALLES, 2017(c), pp. 39-40). Importante notar que em sua "tensa metamorfose" – que começava a aparecer de modo ainda disforme e imerso em contradições – a guinada regressista de Vasconcelos foi mais bem delineada e melhor consubstanciada "com a defesa do 'sistema regressivo' ou do 'regresso' repercutindo-o no *Sete d'Abril*, já em fins de 1835". E nesse ponto uma interessante e sugestiva sincronia. O Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha entrou em primeira discussão na Câmara dos Deputados em 03 de outubro de 1835; mesmo dia em que Vasconcelos fez ecoar sua defesa do 'sistema regressivo' através das páginas do *Sete d'Abril.* Vimos que na sessão do

dia 10, "o Sr. Baptista Caetano propõe a urgência para que entre em discussão". Votado e apoiado o pedido de urgência, a matéria foi debatida em segunda e terceira discussão nas sessões de 13 e 15 daquele mês. No "*O Sete de Abril* de 13 de outubro de 1835" – ou seja, no mesmo dia em que o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha entrou em segunda discussão – a "principal matéria da edição intitulava-se 'explicação do que é Regresso, ou Sistema Regressivo'". Como bem notou Ricardo Salles, a matéria "visava responder às acusações desferidas pelo antigo aliado Evaristo da Veiga de que o regresso nada mais era que um retrocesso". Interessante notar que, "para melhor explicar em que consistiam as propostas do regresso, [Vasconcelos] valia-se da reprodução, mesmo que não fiel e de memória, de um discurso proferido [por ele mesmo] na Câmara" (SILVA, 2017, pp. 106; 115 e n. 119) (SALLES, 2017(c), p. 42).

> O *Aurora* não cessa de confundir o *Regresso* com a *Retrogração*, a fim de tornar odiosa a honrada Seita dos Regressivos [...]. Já por vezes tem sido explicado ao Sr. Deputado Evaristo da Veiga em que consiste o *Regresso*; mas como este Sr. persevera maliciosamente em apresentá-lo como inimigo dos *Progressos* da Liberdade e da Ordem, nós insistimos também em repetir a verdadeira noção ou inteligência da palavra *Regresso* designando Sistema Político. [...] Srs., *Sistema regressivo* é o que convém ao Brasil e ao mundo inteiro. [...] *Regresso* ou *Sistema regressivo* consiste na adoção de métodos que excluam medidas precipitadas, que embarguem a adoção de teorias incompletas ou que não tenham em seu abono o cunho da experiência [...] de todas as ideias, de todos os princípios verdadeiros, aplicando-os segundo o exigir o Bem Público. Esse sistema pode traduzir-se por Ecletismo Político: é o magnífico Sistema do *Justo Meio* (VASCONCELOS, 1835. *Apud*, SALLES, 2017(c), pp. 42-43).

Ao correr das páginas desse nosso estudo, acompanhamos a crescente das notícias sobre os caminhos de ferro nas mais diferentes folhas periódicas desde a metade da década de 1820 em diante. Antes mesmo de 1835, já não era incomum o leitor das folhas periódicas de então, ter acesso a matérias que enalteciam as grandes obras públicas que se encontravam em marcha acelerada nos Estados Unidos. Era cada vez mais evidente as diferenças entre o modelo adotado nos Estados Unidos e os levados a cabo em Inglaterra, no que se refere à participação do governo nas obras de infraestrutura e transporte. Essas diferenças que se apresentavam nas folhas periódicas de então, foram,

pouco depois, em 1838, sistematizadas nas páginas de "*O Aurora Fluminense*", como lemos acima. Por sua vez, a diferença entre o modelo norte-americano e o inglês também reverberaram na Europa e contribuíram para mudanças nas trajetórias experimentadas por Bélgica e Rússia em seus empreendimentos ferroviários, que começaram a ganhar mais fôlego ao final da década de 1830 e contavam com inspiração no modelo norte-americano de participação ativa do governo no investimento de capitais púbicos nas obras. Como vimos, segundo C. B. Ottoni, a questão da participação do governo nessas obras foi tema que, mesmo na década de 1850, foi fortemente debatido no Brasil e colocou os atores de então em polos dispares nas disputas. Parece-nos possível inferir que esse dilema já fizesse morada nas reflexões de Vasconcelos àquele ano de 1835. Sob esse prisma, é possível uma interpretação diversa a explicação proposta por Otávio Tarquínio. Entendemos que na tessitura do Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha, seus proponentes buscavam oferecer uma resposta a esse dilema.

Não escapava a Vasconcelos que já aquele instante havia forte apelo às ferrovias. Também não lhe escapava o enfrentamento sobre as diferentes acepções mais gerais de participação do governo nos empreendimentos das melhorias materiais. Visto sob esse angulo, Vasconcelos refletia e operava sobre às forças materiais e sociais próprias as circunstâncias daquele tempo e sociedade. “Forças estas que, por seu turno, moldaram-se na ação desses agentes políticos e intelectuais e nas contradições entre as forças sociais mais amplas e impessoais das classes e grupos sociais” (SALLES, 2017(c), p. 40). O plano Vasconcelos, Veloso e Rocha respondia ao dilema da participação do governo nos investimentos em ferrovias. Em sua proposição subjaz a busca pela “adoção de métodos que exclu[íssem] medidas precipitadas”; que “embarg[assem] a adoção de teorias incompletas ou que não t[ivessem] em seu abono o cunho da experiência”. Não por acaso, na lei 101 de 1835 se estabelecia de modo mais diretivo e específico, quais eram os favores que o governo se encontrava autorizado a conceder – e, nesses mesmos termos, também os que lhe escapava, ou seja, aquilo que era da competência das Câmaras Baixa e Alta autorizar ou não autorizar frente às circunstâncias do momento.

Na metade da década de 1830, era crescente o clamor por ferrovias. Soma-se a esse quadro, a vivência de uma primeira experiência na província de São Paulo. Tratou-se, é certo, de um experimento malfazejo; experimento que não logrou êxito. Ainda assim, naquele momento de construção da vontade, a experiência do jovem Império sobre o tema já não ficava constrito a crescente das manifestações de interesses nas folhas periódicas. Já

ultrapassava os limites das linhas redigidas e publicadas nos jornais de época e seguia em direção as primeiras tentativas. Parece-nos que o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha, encontrou rápida tramitação, sem dúvidas, muito devido ao forte processo de consolidação das ferrovias como o maior dos símbolos de progresso e civilização do mundo ocidental em meio a Era das Revoluções. Contudo, acreditamos que o interesse de Vasconcelos ao sugerir tal encaminhamento era menos de quem se propunha a antecipar o futuro e mais de quem se propunha a dirigi-lo. Em um instante de crescente pressão sobre o papel do governo frente às melhorias materiais, nos parece que ao propor aquele projeto de lei, Vasconcelos lançava seus olhos ao futuro. Não para antecipá-lo, como entendeu Otávio Tarquínio, mas para regrá-lo. Em sua proposição, buscou estabelecer às regras que demarcavam os limites a participação do governo nas possíveis propostas de empreendimentos ferroviários.

O Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha estabelecia marcos legais. Colocava limites à liberdade de ação do governo no concernente as ferrovias. Vale lembrar que não tardou para que o Plano fosse colocado em xeque. A lei 101 de 1835 foi questionada ainda durante a regência de Feijó. Foi colocada como um entrave legal que restringia a liberdade do governo em obrar pela implantação das ferrovias. Também não tardou para que algumas propostas para a formação de companhias para a construção de estradas de ferro aparecessem. Apesar de nenhuma delas ter conseguido assentar os trilhos que propuseram, nas folhas periódicas eram cada vez mais recorrentes as menções aos caminhos de ferro. E mesmo antes do início da década de 1840, já se havia consolidado o consenso que colocava as ferrovias como o maior dos símbolos de prosperidade e civilização. Por sinal, cabe lembrar que, era exatamente por conta da existência desse constrangimento legal, ou seja, porque outrora Vasconcelos propôs uma lei específica que regulava e balizava a ação do governo quanto aos projetos de ferrovias, que aquele encarniçado debate de 1843 teve ocorrência. E também foi nesses termos que os debates travados no Senado desvelam os enfrentamentos sobre as ferrovias no campo da sua significação ideológica. Se anos depois, C. B. Ottoni construiu sua leitura particular daqueles eventos que antecederam a lei de 1852 e categorizou a proposta de Thomas Cochrane como desprovida de seriedade, por um lado, e por outro, colocou Vasconcelos e Carneiro Leão como inimigos das ferrovias, as coisas foram, e não foram bem assim.

Já sabemos que os defensores da participação do governo como acionista da ICEF apontaram para o sucesso das ferrovias na Inglaterra, Bélgica, Rússia, Estados

Unidos entre outros. Desse arrolamento, estabeleceram uma espécie de lei geral, como princípio preditivo. “Um projeto desta natureza, projeto que em todos os países onde tem sido executado vemos os bens que tem produzido”, disse Mello Mattos. “Quem pode duvidar que o Brasil demanda estradas de ferro, quando a utilidade destas salta aos olhos de todos?”, perguntava Costa Ferreira. Mesmo aqueles que se colocavam contrários à participação do governo na empresa, não deixaram de perfilhar o sucesso das ferrovias implantadas alhures e reconhecer o potencial transformador desse tão célere sistema de transporte. “Tem-se dito: – São muito convenientes às estradas de ferro, são um meio de comunicar as províncias com toda a celeridade possível. – Não desconheço isso”, afirmou Vasconcelos. Quando Costa Ferreira aliançou exemplos exteriores para bradar “Senhores, desenganemo-nos; os vapores, as estradas de ferro são verdadeiros laços que hão de unir o Brasil”, o mesmo Vasconcelos não deixou de lançar seu, ainda que retórico, “apoiado!”. No prospecto que foi posto na circulação em 1839, Thomas Cochrane também lançou mão desse tipo de amanho mais geral e universal. Como já vimos, realizando alusão direta ao exemplo da Inglaterra, Cochrane – que era súdito da realeza britânica e integrante da nobreza daquele Reino – mencionou os inventos ferroviários como decisivo ao progresso da Grã-Bretanha. Enlaçou esse processo ao princípio preditivo de que as estradas de ferro permitiriam “aproximar e multiplicar as relações sociais, facilitando os meios de comunicação entre as partes integradas nelas”. Segundo sua argumentação, as ferrovias iriam “abrir um perene manancial da civilização e prosperidade para os indivíduos e nações” (COCHRANE, 1839 *Apud*. DIAS, 2018, pp. 23-24).

Em o seu “Breve História do Projeto da Estrada de Ferro de Pedro II, desde 1838 até a presente época”, publicado no Jornal do Comércio de 7 de julho de 1855, Thomas Cochrane narrou que em sua excursão pelo Vale do Paraíba em 1838, “brilhou em nosso espírito a ideia de uma estrada de ferro”. Então se perguntou: “seria ela facilmente realizável? Era o que cumpria, e foi o que tratamos de estudar”. Como sabemos, Cochrane estava acompanhado do engenheiro austríaco Barão Maximiliano vonSchenneburg. Segundo sua narrativa, a dupla empenhou-se com o “maior cuidado [a]o estudo da elevação do ponto da serra por onde devia passar a estrada de ferro”. Cochrane contou que quando regressou ao Rio de Janeiro, se apressou em “escrever para Inglaterra” e, segundo ele, “desde então começamos a entreter ativíssima correspondência com irmãos nossos”. Ainda segundo Cochrane, seus irmãos “consultaram homens peritos na matéria”. E a resposta não poderia ser mais animadora, o que fez “acender nossas nascentes esperanças”.

Das notícias que recebeu, depreendeu, não sem aplicar ali uma ênfase descomedida, que "os progressos da ciência e a habilidade dos engenheiros já venciam na Europa dificuldades cem vezes mais temíveis do que aquelas que podiam erguer-se contra o projeto que principiávamos a acariciar".[188]

Certamente, esses estudos forneceram parte dos conhecimentos necessários para a escolha do modelo técnico a ser empregado na ferrovia proposta. É muito interessante perceber como essa escolha desnuda a forte intensidade com que os saberes técnico-científicos circulavam no mundo ocidental de então. A consulta a peritos na Inglaterra, e a certeza de que a Serra do Mar poderia ser atravessada pelos trilhos, posto que "os progressos da ciência e a habilidade dos engenheiros já venciam na Europa dificuldades cem vezes mais temíveis do que aquelas que podiam erguer-se contra o projeto" contribuíram para justificar a viabilidade técnica de ultrapassar a Serra do Mar com os trilhos. Vejamos, contudo, que o modelo adotado na proposta apresentada por Thomas Cochrane não foi o inglês, e sim o estadunidense. Já apontamos para a notável sincronia entre essa primeira excursão de Thomas Cochrane pelo interior do Rio de Janeiro e a matéria publicada, em 1838, no "O Aurora Fluminense", que exaltava a experiência norte-americana e textualmente indicava que o exemplo dos Estados Unidos era o mais aplicável ao Brasil. Em notável aproximação com os enunciados daquela matéria, Cochrane indicou que

> é, pois a União Norte-Americana o país que deve servir de exemplo para o Brasil nos progressos materiais. Sua posição geográfica, a novidade do seu território, suas imensas florestas ainda não derrubadas pela mão do homem, seus desertos e montanhas ainda não povoados, o constituem em perfeita semelhança ao Brasil. É dos Estados Unidos que se deve colher todos os dados, todos os cálculos a respeito da construção das estradas de ferro; são suas lições que o Império brasileiro deve aproveitar (COCHRANE, 1839 *Apud*. DIAS, 2018, p. 24).

Entendemos que frente a outras possibilidades em aberto, a decisão pelo modelo estadunidense tenha sido o resultado possível do encontro entre os saberes técnico-científicos produzidos – não apenas, mas também – através da troca de correspondências entre Thomas Cochrane e aqueles "homens peritos na matéria" da Inglaterra – num

[188] Jornal do Comércio, edição nº 186 de 7 de julho de 1855, p. 2.

complexo jogo que colocava na trama da circulação das informações os filtros e mediações dos irmãos de Thomas Cochrane e o conjunto de suas experiências sociais tecidas em sua vivência no Brasil. Vale lembrar que Thomas Cochrane escolheu rememorar que "a ideia de uma estrada de ferro" "brilhou em [seu] espírito". Nesse processo de busca por dotar de sentido sua própria trajetória, Cochrane justificou o brilhar dessa ideia a partir de sua experiência. Narrou que no ano de 1838 realizou "uma viagem pelo interior do Rio de Janeiro, e bem depressa [sua] atenção foi despertada pelo sistema adotado para o transporte dos gêneros do país: nada menos barato nem mais vagaroso do que um tal sistema: esse transporte absorvia o terço dos rendimentos do lavrador!". Considerando a cadeia de produção e circulação do gênero, inferimos que Cochrane amalgamou seu interesse pela formação de uma companhia que construísse uma ferrovia e explorasse os serviços de transporte do café aos interesses dos senhores escravistas de Serra Acima, de seus comissários e mais agentes financeiros na Praça de Negócios do Rio de Janeiro e mesmo das principais firmas exportadoras. Em comum, esses diferentes agentes desejavam o rebaixamento dos custos de transporte do gênero – o que, por um lado, poderia proporcionar certa ordem de elevação da taxa de lucratividade e, por outro, contribuir ainda mais para o rebaixamento do preço nas diferentes Praças de negócios do Atlântico-Norte – contribuindo para alargar, ainda mais, a vantagem competitiva dos plantadores-escravistas da Bacia do Paraíba, frente a outros produtores de café para o mercado internacional em momento de formação de preços com base nas relações entre oferta e demanda em um mercado transnacional de livre concorrência.

A forte expansão da cultura cafeeiro-escravista no médio Vale do Paraíba das décadas de 1830-1840, somando-se aqui a abertura de uma nova zona pioneira – que com a progressiva e acelerada marcha da introdução da cultivar em direção ao oeste paulista dava nova face à fração do interior daquela província – estiveram fortemente engatadas à isenção total de tarifas do café brasileiro nos portos estadunidenses, a partir de 1832. Adiciona-se a esse quadro, as melhorias das vias internas que favoreceu a maior interiorização do consumo do gênero que passou a compor a dieta dos estadunidenses em escala que não encontrava paralelo em nenhum lugar do globo. Vale lembrar que foram os senhores escravistas do Sul dos Estados Unidos os que mais atuaram para a concretização do fim das taxas alfandegárias. Visto por esse prisma, o recrudescimento da escravidão no Brasil – em momento de tráfico transatlântico ilegal e forte tensão antiescravista capitaneada pela Grã-Bretanha – esteve fortemente atinado ao desenvolvimento da

economia escravista norte-americana. Segundo os dados que coletou, Rafael Marquese informou que em 1845, momento em que o Brasil já produzia a metade de todo o café colocado no mercado global, exportou-se para a Europa um total de 642.827 sacas do grão. Essa cifra representava nada menos que, 53,21% do total exportado pelo Império. Por sua vez, exportou-se para os Estados Unidos o montante de 551.276 sacas, o que perfazia 45,63% do café embarcado nos portos brasileiros – dos quais, o do Rio de Janeiro ocupava papel de destaque. Vejamos, portanto que naquele momento, "quase metade das exportações brasileiras de café" foi remetida aos Estados Unidos, que contava "com um consumo *per capita* dez vezes maior do que o europeu somadas às diferentes nações". Em termos unitários, os Estados Unidos já era o principal mercado do café produzido no Brasil há esse instante. Tratava-se, portanto, de uma nova conformação do mercado, que não pode ser compreendida sem se levar em consideração a interrelação entre a elevação da produção no Brasil, a melhoria das vias interiores – ainda que em assimetria do que se operou no Brasil e nos Estados Unidos – e o consequente barateamento do gênero, o que franqueou a possibilidade da incorporação do café como parte da dieta de diferentes grupos da sociedade norte-americana, fortemente estratificada e situada não apenas na costa litorânea, mas também para muito além. O atrelamento da produção e exportação do café brasileiro aos consumidores estadunidenses só fizeram aumentar. Nos anos finais do século XIX, "75% das exportações brasileiras de café [foram] destinadas aos Estados Unidos" (MARQUESE, 2013(c), pp. 53-55).

Segundo Pedro Marinho, àquele instante começava a ganhar forma uma rede mercantil que "aglutinava-se especialmente no comissariado de *commodities* do Estado de Maryland por onde o café brasileiro principiou sua entrada nos EUA entre 1820-1830". Para o autor, essa rede, que alçou seus traços mais distintivos e definitivos já na década de 1840, também deve ser posta no campo das investigações que tenham em vistas o processo de "escolha tecnológica para os intelectuais e negociantes que amalgamavam o projeto de agregação do Paraíba ao Porto do Rio através da Cordilheira do Mar". Segundo sua interpretação, os propósitos da ICEF foram "sincrônicos e consonantes a uma conjuntura interestatal que envolveu interesses e conhecimentos de atores emersos na cadeia mercantil que aglutinava em dois extremos os interesses da cafeicultura do Médio Paraíba e negociantes de *commodities* de Maryland". Em seu texto, simultaneamente sugestivo e instigante, Pedro Marinho estabeleceu estreitas interconexões entre as novas condições abertas com a Revolução Industrial enlaçadas, como estavam, ao alargamento da produção

de *commodities* em bases escravistas. Ou seja, alocou em seu campo de análises as novas conformações do escravismo oitocentista em sua profunda articulação com as novas configurações do processo de forja e robustecimento do capitalismo industrial, cujas ferrovias representavam a maior de sua insígnia. Ao realizar essa análise, Pedro Marinho deixou antever que a experiência estadunidense foi erguida em importante papel referencial aos intentos de construção de um caminho de ferro que pudesse reduzir os custos de transporte da mais destacada *commodity* brasileira (MARINHO, 2018, p. 23-24).

A bem urdida inferência construída por Pedro Marinho pode ser colacionada a alguns dos esforços investigativos levados a cabo por Rafael Marquese. Em seu estudo, o autor descortinou que o forte engajamento entre a "economia escravista norte-americana e a economia escravista brasileira", posto seu caráter sinérgico e sistêmico, também poderia ser buscada, frente a outras múltiplas possibilidades de observação, na reconstrução, análise e explicação histórica do percurso de uma das maiores empresas de negócios de importação e exportação do Império do Brasil: a firma Maxwell, Wright & Co. Rafael Marquese anotou que a Maxwell, Wright & Co. resultou da "conjunção de dois grupos familiares cujas trajetórias foram formativas da passagem da escravidão colonial para a Segunda Escravidão" (MARQUESE, 2013(c), p. 55).

> Joseph Maxwell, um de seus fundadores, provinha de uma família com longa prática comercial no eixo Portugal-Inglaterra. Ele aportou no Rio de Janeiro com apenas 16 anos, no ano imediato à transferência da família real portuguesa. Em 1811, casou-se com Maria Rosa de Sousa, pertencente ao ramo familiar dos Sousa Coutinho, o que lhe abriu as portas da poderosa comunidade mercantil luso-brasileira sediada na então cabeça do Império português. Com o também inglês John Rudge, com idade igual à sua e tendo chegado ao Brasil na mesma época, Joseph Maxwell fundou a firma Maxwell, Silva & Co, uma das muitas companhias estrangeiras surgidas no Rio de Janeiro após a abertura dos portos que paulatinamente adquiriram controle do setor de importação e exportação em grande volume. A família Wright, por sua vez, tinha suas origens na baía de Chesapeake. Robert Wright, além de grande mercador e senhor de escravos, foi deputado federal, Senador e governador do Estado de Maryland. Seu filho William H. DeCourcy Wright ocupou, entre 1825-1831, o cargo de cônsul dos Estados Unidos no Brasil, quadra em que o Brasil firmou com a República norte-americana o Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Navegação (1828) regulando as trocas comerciais entre os dois países (MARQUESE, 2013(c), p. 55).

Apesar de não ter sido possível identificar de modo mais preciso o momento em que "William Wright associou-se a Joseph Maxwell e John Rudge para fundar a Maxwell, Wright & Co.", Rafael Marquese observou que "a partir de 1827, a firma passou a aparecer com frequência nos registros da imprensa do Rio de Janeiro concernentes ao comércio externo". Ainda segundo os resultados que colheu em suas investigações, o autor assinalou que "a movimentação portuária aí anotada permite ver como ela se envolveu, primeiramente, com a importação de farinha de trigo norte-americana para o mercado brasileiro", o que coincide com o momento em que o Brasil passou a figurar como o "principal mercado [...] para a farinha de trigo norte-americana". Marquese também constatou que a esse instante, "Richmond e Baltimore" eram "os dois grandes portos de saída do produto". Em seu exame, notou que, muito por conta de "suas características capazes de resistir bem à travessia oceânica para os trópicos" "a farinha de Chesapeake [...] ganhava da farinha do Meio-Oeste dos Estados Unidos e da Europa". Nesse mesmo desenho, o negócio da farinha de Chesapeake quebrou a "produção cerealífera do Rio Grande do Sul" ainda no início da década de 1820 (MARQUESE, 2013(c), pp. 56-57).

> Devemos lembrar ainda que, se Chesapeake era a principal zona exportadora de farinha de trigo para o Brasil, também o era de escravos para a fronteira algodoeira do *Deep South* norte-americano. No começo dos anos 1830, quando a República aboliu as tarifas de importação de café e a chamada "guerra de las harinas" entre a Espanha e os Estados Unidos excluiu o produto norte-americano de Cuba, a Maxwell, Wright & Co, ao lado de outras firmas norte-americanas estabelecidas no Rio de Janeiro, logrou articular diretamente a importação da farinha de trigo à exportação de café. Essas companhias criaram um circuito comercial perfeito, no qual as barcas que traziam farinha da Virginia e de Maryland retornavam, para os Estados Unidos, com café brasileiro (MARQUESE, 2013(c), p. 57).

A forja da rede mercantil que, conforme anotou Pedro Marinho, "aglutinava-se especialmente no comissariado de *commodities* do Estado de Maryland", pode ser verificada, portanto, na complexificação das atividades de negócios de firmas como a Maxwell, Wright & Co, como bem assinalou Rafael Marquese. Importante ressaltar que na composição e análise desse quadro, Marquese não deixou escapar o peso estrutural da escravidão no novo arranjo aberto com a Era das Revoluções. Como bem indicou, há esse

instante, “o Sul dos Estados Unidos e o Brasil foram as duas maiores sociedades escravistas do hemisfério americano” (MARQUESE, 2012(b), p. 294). Vale ressaltar a arguta observação do autor. No texto em que ensaiou chamar ao campo de estudo a trajetória da Maxwell, Wright & Co, Marquese apontou para o necessário empenho por não tratar os “dois países como unidades separadas e independentes uma da outra”. Nas novas condições de então, a trajetória dos Estados Unidos e do Brasil se encontraram e entroncaram de modo profundo e sistêmico. Foi nesses termos que o autor chamou a atenção para o necessário olhar para a interconexão que subjaz a relação complexa entre, por um lado “a subordinação do café brasileiro aos ritmos da economia norte-americana, tanto no que se refere à sua destinação final como à formação de preços” como, de outro, a “estrita articulação dos destinos políticos da escravidão no Império do Brasil aos destinos políticos da escravidão na federação norte-americana” (MARQUESE, 2013(c), p. 53).

Já sabemos que, segundo Thomas Cochrane, foi ao correr de sua excursão pelo Vale do Paraíba, em 1838, que brilhou em seu espírito a ideia de uma estrada de ferro. Pouco tempo depois, através do prospecto posto na circulação em 1839, atinou referências exteriores para dar respostas às circunstâncias da realidade brasileira de então. Dessa modulação, forjou o amanho discursivo com o qual pretendeu, por um lado, justificar a necessidade da concretização de seu intento, e por outro, convencer. Para isso, amanhou no mesmo quadro que as ferrovias representavam um passo decisivo para a construção e consolidação da ordem e civilização Imperial. Como vimos, entendeu que o exemplo da Inglaterra, dos Estados Unidos e de outros lugares onde as ferrovias foram implantadas, demonstrava que abrir estradas de ferro significava “abrir um perene manancial da civilização e prosperidade para os indivíduos e nações”.

Olhando para o quadro turbulento, em que a ordem Imperial se encontrava premida pela ocorrência de uma longa série de revoltas que se espraiavam por diferentes espaços do Império, não deixou de indicar que a manutenção da ordem era o passo necessário para o avanço da civilização. Nesses termos, aliançou que, se por um lado, “aproximar e multiplicar as relações sociais, facilitando os meios de comunicação” era um caminho para acelerar o progresso e o desenvolvimento da nação, por outro, as estradas de ferro poderiam ser constituídas em importante instrumento para manter íntegra a unidade do Império com a interiorização dos aparatos repressivos. Argumentou que as ferrovias contribuiriam para a construção da ordem Imperial pelos diferentes pontos do Brasil. Cochrane justificou sua proposta sugerindo que aquela ferrovia poderia ser entendida como

> os laços que devem ligar as diferentes províncias do Império, chamá-las ao centro, donde deve emanar todo poder e toda a luz, reunidas em torno do trono imperial, que é garantia mais solida de futuro Brasil, trazer seus pensamentos a voz, dos seus interesses, à expressão de suas necessidades, aos pés do Monarca, que, como caridoso pai, vela sobre todos os seus filhos, e formar do Brasil um todo indissolúvel e homogêneo, de modo que a união do país e a integridade do Império fiquem livres dos embates das paixões [?], e a presteza das providências acautele os males que resultam às vezes da dificuldade da aplicação oportuna de medidas próprias e consentandas (COCHRANE, 1839 *Apud*. DIAS, 2018, p. 34).

Vejamos que Cochrane costurou diferentes ordens de argumentos. Mas não escamoteou os interesses ao qual subordinou seu intento de levar a efeito a construção daquela estrada de ferro. Amanhou verdades universais e análises das circunstancias aos interesses dos plantadores-escravistas de café, tanto em sua região de expansão, como da nova zona pioneira. Vale recordar que parte substancial do modo como arranjou suas enunciações, somada a composição da diretoria provisória da ICEF, denunciam sua forte vinculação aos interesses de traficantes negreiros e de grandes e megaproprietários de terras e escravos de Serra Acima, que seguiam se aproximando e dando sustento ao programa dos regressistas.

É bastante possível que sua excursão tenha contribuído para compreender mais e melhor a abertura das novas condições a produção e comercialização do café – marcada pela aceleração dos negócios e a forte marcha de transformação da paisagem. Identificou o enorme contingente de mulas que com o seu transitar contribuíam para danificar as estradas de terra, colocando em evidência a necessidade da melhoria das vias interiores. Somado a questão da mão-de-obra, esses eram os dois gargalos que se apresentavam aos produtores. Enquanto o primeiro absorvia a maior parte dos lucros, o segundo colocava em risco toda a ordem econômica, política e cultural sobre o qual se assentava o jovem Império.

O primeiro tema era de ordem geral e bradado constantemente. A melhoria das vias interiores era um clamor explícito e amalgamava diferentes setores da sociedade, ainda que houvesse alguma disputa sobre isso. Por sua vez, sobre o segundo, repousava o consenso da ordem Imperial-escravista. Contudo, frente às tensões externas – encarnadas nos princípios abolicionistas capitaneados pela maior potência econômica e bélica de

então, a Grã-Bretanha – e internas – com a lenta e ainda bastante tímida adesão a princípios de substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre (a transformação do modo de produção escravista em modo de produção assalariado e/ou assentado em regime de colonato e/ou parceria entre outras possibilidades aventadas à época) – esse tema era mais melindroso. Se, no plano interno até havia aqueles que defendiam abertamente a reabertura oficial do tráfico, a exemplo de Holanda Cavalcanti, havia também aqueles que bradavam forte contra o tráfico e mesmo, contra a escravidão, a exemplo de Costa Ferreira. Mas, há esse instante, essas eram vozes mais isoladas.

De modo geral, fossem regressistas ou progressistas, a defesa da manutenção da lei de 1831, que proibia o tráfico, era uma retórica que escamoteava a defesa de sua continuidade de modo ilegal. Nesses termos, a proposta de Thomas Cochrane era para a composição de uma estrada para atender os interesses da cultura cafeeiro-escravista de exportação. Ou seja, sua proposta era a constituição de uma estrada para baratear o transporte do gênero, sem colocar em risco a ordem vigente. Transporte que, segundo ele, aquele instante "absorvia o terço dos rendimentos do lavrador!". Era, portanto, uma estrada do café! Todo o mais conjunto argumentativo – todo aquele emaranhado de informações e predições sobre como a "fácil condução de fazendas, mobílias, máquinas novas de invenção europeia, fabricas e engenhos aperfeiçoados, concorreria a espalhar por esse interior os meios e instrumentos para o seu progresso material" (COCHRANE, 1839 *Apud*. DIAS, 2018, p. 27) – estava condicionado e subordinado ao sucesso da agricultura cafeeiro-escravista.

Atingir o ponto que possibilitaria a forja de um circuito integrado mais perfeito, com o deslocamento de produtos e pessoas do litoral ao interior era um resultado possível. Mas só possível de ser atingido com a maior aceleração e desenvolvimento da cafeicultura. Era, portanto, no sucesso da cafeicultura-escravista que repousaria a fase inicial do sustento da ferrovia. Para atingir a plenitude do transito, para que os trens saíssem da Corte cheios, carregados de pessoas e produtos, era fundamental que partissem do interior carregados de café. Sem isso, aquele princípio preditivo, simplesmente não teria êxito. Thomas Cochrane contou que para saber se aquele empreendimento seria "realizável", se obrigou ao estudo dos aspectos topográficos e exame da sustentabilidade da empresa, com vistas aos seus objetivos mais específicos e constritos: a condução do café. Foi nesses termos que se pôs ao exame das "diversas localidades" identificando "quais eram os municípios de mais cultura, e mais avultada população". Narrou:

"visitamos cuidadosamente esses municípios, atravessamo-los por Minas e São Paulo". Percorreu, portanto, a principal zona de expansão da cultura cafeeira, como também a nova zona pioneira. Além disso, realizou estudos e coletou informações para indicar os "produtos das três províncias que conduzem pelo caminho que deve ser construída a estrada de ferro anualmente". Esse esforço, certamente, lhe permitiu intentar alguma projeção do volume de grãos de café a ser transportado.[189]

É muito possível que tenha estabelecido alguns cálculos para tentar instituir alguma projeção para crescente da produção, tanto na zona de expansão, como também na zona pioneira de introdução da cafeicultura-escravista. Mesmo que não tenha realizado cálculos nesse sentido, é certo que contava com a ampliação da produção e circulação do gênero. Era no transporte do café que residia à maior parcela da viabilidade e sustentabilidade do empreendimento. Como já vimos, tratou-se de um estudo que mobilizou diferentes atores e colocou na mesma trama de saberes os conhecimentos

[189] Visando apresentar que aquele empreendimento seria sustentável, Thomas Cochrane incluiu no "Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a Vila de Resende" (que entrou na circulação em 1839), um arrolamento dos "Produtos das três províncias que conduzem pelo que caminho que deve ser construída a estrada de ferro anualmente". Segundo os dados que apresentou, o rendimento total com a circulação de pessoas, amimais e mais gêneros por essas estradas perfaziam um total de 10.304:608$000. Vejamos que Cochrane informou que havia um transito anual de 3.000.000 @ de café por essas estradas. Esse montante representava mais de 80% de toda a renda. O segundo maior rendimento era proveniente da circulação do Toucinho. Segundo esses dados, anualmente circulavam pelas estradas por onde passaria a ferrovia projetada, o total de 500.000 @ do gênero o que proporcionava o rendimento de 800:000$000 (valor pouco inferior a 10% do rendimento proporcionado pelo café). Gabriel Dias coletou esses dados e os apresentou em forma de tabela, que reproduzimos abaixo.

**PRODUTOS DAS TRÊS PROVÍNCIAS QUE CONDUZEM PELO QUE CAMINHO QUE DEVE SER CONSTRUÍDA A ESTRADA DE FERRO ANUALMENTE**

| Produto | Valor ($ Réis / @ ou Bruacas ou unidade) | Quantidade (@, Bruaca, Unidade) | Despesa do Frete (%) | Rendimento Total |
|---|---|---|---|---|
| Café | 3$500 /@ | 3.000.000 @ | 25% | 8.625:000$000 |
| Fumo | 3$500 /@ | 251.000 @ | 40% | 351:400$000 |
| Toucinho | 4$ rs./@ | 500.000 @ | 40% | 800:000$000 |
| Vinho, Ferro e Aço | 1$ rs./@ | 3.000.000@ | | 300:000$000 |
| Sal | 1$ rs. / Bruaca | 3.000.000 de Bruacas | | 300:000$000 |
| Passageiros | 10$ rs./ Pessoa | 36.500 pessoas | | 365:000$000 |
| Animais | 2$ rs. / Unidade | 81.604 peças | | 163:208$000 |
| Total | | 6.832.604 @, 3.000.000 Bruacas de Sal, 36.500 pessoas e 81.604 animais vacum | | 10.304:608$000 |

Fonte: (COCHRANE, 1839 Apud. DIAS, 2018, p. 30)

forjados em diferentes partes do Globo.[190] Não deixa de ser impressionante a velocidade com que esses diferentes saberes foram fundidos na confecção de uma proposta. Em 1838, Thomas Cochrane realizou sua primeira expedição. Esteve em diferentes localidades da Bacia do Paraíba. Dialogou com produtores, verificou as zonas de maior produção do café, identificou a nova zona de introdução da cultivar. Coletou informações e se propôs ao reconhecimento da topografia do Vale, levando em consideração o maior dos desafios técnicos, a transposição da Serra do Mar. Ainda no ano de 1838, realizou os serviços de escritório, com a organização e compilação dos dados que coletou. Nesse mesmo compasso, se pôs a trocar correspondências com seus irmãos na Inglaterra. Esses realizaram consulta aos "homens peritos na matéria". E segundo a narrativa de Cochrane, foi ainda em 1838, que "resolvidos em fim a meter ombros à empresa, apresentamos [...] ao corpo legislativo, um requerimento em que pedíamos, sob certas condições, um privilegio para fazer a estrada de ferro que acabávamos, pouco tempo antes, de projetar". Já sabemos que em 1839, Thomas Cochrane traçou uma estratégia para fazer pressão sobre a sociedade política, com vistas a conquistar o privilégio que desejava obter. Fez publicar pela Casa Ass. do despertador o "Plano de uma estrada de ferro desde o município da Corte até a Vila de Resende". Para consubstanciar suas alegações pela escolha do modelo estadunidense, apresentou um enorme compilado de informações sobre o desenvolvimento daquele sistema ferroviário.

Também publicou nesse prospecto o orçamento necessário à execução da obra. É muito possível se tratar do mesmo orçamento apresentado, pouco antes, ao corpo legislativo. Sabemos que o privilégio foi concedido em 1841. Vejamos que o valor total apresentado no orçamento publicado em 1839 é o mesmo daquele apresentado pela diretoria provisória da ICEF, quando, em 1841, foram postas na circulação as ações da companhia. Após a segunda excursão de Cochrane pela Bacia do Paraíba, os diretores da ICEF acharam por bem solicitar que o governo concorresse com a metade do valor orçado para obra e, nesses mesmos termos, que adquirisse metade das ações da companhia. Tudo

[190] Interessante notar que entre os custos orçados, o segundo de maior vulto era voltado a despesas com salários, por 5 anos, com a equipe técnica que deveria levar a cabo a direção e condução das obras. Essa equipe, seria composta por "engenheiros, secretários [e] amanuenses" (copistas), que seriam contratados na Inglaterra. Ou seja, apesar da adoção do "paradigma ferroviário" norte-americano, a direção técnica competia aos engenheiros ingleses, apoiados por secretários e copistas também da Inglaterra. Essa interação entre saberes na proposta de construção de uma estrada de ferro no Brasil foi entendida por Gabriel Dias como "*latitudes criativas* de procedimentos e tecnologias de diversas proveniências, e originalmente especificados para usos distintos, mas que apropriados por atores locais são estabilizadas em um sistema coerente aos propósitos de um grupo social, fração ou classe" (DIAS, 2018, p. 29).

leva a crer que desde sua confecção, em 1838, o projeto não havia passado por novas verificações e atualizações.[191]

Como já vimos, na sessão do dia 23 de fevereiro, em meio aos argumentos que organizou para explicar sua motivação em se colocar contra a participação do governo como acionista da ICEF, Carneiro Leão disse aos mais Senadores: "o projeto desta estrada não foi estudado". A frase forte foi rebatida por Costa Ferreira com uma indagação: "Não foi estudado?". E Carneiro Leão não hesitou em afirmar novamente: "Não, senhor". Na arena daquela disputa, para rebater a essa afirmação, Castro e Silva – o mesmo que integrou a Comissão de Fazenda e havia dado seu voto em separado, com vista a estabelecer seu entendimento divergente às análises de seus colegas da Comissão, os Senadores Vasconcelos e Alves Branco – também não hesitou. Foi incisivo: "Só quero informar ao nobre Senador que, entre os papéis que foram à comissão, vi o plano e orçamento dado pelo corpo de engenheiros". Ao colocar as coisas nesses termos, Castro e Silva não deixou de operar certa ordem de contorção ao sentido da enunciação de Carneiro Leão. Ao que parece, com essa espetada, Castro e Silva tentou constranger e emparedar seu oponente. Tentava fazer passar a impressão que Carneiro Leão se colocava contra uma proposta que não conhecia bem. Mas não era esse o sentido da fala de Carneiro Leão. E disso, seus opositores bem sabiam. O que Carneiro Leão afirmava, não era que faltasse planos e orçamentos. Mas, que eles foram produzidos de modo apressado, superficial e eivado de dados equivocados. Em resumo, para Carneiro Leão aquele projeto não foi bem feito, bem elaborado. Era repleto de falhas.

191

**ORÇAMENTO DA ESTRADA DE FERRO**
**DESDE O MUNICÍPIO DA CORTE ATÉ A VILA DE REZENDE (1839)**

| Despesa | Custo |
|---|---|
| Imprensa e tomar nivelamento e outras despesas consequentes | 10:000$000 |
| Benfeitorias | 600:00$000 |
| O *terminus* a cada extremidade da estrada | 450:000$000 |
| Os armazéns ou depósitos intermédios | 120:000$000 |
| 9,135 toneladas de trilhos de ferro, caldeiras, carrilhos e transportes | 933:086$000 |
| 211,200 cepos e travessas de madeiras para colocar os trilhos | 211:200$000 |
| Oficinas temporárias para os trabalhadores em várias partes, incluindo toda a ferramenta | 145:000$000 |
| 4 Maquinas locomotivas com os aparelhos necessários | 40:000$000 |
| 50 carros para transporte | 26:800$ [?] |
| 20 carros para passageiros | 32:720&[?] |
| 10 guindastes 4:000$000; 8 Chapas para voltar as locomotivas | 8:000$000 |
| Despesas e salários de 5 anos para os engenheiros, secretários, amanuenses, incluindo a | 2.739:966$000 |
| Estradas, Pontes, Calçadas, Pontilhões e Vala | 5.261:034$000 |
| Total | 8.001:000$000 |

Fonte: COCHRANE, 1839 Apud. DIAS, 2018, p. 31

> O SR. C. LEÃO: [...] Com efeito, 8.000 contos de reis para a feitura de uma estrada de ferro, que tem de percorrer grande extensão, logo me parece irrisório! O terreno daqui a serra não oferece grande dificuldade, mas da serra em diante oferece muita, e sabendo-se quanto custa caro o trabalho entre nós, conhece-se que 8.000 contos não podem chegar para tal empresa; demais, vê-se que, mesmo na Europa, esses orçamentos, depois de muito estudados e meditados, têm por vezes falhado, e a obra importado no triplo do que se orçou. Ora, 8.000 contos quando muito se poderá fazer entre nós 8 léguas de estrada; entretanto esta de que se trata tem de percorrer só até Rezende o espaço de 30 léguas, pelo menos. Eis porque não dou o meu voto a este projeto. A soma que se tem calculado como suficiente para esta estrada é muito insignificante para o projeto que se quer realizar; dada mesmo a possibilidade de que a companhia possa formar-se. Voto, portanto contra o projeto (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 425).

Visto sobre essa angulação, não foi sem motivos que, como já vimos, Carneiro Leão ergueu dúvidas sobre a habilitação técnica de Thomas Cochrane para apresentar aquele tipo de proposta. Segundo ele, "o que vejo é que um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer o auxílio da nação". Dizia desconfiar "que isto seja um meio de fazer passar as ações para poder vender na praça o privilégio". Em seguida, chamou os mais Senadores a "acautelar-se muito destes especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vendê-los na praça". Por fim, colocou em xeque a seriedade da proposta e deixou antever que duvidava muito que houvesse maiores condições de que aquele projeto realmente pudesse ser "post[o] em prática" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 424). Ao amarrar as coisas assim, Carneiro Leão concordava com o voto de Vasconcelos e Alves Branco, que ao justificarem seu voto contrário à proposta, diziam duvidar da possibilidade de sua realização.

Foi nesse momento da sessão do dia 23 de fevereiro de 1843, que Bernardo Pereira de Vasconcelos "abriu suas asas" e retomou os argumentos de Carneiro Leão. E o fez de modo mais detalhado e alongado. Para introduzir sua contrariedade àquele orçamento, Vasconcelos chamou seus colegas a uma projeção. Disse assim: "Vejamos o que acontecerá se construir esta estrada de ferro: Suponhamos que não tem maior extensão do que trinta léguas; quanto custará a sua construção?" Na resposta que ofereceu a essa pergunta, Vasconcelos, explicando que se propunha a acreditar que os construtores da

estrada empenhariam esforços para realizar a obra com grande economia, disse avaliar "cada légua em mil contos de réis". Ou seja, Vasconcelos propôs o mesmo valor por légua que, pouco antes, havia sido enunciado por Carneiro Leão. Ele justificou esse valor, ilustrando que no projeto havia sido apontado como "necessárias duas estradas, uma de vinda, e outra de volta". Ainda sobre o valor da légua, explicou: "parece que não é excessivo este meu cálculo, porque, se na França, onde a mão de obra e as matérias primas custam mais barato do que entre nós, cada légua dessas estradas importa em três milhões de francos, quanto não custará no Brasil?" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 427-428). E foi nesse contexto que Vasconcelos amanhou uma frase de efeito que, anos depois, C. B. Ottoni tornou famosa.[192]

> Lembra-me que em uma discussão sobre esta matéria, na câmara dos pares, dizia o barão Carlos Dupin: "Com manifesto equívoco têm sido denominadas estas estradas de ferro: seu nome próprio é – estradas de ouro -, porque com sua construção gasta-se tanto dinheiro como se fossem calçadas de peças de ouro" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 428).

Na refrega travada no Senado, em 1843, a frase de efeito, lançada por Vasconcelos, cumpria o papel de por em evidência que o orçamento apresentado por Thomas Cochrane não havia sido bem feito. Vasconcelos enfiou ali aquela elocução forte, tecida no parlamento francês, para amanhar um silogismo. Partiu de um conhecimento mais geral – o custo com a introdução de estradas de ferro era elevado ("gasta-se tanto dinheiro [com a construção de estradas de ferro] como se fossem calçadas de peças de ouro") – e introjetou nesse amanho um conhecimento mais circunscrito – no Brasil, o custo com mão de obra é mais elevado do que na França ("na França, onde a mão de obra e as matérias primas custam mais barato do que entre nós, cada légua dessas estradas importa em três milhões de francos"). A conclusão deveria ser a resposta à pergunta: "quanto não custará no Brasil?" Desse amarrado lógico, esperava que os mais Senadores concluíssem que o orçamento apresentado por Thomas Cochrane foi mal feito. Posto nesses termos, a

[192] Quando C. B. Ottoni recuperou essa passagem, em 1859, ele era o presidente da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Há esse instante, já havia sido iniciado os trabalhos de transposição da Serra do Mar com os trilhos. Pouco antes, ele havia enfrentado fortes críticas. Tratou-se de uma refrega intensa e bastante virulenta. A escolha do risco da ferrovia, e a técnica construtiva se deu em meio a fortes enfrentamentos, que ganharam as páginas das folhas periódicas de então. Questionava-se o custo daquela obra. E, aquele momento, por vezes, chegou-se a noticiar que aquela estrada de ferro deveria ser entendida como uma estrada de ouro, tamanho os gastos com sua execução (BORGES & MARINHO, 2015).

obra era inexequível. A conclusão era a mesma que, pouco antes, havia sido esposada por Carneiro Leão. Havia sinergia entre os valores da légua calculada por Vasconcelos e Carneiro Leão. Apoiados em uma análise das circunstâncias do Brasil, ambos concordavam que o custo do trabalho no Império era mais elevado que na Europa, para Carneiro Leão, e de modo mais circunscrito, na França, para Vasconcelos.

Vasconcelos e Carneiro Leão não pararam por ai. Após demonstrarem que o projeto não era bom, enlaçaram esse problema a outro. O Império encontrava-se em dívidas que ultrapassavam, em muito sua capacidade de amealhar recursos. Com isso, jogaram na mesma trama que, nem o projeto era bom e, nem "nas nossas circunstâncias" o governo se encontrava em condições de absorver novas dívidas. Interessante notar que na sessão do dia 25 de fevereiro, Costa Ferreira se empenhou para minimizar as críticas ao projeto. Mas, não o fez rebatendo o argumento de que o orçamento não foi bem construído. Em vez de seguir por essa linha, ele tentou deslocar o foco do debate. Entre os estratagemas que escolheu usar, tentou ironizar a frase de efeito lançada por Vasconcelos aos mais Senadores. Ele resumiu parte dos argumentos de Vasconcelos do seguinte modo: "diz-se também: – o dinheiro é pouco -, e o nobre Senador por Minas até repetiu este dito de um célebre Francês: – As estradas de ferro, impropriamente assim são chamadas, deviam denominar-se estradas de ouro". Feito isso, debochou: "Oxalá, Sr. presidente, tivéssemos estradas que percorressem do norte ao sul do Brasil; ainda que fossem de ouro, porque então diria eu: – o encantado El-dourado está descoberto!". A expressão – tramada em tom de troça, de zombaria – ocultava sua impossibilidade de defender o orçamento. Não foi sem motivos, portanto, que o deboche foi encapsulado no esforço por deslocar o escopo da análise. Disse assim: "senhores, para reconhecer a utilidade desta medida, basta só olhar para o estado de atraso em que se acham as comunicações no Brasil". Como já vimos, pouco antes ele já havia proposto esse deslocamento da questão, dizendo assim: "Sr. presidente, de que se trata presentemente? É porventura de saber-se se as estradas de ferro, as máquinas de vapor são úteis? Não, certamente; isto é questão decidida [na Europa e nos Estados Unidos...]". E seguiu, dizendo que "na primeira discussão, pois, desta resolução trata-se só de saber se com efeito uma estrada de ferro estabelecida no Brasil é ou não útil" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 439-440). Costa Ferreira não se permitiu defender o orçamento do projeto. Não se permitiu entrar no campo da análise mais rigorosa da validade e viabilidade da proposta. Desconjuntou. Tentou desviar o olhar dos seus colegas da Alta Câmara. Chamou os mais Senadores para olharem à necessidade e

utilidade das estradas de ferro. Por sinal, é bastante curioso o trecho da fala de Costa Ferreira que antecedeu aquele deboche. Referindo-se a afirmativa de Carneiro Leão, de que o projeto não foi estudado – afirmativa endossada por Vasconcelos em sua frase de efeito – Costa Ferreira reclamou.

> O SR. FERREIRA: [...] Diz-se porém que o projeto não é bom, que não foi bem estudado: ora, não poderia eu perguntar à nobre comissão por que não propôs que fosse emendado? Mas já que a nobre comissão o não quis fazer, passe o projeto à segunda discussão, e nela o emendaremos como melhor parecer. Como rejeitar *in limine*, sem exame, um projeto desta importância? (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 440).

É curioso ver o modo como Costa Ferreira escolheu impor deslocamentos. Se deslocou a questão, dizendo que o que estava em jogo era saber se era ou não útil uma estrada de ferro no Brasil, também deslocou o papel da Comissão de Fazenda do Senado e depois do próprio Senado. Em resumo, ele propôs que as estradas de ferro eram de utilidade ao Brasil, porque a experiência da Europa e dos Estados Unidos comprovava isso. "E quem pode duvidar que o Brasil demande estradas de ferro, quando a utilidade destas salta aos olhos de todos?", dizia ele. Entendia que a proposta de participação do governo como acionista da empresa deveria ser aprovada. Nesses termos, cabia a comissão "emendar" a proposta. Contudo, como "a nobre comissão o não quis fazer" essas emendas, ele advogava que a proposta fosse à segunda discussão para que nela os Senadores a emendasse "como melhor parecer". Indagou: "Como rejeitar in *limine*, sem exame, um projeto desta importância?". É curioso que tenha amarrado sua fala desse modo. Afinal, ele se referia ao exame feito por Vasconcelos e Carneiro Leão. Parece que também deslocava o sentido da palavra exame. Propunha que examinar, em vez de ser lido como analisar, avaliar, interrogar, arguir, etc., deveria ser lido como retificar, corrigir, ajustar e, por fim, o termo que escolheu usar: emendar. Costa Ferreira deslocava as atribuições dos Senadores. Sob o prisma que escolheu olhar, aos Senadores competia corrigir o projeto de *outrem*; de um particular. Ao Senado, competia retificar, corrigir, ajustar – ou seja, emendar – o projeto de Thomas Cochrane. Mas, como assim? Como o Senado poderia alterar os dispositivos técnicos do projeto e aprovar a participação do governo nessa empresa? Ainda que fosse possível aos Senadores retificarem esse projeto (não era!), ajustarem seu orçamento – e, com isso, interferir e modificar os dispositivos técnicos da proposta – como

poderiam aprovar a participação do governo a um projeto que já não era mais o mesmo, que distorcido e desfigurado, não representavam os compromissos propostos por aquele particular? O mais curioso foi que, pouco antes, na sessão do dia 23, Holanda Cavalcanti se dispôs a realizar lá algumas emendas. Após lançar seu queixume sobre a assimetria de forças em disputa,[193] Holanda Cavalcanti dirigiu-se a Vasconcelos e disse: "Todavia, permita o nobre Senador que lhe diga que os seus cálculos não estão muito bem preparados, e que falharam em sua base" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 431). Com essa introdução, era de se esperar que Holanda Cavalcanti fosse desconstruir os cálculos apresentados por Carneiro Leão e Vasconcelos para defender o projeto e o orçamento tal como apresentado por Thomas Cochrane. Ele realmente se propôs a outro cálculo. Contudo, e como antecipamos, não para demonstrar que o projeto era bom, mas para emendá-lo.

> O SR. H. CAVALCANTI: [...] Sr. presidente, o nobre Senador principiou por avaliar uma légua de caminho de ferro em mil contos de réis.
> O SR. CARNEIRO LEÃO: – Talvez ainda seja pouco.
> O SR. H. CAVALCANTI: – Pois se quer mais, diga, para fazer o meu cálculo. Mas tomemos a base de mil contos de réis por légua: quer-se uma estrada de ferro daqui até Resende, que são 30 léguas; logo imposta em 30 mil contos de réis. Bem; mas o nobre Senador disse que era indispensável dois trilhos de ferro, um para vinda outro para volta.
> O SR. VASCONCELLOS: – É o que diz o projeto.
> O SR. H. CAVALCANTI: – *Eu não vou ainda ao projeto*; em segunda discussão o farei; por ora trato de demonstrar a possibilidade e utilidade da estrada. O nobre Senador baseia o seu cálculo em dois trilhos de ferro, na extensão de trinta léguas, para que diz que são precisos 30 mil contos de réis; ora, se eu lhe disser que podemos fazer a estrada em um só trilho? (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 431 (destaque nosso).

Ao ouvir esse amanho, Carneiro Leão se pôs ao rebate. Disse que "o nivelamento do terreno é que acarreta a principal despesa". A essa afirmativa, Holanda Cavalcanti lançou um par de perguntas retóricas. "O que é que o nobre Senador entende por nivelamento? É aplanar o leito da estrada?". Propondo essa reflexão, o Senador por

[193] Ou, como nas palavras que já lemos: "eu devia-me importar bem pouco com isto, e não tomar parte na discussão, porque é perder tempo, visto que os princípios que dominam hoje são os dos nobres Senadores; eu não lhes quero disputar a palma; portanto, para que hei de estar a cansar-me e a perder tempo"

Pernambuco continuou com seu estratagema. Chamou os mais Senadores a uma constatação: “a despesa que se faz para aplanar o caminho em duas braças de largo não é a mesma que para quatro ou para mais de quatro, porque, quando os trilhos são dobrados, não ocupam somente o dobro do espaço de uma; é necessário mais alguma coisa”. Se Vasconcelos havia extraído do projeto que eram necessárias duas vias, uma para ida, outra para volta, Holanda Cavalcanti propunha que se fizesse uso de apenas um par de trilhos. “Ora, se a base dada pelo nobre Senador é de mil contos para dois trilhos na extensão de cada légua, digo eu que, não se precisando de dois trilhos, bastando um só, teremos já a despesa reduzida a quinze mil contos”. Seguiu explicando que “se daqui a Rezende são 30 léguas, em um só trilho, e com um só motor de vapor faz-se duas viagens por dia” segundo seu cálculo, “30 léguas são 90 milhas andando 9 milhas por hora, que não é muito, temos que em dez horas se faz a viagem; por conseguinte, pode fazer-se duas viagens no dia. Isto é, uma de vinda outra de volta”. Mas Holanda Cavalcanti ainda não havia terminado seus cálculos. Disse assim: “o nobre Senador, pois há de admitir que a sua base de mil contos de réis por cada légua de dois trilhos de ferro seja dividida ao meio. Por isso que com um só trilho se satisfaz o serviço”. Ao que parece, acreditando que seus cálculos produziam grande redução de custos, se comparado ao que foi apresentado por Carneiro Leão e Vasconcelos, ou seja, que suas estimativas corrigiam os exageros que dois pares de trilhos podiam representar, se permitiu elevar o valor da légua em mais 100 contos. Como em suas palavras, “mas eu ainda quero dar 600 contos de réis por légua: em trinta léguas, que é a extensão que tem de percorrer este trilho, temos uma despesa de 18 mil contos” (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 431). Se Holanda Cavalcanti acreditou que sua proposta contribuía para tornar o projeto mais viável, vejamos, que, ainda assim, os valores que, ao seu modo, preferiu tomar por base de cálculo, fizeram com que o custo total ultrapassasse em 10 mil contos de réis o orçamento de Cochrane. Isso era mais que o dobro do que estava disposto no projeto. Feito esses cálculos, Holanda Cavalcanti questionou a referência escolhida por Vasconcelos e Carneiro Leão.

> O SR. H. CAVALCANTI: – O nobre Senador falou da França: disse que a França tem apoiado muito o estabelecimento destas estradas, e eu entendo que a França é quem menos tem apoiado semelhantes empresas: ultimamente até uma grande catástrofe ocorrida em França numa estrada de ferro deu lugar a que se tomasse horror a elas por algum tempo.

> O SR. C. LEÃO: – Pelo contrário, depois desse desastre aprovou-se no corpo legislativo um projeto cobrindo a França de estradas de ferro.
> O SR. H. CAVALCANTI: – Sim, mas por algum tempo muito paralisou esse acontecimento a efervescência dessas empresas. Veja o nobre Senador os grandes caminhos de ferro da Bélgica, exclusivamente estabelecidos pelo governo; veja mesmo o que faz a Rússia a este respeito: já não falo da Inglaterra, onde esses caminhos multiplicam-se a todos os momentos.

Estudando o prospecto que foi posto na circulação em 1839, Gabriel Dias verificou que Thomas Cochrane esteve atento aos dois "paradigmas ferroviários" que deram maior impulso a introdução e desenvolvimento das estradas de ferro no Atlântico-Norte. De um lado, encontrava-se o paradigma inglês, e, de outro, o norte-americano. É muito curioso que, tanto os defensores como os detratores da aprovação da participação do governo como acionista da ICEF, não tenham dado maior atenção à escolha técnica adotada por Thomas Cochrane para avaliarem o orçamento proposto; não tenham se disposto a avaliarem as diferenças entre os paradigmas, no que se refere ao custo construtivo. De certo modo, a forja desses dois paradigmas desvelava as diferenças entre as experiências vividas e os horizontes de expectativas que contribuíam para formar e conformar os diferentes modos de inserção dessas nações nas novas condições globais abertas com a Era das Revoluções. Segundo o entendimento do autor, no prospecto buscou-se justificar que o programa ferroviário a ser implantado no Brasil deveria levar em conta suas especificidades, ao mesmo tempo em que apontar para um projeto de desenvolvimento atinado a sua realidade. Foi nesses termos que, diferente da Inglaterra – onde, de modo mais recorrente, as estradas de ferro percorriam trechos mais curtos para ligar regiões mais densamente povoadas e fortemente amalgamadas no arranjo produtivo que sustentava indústria de transformação – no prospecto havia um amanho argumentativo que propunha um encaminhamento programático que buscava estabelecer relações entre o modelo agroexportador estadunidense como exemplar aos projetos que deveriam ser levados a cabo no Brasil. Dito de outro modo, no prospecto havia uma explícita proposta de desenvolvimento econômico para o Brasil, que, tomava por referência os Estados Unidos. Segundo Gabriel Dias, nesse programa subjaz a proposta de que o

> Brasil à semelhança dos Estados Unidos deveria expandir sua ligação ferroviária do litoral para o interior, tal como fizeram dos

> portos de Baltimore, Boston e Nova Iorque em direção as terras do Oeste. Essas ferrovias teriam aproximado a capital da federação, Washington, daquelas regiões produtivas do Eiré, Aleghany, Ohio, Cincinnati e Michigan; permitindo grande progresso material e moral, ao coadunar pela integridade e união da república. O EUA na década de 1830 havia acabado de inaugurar sua primeira ferrovia de longa seção, a *Baltimore Ohio Railroad*, e a primeira estrada de ferro transalpina do continente, a *Alleghany Portage Railroad* (DIAS, 2018, p. 24).

Ainda segundo Gabriel Dias, um importante fio condutor dos argumentos contidos no prospecto era que o "sistema ferroviário norte-americano [...] teria muito mais similitudes com o do referido projeto devido a geografia econômica similar a do Brasil". Na apresentação da contraparte a esse paradigma, os "ingleses [...] construíam suas estradas com demasiado luxo, enquanto na América esse dispêndio não poderia ser realizado". No confronto entre os dois modelos, engenheiros e empreiteiros dos Estados Unidos aprenderam a "empreitar ferrovias com menos capital, atendendo as necessidades de um país com dimensões continentais e, por sua vez, longuíssimas seções ferroviárias". O autor concluiu que "o custo de légua de trilho no sistema norte-americano seria muito mais barato que o britânico" (DIAS, 2018, p. 24).

Com seu olhar perspicaz, Gabriel Dias aquilatou e alargou as possibilidades de investigação junto à fonte que tão bem analisou. No prospecto há um compilado de 115 Estradas de Ferro construídas nos Estados Unidos e a apresentação do custo das milhas dessas estradas. Segundo ele, o "termo médio para todo sistema nacional foi de 25.000 dólares por milha". Mas o autor não ficou contido nem a apresentar esse termo médio, como também não se permitiu apenas repetir os dados que coletou nas fontes. Para melhor compreender esses dados, ele os organizou em 4 grandes regiões. Para cada uma dessas regiões, apontou o número de estradas, o total de milhas e o valor médio da milha por dólar. A primeira região que elencou foi da "Pensilvânia". Com um total de 36 estradas e 850,3 milhas, o valor médio de cada milha foi calculado em 33.000 dólares. A segunda região, composta por "Virginia, Carolina, Geórgia e Flórida", contava com 23 ferrovias e 1.675,5 milhas construídas a um custo médio de 22.000 dólares por milha. A terceira região era formada por "Alabama, Louisiana, Mississipi, Kentucky e Tennessee". Essa região contava com 27 estradas que perfaziam o total de 1.148,25 milhas construídas a um custo médio de 19.500 dólares. Por fim, a quarta região, formada pelas localidades de "Ohio, Indiana, Michigan e Illinois". Essa última região contava com 29 estradas e um

total de 2.821 milhas construídas a um custo médio de 21.300 dólares por milha (DIAS, 2018, p. 24-25).

> É importante notar que a variação do valor de milha por dólar é muito dispare da Pensilvânia para as demais regiões. Os estados que compõe o *Deeper South* [terceira região] e o *Upper South* [segunda região] formam o bloco escravagista da república. A média de valor no sul escravagista é, portanto, de 20.750 dólares por milha para um sistema ferroviário de 2.823,75 milhas. Nas regiões sem escravismo da Pensilvânia [primeira região] e dos Estados a Noroeste do Rio Ohio [quarta região] a média é de 27.150 dólares por milha para um sistema ferroviário de 3.671 milhas. Esses dados denotam que o Sul Escravagista compõe 43% das milhas presentes da proporção média de 25.000 dólares, quando o Norte compõe 57% do total e que o custo por milha deste é 6.400 dólares mais caro (DIAS, 2018, p. 25-26).

Vejamos que no prospecto de 1839, Thomas Cochrane indicou sua escolha pelo "paradigma ferroviário" norte-americano. Mas, de modo subjacente, não alinhavou a totalidade dessa experiência, para "servir de exemplo para o Brasil nos progressos materiais". Cochrane propôs que era "dos Estados-Unidos que se deve[ria] colher todos os dados, todos os cálculos a respeito da construção das estradas de ferro". Apesar de Cochrane apontar para o menor custo da obra nos Estados Unidos que na Europa, a bem tramada análise da fonte empreendida por Gabriel Dias desvela que, na região algodoeiro-escravista, o custo da obra era ainda muito menor, se comparado com as regiões não escravistas. Nesses termos, se de modo geral o sistema construtivo adotado nos Estados Unidos era mais barato que na Europa, a região calcada na mão-de-obra escrava puxava para baixo o valor do termo médio construído do sistema. Não é desmedido inferir que Thomas Cochrane tivesse seus olhos direcionados a principal zona norte-americana de produção de commodity ao mercado exterior. Era essa fração que deveria servir de exemplo ao desenvolvimento e progresso do Brasil. Vale lembrar que, para Thomas Cochrane, o principal alicerce de sua proposta era atender a demanda da melhoria das vias interiores que percorriam as principais zonas de produção cafeeiro-escravista, tanto a zona de expansão, quanto a nova zona de introdução. Apesar de o exemplo norte-americano ter sido, não poucas vezes, chamado a baila daquela refrega; no que se refere ao "paradigma ferroviário" escolhido, ele não foi levado em consideração na avaliação do custo da obra. Tanto os defensores da autorização para que o governo pudesse integrar o rol dos

acionistas da empresa, como os detratores dessa autorização, mais que secundarizaram essa parte da proposta. Eles invisibilizaram essa fração substantiva dos argumentos que compunham o quadro contextual amanhado por Thomas Cochrane.

Bem sabemos que, na proposta para a construção de uma estrada de ferro na Província de São Paulo (apresentada em 1836 e retificada em 1838), havia um dispositivo que impedia a utilização de mão-de-obra escrava nas obras daquela ferrovia. Como vimos, seguindo de muito perto as inferências de Adolfo Pinto, Odilon Matos se propôs a uma interpretação. Para ele, ao impedir que a Aguiar, viúva & filhos Co e a Platt & Reid Co fizessem uso de escravos na construção da estrada que "deveria ligar Santos ao planalto, ou mais precisamente, as então Vilas de São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes", "o governo provincial já se preocupava com os problemas de colonização e trabalho livre". Não descartamos que essa possa ser uma interpretação possível. Contudo, vale recordar que, nem Adolfo Pinto, nem Odilon Matos chegaram a evidenciar os debates que teriam suscitado esse dispositivo legal como forma de aprofundar essas análises. Não era o caso. O tema era tangencial, e não o objeto fulcral de seus estudos (MATOS, 1990, pp. 60-61). Ao que parece, os autores partiram da assertiva que a cláusula teria sido uma imposição dos deputados provinciais, posto o modo como amanharam sua interpretação. Seria possível que a existência daquela cláusula tivesse relação com outro amanho de forças? Seria possível que a proposta tivesse partido não dos deputados provinciais, mas das escolhas técnicas operadas por Frederico Fomm, que era o gerente da empresa, ou por Mornay, que era o engenheiro responsável pelos estudos preliminares da obra? Mas, sendo a cláusula uma imposição dos deputados, ela poderia atender a outras circunstâncias, que não aquela da projeção da colonização e do trabalho livre em detrimento ideológico a escravidão? Seria possível que naquele quadro, fortemente marcado pela crescente polarização dos modos de interpretar os benefícios ou malefícios da lei de 7 de novembro de 1831 ganhava as ruas, as praças, os jornais e os acirrados debates nas diferentes Câmaras? Poderia compor esse debate as constantes lamentações pela diminuição da entrada de novos escravos e o quadro de lutas pela sua retomada? Aquele dispositivo seria resultante de pressão dos senhores escravistas que, por um lado talvez não desejassem ter uma empresa por associação de capitais entrando na arena dos compradores de escravos e interferindo na conformação dos preços dos cativos no mercado? E quantas outras possibilidades de interrogação? Seja lá como for, importa aqui salientar que esse dispositivo que constrangia a atuação da Aguiar, viúva & filhos Co

e a Platt & Reid Co, simplesmente inexistia no contrato assinado por Thomas Cochrane com o governo Imperial. A ICEF não estava impedida de fazer uso da mão de obra escrava na execução daquela ferrovia. Se a mão de obra livre no Brasil era mais cara que na Europa – e também o era em relação aos Estados Unidos, a utilização do trabalho escravo fariam os cálculos propostos por Carneiro Leão, por Vasconcelos e por Holanda Cavalcanti despencar. Mas, os Senadores não lançaram seus olhares a essa possibilidade, que estava em aberto. Afinal, no contrato não havia regulação sobre o tipo de mão de obra a ser empregada. Seja lá como for, o orçamento era pouco detalhado e, ao menos no prospecto, não havia detalhamento, não havia memória de cálculo que permita lançar certeza sobre a utilização ou não da mão de obra escrava. Contudo, não permitir lançar certeza é permitir lançar dúvida. Se essa dúvida não pairava sobre o caso da experiência paulista, ela existia para o caso da estrada de ferro proposta por Cochrane. E isso é muito diferente da certeza com que operaram os Senadores. Se o orçamento era inviável pela certeza de que o trabalho no Brasil custava caro, no que toca aquela proposta de ferrovia, fica a dúvida sobre tamanha certeza.

Diferente do que Costa Ferreira tentou sugerir, não nos parece que a maior barreira à aprovação daquela proposta fizesse morada na dificuldade por justificar que as ferrovias poderiam contribuir para acelerar o desenvolvimento do progresso material e da civilização do Brasil. O mais difícil foi convencer que aquele projeto fosse viável. De modo mais geral, os defensores da aprovação se esforçaram em apresentar verdades universais para justificar a utilidade das estradas de ferro ao Brasil. Essas sedutoras inferências não foram questionadas ou postas em dúvidas por Oliveira, Carneiro Leão ou Vasconcelos. Contudo, estes últimos entendiam que essas abstrações mais gerais eram de pouca validade para àquela discussão. Os defensores da autorização para que o governo participasse como acionista da ICEF organizaram suas argumentações em elocuções mais amplas, que, quase sempre, poderiam caber em qualquer proposta de ferrovia. Mas, não desceram a uma análise mais circunscrita da proposta, nem de sua utilidade ou viabilidade. Por seu turno, os que se opunham a essa autorização, levantaram dúvidas sobre a necessidade e viabilidade da proposta. Por um lado, tentaram descer, ao modo como melhor lhes pareceu, as minúcias do projeto para dizerem que ele não era bom; que não foi bem elaborado. Propuseram uma análise das circunstâncias para amanharem necessidade e viabilidade. Vasconcelos levantou dúvidas sobre as reais necessidades de uma ferrovia, ou, como em sua indagação, “é útil uma estrada de ferro com a direção proposta no projeto, e

na extensão designada?". Somou a isso – e ao que nos parece, com peso maior – a necessidade de "*saber se nas nossas circunstâncias podemos ter uma estrada de ferro, e da extensão da de que trata o projeto*".

> Nós não temos sondado as necessidades, para o dotarmos das instituições de que ele precisa. [...] Lemos uma linda teoria; diz um outro que a esta teoria deve tal país a sua prosperidade, fortuna e glória; queremos logo naturalizar no nosso país essa instituição; andamos sempre aos saltos e daí vem que não poucas vezes temos baqueado (VASCONCELOS, 1838. *Apud*. LYNCH, 2015, p. 323).

Como já mencionamos, diferente da pecha que os progressistas buscaram colar em Vasconcelos e Carneiro Leão, não encontramos passagens mais contundentes onde esses atores tenham se levantado contra o símbolo de progresso e civilização que as ferrovias representavam. Isso não significa dizer que em meio àquelas disputas ideológicas não tenham feito uso dessa alegoria para desancarem seus opositores. Vejamos que para Vasconcelos, "o regresso significava [...] a aplicação da *bula das circunstâncias* (o realismo político) à política brasileira, como resposta aos problemas decorrentes da transposição acrítica das teorias cêntricas (norte-americanas e inglesas) para o contexto brasileiro" (LYNCH, 2015, p. 323). Rejeitando os princípios bradados pelos progressistas, Vasconcelos buscou no quadro conceitual do Liberalismo Doutrinário as lentes para sua leitura da realidade. Como lhe era costumeiro, o Senador por Minas Gerais lançou mão de certa ironia, para estocar seus opositores. Procurando impor uma leitura sobre o modo de proceder dos progressistas, Vasconcelos denunciava o caráter afoito com que olhavam para a realidade. Disse: "talvez se queira imitar os estados norte-americanos, que têm sido muito francos em fazer estas concessões". E para demonstrar que seus opositores não conheciam bem a realidade que tomavam por exemplo, Vasconcelos lançou sua critica mordaz dizendo: "mas lembrem-se que os norte-americanos hoje estão muito comedidos, porque têm reconhecido que essas estradas são muito úteis, sim; mas que quando são feitas sem circunspecção, sem se atender às necessidades do país, causam gravíssimos prejuízos". Lançando mão do arsenal semântico dos regressistas, dizia que tanto lá, como cá, era necessário "circunspecção". Tanto lá, como cá, era cogente estar atento "às necessidades do país", sob pena de "causa[r] gravíssimos prejuízos". Contudo, sob seu ponto de vistas, os progressistas se mostravam incapazes desse olhar mais acurado.

Seguiam com os olhares turvados por belas experiências produzidas alhures. Encantados, faziam análises pouco refletidas sobre as necessidades e as circunstâncias do país. Precipitavam-se em suas análises da realidade, o que ficava patente pelo modo imponderado como defendiam aquela proposta. Apoiado no princípio de "aplicação da *bula das circunstâncias*", Vasconcelos seguiu com sua artimanha argumentativa lançando uma exclamação. "Ora, nas circunstâncias em que nos vemos, segundo disse o nobre Senador, quando não temos meios para fazer face as despesas públicas, iremos contribuir com 2.000 ações para esta companhia!" Buscando imprimir nova ênfase a sua elocução, subiu o tom, exclamando novamente. "Iremos excitar o público a empregar seus capitais em uma obra ruinosa ao país e ruinosa aos acionistas!" Em seguida, lançou sua farpa embebida em sarcasmo envenenado e debochou: "teremos ao menos o prazer de justificar-nos com a excelência das estradas de ferro" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 429). Em sua virulenta ironia, Vasconcelos estabelecia as fronteiras que posicionavam os diferentes sujeitos que protagonizaram aquele encarniçado e alongado debate no Senado. De um lado, estavam aqueles que seguiam entorpecidos por "linda teoria"; que insistiam em "medidas precipitadas" e na "adoção de teorias incompletas" e que não tinham "em seu abono o cunho da experiência". De outro, aqueles que, como Vasconcelos, viam no "sistema do regresso" o "remédio aos males da desordem" (LYNCH, 2015, p. 323).

Vimos antes que Holanda Cavalcanti operou um conjunto de torções e contorções para estabelecer que a melhoria das vias de comunicação interiores e a introdução das ferrovias, conforme defendido pelos progressistas, significavam "a verdadeira centralização". Frente à luta por demarcar os sentidos da linguagem em meio aquela disputa ideológica, na sessão do Senado de "12 de maio de 1838", Vasconcelos "ensaiou [...] explicar [...] o significado do regresso – 'desta palavra, deste sistema, que eu considero o verdadeiro progresso'" (VASCONCELOS, 1838. *Apud*. LYNCH, 2015, p. 318). Vasconcelos bem sabia que, àquele instante, as fronteiras entre regressistas e progressistas estavam em construção e disputa. Os conteúdos e formas mais gerais dos campos de força em contenda já estavam postos. Contudo, certamente não escapava a Vasconcelos que os seus traços mais finos e sofisticados estavam em construção. Também não lhe escapava que tais fronteiras tinham, e mesmo precisavam ter certo grau de fluidez tecidas no acontecer, nas transformações operadas no transcurso histórico. Como vimos anteriormente, era exatamente nesse ponto que ele situava o político, que deve ser capaz de reconhecer esse movimento da sociedade. O político não devia se permitir ficar cego. Ele

reconhecia que as lutas, as disputas, os enfrentamentos por vezes encobria as possibilidades de escolha das posições dos sujeitos. Enevoavam os extremos e, com isso, ocultavam o justo meio. E era ao político que competia ter a clareza necessária para bem perceber os extremos e operar, na realidade concreta, como dirigente (SALLES, 2017(c), pp. 42-44). Certamente por isso, nem Vasconcelos, nem Carneiro Leão desejaram que aquele debate fosse alongado. Isso seria abrir margem para que os liberais tivessem meios para continuarem a insistir naquele ponto que, potencialmente, carcomia algumas das amalgamas que aglutinavam diferentes sujeitos na órbita da leitura de ordem proposta pelos conservadores. A melhoria das vias interiores com a adoção daquele célere modal de transporte interessava as frações da classe senhorial, que de vários modos chegaram a tencionar pela aprovação daquela proposta. Contudo, Carneiro Leão e Vasconcelos entendiam que o projeto não era bom. Que o valor orçado era insuficiente para a construção daquela ferrovia. Mas Vasconcelos se permitiu ir além para estabelecer algumas outras inferências. Se, em 1834, Vasconcelos dizia que a melhoria das vias interiores estimularia o desenvolvimento e a civilização, em 1843, ele dizia ser necessário avaliar as circunstâncias do país. E naquelas circunstâncias, se as melhorias das vias interiores fossem feitas sem grande circunspecção, causariam prejuízos.

> O SR. VASCONCELLOS: [...] Para fazer pois esta estrada de trinta léguas, o país terá de consumir 30 mil contos de réis! Disse-se que é um meio de promover a riqueza pública: é a primeira vez que tal ouço! Empregar cabedais que não produzem um rendimento proporcional é promover riqueza pública! É para mim coisa nova. O que é que pode produzir esses 30 mil contos de réis empregados na estrada? Calculemos quanto rende o dinheiro entre nós, e incluamos o juro da indústria do diretor da empresa: quero supor que o juro do dinheiro será de 8 por cento e o da indústria do empresário, que muitas vezes produz mais do que o capital, seja de 7 por cento; temos pois 15 por cento, e penso que este cálculo não é exagerado, porque o dinheiro na praça do Rio de Janeiro, onde me parece que o juro é mais baixo do que em qualquer outra parte do Brasil, corre a 10 por cento; mas quem pede dinheiro a 10 por cento não espera tirar do seu emprego só esse juro, e sim tirar também um lucro que pague bem o seu trabalho. Suponhamos pois 15 por cento; em quanto importa o juro de 30 mil contos de réis a 15 por cento?
> O SR. C. LEÃO: – Anda por 4.500 contos.
> O SR. VASCONCELLOS: – Ora, Sr. presidente, o café que há de conduzir por esta estrada valerá no ano 4.000 contos? Creio que não (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 428).

Em primeiro lugar, vale aqui apontar para uma das diferenças substantivas entre as argumentações operadas por progressistas e regressistas naquela refrega. Vimos que de modo corrente, os progressistas se esforçaram por significar aquela proposta de ferrovia como um poderoso instrumento para a interiorização do progresso e da civilização. Neste sentido, o principal mote bradado por eles era que as estradas de ferro iriam abrir a fronteira agrícola e estimular a industrialização, contribuindo para elevar a densidade demográfica das áreas interioranas. Esse tipo de argumentação se diferencia bastante da análise empreendida por Vasconcelos. Ele entendeu que a proposta daquela ferrovia estava subordinada aos interesses da cafeicultura. Ou seja, ele entendia que aquela era uma proposta que, no primeiro plano, foi elaborada como uma estrada do café. E foi nesses termos que ele questionou se os ganhos com o transporte do gênero seria suficiente para sustentar aquela ferrovia. É muito importante destacar que, quando Vasconcelos perguntou se "o café que há de conduzir por esta estrada valerá no ano 4.000 contos?", ele não deixou de operar uma ressalva, com a intenção de estabelecer uma distinção entre a zona de expansão e a nova zona de introdução da cultura cafeeira – ou, como na categorização de Barros de Castro, por sua "característica, a lavoura em expansão compreendia: uma faixa ou zona pioneira, onde o café está penetrando; uma região em que ele se encontra consolidado e plenamente produtivo [...] (CASTRO, 1971, pp. 60-61). Vasconcelos disse assim: "Eu não falo do café que se exporta para fora do Império; esse sem dúvida importa em mais; falo só do que pode vir por essa estrada. Este de certo não valerá 4.000 contos" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 428).

Como já sabemos, Thomas Cochrane amanhou sua proposta os interesses das duas zonas de produção cafeeiro-escravista. No risco ferroviário que propôs, a ferrovia iria atingir o Médio Vale Fluminense em terras de Piraí, para de lá, irradiar-se em direção a Resende, de onde adentraria a Província de São Paulo. Se o risco da ferrovia não iria atingir Bananal, Valença, Vassouras e Paraíba do Sul, por exemplo, a maior fração dos produtores dessas localidades poderiam conduzir suas arrobas de café até Piraí, para seu embarque. Para isso, salvo talvez alguns dos produtores de localidades como Pati do Alferes, que já se encontravam muito próximos a Serra, e, que talvez os custos para deslocarem sua produção até Piraí não fossem vantajosos, os mais, em vez de terem que fazer sua produção transitar pela Serra do Mar, poderiam deslocar sua produção sem que os tropeiros tivessem que enfrentar esse desafio. Por sua vez, mesmo para aqueles que a

melhor opção fosse fazer as tropas deslizarem a produção através da Serra, em vez de embarcarem seus grãos nas chatas dos portos situados ao fundo da Baía da Guanabara, a exemplo do Porto de Estrela, poderiam embarcar seus grãos de café em estação situada ao sopé da Serra. Contudo, em sua argumentação, Vasconcelos secundarizou esses interesses, que estavam na base mais fundamental da proposta de Thomas Cochrane.[194] Ao que parece, Vasconcelos introduziu ali essa distinção para amanhar um escape que pudesse dar sustento à seu argumento. É curioso que não tenha sido rebatido de modo mais contundente nessa fração de sua enunciação. O único que se propôs a isso, foi Holanda Cavalcanti, que, contudo, o fez de modo tímido. Segundo o Senador por Pernambuco, "todas as fazendas que ficassem na direção da estrada de ferro e as situadas em caminhos que fossem ter a ela, tomariam esta direção para levarem seus produtos ao consumo". Holanda Cavalcanti também não deixou de chamar a atenção para a assertiva de que "a maior parte dos acionistas, as pessoas que mais se interessam por este estabelecimento, são os fazendeiros do Rio de Janeiro" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 428 e 432-433). Mas, nem Holanda Cavalcanti insistiu de modo mais contundente nesse rebate, nem qualquer outro defensor da participação do governo como acionista da empresa o fez. Vasconcelos, por sua vez, tramou ali o seu rebate as principais esperanças esposadas pelos progressistas. Se eles haviam secundarizado os interesses dos lavradores da principal cultura de exportação do Império para agregar valor ao potencial incremento da interiorização da civilização e a abertura de nova fronteira agrícola, Vasconcelos aleijava a proposta de Cochrane para evidenciar que essa nova fronteira não seria capaz de sustentar a ferrovia. Tendo isso em vistas, voltemos aos cálculos propostos por Vasconcelos. Após excluir de suas suposições "o café que se exporta para fora do Império" ele dizia acreditar que o valor do frete das mercadorias que seriam transportadas por essa estrada não seria o suficiente "para pagar o juro do dinheiro empregado e o prêmio do serviço do empresário". Para tentar comprovar isso, Vasconcelos chamou os mais Senadores a uma suposição. Disse assim:

> Suponhamos que se possa perceber de carretos de gêneros transportados por essa estrada 800 contos de réis; para se perceber esta quantia é necessário elevar muito o preço dos carretos, pois

[194] É possível que esse risco ferroviário tenha despertado alguma tensão entre os diferentes produtores do Médio vale do Paraíba. Tensões que, se existiram, tornaram-se mais evidentes na década de 1850, quando dos debates sobre a segunda seção da Estrada de Ferro D. Pedro II.

> bem se vê que vem a ser um quinto do valor dos cafés transportados pela estrada; supondo porém que os carretos dos gêneros transportados pela estrada importem em 800 contos de réis, teremos ainda um prêmio anual de 3.200 contos! Temos portanto uma perda do capital proporcionado ao rendimento que se deixa de perceber na importância desses 3.200 contos; e a quanto não monta essa perda? Eu não posso agora de pronto fazer o cálculo; mas de certo o prejuízo é extraordinário (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 428-429).

Não faremos uma análise mais detida dos números que Vasconcelos escolheu criar para a produção de seus cálculos. Ainda que tenha dito que tomava o exemplo francês para realizar suas inferências sobre o valor da légua a ser construída, não restam dúvidas que os números que apresentou são tão (ou mais) frágeis quanto os que foram expressos no orçamento que ele e Carneiro Leão questionaram. Para validar essa assertiva, vale lembrar que, o próprio Carneiro Leão disse que se levam anos para realizar esses estudos, esses cálculos. Parece que tentando atenuar o desconforto criado por Carneiro Leão, ao dizer que a aprovação daquela autorização revelaria que o corpo legislativo do Brasil não tinha conhecimento algum do tema, Vasconcelos falou que não duvidava que "os nobres Senadores est[ivessem] bem inteirados nesta matéria". Mas, Vasconcelos enlaçou essa sua assertiva a um estratagema. Se de algum modo, Carneiro Leão deixou entrever que ocupava um lugar conspícuo frente a seus mais colegas do Senado no que tange ao conhecimento sobre o tema, Vasconcelos seguiu por outro trilho. Logo após atenuar essa fração dos argumentos de Carneiro Leão, disse que com base no que costumava ler "dos trabalhos das Câmaras francesas" estava com receio de que tanto ele, como os seus colegas da Alta Câmara estivessem pouco preparados para debaterem sobre aquela empresa. Segundo ele, "nas Câmaras francesas [...] tem-se procedido [...] a exames muito miúdos, muito trabalhosos". E seguiu explicando que "tem-se confessado que o corpo de pontes e calçadas em França não está ainda habilitado para fazer esses cálculos, para avaliar a importância de tais estradas". De certo modo, os valores construídos por Vasconcelos sobre o frete seguem linha semelhante – e, em certa medida, divergente dos cálculos que Thomas Cochrane fez publicar no prospecto que entrou na circulação em 1839. Os valores apresentados por Vasconcelos não deixam de ser o resultado de conjecturas, ou, como ele mesmo tratou, uma suposição. Suposição que, como já apontamos, não foi combatida de modo mais incisivo. Novamente, quem teceu algum comentário sobre isso foi Holanda Cavalcanti. Mas ele não chegou a levantar dúvidas sobre a validade dos valores enunciados

por Vasconcelos. Apenas apresentou lá o seu queixume pela não inclusão de outros itens. Dirigindo-se a Vasconcelos, Holanda Cavalcanti alegou que "no cálculo da renda o nobre Senador incluiu somente o transporte do café; não contou com o retorno de todos os gêneros que vão aos portos marítimos". Dizia ter em mãos "um papel sobre este objeto [...] por onde se vê que por esse trilho serão conduzidos muitos gêneros". E resmungou: "Ora, o nobre Senador não compreendeu em seus cálculos estes gêneros, contou somente com o café". Em resposta a essa lamúria, exclamou Vasconcelos: "E com que generosidade, porém não calculei eu o café!" (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 428-429 e 432).

Como é possível perceber, Vasconcelos nem se deu ao trabalho de rechaçar o argumento retórico de Holanda Cavalcanti. Se Vasconcelos havia excluído de suas suposições o "café que se exporta para fora do Império", ou seja, o gênero que "sem dúvida importa em mais"; em seu rebate, Holanda Cavalcanti preferiu lançar seus olhos aos outros "muitos gêneros" que seriam conduzidos por esse trilho. E assim, os dois lados em disputa acabaram por aleijar da proposta de Thomas Cochrane, seu principal mote, o "café que se exporta para fora do Império". É muito possível que Thomas Cochrane tenha levado em consideração o crescente engate da economia cafeeiro-escravista do Império do Brasil a economia algodoeiro-escravista dos Estados Unidos. Conforme avaliou Rafael Marquese, a política de isenção de tarifas ao café brasileiro nos portos da América do Norte, de 1832, franqueou forte queda do preço do gênero no mercado dos Estados Unidos. Segundo o autor, o preço caiu pela metade ao consumidor final norte-americano. Nessa nova conformação, as "implicações para a economia escravista brasileira foram imediatas". Entre 1825 e 1829, aproximadamente 23% da produção Brasileira foi remetida aos Estados Unidos. Esse percentual foi elevado para aproximados 28% entre 1830-1834, percentual semelhante ao intervalo seguinte, de 1835-1839, com o equivalente a 27,5%. Entre 1840-1844 o percentual saltou para 39% (MARQUESE, 2013(c), p. 55).[195] Como apontou Tâmis Parron, na década de 1830 o Império do Brasil superou cuba e tornou-se o maior fornecedor do gênero aos Estados Unidos. (PARRON, 2015, pp. 322-327). Contudo, talvez tenha escapado a Thomas Cochrane que esse engate se deu de forma assimétrica. Apesar de crescente, os pesos dessas duas *commodities* no mercado mundial eram muito diferentes.

[195] Em termos de valores, isso perfazia a média anual de 36.788.028 Libras (1825-1829); 111.074.342 libras (1830-1834); 192.627.601 libras (1835-1839) e 319.044.568 libras (1840-1844) (MARQUESE, 2013(c), p. 55).

> Com exceção dos últimos 25 anos de vigência da escravidão, o valor anual das exportações de algodão do Sul suplantou o valor das exportações de café do Brasil em uma proporção de dois para um, não raro com uma razão ainda maior. Ademais, essa diferença foi cumulativa. (...) O algodão ofereceu para o conjunto dos Estados Unidos uma capacidade de compra de bens de capital bem maior do que o café proveu para o Brasil, e os fazendeiros de algodão tinham muito mais riqueza para investir em ferrovias, indústrias e implementos e maquinário agrícola do que os fazendeiros de café (GRAHAM, 1990. Apud MARQUESE, 2013(c), p. 53).

Como já sabemos, a forte ampliação da produção e comercialização do café, na década de 1830, muito contribuiu para fazer reduzir a cadência do endividamento do Império. Ainda assim, os valores obtidos com os rendimentos do café no Brasil eram muito inferiores aos auferidos nas alfandegas estadunidenses com o comércio do algodão. O forte conjunto de gastos com a contenção das diferentes revoltas regenciais contribuiu para tornar bastante melindrosa a questão das contas do Império. Por sinal, só em 1846, chegou-se a um melhor equilíbrio das contas públicas (JURUÁ, 2012). Para isso, contribuíram a crescente da produção e exportação do café e as novas regras nas transações comerciais com Inglaterra. Contudo, em 1843, as contas ainda não fechavam. Ou melhor, fechavam no vermelho. Os limites orçamentários não eram os únicos, mas eram importantes limites aos investimentos em obras de infraestrutura. Tomando por base àqueles valores que supôs coerente e fazendo uso do arsenal semântico dos regressistas, Vasconcelos lançou um questionamento. Se os progressistas tanto insistiam que a aprovação daquela autorização para a introdução de ferrovias que iriam contribuir para acelerar o progresso e a civilização, Vasconcelos rebateu a esse tipo de argumento. Para ele, a defesa dessa autorização era mal calculada; era uma precipitação. Através de suas lentes, aquele tipo de defesa era o resultado da leitura afoita que os liberais faziam da realidade, sem levar em consideração as condições materiais do Império (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 429).

> Ora, em nossas circunstâncias, havemos de precipitar-nos aprovando esta resolução, que, segundo cálculo feito, vai causar ao país o prejuízo de vinte e tantos mil contos, por isso que, importando o juro anual do dinheiro empregado nessa estrada na quantia de 4.000 contos, não se perceberá uma quantia superior a 800 contos? Ninguém o dirá. Entretanto isto acontecerá

> infalivelmente se adotar esta resolução (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 429).

Como vimos anteriormente, Vasconcelos argumentou que "à vista [do] cálculo feito para estrada que comunica a capital de Minas com a do Império julgo que o estabelecimento de uma estrada de ferro não trará senão prejuízos". Essa interpretação é bastante diferente dos argumentos que apresentou em sua missiva, publicada em janeiro de 1834 nas páginas de "*O Universal*". É bem verdade que àquele instante, a proposição era para a melhoria das vias interiores através de um projeto que deveria reduzir as distâncias e aperfeiçoar as condições de trânsito por meio de complexas obras de engenharia, que, contudo, não se desdobravam na implantação de uma rede ferroviária. Sabemos inclusive que Barbacena levantou a questão e entendeu que aquele não era o momento. Que, apesar de compreender que a melhoria das vias interiores pudesse reverberar em grande desenvolvimento da economia local em sua conexão com o maior mercado consumidor do Império, a cidade do Rio de Janeiro, e, ao mesmo tempo, permitiria que alguns dos proprietários da província pudessem participar com maior fôlego da rede de produtores que também lançavam seus gêneros ao mercado exterior, o desenvolvimento suscitado não seria suficiente para sustentar empreendimentos ferroviários. Nesse quadro, Vasconcelos argumentou que o melhoramento daquela via interior iria determinar o aumento da produção, garantindo o "fluxo e refluxo das mercadorias [que] faz prosperar o comércio". Vasconcelos defendia que a melhoria das vias interiores produziria forte rebaixamento do custo dos carretos. E com os carretos mais baratos, entendia que não se deixaria de "levar ao Rio de Janeiro o café, o algodão, as frutas, o mesmo doce e tantas outras variações de nossos produtos agrícolas que ali se vendem caros ou que aparecem em pouca quantidade". Mas, naquele ano de 1843, Vasconcelos havia mudado de opinião. Nas circunstâncias em que se encontrava o Império, ele deixou de acreditar que as melhorias das vias internas fossem suficientes para estimular e promover o desenvolvimento do interior. Segundo seus cálculos, mesmo uma estrada "feita segundo o sistema de Mac Adam era superior às necessidades da província". Ele dizia entender que "logo que se construísse a estrada e se fizessem as comunicações por meio dela, podia dizer-se que em uma grande parte do ano ficaria ociosa a estrada; porque talvez em dois meses se pudessem conduzir todos os gêneros que são trazidos desses lugares". E argumentava que, se isso era verdadeiro para uma estrada feita "segundo o sistema de Mac Adam", a inatividade da estrada seria ainda

maior se o sistema adotado fosse uma ferrovia. Em suas palavras, “o que digo contra o projeto é que não temos produtos para conduzir por essa estrada; que, se a estabelecermos, ficará ociosa onze meses por ano, e talvez mesmo que a ferrugem a destrua” (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 427 e 430). Eis outra frase tornada famosa por C. B. Ottoni, quando afirmou que Vasconcelos e Carneiro Leão foram inimigos das ferrovias. E aqui, cabe observar que C. B. Ottoni parece ter comprado às inferências mais gerais, adotadas pelos progressistas, em suas generalizações; que, ao partirem dessas elaborações, tentaram imputar aos regressistas o lugar de inimigos das ferrovias; que em seus argumentos organizavam explicações amplas e abstratas sobre as ferrovias ao invés de se ocuparem em uma análise mais circunscrita àquela proposta de Thomas Cochrane. O que não deixa de ser incoerente com seu arrazoado, ao dizer que o projeto de Thomas Cochrane era desprovido de seriedade. E como já sabemos, quem questionou a seriedade da proposta foram Carneiro Leão e Vasconcelos. Vale tentar escapar ao modo como C. B. Ottoni recortou essas frases e as colou em seus escritos sem lançar luz ao contexto de sua produção. Por sinal, é importante ressalvar que, frente àquele momento de explosão temática, essa crítica não tinha por alvo certo as ferrovias; mas a questão do trabalho escravo.

> O SR. VASCONCELLOS: [...] Eu Sr. presidente, entendo que devemos cuidar de outros objetos e pôr de parte estes planos gigantescos; onde havemos ir procurar meios para estas despesas? Esperamos nós que o país vá em progresso hoje? Quando tantas comoções internas não se opusessem à sua prosperidade, não temos um grande obstáculo a isso na absoluta cessação do tráfico dos africanos? Há mais de um ano que não entra no Brasil um só africano...
> ALGUNS SENHORES: – oh! oh! oh!
> O SR. COSTA FERREIRA: – E esta! Ora, o nobre Senador está mal informado.
> O SR. VASCONCELLOS: – Talvez; mas eu refiro os fatos segundo as informações que tenho. Há mais de um ano que não entra no Brasil um só africano (risadas); todas as grandes fábricas estão ameaçadas da imediata ruína; pelo menos desde mais de ano vão diminuindo seus produtos; entretanto tratemos de estradas de ferro, façamos despesas excessivas!... (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 429-430).

Tâmis Parron narrou que, em 1829, Bernardo Pereira de Vasconcelos "recebeu em sua casa de Vila Rica, atual Ouro Preto (MG), o viajante irlandês Robert Walsh". Na ocasião, Vasconcelos já se destacava como um dos mais argutos e celebrados líderes do bloco de oposição a D. Pedro I. Segundo Parron, ele não se furtou de reclamar "ao visitante que a Grã-Bretanha 'fosse hostil ao Brasil e à sua Constituição'. Walsh não engoliu a crítica: 'achei-o fortemente imbuído de velhos preconceitos brasileiros'". Walsh dizia que "no dia anterior ao da minha visita, [Vasconcelos] tinha apresentado uma moção ao Conselho Geral da Província encarecendo a necessidade de prorrogar a data estabelecida para a cessação do comércio de escravos". Na interpretação de Parron, a "desconfiança [de Walsh] era certeira, a anglofobia de Vasconcelos tinha motivação negreira". Afinal, o "discurso que acabara de fazer no Conselho Geral de Minas" teve por resultado a forja de uma "petição pró-tráfico enviada ao Senado imperial em 13 de fevereiro de 1829". Sabemos que desde sua constituição, o Conselho Geral de Minas Gerais foi palco onde diferentes atores pugnavam por políticas de estímulo a produção e por melhoramento das comunicações entre a Província e a Corte. Na petição que foi remetida ao Senado, "os mineiros advertiam que a 'suspensão da entrada de africanos novos', estipulada na convenção anglo-brasileira de 1826, iria secar os 'rendimentos dos registros', barreiras fiscais interprovinciais, e levar a uma 'infalivelmente menor produção anual'" (PARRON, 2015, p. 309). O argumento de que a interrupção da entrada de novos escravos no Império provocaria a diminuição da produção e das rendas públicas não foi suficiente para que a discussão fosse reaberta. A solicitação não prosperou.

Por conta da Convenção Anglo-Brasileira, há época da abdicação de abril de 1831, o tráfico já era ilegal. Em meio à efervescência da abdicação, a convenção foi interpretada como o resultado de uma pressão exterior. Nesses termos, os parlamentares brasileiros pesaram sobre esse tratado o lugar e o sentido da afirmação do Brasil enquanto Estado soberano. Se de modo mais corrente, a lei de 7 de novembro de 1831 foi tratada na historiografia por lei "para inglês ver",[196] as coisas foram e não foram bem assim. Nos debates travados no Senado sobre a autorização ao governo para participar como acionista da ICEF, em 1843, Vasconcelos, quando questionado por Costa Ferreira o "por que um ou

[196] o que subjaz uma leitura que a coloca como uma espécie de simulacro, algo revestido por uma aparência enganosa, uma camuflagem para iludir os ingleses, como na leitura feita por Leslie Bethel, ao entender que, em boa medida sua aprovação se devia, na realidade, a certeza de "muitos deputados [que] nunca contaram seriamente que a lei brasileira fosse aplicada: era *uma lei para inglês ver*" (BETHEL, 2002, p. 94).

outro faz o contrabando?" respondeu: "por não sustentar os tratados que fez, não digo bem, que lhe impuseram" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 447).

Estabelecendo uma evidente disjunção entre a Convenção Anglo-Brasileira de 1826/1827 e a lei de 7 de novembro de 1831, Vasconcelos escolheu entender que os parlamentares do Brasil foram os sujeitos que ergueram o tráfico como uma questão a ser resolvida. Que protagonizaram a tessitura da lei, não como uma imposição, mas como uma decisão nacional. Em 31 de maio, o Marquês de Barbacena apresentou a Assembleia Legislativa uma proposta de lei, que alargava em muito os rigores sobre o tráfico transatlântico de escravos, estabelecendo um conjunto de regras que visavam endurecer a legislação e tornava o tráfico não apenas ilegal, mas também o equiparando a crime de pirataria e alargando o rol dos que poderiam ser punidos – incluindo aí todos os envolvidos no negócio, desde os traficantes, até os compradores, passando mesmo por aqueles que, de algum modo acobertassem o negócio.[197] Na interpretação de Jaime Rodrigues, esse aprofundamento da lei foi marcado pelo fervor por transformar a proibição, decorrente de pressões inglesas, em um projeto nacional. Nesses termos, aquela proposição foi atinada a "definição que os parlamentares vinham construindo em torno [do] conceito" de nação. Tratava-se de uma disputa onde "a cidadania restrita aos proprietários, e a eles cabendo o direito político de decidir os rumos da 'nação'" foi significada como "uma maneira eficaz de afirmar, perante o exterior, que a soberania nacional passava antes pela consolidação do poder senhorial na sociedade brasileira" (RODRIGUES, 2000, pp. 107-108).

Na mesma linha de interpretação, Rafael Marquese e Tâmis Parron entenderam que "para os parlamentares brasileiros, o tratado era algo vexatório por dar a ver que a proibição tinha sido imposta de fora para dentro, por criar um tribunal estrangeiro para julgar súditos brasileiros e por tipificar crimes jurídicos fora do âmbito da Assembleia nacional". Ainda seguindo por essa vereda, os autores entenderam que na leitura de então, os parlamentares do Brasil entendiam que, "como o Executivo, hipertrofiado, desrespeitara a soberania dos representantes nacionais da Câmara e do Senado" se fazia mister que "uma lei nacional deveria ser imediatamente aprovada [...] para reafirmar a preeminência do

[197] "a lei de 7 de novembro determinou que fossem livres *todos* os africanos ilegalmente introduzidos no Império, independente de seu resgate por cruzeiros; previu que todos os infratores – desde tripulações até fazendeiros – sofreriam processo criminal; e, por fim, permitiu a qualquer pessoa delatar à polícia não apenas o desembarque, mas também a existência, fosse onde fosse, de plantéis contrabandeados. Em síntese, ao deliberar sobre a clandestinidade em alto mar, na costa e no interior do território, o texto brasileiro ampliou o âmbito de incidência do tratado; ao definir também o proprietário como criminoso, criou novas condutas puníveis" (PARRON, 2007).

Legislativo sobre o Executivo no que tocava à política externa" (MARQUESE & PARRON, 2005, p. 109).

Tâmis Parron verificou que logo após a abdicação de D. Pedro I, em 7 de abril de 1831, abriu-se um momento em que "uma série de debates em torno da feição que o Estado e a sociedade deviam adquirir, misturada a alguns episódios de resistência escrava coletiva, estigmatizou o 'comércio de carne humana' e desaguou em ações destinadas a combater o próprio instituto da escravidão". Há esse momento, deu-se a emergência de um "caldo antiescravista" que, de vários modos, passou a demarcar os limites possíveis aos sujeitos de então. Segundo o autor, "como havia ocorrido na Era das Revoluções, o debate sobre o Estado ensejou a reivindicação de reformas sociais, e o combustível da ideologia antiescravista começou a mover as máquinas das tipografias menos contidas do país". Nesse instante, não foi incomum a publicação de matérias que denunciavam e anunciavam a elevação da temperatura nas relações entre senhores e escravos. Também foram postas na circulação várias folhas periódicas que trouxeram à cena política as tensões raciais. Esse barriu de pólvora foi percebido, entre outros, por José de Araújo Ribeiro, que era o representante diplomático do Brasil nos Estados Unidos. Ele "coligiu relatos sobre revoltas escravas no Atlântico Norte, rastreando-as em Cuba, Martinica e Caracas, e mandou ao Rio de Janeiro jornais 'cheios das circunstâncias de uma rebelião de escravos que teve lugar em Southampton, Virgínia', o banho de sangue derramado na revolta de Nat Tumer". A eclosão de duas grandes revoltas escravas, Carrancas (1833) e Malês (1835) adicionou ainda mais combustível a esse quadro potencialmente explosivo (PARRON, 2015, pp. 309-315).

Vistos em conjunto, os empenhos antiescravistas, calcados em certa ordem de princípios morais e filantropos foram somados ao receio de que o Império pudesse vivenciar experiências traumáticas como os eventos que eclodiram, anos antes, em Saint Domingues, e que fizeram do Haiti o segundo estado Nacional do Continente. O calor do momento contribuía para que o caldo antiescravista fosse engrossando. A constante pressão inglesa, o somatório de levantes escravos que se alastravam pelo continente, a recente trajetória histórica do Império em ebulição, onde o caso de Carrancas já passava a integrar o repertório de suas experiências. Tudo isso contribuía para avivar posturas contra o tráfico e encurralar aqueles que defendiam o negócio negreiro e mesmo a escravidão. Nas palavras do deputado Saturnino Souza Oliveira, a lei de 7 de novembro de 1831 ensejou "um tempo, e esse tempo data da proclamação do sistema constitucional, em que

passava em moda ser inimigo do tráfico de africanos e que até não se podia ter a reputação de homem liberal, de homem filósofo, sem ser inimigo desse tráfico" (OLIVEIRA, 1844, *Apud*. MARQUESE & PARRON, 2005, p. 109). Segundo as análises de Rafael Marquese e Tâmis Parron, entre 1831 e 1835, operou-se "uma espécie de 'pacto do silêncio' nos debates parlamentares após a aprovação da lei de 1831: quem era conivente ao tráfico, não dizia nada, apoiando-o na prática; quem era contrário, enviava projetos para aperfeiçoar a lei, mas via suas propostas invariavelmente deixadas de lado" (MARQUESE & PARRON, 2005, p. 110).

Diferente do que se possa imaginar, a lei de 7 de novembro de 1831, também conhecida como "Lei Feijó" e como "Lei para inglês ver" não foi encarada pelos sujeitos da época como um engodo. "De 1831 a 1834 o contrabando existiu, mas foi residual (vitimou 46 mil africanos ou 6% do total traficado até 1850). De 1835 a 1837 atingiu volume extraordinário (média anual de 48 mil), porém o Estado ainda não estava com ele. Do final de 1837 em diante, a escravização ilegal e o poder público brasileiro se tornaram indissociáveis" (PARRON, 2015, p. 318).[198] De certo modo, os horizontes de expectativas enunciados por Vasconcelos, na missiva de janeiro de 1834, e o modo como preferiu lembrar, em 1843, de seus esforços sobre as melhorias das estradas para a Província de Minas Gerais ajudam a compreender o tempo social a que são relativos. A emergência das reivindicações por melhorias das vias interiores nos primeiros anos das Regências, de algum modo, foram formuladas também como uma resposta a retração da entrada de novos escravos no Império. Em sua correspondência, Vasconcelos chegou a argumentar, por exemplo, que os "artistas Estrangeiros" que vindos "da Europa e da América" para serem empregados nas obras da estrada, viessem a estabelecer residência na Província, e com suas 'famílias industriosas' colaborassem para o 'aumento da população'". Mas, no mesmo ano em que havia proposto o Plano Vasconcelos Veloso e Rocha, 1835, Vasconcelos se dispôs a romper de vez com o escamoteado pacto de silêncio que vigorava até ali. Apresentou na Câmara dos Deputados um projeto de Lei em que propunha a revogação da lei de 7 de novembro de 1831. Como sabemos, ao propor o Plano Vasconcelos Veloso e Rocha, Vasconcelos já estava atento ao cada vez maior volume de notícias ferroviárias que

[198] Leslie Bethel verificou decréscimo no tráfico transatlântico ao correr dos primeiros anos da vigência da lei. Contudo, segundo sua interpretação, essa retração teria sido motivada menos pela ação repressiva e mais porque nos anos que antecederam sua tramitação e sanção, teve ocorrência uma entrada massiva de novos cativos. Segundo essa linha de interpretação, a retração da entrada de novos cativos nos portos do Brasil teria sido resultante da corrida exagerada anterior. Contudo, frente o avanço da cultura cafeeira pelo Vale do Paraíba, o tráfico teria sido reorganizado, em bases ilegais (BETHEL, 2002).

circulavam nas folhas periódicas da época. Inferimos que, àquele momento, menos que antecipar o futuro, Vasconcelos se propunha a dirigi-lo. Em sua atuação como Deputado no ano de 1835, Vasconcelos orquestrou uma interessante tríade. O regresso, como sistema de governo; as ferrovias com regra e ordem, sem sobressaltos e a reabertura do tráfico atlântico de escravos. Tudo isso, sob o manto da defesa da Monarquia dinástica, centralista, mas representativa. A ordem imperial, parecia assim, o princípio da felicidade da nação, e nesses termos, a baliza que demarcava o centro, que deveria ser buscado pelo político. Nesses termos, 1835 passa como decisivo a instauração de uma nova ordem política ao Império. Uma nova ordem onde o político, em seu papel de dirigente, não deveria se permitir cegar pelas paixões. Que, através da bula das circunstâncias, deveria buscar escapar as abstrações e operar segundo os princípios do justo meio. Em 1843, Vasconcelos acabou por recuperar em sua argumentação em contrário àquela proposta de ferrovia, de modo um tanto aproximado de suas elocuções no Conselho Geral de Minas Gerais de 1829 e da crítica a política antinegreira britânica como em suas enunciações ao viajante irlandês Robert Walsh. Mas, esse recuo não deu-se sem a escora de um novo arranjo político, marcado por um processo de ressignificação: “Fui liberal”; “Não sou transfuga”. “Como há de o político cego e imutável servir ao seu país?”. [...]

Em 1843, Vasconcelos, não poucas vezes deu ênfase em sua crença de que as estradas de ferro trariam prejuízos porque não haveria produção suficiente para sustentar a empresa. Ele se contrapunha aos argumentos de que a introdução de ferrovias seria suficiente para alargar a fronteira agrícola e fazer ampliar a produção do interior. Entendia que os progressistas estavam calculando mal e realizando projeções que não estavam em alinhamento com a realidade do Império. Se os defensores da autorização para que o governo participasse como acionista da empresa defendiam que o aceleramento da produção iria garantir as rendas necessárias ao custeio da empresa, Vasconcelos afirmava que, nas circunstâncias em que o Império se encontrava, não era possível arriscar cálculos e projeções de que as rendas do Brasil pudessem ser aumentadas, mesmo com a adoção de ferrovias. Aquela não foi nem a primeira, nem a última vez que Vasconcelos associou a questão do déficit das contas públicas à questão da mão de obra, e, por derivação, a lei de 7 de novembro de 1831, que tornava o tráfico transatlântico de escravos ilegal. Em 1840, por exemplo, ele disse assim: “A nossa produção é toda agrícola, depende de um grande número de braços; faltam-nos braços; diminuem-se pela morte diariamente, e não se concilia com os interesses da Grã-Bretanha a importação de africanos. Como pois havemos

de encher esse déficit? (VASCONCELOS, 1840. *Apud*. ESCOSTEGUY FILHO, 2017, p. 178). Nesses termos, ele buscou aliançar o déficit das contas públicas e a questão da mão-de-obra para justificar seu voto em contrário àquele projeto de ferrovia.

> O SR. VASCONCELLOS: [...] O que nos cumpre, nas atuais circunstâncias, é olhar para o nosso futuro; de agora em diante não temos braços escravos que trabalhem, nem temos colonização: tem-se dito sempre – colonize-se, colonize-se -; mas não sabemos colonizar! [...] Sr. presidente, não quero espraiar-me a este respeito; o que digo contra o projeto é que não temos produtos para conduzir por essa estrada; que, se a estabelecermos, ficará ociosa onze meses por ano, e talvez mesmo que a ferrugem a destrua; que; se em outras circunstâncias, uma despesa tal não seria conveniente, nas circunstâncias atuais, ameaçados de um terrível desastre com a decadência na produção do estado, como poderemos decretá-la? Voto portanto contra o projeto: não desejo nem que passe à segunda discussão (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 429-430).

Na sessão do dia 25 de fevereiro, dirigindo-se aos seus colegas da Alta Câmara, Costa Ferreira exclamou: “Mas, senhores, o que mais admiro não é que o nobre Senador por Minas rejeite as estradas de ferro: o que me faz arrepiar é dizer o nobre Senador que a felicidade do Brasil só pode provir de braços africanos!!!” Em seguida, ironizou. “Chegou o nobre Senador até a fazer mil lamúrias, lamentando a sorte do Brasil, por não ter há um ano a esta parte sido importado um só africano!!! Posso aliviar esta dor ao nobre Senador [...] posso [...] minorar [sua] dor [...] asseverando-lhe que tem entrado e entrado em abundância”. Costa Ferreira disse que só não declarava “os nomes desses traficantes de carne humana [...] pois com isso acarretaria ódios sobre mim, sem remediar os males do meu país (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 440-441).

Partindo desse ponto, Costa Ferreira encenou um alongado solilóquio. Falou longamente, e, poucas vezes foi interrompido. Chegou, por vezes a ser advertido. Mas, nem assim se retraiu. Por sinal, insistiu no mesmo tema, e manteve os mesmos argumentos, sem os aprofundar ou apresentar maiores novidades, nas sessões dos dias 27 e 28 de março. Após ironizar, não sem certa dose de razão, o argumento retórico de Vasconcelos ao dizer que “há mais de um ano que não entra no Brasil um só africano...” Costa Ferreira, dirigiu-se a Monte Alegre e disse: “Sr. presidente, sempre ouvi dizer que, para os diversos ramos de indústria se desenvolverem e prosperarem em qualquer país, cumpria lançar mão, primeiramente, das máquinas, e em segundo lugar, do serviço dos brutos, e só por último

dos braços humanos". Nessa linha de tirocínio continuou a argumentar que "entretanto observo agora enunciar-se uma doutrina avessa a esta! Quer-se que o braço do homem seja exclusivamente empregado para desenvolvimento e apoio da nossa indústria! e de que homem, do homem escravo!!" E enlaçou: "Senhores, parece que esta máxima é condenada, como injusta, pelas luzes do século, pela humanidade, pelo cristianismo, e, como prejudicial, pela economia política". A essa altura, Vasconcelos não precisou erguer a voz para deixar seu opositor desconcertado. Bastou fazer um sinal negativo e pronto! Já estava Costa Ferreira a observá-lo. Por sinal, nos chama a atenção a preeminência de Vasconcelos àquela ocasião. Seu gesto negativo não apenas foi percebido por Costa Ferreira. Só tomamos conhecimento dessa sinalização porque também o Taquigrafo viu tal gesto e fez questão de registrá-lo. Em resposta a esse gesto, Costa Ferreira respondeu dizendo: "Eu lhe mostrarei; não com razões dos economistas, porque isto seria ensinar o Padre Nosso ao vigário; mas apontando fatos o nobre Senador não poderá negar". Ouviu como resposta, um breve – mas simultaneamente constrangedor e desafiador – "venham eles" (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 441).

Costa Ferreira começou sua exposição dizendo "o cristianismo aboliu a antiga escravidão...", ao que Vasconcelos retrucou "não vejo isso nem no antigo, nem no novo testamento". Se pouco antes, Vasconcelos havia usado a linguagem corporal para desconsertar seu oponente, dessa vez usou a linguagem verbal, novamente anotada pelo taquigrafo, e certamente escutada por Costa Ferreira, que, por sua vez, deu continuidade a sua elocução: "...que era chaga maior; os cristãos do XVI século estreitaram o círculo da chaga, porém tornaram-na cancerosa e mais difícil de ser curada." E assim, Costa Ferreira se propôs a estabelecer uma distinção temporal, demarcando fronteiras entre a "antiga escravidão [que] não fazia tanto mal como faz a de hoje, que é limitada a certa raça" que era a escravidão de seu tempo (BRASIL/SENADO, 1843(A), p. 441).

> O SR. C. FERREIRA: – A antiga escravidão era mais geral, abrangia até homens sábios, não se limitava a uma raça, e este mal podia ser curado facilmente; nascia da lei, e cessando a lei estava acabada a escravidão, a raça era a mesma, e às vezes os escravos até eram mais instruídos do que os próprios senhores. Os nobres Senadores sabem belamente que, por ocasião de guerras, eram conquistados países civilizados, e os povos feitos prisioneiros, tornavam-se escravos dos vencedores; Esopo e muitos outros homens ilustres foram escravos! Mas Sr. presidente, logo que a lei queria acabar com este mal, e, como não havia diferença de raças,

> os homens se confundiam facilmente. E por ventura pode hoje acontecer o mesmo!... A escravidão dos nossos dias, limitando-se a uma raça, não é, portanto mais funesta?... (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 441-442).

Ao que parece, Carneiro Leão perdeu a paciência e indagou: "O que conclui daí? Propõe a abolição da escravidão?" E lá foi Costa Ferreira a oferecer sua resposta dizendo: "Oxalá que eu pudesse propor! Mas, por ora não tratamos disso". Parecendo orgulhoso de si mesmo, regozijando-se em seu arremedo de erudição, pediu a atenção de Carneiro Leão dizendo: "Atenda o nobre ministro ao que eu digo, e veja se concluo bem". E lá foi ele. Usando um recurso de linguagem que, tinha por intento mostrar que foi interrompido e que isso prejudicava aos mais Senadores a acompanhar sua linha de raciocínio, retomou sua elocução: "Como dizia, acabada a antiga escravidão, como os homens eram da mesma raça (...)". Costa Ferreira fez questão de retomar seus argumentos desse ponto, muito porque era daí que ele intentava urdir a inclusão de uma referência, que lhe parecia fundamental aos argumentos que queria defender. Ele buscava estabelecer a diferença entre a antiga escravidão e a escravidão de seu tempo, inserindo no debate palavras de Thomas Jefferson.

> O SR. C. FERREIRA: – hoje porém, Sr. presidente, desgraçadamente as raças com muitíssima dificuldade podem unir-se; nem sei mesmo de que modo podemos uni-las ou separá-las, pois encontro muitíssima dificuldade tanto em uma como em outra coisa, e lembra-me a este respeito deste dito do célebre Jefferson: "Não há coisa mais clara e manifestamente escrita no livro dos destinos do que a liberdade, a alforria dos pretos; porém é também certo que duas raças tão distintas, igualmente livres, não podem habitar o mesmo país."[199] Ora, sendo isto verdade, como entendo que é perguntarei ao nobre Senador como é que deseja que sejam transportados para o Brasil escravos africanos? Não é isto aumentar dificuldades, essas dificuldades com que hoje luta o sul dos Estados Unidos? Quando, Sr. presidente, o sul dos Estados Unidos trabalha por minorar o mal da escravidão, procurando transportar para a

[199] E, ao recuperar as elocuções de Thomas Jefferson e amarrar as coisas nesses termos, Costa Ferreira também acabou por estabelecer, não apenas uma disjunção entre a escravidão antiga e a escravidão moderna. Inseriu ai uma disjunção entre a escravidão colonial e a escravidão oitocentista, aquela que havia sucumbido em parte substantiva do novo mundo, mas que seguia com força em Brasil e Estados Unidos no quadro de sua consolidação como Estados Nacionais (TOMICH, 2011) (SALLES, 2008).

> Costa da África, para Libéria, os escravos... (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 441-442).[200]

A essa altura, Monte Alegre não se conteve e advertiu, pela primeira vez, Costa Ferreira.

> O SR. PRESIDENTE: – O nobre Senador não está na ordem.
> O SR. C. FERREIRA: – Eu creio estar na ordem.
> O SR. PRESIDENTE: – Não está. Trata-se da conveniência deste projeto e não da escravidão.
> O SR. C. FERREIRA: – Permita V. Ex. que eu faça uma observação, e se V. Exª. depois de me ouvir não quiser que eu continue, nada mais direi a este respeito.
> Disse o nobre Senador por Minas que a maior necessidade do Brasil são braços africanos; eu entendo que esta máxima é muito prejudicial ao meu país; persuado-me que não nos são úteis os braços africanos e sim as máquinas; portanto é necessário que eu mostre o dano que nos podem trazer os braços africanos, e a utilidade das máquinas; porém, se V. Ex. quer que me cale, obedecerei!...
> O SR. PRESIDENTE: – O que quero é que o nobre Senador se cinja ao objeto em discussão (BRASIL/SENADO, 1843(A), pp. 441-442).

Mas, mesmo com o puxão de orelhas, lá foi Costa Ferreira a enveredar pela mesma trilha. "Sr. presidente, alguma coisa mais quisera eu dizer a este respeito; porém V. Ex. determina que eu me restrinja à matéria; vou unicamente apontar um fato". Referindo-se a Vasconcelos, Costa Ferreira disse: "Quando o nobre Senador lamentava a falta de braços africanos entre nós, disse eu: – As margens do Ohio, decidem a questão; – ao que me respondeu o nobre Senador: – Dou pouca importância ao que dizem os ingleses que viajam pelos Estados Unidos". E se Vasconcelos colocava os ingleses sob suspeição, Costa

---

[200] (1) Com o deliberado intento de confrontar Vasconcelos, Costa Ferreira esforçava-se para buscar personagens reconhecidos por sua erudição. Foi nesse esforço que não deixou a interrupção de Carneiro Leão o impedir de refazer a costura que o permitiria citar Thomas Jefferson. Nessa mesma linha, em outra passagem também urdiu condições para citar Alexis de Tocqueville. (2) Em sua estratégia de enfrentamento, Vasconcelos espetou e Costa Ferreira se embolou na articulação, levando a uma exclamação de Carneiro Leão. Espetadas que, não feriam a argumentação, mas que visavam minar o oponente nos enfrentamentos, ocorriam com alguma frequência no Senado. Por sinal, esse tipo de estratégia era usada de modo recorrente por Vasconcelos.
O SR. VASCONCELLOS: – Não são os escravos.
O SR. C. FERREIRA: – Os escravos livres...
O SR. C. LEÃO: – Escravos livres!
O SR. C. FERREIRA: – Quero dizer – libertos –, homens que antes de serem livres foram escravos...

Ferreira dizia que “não são somente os viajantes ingleses, são os de todas as nações esclarecidas que nos mostram o que vou dizer. Embarque-se o nobre Senador no Ohio, e desça até encontrar o Mississipi, e verá a verdade do que dizem todos os viajantes.” E, após convidar Vasconcelos a embarcar com ele nesse passeio, seguiu descrevendo a cena que intentava, fosse vista por seu opositor. Ele prenunciava o que seria visto. Segundo ele, aquele trajeto colocava o viajante “entre a escravidão e a liberdade”. Em sua descrição, explicava que “do lado esquerdo está o estado de Kentucky, do lado direito o estado de Ohio”. A paisagem natural a ser observada era de grande similitude. O observador poderia verificar que “o clima é o mesmo, as margens são igualmente férteis”.

Contudo, ele alertava que a paisagem não era a mesma. Isso porque, a paisagem não é apenas a descrição do clima, do acidente geográfico e da fertilidade do solo. A paisagem era o resultado da espacialização do território pelo homem. Porque a paisagem é também a construção do espaço do homem, ele queria fazer passar uma imagem, que, ele mesmo construía em sua mente. Chamava Vasconcelos a ver com ele que “do lado direito”, “onde nunca se consentiu um só braço escravo, nem mesmo se permite que entre um homem negro e se estabeleça”, ele dizia: “há animação da vida [...] tudo aí prospera, o poder da indústria aviventa tudo, nota-se a beleza das casas, e até o terreno que é magro torna-se, com o suor do homem livre, produtivo”. E não poupou ênfase: “sim, esses homens regam a terra com o suor do seu rosto, e com isto verifica-se o que diz a Escritura – o suor do rosto faz a terra produtiva, aviventa-a, torna-a atenta”. Feito isso, se Vasconcelos foi convidado a embarcar nessa excursão imaginária, Costa Ferreira, seu cicerone e guia, chamou-o a mudar o campo de observação, dirigindo suas vistas à margem esquerda, onde, “não se vê senão sinais de morte” Segundo Costa Ferreira, isso se dava “porque a terra é regada, não pelo suor do homem livre, mas pelo sangue do desgraçado escravo!”. Em meio a essa viagem imaginária, mas guiada, Carneiro Leão perdeu a paciência. Irritou-se e subiu o tom.

> O SR. C. LEÃO: – É isso o que se pratica na sua fazenda?
> O SR. C. FERREIRA: – A que vem isto que o nobre ministro diz?
> O SR. C. LEÃO: – E a que vem o que o nobre Senador está dizendo?
> O SR. C. FERREIRA: – Ora, diga-me o nobre ministro: se não estabelecermos estradas de ferro, se não procurarmos máquinas de vapor, como poderemos aviventar a nossa indústria?

> O SR. C. LEÃO: – Ora, diga-me o nobre Senador; não vê que com isso que está dizendo de escravos, de sangue, etc., passaremos aos olhos dos estrangeiros como bárbaros?
> O SR. C. FERREIRA: – Eu nada disse do Brasil: relatei o que se observa nas margens do Ohio. Não sei, pois a que vem este aparte do nobre ministro!
> O SR. VASCONCELLOS: – Tudo o que o nobre Senador tem dito é um tanto poético.

E Costa Ferreira foi logo rechaçando a essa última afirmativa de Vasconcelos dizendo "nada tem de poético, a experiência o demonstra, o fato que cito é conhecido". E, após mais alguns instantes repisando o mesmo argumento de sua viagem imaginária, tentou estocar mais fundo. "Lamenta-se a falta de braços africanos entre nós, e até li em uma memória do nobre ex-ministro da fazenda que a escravatura no Brasil diminui e não aumenta". E Costa Ferreira se permitiu perguntar: "Qual será a razão disto?" Ele Argumentou que é da natureza humana crescer. Fazendo menção indireta alegoria bíblica de Adão e Eva, disse assim: "o gênero humano cresce; de um casal tem chegado ao estado em que hoje se acha". E enlaçou nova indagação: "qual será, pois a razão por que essa raça não prospera?" E, nessa linha, seguiu tecendo as condições com que pretendia lançar uma frase de efeito. "Em certos países, ainda mesmo quando neles aparece a peste, a guerra, etc., passados tempos cresce a população; se, pois entre nós, como se diz, a raça africana não aumenta, diminui, é sinal de que a escravidão é um mal pior do que a peste, pior do que a guerra!" Buscando nos Estados Unidos um papel referencial, fez lembrar que não há muito tempo, houve revolta escrava na Carolina do Sul, dizendo assim: "E se essa raça cresce como na Carolina do Sul, em que embaraços nos não veremos para o futuro?". Nesse movimento, buscou trazer a cena o receio de revoltas, que tanto havia contribuído para engrossar o caldo antiescravista nos primeiros anos das Regências. Ele intentava argumentar que a concentração escrava abria o flanco à quebra da ordem.

> O SR. C. FERREIRA: [...] Enfim, Senadores, passe este projeto à segunda discussão, e nele seja emendado, se isso for preciso, já que os nobres membros da comissão não se quiseram dar a esse trabalho; mas não se rejeite na primeira discussão, dizendo-se que uma estrada de ferro é coisa inútil, e que o Brasil só pode prosperar por meio de braços africanos.
> O SR. C. LEÃO: – Quem disse isso?
> O SR. C. FERREIRA: – Disse o nobre Senador por Minas.
> O SR. C. LEÃO: – Ninguém disse isso.

> O SR. C. FERREIRA: – Então aquelas lamúrias que fez o nobre Senador por Minas quando chorou a falta dos braços africanos, o que querem dizer?... Essa linguagem, quanto a mim, é muito enérgica, e não posso deixar de combater essa máxima do nobre Senador, porque a reputo muito prejudicial, e promotora de embaraços muito sérios para o meu país. Desejo que os legisladores trabalhem para que se introduza o uso das máquinas entre nós, a fim de que não sejam necessários braços africanos.

Vasconcelos retomou alguns de seus argumentos. Explicou que, por ser membro da comissão de fazenda, estava também incumbido de defender o parecer que rejeitava a "resolução da câmara dos deputados, que aprovava a incorporação de uma companhia para construir uma estrada de ferro desta capital para as províncias de Minas e S. Paulo". Lembrou que não era contrário as ferrovias. Disse que havia se pronunciado "na sessão passada por estradas de ferro em geral; mas, reconhecendo que esta regra geral admite exceções, julguei que uma delas é a estrada de ferro de que se trata". Em primeiro lugar "porque são insuficientes os capitais aplicados para a sua construção" em segundo lugar, "porque, quando ela se construísse, não havia de dar um interesse tal, que indenizasse os acionistas, um interesse tal qual os acionistas podiam haver em outro qualquer emprego que dessem aos seus capitais". Em terceiro lugar, "porque a nação não podia concorrer com 1.000 contos de réis para esta estrada". Ele lançou uma pergunta retórica para o auxiliar nessa argumentação.

> E poderá, dizia eu, o tesouro fazer frente a esta despesa que se vai decretar? O tesouro, que reconhece hoje um déficit superior, ou igual, aos dois terços da receita do estado! Acrescentei mais, nem ao menos temos hoje a esperança consoladora de que a renda pública aumentará 5, 10 por cento, etc., nos anos seguintes; tendo de diminuir a produção geral do país, pela falta de braços que se vai sentindo por toda a parte e aparece na mingua da receita pública; por isso que, segundo os últimos balancetes, as últimas informações, as rendas de todas as alfândegas vão decaindo. E podemos esperar que a renda pública progrida, como esperávamos até o presente, quando vão diminuindo os braços africanos, e não havemos cuidado de braços livres, tendo abandonado o importante objeto de colonização?
> Ora, como concluiu o nobre Senador destas palavras que eu disse que não eram necessárias máquinas, que não era necessário para o progresso da prosperidade pública outro algum recurso senão o de braços africanos? Eu asseverei que nos faltavam braços, que havia um ano não tinha entrado no império um só Africano; são as

> informações que eu tenho, pode ser que o nobre Senador esteja melhor informado, mas eu quisera que o nobre Senador que tanto pugna pela honra do Brasil, quando me contrariasse em tal matéria, procurasse inteirar-se dos fatos, e não fosse tão fácil em enunciações que nos são desairosas, e de que se aproveitam os nossos inimigos para macular a reputação do império.
> Não me consta que se tenha introduzido há um ano no Brasil um só Africano, e parece que não se pode fazer maior elogio no caráter, à moralidade dos Brasileiros. Reconhecemos que a nossa indústria há de sofrer pela falta de braços; entretanto, ouvindo só os ditames de nossas consciências, impelidos pelo sentimento só do nosso dever, preferimos o prejuízo aos interesses que podíamos tirar da importação de braços africanos. Este fato tenho eu observado; pessoas que têm razão de saber o tem também asseverado; e eu julgo muito conveniente que isto seja público não só no Brasil, mas também na Europa, que não se consinta que os periódicos e as câmaras estrangeiras amaldiçoem o Brasil, supondo-o pérfido

Vasconcelos se pôs a argumentar que não era contrário as estradas de ferro. Ergueu-se contra aquela estrada porque, em primeiro lugar, o projeto não era bom. Seu orçamento era insuficiente para a execução das obras. Segundo, porque nas circunstâncias do país, não havia condições para que a nação contraísse uma dívida tão grande. Terceiro, porque frente à questão da mão de obra, não era possível realizar projeções de que aquele quadro deficitário fosse alterado. Não restam dúvidas que, a argumentação sobre a não entrada de escravos no Brasil há um ano era retórica. Ele sabia bem que, aquele instante, a entrada de novos cativos, de modo ilegal, era muito superior a década de 1820, por exemplo, quando o tráfico era legal. Por sinal, era exatamente porque o programa defendido por ele e outros mais regressistas estava em voga, que se modificou, com muita força, o quadro do tráfico residual de 1831-1834, quando a entrada de escravos bateu os menores índices históricos. A questão ali era outra. Ele bem sabia que na arena internacional, a configuração das forças estava mudando.

A sanha antiescravista da Inglaterra passaria a ganhar novos contornos a partir de 1838, quando aboliu a escravidão em suas colônias. Por fim, Vasconcelos não se colocava contra as ferrovias. Mas se colocava contra a acepção do tempo, conforme lido por Costa Ferreira. Para esse último, o tempo das máquinas que deveriam substituir o trabalho do homem não poderia ser aplicável ao Brasil, cujo modelo econômico se diferia muito do que ele tomava por referência. A aposta brasileira era a de produção e exportação de *commodities* agrícola, em particular o café. Nesse sentido, ele defendia que estradas de

ferro e escravidão eram compatíveis, e não incompatíveis como defendia Costa Ferreira. A escravidão de seu tempo se diferenciava da escravidão colonial exatamente pelas novas conformações do mercado e dos Estados. A maior inserção do Brasil no mercado global, não poderia ser feita sem a escravidão. Era inclusive a mão de obra escrava que poderia garantir o diferencial de competitividade que permitiria a nação, seguir com pé firme, sem saltos, mas marchando rumo a um futuro de prosperidade e abundância. Contudo, os tempos se mostravam incertos.

A crescente propagação de críticas ao Brasil na imprensa e no parlamento inglês indicava que não tardaria a uma reação mais forte da Inglaterra para combater o tráfico negreiro. Nesses termos, a Inglaterra foi lida como a inimiga do progresso da nação. Na leitura das circunstâncias, Vasconcelos entendia a adoção daquela estrada de ferro como uma impossibilidade. Mas, tão logo essas condições fossem alteradas, seria possível investir em ferrovias, o que permitiria um melhor aproveitamento de mão de obra escrava com a racionalização do transporte e o direcionamento de enormes contingentes, aferrados ao deslocamento dos gêneros, para as atividades produtivas na fazenda, alargando a capacidade produtiva. Isso implicava o necessário desenvolvimento da agricultura até o ponto em que ela fosse capaz de fazer deslizar gêneros que dessem sustento a empresa. A esse momento, o transito de café pelas vias interiores da província do Rio de Janeiro representava a maior fatia dos recursos auferidos nas barreiras.

Segundo os dados coletados por Gabriel de Azevedo Maraschin, em 1840-1841 foram arrecadados 672:9735525 nas barreiras da Província do Rio de Janeiro. Desse montante, 520:8305957 eram provenientes do transito dos grãos de café. No intervalo seguinte, 1841-1842 foram arrecadados 781:4895803, sendo 567:8925571 provenientes do transporte do gênero. Os rendimentos provenientes com os recursos obtidos nas barreiras eram crescentes. E, certamente seriam maiores, não fosse os problemas do controle das barreiras. Apesar da sempre constante dificuldade de garantir o auferido, Maraschin observou que os funcionários, das barreiras “mal remunerados e sujeitos a distanciados postos de guarda e fiscalização, longe de suas famílias e com dificuldades de se comunicarem com seus respectivos responsáveis” por muitas vezes acabavam por abandonarem os postos “ou se sujeitavam à corrupção sobre o fisco, enquanto que os cidadãos não viam vantagens em dedicarem sua força de trabalho para o controle das barreiras, casas de coletoria e pedágios”. Por sua vez, o péssimo estado das estradas gerava

uma cada vez mais crescente pressão dos plantadores de café por melhoria das vias interiores (MARASCHIN, 2016, pp. 36-38).

## 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os anos finais dos setecentos e primeiros decênios dos oitocentos foram travejados por alterações profundas. Com a crise e derrubada do Estado Moderno – de Antigo Regime e sua lógica de Antigo Sistema Colonial – abriu-se a Modernidade oitocentista. De forma acelerada, na primeira fração do longo século XIX, grande parte do ocidente experimentou os primeiros ensaios de modernização do Estado – de direito, liberal e constitucional, fosse em sua forma republicana ou monárquica. Momento também marcado pela crescente construção, difusão e consolidação da lógica industrial que conferia novos arranjos ao encadeamento produção, circulação, consumo.[201] Apesar do aumento das possibilidades de transportes de cargas e passageiros através dos oceanos, até o início do século XIX os caminhos interiores não acompanhavam esse compasso. As comunicações interiores era um problema que gargalava a maior integração entre diferentes áreas. Como parte central desse encadeamento, a questão das vias interiores foi transformada em tema caro aos atores e agentes de então.

Com a emergência do Estado liberal e de direito teceram-se novas configurações de forças sociais. Abriu-se o processo de modernização e complexificação do Estado. Cada vez mais, sociedade política e sociedade civil se transpassavam, se embrenhavam. Nessas novas condições, o Estado, em processo de ampliação, seguiu sendo convertido em arena das lutas na busca por construção de projetos coletivos e do exercício das tensões e pressões sobre o governo. Diferentes instituições sociais foram forjadas como espaço de sociabilidade, de lutas e disputas sobre os projetos de nação. No mesmo compasso em que frações de classe disputavam espaços de representatividade no parlamento, formavam clubes e associações de múltiplas ordens. De forma exponencial foram alargadas as tipografias que faziam publicar diferentes tipos de impressos, com destaque especial para as folhas periódicas.

Nesse processo de ampliação da arena das lutas, ainda nos anos de 1820, verificou-se que no Império do Brasil, assim como em muitos outros lugares do globo, o tema das vias interiores foi mobilizado por diferentes frações de classe, nas suas disputas

[201] produção em massa e especializada; circulação de ideias e produtos, com forte empenho em soluções tecnológicas a exemplo da expansão das atividades tipográficas e a constante busca por novas possibilidades de transportes de produtos e pessoas; consumo marcado pelo empenho constante por conformar e alargar o mercado consumidor e a massificação do consumo

pela direção moral e intelectual, “não apenas [de] cada indivíduo tomado singularmente, mas também toda uma sociedade de indivíduos” (GRAMSCI, 1999, pp. 235-236). De modo mais geral, na década de 1820 abriu-se um instante em que as navegações dos rios, a construção e melhorias das estradas e pontes foram forjadas como expressões de opiniões sobre a relação entre a melhoria dos caminhos interiores e a consolidação dos Estados Nacionais. Nos debates travados no parlamento e nas folhas periódicas da época era cada vez mais comum um arranjo discursivo em que a melhoria das vias interiores foi apresentada e veiculada como importante para a povoação, para o desenvolvimento econômico e para a integração e manutenção da unidade nacional.

No mesmo compasso em que na década de 1820 foram tecidas leituras mais gerais sobre as vias interiores, esse também foi o momento em que se operou um gradativo processo de disputa pelas significações dessas vias em articulação aos projetos de nação. Abriu-se um campo de disputas sobre a participação dos recursos públicos e/ou do capital privado (nacional e/ou estrangeiro); enfrentamentos sobre a contratação de companhias ou a concessão de privilégios para a realização e exploração das chamadas obras de melhorias materiais. Essas disputas se deram em concomitância com o maior grau de empenhos científicos e tecnológicos na forja de novas soluções que alargaram as possibilidades de modais de transporte. Entre esses empenhos, as ferrovias ocuparam papel de destaque. A primeira ferrovia moderna, Stockton-Darlington, foi inaugurada em 27 de setembro de 1825 na Inglaterra. A solução tecnológica rapidamente foi difundida como amanho mais perfeito entre civilização e progresso material. Não tardou para que fosse convertida em um dos principais símbolos da modernidade, já nas décadas de 1830 e 1840. Técnica e Poder passaram a compor de modo mais amplo o quadro dos enfrentamentos sociais. A difusão da crença na ciência e na técnica fez parte desse quadro. Uma crença que se buscava consolidar como consenso; e que se buscava massificar como firmeza de convicções, que tinha valor de força material. Muitos, e cada vez mais, começaram a se sentirem à vontade para tratarem das ferrovias. Por vezes, dando notícias; por vezes, comentando as notícias, por vezes se posicionando quanto aos temas. O novo invento começou a povoar o imaginário de atores e agentes e não tardou para o aparecimento das primeiras expressões de vontade. Ainda em 1826, nas folhas periódicas e no parlamento brasileiro as ferrovias já eram apresentadas como uma alternativa desejável e/ou possível para o desenvolvimento da nação.

Foi em meio a esse conjunto de aspirações, desejos, vontades e tensões que em 1827 entrou em discussão no parlamento brasileiro a construção de um conjunto de regras para a edificação das obras publicas que tivessem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. Sancionada em 29 de agosto de 1828, a lei tratava da organização da delimitação das vias interiores. Estabelecia categorias para delimitar o que estaria na alçada da administração geral, provincial e municipal. Também autorizava a contratação de "empresários nacionais, ou estrangeiros, associados em companhias, ou sobre si" para a execução das obras. Tratava-se da forja de um quadro legal que regulava a feitura das vias interiores, em suas diferentes possibilidades de modais de transporte. E como bem argumentou Adolfo Pinto, pela "simples razão de que o gênero contém a espécie", a lei de 29 de agosto de 1828, não excluía o modal ferroviário de seu possível arco de leitura e regulação (PINTO, 1903, p. 25). Não demorou a aparecer discussões mais acaloradas sobre a inserção do Brasil no rol das nações que investiam na construção de suas primeiras ferrovias. Junto à veiculação de matérias em periódicos e debates no parlamento já na década de 1830 deu-se início aos primeiros esforços ferroviários no Brasil.

Em meio a turbulência que marcou os instantes iniciais da regência, e apoiados na lei de 29 de agosto de 1828, as empresas Samuel Fillips e Co., e Aguiar Viúva Filhos e Co. apresentaram proposta para a construção de uma estrada de ferro entre a Vila de Santos até a de Porto Feliz, na província de São Paulo. Foram os primeiros passos de uma longa jornada. Fração importante do processo de transformar vontades mais restritas, em vontade coletiva; da construção das condições materiais de sua efetivação. Ao enunciar que "a sociedade não se propõe objetivos para cuja solução já não existam as condições necessárias" Gramsci não estava afirmando, nem mesmo sugerindo, que ao aparecimento de uma dada ideia – e mesmo ao curso de seus passos iniciais – as condições mais imediatas estivessem prontas, dadas e acabadas. O que Gramsci fez foi trazer à baila a ideia de movimento histórico. Não à toa, ele fez a distinção entre a vontade e o dever: "existindo as condições, a solução dos objetivos torna-se "dever", a "vontade" torna-se livre" (GRAMSCI, 1999, pp. 235-236). As condições necessárias à liberdade da vontade são construções de ordem material e moral. E é exatamente no processo de construção das condições materiais e morais que as ideias iniciais são reconstruídas. Mas aquele momento ainda não se havia atingido a liberdade do querer.

Como resultado de um longo processo principiado por volta de 1770 e muito aprofundado a partir de 1808, em fins da década de 1820 o médio Vale do Rio Paraíba do Sul, já se encontrava entre as mais destacadas regiões de produção cafeeiro-escravista do globo. O forte arranque da expansão da cultura cafeeiro-escravista, que alterou fortemente a paisagem do médio Vale do Paraíba fluminense entre as décadas de 1830 e 1840, guarda forte relação com o processo de interiorização econômica e demográfica estadunidense. Desde os anos finais da década de 1820 o lugar experimentou a construção de suas primeiras ferrovias. Daí por diante, em nenhum outro lugar do planeta os trilhos chegaram tão fundo as entranhas do território como nos Estados Unidos. O lugar liderou o *ranking* dos que mais assentavam dormentes e trilhos; que mais longe levavam as locomotivas e seus vagões fazendo baratear o custo do transporte de pessoas e produtos. Nesse intervalo de tempo, o café deixou o patamar de produto de luxo e seu consumo passou a compor a dieta cotidiana de pessoas dos mais diferentes setores da sociedade em diversas partes do globo. Mas em nenhum lugar o gênero foi tão consumido como nos Estados Unidos. E as estradas de ferro contribuíram para a substancial alteração do padrão de consumo do gênero. E assim, os grãos de café produzidos no médio Vale do Paraíba chegavam as grandes cidades e aos rincões estadunidenses. Lá, o consumo do café cresceu de modo acelerado e já na década de 1840 os Estados Unidos foi consolidado como o maior mercado consumidor dos grãos produzidos com o labor escravo das *plantations* do Brasil.

Nessa mesma quadra histórica, os enormes blocos de fumaça, de difícil dispersão na atmosfera, geradas pela combustão de lenha e carvão vegetal em força motriz na caldeira das locomotivas e os estridentes apitos que anunciavam o deslizar dos trens já podiam ser vistos e ouvidos nas duas frações do atlântico norte. Em Inglaterra, França, Bélgica, Rússia, Estados Unidos e Cuba, o Dragão de Ferro já deslizava elegante e garboso. Frente à derrubada do antigo sistema colonial – com sua lógica monopolista – e a abertura e consolidação de um arranjo de comércio mundial – de livre comércio e flutuação de preços – o novo modal de transporte encurtava distâncias e movia volumes até então impensáveis de pessoas e mercadorias. Imprimia nova face ao mundo e sinergicamente impulsionavam e eram impulsionados pela modernidade oitocentista. Apesar dos primeiros empenhos que tiveram ocorrência na década de 1830, somente com a consolidação da direção moral e intelectual Saquarema, na década de 1850, o Império do Brasil conheceu suas primeiras linhas ferroviárias.

Neste trabalho verificamos a crescente da circulação de informações sobre as ferrovias entre os anos de 1826 e 1843. A crescente circulação de notícias ferroviárias foi tangenciada por significações e ressignificações em disputas. Enfrentamentos que faziam parte do cotidiano daqueles que buscavam caminhos, por vezes próximos, por outras vezes muito divergentes, para o Estado Nacional que erguiam e queriam dirigir. Esses sujeitos se batiam em diferentes espaços. O que separava, de algum modo, o mundo do trabalho e o mundo das ruas do mundo do governo era a máxima: que se batessem no mundo do governo os que eram do mundo do governo (MATTOS, 2004). Para os mundos do trabalho e das ruas, a coerção, sempre que necessária. Ainda que não houvesse unanimidade, sobre isso havia consenso, que poucas vezes foi rompido. Governar não era para todos. Nesse sentido, o mundo do governo era espaço de sociabilidade de um dado grupo sociocultural de pertencimento.

Mas, governar era também se bater sobre determinados temas. As divergências amalgamavam e davam unidade ao mundo do governo no Estado Imperial Brasileiro. Assim, o mundo do governo era também o espaço de contradições e de luta. Ou seja, se era um espaço de homens coletivos, amarrados entre si por certas percepções de mundo, também era o espaço das relações de forças sociais formadas historicamente. Nesse sentido, o compromisso é intrínseco a ação política. É o garantidor de que as lutas, as disputas entre as frações de classe tinham um limite que não deveria ser rompido - sob pena de colocar em risco o todo equilíbrio do edifício imperial que pretendiam dirigir e, com isso, o Estado Nacional que ergueram como arena própria a máxima expansão da classe senhorial. Nas páginas desse trabalho, encontramos situações de forças em que esse limite foi rompido. Em que a coerção, aquela reserva de força chegou a ser usada não apenas contra os "inimigos inconciliáveis" – para usar aqui a expressão com que o Barão de Pati do Alferes explicou a relação entre senhores e escravos – mas contra parte de si mesmo, ou seja, da classe senhorial. E foi em meio a exasperações que colocaram os integrantes do mundo do governo em lados opostos, e em instante que seus enfrentamentos chegaram a romper essa máxima que os debates iniciais sobre os caminhos de ferro foram travados.

Em 1835, Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha apresentaram um projeto de lei que buscava regular os possíveis intentos de implantação de vias de ferro na fração sul do Império. Em nosso estudo verificamos uma interessante e sugestiva sincronia. O Plano Vasconcelos, Veloso e

Rocha entrou em primeira discussão na Câmara dos Deputados em 03 de outubro de 1835; mesmo dia em que Vasconcelos fez ecoar sua defesa do 'sistema regressivo' através das páginas do *Sete d'Abril.* Em 13 de outubro de 1835, no mesmo dia em que o Plano Vasconcelos, Veloso e Rocha entrou em segunda discussão, a principal matéria do *Sete d'Abril* intitulava-se "explicação do que é Regresso, ou Sistema Regressivo". Nas palavras de Vasconcelos, o "*Regresso* ou *Sistema regressivo* consiste na adoção de métodos que excluam medidas precipitadas, que embarguem a adoção de teorias incompletas ou que não tenham em seu abono o cunho da experiência [...] de todas as ideias, de todos os princípios verdadeiros, aplicando-os segundo o exigir o Bem Público" (VASCONCELOS, 1835. *Apud*, SALLES, 2017(c), pp. 42-43).

A proposta tramitou de forma acelerada tanto na Câmara dos Deputados como no Senado. Aprovado em ambas as casas, foi sancionado pelo regente padre Antônio Feijó, que o assinou junto com seu ministro Antônio Paulino Limpo de Abreu. Trata-se do decreto 101 de 31 de outubro de 1835 e que passou a historiografia como decreto Feijó. Por conta dessa proposta, Otávio Tarquínio interpretou que naquela ocasião Vasconcelos encontrava-se entre dois tempos: (a) o tempo do atraso da "política econômica rotineira" e da "defesa do tráfico africano" e (b) o tempo de quem olhava ao futuro e se dispunha a "antecipá-lo". Para o autor, Vasconcelos se encontrava num tempo descompassado e contraditório. Concluímos de modo diverso a interpretação e explicação proposta por Otávio Tarquínio. Entendemos que o plano Vasconcelos, Veloso e Rocha respondia ao dilema da participação do governo nos investimentos em ferrovias. Em sua proposição subjaz a busca pela "adoção de métodos que exclu[íssem] medidas precipitadas"; que "embarg[assem] a adoção de teorias incompletas ou que não t[ivessem] em seu abono o cunho da experiência". Não por acaso, na lei 101 de 1835 se estabelecia de modo mais diretivo e específico, quais eram os favores que o governo se encontrava autorizado a conceder – e, nesses mesmos termos, também os que lhe escapava, ou seja, aquilo que era da competência das Câmaras Baixa e Alta autorizar ou não autorizar frente às circunstâncias do momento. Entendemos que ao sugerir tal proposta, Vasconcelos não se colocava como aquele que se propunha a antecipar o futuro. Colocava-se como artífice de um tempo controlado e dirigido. Vasconcelos lançava seus olhos ao futuro. Não para antecipá-lo, como entendeu Otávio Tarquínio, mas para regrá-lo. Em sua proposição, buscou estabelecer às regras que demarcavam os limites a participação do governo nas possíveis propostas de empreendimentos ferroviários. O Plano Vasconcelos, Veloso e

Rocha estabelecia marcos legais. Colocava limites à liberdade de ação do governo no concernente as ferrovias. E não tardou para que o Plano fosse criticado. A lei 101 de 1835 foi questionada ainda durante a regência de Feijó. Foi colocada como um entrave legal que restringia a liberdade do governo em obrar pela implantação das ferrovias. Também não tardou para que algumas propostas para a formação de companhias para a construção de estradas de ferro aparecessem. Apesar de nenhuma delas ter conseguido assentar os trilhos que propuseram, nas folhas periódicas eram cada vez mais recorrentes as menções aos caminhos de ferro.

Entre as diferentes iniciativas surgidas a época, olhamos mais de perto para os debates travados no entorno da proposta para a construção de uma via férrea entre o município neutro da Corte até tocar na província de São Paulo. Em seu trajeto, deveria atravessar o "município de Iguaçu, passando a Serra em lugar azado, tocando na margem do Rio Paraíba, seguindo pelos municípios de Piraí, Barra Mansa, Resende e Campo Belo". O projeto foi apresentado por Thomas Cochrane, em 1838. Circulou pelas Câmaras Baixa e Alta, e por diferentes repartições do governo antes de ter o privilégio aprovado e concedido no final de 1840. Para levar a cabo a edificação e exploração da estrada de ferro para o Vale do Paraíba, em novembro de 1840 foi montada a Imperial Companhia da Estrada de Ferro (ICEF) como uma sociedade por associação de capitais. Esta associação deveria atingir o montante de oito mil contos. Para isso, foram postas na circulação o total de 16.000 ações, cada ação do valor de 500$000. Em janeiro de 1841, Thomas Cochrane deu início a sua peregrinação pelo Vale do Paraíba em busca de acionistas. Passados 5 meses, retornou ao Rio de Janeiro. Em sua viagem conseguiu amealhar alguns acionistas. Mas não o suficiente para atingir a metade do total das ações postas na circulação. A diretoria da ICEF apresentou pedido ao governo para que o Império participasse como acionista com metade das ações. O governo entendeu que poderia concorrer com a metade do que foi solicitado, ou seja, duas mil ações. Encaminhou o pedido de autorização a Câmara Baixa que aprovou a proposta e remeteu ao Senado. Antes de ser posta em discussão no Senado, deu-se o inesperado. Estourou os levantes liberais de 1842 em São Paulo e Minas Gerais.

Precedida por esse levante e pelo novo arranjo de forças dele decorrente, a proposição só foi discutida no Senado em 1843. Antes de entrar em discussão no Senado, a proposta foi submetida à apreciação da Comissão de Fazenda, composta pelos senadores Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manuel Alves Branco e Manuel do Nascimento Castro e

Silva. Em seu voto, os dois primeiros, afirmando estarem convencidos da "não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas existentes que por ventura se empreenda, e atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução". Por sua vez, o terceiro apresentou seu voto em separado. Em seu entender "empresas desta magnitude devem ser auxiliadas pelo governo". Contudo, e levando em "consideração aos apuros do tesouro" dizia ser de parecer "que se aprove a resolução com a seguinte emenda: Em lugar de – duas mil ações – diga-se – mil ações". Também indicou um aditivo à autorização: "esta subscrição se realizará dentro de 10 anos". Com esse preâmbulo, abriu-se um encarniçado debate no Senado.

No quadro mais geral, verificamos a emergência de dois paradigmas. Um repousava na defesa do *laissez faire, laissez aller, laissez passer*. Em resumo, esse tipo de encaminhamento envolvia uma menor, ou nenhuma participação de recursos públicos na concretização das atividades financeiras que seriam desenvolvidas por companhias particulares. Essa escolha, encarnada nas enunciações de Vasconcelos e Carneiro Leão compunha parte da agenda dos regressistas. Na contraparte desse tipo de apreensão do lugar do governo nas obras públicas que seriam tocadas e exploradas por associações de particulares, os progressistas encontravam em articulistas de folhas periódicas, como o *Aurora Fluminense*, os formuladores e porta-vozes da defesa de uma maior participação do governo nesse tipo de empreendimento, a exemplo do que acontecia nos Estados Unidos e que encontrava alguma reverberação do outro lado do Atlântico, como na Bélgica e na Rússia. Foi com base nesse tipo de entendimento que Holanda Cavalcanti expressou que aos olhos dos progressistas "essas estradas jamais se realizarão sem que o governo se ponha à testa da sua execução, sem uma proteção, sem uma direção direta do governo". Outro ponto que integrava os diferentes paradigmas envolvia a questão das técnicas construtivas. No modelo inglês as estradas de ferro percorriam trechos mais curtos para ligar regiões mais densamente povoadas e fortemente amalgamadas no arranjo produtivo que sustentava indústria de transformação. Construída com mão de obra assalariada, nesse modelo havia forte preocupação com a adoção de padrões estéticos complexos e sofisticados na execução das pontes e estações. Já o paradigma estadunidense prezava pela simplicidade e utilidade das edificações. As ferrovias edificadas na fração sul dos Estados Unidos chegou a contar com mão de obra escrava e estiveram fortemente atinadas ao

programa agroexportador. Nos Estados Unidos as ferrovias percorriam longas distâncias e seu custo por milha era bem menor que o adotado no modelo inglês.

As diferentes acepções de mundo e projetos de nação em disputa por regressistas e progressistas estiveram na base do modo como os argumentos foram organizados e apresentados. Os defensores da aprovação da participação do Império como acionista da Companhia buscaram se apropriar da proposta de construção de uma estrada de ferro como parte da agenda progressista que defendiam. Calcados na ética do dever kantiana, recorriam às experiências alhures para amanharem uma regra estável; uma verdade universal. O arranjo lógico que pretenderam fazer passar, nas mais diferentes formações sociais, a exemplo da Rússia, da Bélgica, da Inglaterra e dos Estados Unidos, os empreendimentos ferroviários antecipava o futuro de prosperidade e contribuía para o desenvolvimento material e moral; promovia a civilização. “Um projeto desta natureza, projeto que em todos os países onde tem sido executado vemos os bens que tem produzido”, disse Mello Mattos. “Quem pode duvidar que o Brasil demanda estradas de ferro, quando a utilidade destas salta aos olhos de todos?”, perguntava Costa Ferreira. E assim, produziam seu imperativo categórico; uma verdade universal que iluminava o mundo. Esboçaram o modelo preditivo que os conduziam a certeza de que a efetivação do projeto representava o salto que permitiria ao Brasil sua entrada no rol das nações civilizadas e industriosas.

Na contraparte dessa disputa estavam os regressistas. Apoiados na releitura da ética da felicidade – não a das virtudes de Aristóteles, mas na calculabilidade e forja do espaço fortemente controlado, vigiado e administrado que embasava o utilitarismo de Jeremy Bentham – feito pelo liberalismo doutrinário, pautaram seus argumentos na “aplicação da *bula das circunstâncias* (o realismo político) à política brasileira, como resposta aos problemas decorrentes da transposição acrítica das teorias cêntricas (norte-americanas e inglesas) para o contexto brasileiro” (LYNCH, 2015, p. 323). Lançando mão do arsenal semântico dos regressistas, Vasconcelos dizia ser necessário “circunspecção”. Para ele os progressistas seguiam com os olhares turvados por belas experiências produzidas alhures. Encantados, faziam análises pouco refletidas sobre as necessidades e as circunstâncias do país. Destacou que os regressistas não se posicionavam contra as ferrovias. Para ele “a questão não é se são vantajosas as estradas de ferro, se são o meio de comunicação mais pronto e mais seguro: a questão é saber se nas nossas circunstâncias podemos ter uma estrada de ferro, e da extensão da de que trata o projeto”.

Até o "Segundo Reinado, o país viveu um período de acomodação entre as diversas forças sociais e políticas que haviam emergido com a Independência". Segundo a interpretação de Ricardo Salles, "esta acomodação, depois da abdicação de D. Pedro I, dissipando os temores de um absolutismo restaurador, significou o fortalecimento crescente da ação do Estado, enquanto máquina administrativa e repressiva, sobre as instituições representativas e da sociedade civil". Não se tratou de uma acomodação natural, mas um processo histórico. Foi resultado de um processo em que os sujeitos de então tiveram participação ativa; um processo conduzido por uma fração de classe. Foi uma acomodação que implicou "o vencer e/ou neutralizar antagonismos pela força e pela incorporação dos interesses secundarizados a um projeto mais amplo dominante". Uma acomodação que impingiu uma relação de dominação e subordinação, o que "implicou na criação de um Estado vencedor marcadamente forte também enquanto elemento de direção política." (SALLES, 2013, p. 49).

O exercício da direção política exigiu secundarizar o interesse da classe senhorial quanto à implantação da ferrovia. Havia ao menos 12 Senadores que também eram acionistas da empresa. E foi exatamente um desses Senadores, que, inclusive não era o dos mais próximos ao campo conservador, que, na sessão de 28 de março, se colocou a argumentar contra a aprovação daquela autorização. Paula Sousa recuperou argumentos de Carneiro Leão e Vasconcelos. Defendeu as ferrovias, mas considerou, assim como Vasconcelos, que nas autuais circunstâncias do país, ainda não havia condições materiais para a introdução daquela ferrovia.

E mesmo antes do início da década de 1840, já se havia consolidado o consenso que colocava as ferrovias como o maior dos símbolos de prosperidade e civilização. Por sinal, cabe lembrar que, era exatamente por conta da existência desse constrangimento legal, ou seja, porque outrora Vasconcelos propôs uma lei específica que regulava e balizava a ação do governo quanto aos projetos de ferrovias, que aquele encarniçado debate de 1843 teve ocorrência. E também foi nesses termos que os debates travados no Senado desvelam os enfrentamentos sobre as ferrovias no campo da sua significação ideológica. Se anos depois, C. B. Ottoni construiu sua leitura particular daqueles eventos que antecederam a lei de 1852 e categorizou a proposta de Thomas Cochrane como desprovida de seriedade, por um lado, e por outro, colocou Vasconcelos e Carneiro Leão como inimigos das ferrovias, as coisas foram, e não foram bem assim. Tornar a vontade em dever evolvia reequilibrar os três mundos, construir a ordem para

poder avançar na civilização. Particularidade da formação histórica Brasileira, que impactou diretamente a construção da “liberdade do querer”!

## REFERÊNCIAS

### FONTES


ABREU, A. P. (1836). *Relatório da Repartição dos Negócios do Império.* BRASIL, Ministro dos Negócios do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.

BARROS, D. B. (1813). Memória sobre o café, sua história, cultura e amanhos (parte I). *O Patriota: jornal literário, político, mercantil etc. do Rio de Janeiro. nº 5; p. 3-15* (5), pp. 3-15.

BARROS, D. B. (1813(b)). Memória sobre o café, sua história, cultura e amanhos.

BRASIL. (1824). *CONSTITUIÇÃO POLITICA DO IMPERIO DO BRAZIL.* Rio de Janeiro.

BRASIL. (1826 [1874] (A)). *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Sr. Deputados – primeiro ano da primeira legislatura – sessão de 1826 (Tomo I).* Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico.

BRASIL. (1826 [1874] (B)). . *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Sr. Deputados – primeiro ano da primeira legislatura – sessão de 1826 (Tomo II).* Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico.

BRASIL. (1826 [1874] (C)). *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Sr. Deputados – primeiro ano da primeira legislatura – sessão de 1826 (Tomo III).* Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico.

BRASIL. (1826 [1874] (D)). . *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Sr. Deputados – primeiro ano da primeira legislatura – sessão de 1826 (Tomo IV).* Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico.

BRASIL/SENADO. (1843(A)). Anais do Senado do Império do Brasil (1843 – livro 2). *Anais do Senado do Império do Brasil. II*, p. 456. Rio de Janeiro: Secretaria Especial de Editoração e Publicações – Subsecretária de Anais do Senado Federal.

BRASIL/SENADO. (1843(B)). Anais do Senado do Império do Brasil (1843 – livro 3). *Anais do Senado do Império do Brasil. III*, p. 536. Rio de Janeiro: Secretaria Especial de Editoração e Publicações – Subsecretária de Anais do Senado Federal.

CASAL, M. A. (1817). *A Corografia Brazilica ou Relação historico-geografica do Reino do Brazil* (Vol. II). Rio de Janeiro: Imprensa Régia.

GAMA, A. P. (1834). *Relatório do Ministério do Império do ano de 1833.* BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

LISBOA, J. S. (1818). *Memória dos benefícios políticos de El-Rey Nosso Senhor D. João VI* (1ª Edição ed.). Rio de Janeiro: Imprensa Regia.

OTTONI, C. B. (1871). *A emancipação dos escravos: parecer.* Rio de Janeiro: Typ. Perseverança.

PATY DO ALFERES, B. D., & WERNECK, L. P. (1863). *Memória sobre a fundação e costeio de uma fazenda na Província do Rio de Janeiro* (2ª Edição ed.). Rio de Janeiro: EDUARDO & HENRIQUE LAEMMERT.

SILVA, A. d., & BLUTEAU, R. (1789). *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antônio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A – K)* (Vol. 1). Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira.

SILVA, A. d., & BLUTEAU, R. (1789(b)). *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antônio de Moraes*

*Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L – Z)* (Vol. 2). Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira.

SILVA, A. M. (1890). *Diccionario da lingua portugueza (volume I A-E)* (Vol. 1). (A. MODESTO, Ed.) Rio de Janeiro – Lisboa: Empr. Litteraria Fluminense.

SOUSA, J. V., & CORDEIRO, F. I. (1826a). Sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas. *Jornal Scientifico, Economico e Literario, ou Colleção de Peças, Memorias, Relaçoens, Viagens, Poesias e Anedoctas; Mixto de Instrucção e Recreio Acommodado a todo o genero de Leitores. Por Dous Amadores das Sciencias e das Artes.* (1).

SOUSA, J. V., & CORDEIRO, F. I. (1826b). Sobre o comércio interior, canais, estradas, pontes e calçadas. *Jornal Scientifico, Economico e Literario, ou Colleção de Peças, Memorias, Relaçoens, Viagens, Poesias e Anedoctas; Mixto de Instrucção e Recreio Acommodado a todo o genero de Leitores. Por Dous Amadores das Sciencias e das Artes* (2).

SOUSA, J. V., & CORDEIRO, F. I. (1826c). Inventos Modernos. *Jornal Scientifico, Economico e Literario, ou Colleção de Peças, Memorias, Relaçoens, Viagens, Poesias e Anedoctas; Mixto de Instrucção e Recreio Acommodado a todo o genero de Leitores. Por Dous Amadores das Sciencias e das Artes.* (1), pp. 28-30.

SOUSA, J. V., & CORDEIRO, F. I. (maio de 1826d). DISCURSO PRELIMINAR. *Jornal Scientifico, Economico e Literario, ou Colleção de Peças, Memorias, Relaçoens, Viagens, Poesias e Anedoctas; Mixto de Instrucção e Recreio Acommodado a todo o genero de Leitores. Por Dous Amadores das Sciencias e das Artes.* (1), pp. III-X.

VALETE. (1871). *Carta aos Fazendeiros e Comerciantes Fluminenses sobre o elemento servil, ou refutação do parecer do Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni acerca do mesmo assunto.* Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

VERGUEIRO, N. P. (1833). *Relatório do Ministério do Império do ano de 1832.* Relatório do Ministério do Império do ano de 1832, Brasil, Rio de janeiro.

**BIBLIOGRAFIA**

ABREU, J. C. (1930). *Caminhos antigos e povoamento do Brasil.* Rio de Janeiro: SOCIEDADE CAPISTRANO DE ABREU/LIVRARIA BRIGUIET.

AGASSIZ, L., & AGASSIZ, E. C. (1975). *Viagem ao Brasil (1865-1866).* (J. E. Filho, Trad.) São Paulo, SP: Edusp.

ALENCASTRO, L. F. (2000). *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII.* São Paulo: Companhia das Letras.

ALMEIDA, A. L. (2005). *Da casa e da roça: a mulher escrava em Vassouras no século XIX*. Vassouras, RJ.

ANDERSON, B. (2008). *Comunidades imaginadas.* São Paulo: Companhia das Letras.

ANDERSON, P. (1998). *Linhagens do Estado absolutista.* São Paulo: Brasiliense.

ANDRADE, M. F. (1998-1999). Rebelião escrava na Comarca de Rio das Mortes, Minas Gerais: o caso Carrancas. *Afro-àsia* (21-22), pp. 45-82.

ANTONIL, A. J. (1976). *João António Andreoni (André João Antonil). Cultura e opulência do Brasil.(Texto da ediçâo de 1711).* São Paulo: Companhia editora nacional.

ANTÔNIO, R. F. (2012). *A dinâmica do capital agrário: crédito e investimentos na realidade dos fazendeiros de Vassouras (1850-1888).* Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Juiz de Fora, Programa de Pós-Graduação em História, Juiz de Fora.

ARRUDA, J. J. (2008). *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros, 1800-1808.* Baurú, SP: Edusc.

AZEVEDO, A. d. (1965). *Cochranes do Brasil: A vida e a obra de Thomas Cocrhane e Ignácio Cochrane.* Sâo Paulo: Companhia Editora Nacional.

AZEVEDO, F. (1950). *Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no Sistema de Viação Nacional.* São Paulo, SP: Livraria Martins.

BAPTIST, E. E. (2013). A Segunda Escravidão e a Primeira República Americana. *Almanack* (5), pp. 5-41.

BARATA, M. (1973). *Escola Politécnica do Largo de São Francisco. Berço da engenharia nacional.* Rio de Janeiro, RJ: Associação dos Antigos Alunos da Politécnica/Clube de Engenharia/MEC.

BARBOZA, C. (2008). A força da tradição no Observatório do Castelo. In: M. ALMEIDA, & M. R. VERGARA, *Ciência, história e historiografia.* São Paulo, SP: Via Lettera.

BARCELLOS, M. (2012). *Histórias do mercado de capitais no Brasil: depoimentos inéditos de personalidades que marcaram a trajetória das bolsas de valores do país.* Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Elsevier.

BARROS, J. D. (2004). *O campo da história: especialidades e abordagens* (1ª ed.). Petrópolis, Rio de Janeiro, Brasil: Vozes.

BASILE, M. (2000). O Império brasileiro: panorama político. In: M. Y. LINHARES, *História geral do Brasil* (1ª Edição ed., pp. 188-301). Rio de Janeiro: Elsevier.

BASILE, M. (2004). *O império em construção: projetos de Brasil e ação política na corte regencial.* Tese de Doutorado, UFRJ, PPGHIS, Rio de Janeiro.

BASILE, M. (2009). O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840). In: K. GRINBERG, & R. SALLES, *O Brasil Imperial – volume II 1831-1870* (Vol. II, pp. 53-120). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

BAZZANI, E. M. (1991). La nueva frontera del azúcar: El ferrocarril y la economía cubana del siglo XX. *CSIC-Dpto. de Publicaciones* .

BENÉVOLO, A. (1953). *Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico.* Recife, PE: Edições Folha da Manhã.

BENTIVOGLIO, J. (2010). Palacianos e aulicismo no Segundo Reinado – a facção áulica de Aureliano Coutinho e os bastidores da corte de D. Pedro II. . *Esboços: histórias em contextos globais , 17* (23), pp. 187-222.

BENTO, C. M. (2013). *Caminhos Históricos e Estratégicos.* Resende: FAHIMTB/AHIMTB.

BERBEL, M. R., MARQUESE, R., & PARRON, T. (2010). *Escravidão e Política: Brasil e Cuba, 1790-1850.* São Paulo: Hucitec.

BETHEL, L. (2002). *A Abolição do comércio brasileiro de escravos.* Brasília: Senado Federal.

BICALHO, M. F. (2003). *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

BICALHO, M. F. (2011). A cidade do Rio de Janeiro e o sonho de uma capital americana: da visão de D. Luís da Cunha à sede do vice-reinado (1736-1763) . *História , 30* (1), pp. 37-55.

BLACKBURN, R. (2002). *A queda do escravismo colonial, 1776-1848.* Rio de Janeiro, RJ: Record.

BLACKBURN, R. (2016). Por que segunda escravidão? In: R. MARQUESE, & R. SALLES, *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e*

*Estados Unidos* (A. FREITAS, Trad., pp. 13-54). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

BLASENHEIM, P. L. (1996). As ferrovias de Minas Gerais no século XIX. *Locus: revista de história , 2* (2), 81-110.

BLOCH, M. (2002). *Apologia da História. ou o ofício de historiador.* Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Jorge Zahar Editor.

BOCCARDO, G. (1858). *Dizionario della economia política e del commercio* (Vol. II). TORINO: SEBASTIANO FRANCO E FIGLI E COMP. EDITORI.

BOOTHMAN, D. (2017). Tradução. In: G. LIGUORI, & P. VOZA, *Dicionário gramsciano (1926-1937)* (1ª Edição ed., pp. 779-782). São Paulo: Boitempo.

BORGES, M. F. (2005). *Protagonismo e sociabilidade escrava na implantação e ampliação da cultura cafeeira – Vassouras – 1821-1850.* Dissertação de Mestrado, Programa de Pós Graduação em História da Universidade Severino Sombra – USS/PPGH, Vassouras.

BORGES, M. F. (2008). Francisco Peixoto de Lacerda Werneck e a identidade administrativa da plantation cafeeira. *Anais do XIII Encontro de História ANPUH-RJ* , pp. 1-9.

BORGES, M. F. (2013). Com glória a posteridade": Preâmbulos da Estrada de Ferro no Brasil – os trilhos, a sociedade política, a sociedade civil e o Estado Ampliado. *Caderno de Resumos do XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: Conhecimento histórico e diálogo social (22 a 26 de julho de 2013)* , pp. 855-856.

BORGES, M. F. (2018). Mais do mesmo ou menos do mais? Uma anástrofe colonial. *Revista Áquila , IX* (19), pp. 89-99.

BORGES, M. F., & BORGES, A. F. (2013). *Viagem ao tempo dos barões e escravos: projeto fazendas históricas.* Rio de Janeiro, RJ: Rosa Real.

BORGES, M. F., & JARDIM, M. V. (2014). A construção da modernidade. Parte 1 – uma luta de sentidos no período regencial. *XIII Encontro de Iniciação Científica, 2014, Vassouras. Anais do XIII Encontro de Iniciação Científica.* Vassouras: USS.

BORGES, M. F., & MARINHO, P. M. (2015). Modernidade, ordem e civilização: a companhia Estrada de Ferro D. Pedro II no contexto da direção Saquarema. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão* (1ª ed., Vol. único, pp. 477-500). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: 7Letras.

BORGES, M. F., & MARINHO, P. M. (2015). Patrimônio e Estado Integral: uma exposição sobre a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e o desafio da Serra do Mar. *Revista Mosaico , 6* (2), pp. 19-27.

BORGES, M. F., & REIS, T. S. (2014). Implantação e Ampliação da Cultura Cafeeira e a formação do Estado Nacional. *Revista Mosaico , 5* (1 jan/jun), pp. 11-19.

BORGES, M. F., GRINBERG, K., & SALLES, R. (2009). Rebeliões escravas antes da extinção do tráfico. In: K. GRINBERG, & R. SALLES, *O Brasil Imperial* (1ª ed., Vol. 1, pp. 437-460). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

BOURDIEU, P. (1968). Campo intelectual e projeto criador. In: P. BOURDIEU, *Problemas do estruturalismo.* Rio de Janeiro, RJ: Zahar.

BOURDIEU, P. (1974). *A Economia das trocas simbólicas.* São Paulo, SP: Perspectiva.

BOURDIEU, P. (1983). O Campo Científico. In: R. ORTIZ, *Pierre Bourdieu: Sociologia* (pp. 122-155). São Paulo: Ática.

BOXER, C. (2000). *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial.* São paulo: Nova Fronteira.

BRAUDEL, F. (1983). *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II.* (Vol. Vol. 1). Lisboa: Martins Fontes.

BRAUDEL, F. (1990). História e ciências sociais: a longa duração. In: *Escritos sobre a História.* Lisboa: Editorial Presença.

BRITO, J. (1961). *Meio século de estrada de ferro.* Rio de Janeiro: Livraria São José.

BRUNO, A. R. (2015). Nas Fronteiras do Poder: Conflito e emancipação numa província fluminense (século XIX). *Semina – Revista dos Pós-Graduandos em História da UPF , V* (14), pp. 32-47.

CALDAS, P. S. (2008). A arquitetura da teoria: o complemento da trilogia de Jörn Rüsen. *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais , V* (1), pp. 1-9.

CALDEIRA, J. (2011). O processo econômico. In: A. d. SILVA, *Crise Colonial e Independência 1808-1830.* Rio de Janeiro: Objetiva/Fundação Mapfre.

CALMON, P. (1978). *História do Brasil – Século XVII: Formação Brasileira. (Vol. III).* Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora.

CARDOSO, C. F. (1975). O modo de produção escravista colonial na América. In: T. SANTIAGO, *América Colonial.* Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Palhas.

CARDOSO, C. F. (1979). *Agricultura, escravidão e capitalismo.* Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Vozes.

CARDOSO, C. F. (1990). A Crise do Colonialismo Luso na América Portuguesa (1750/1822). In: M. Y. LINHARES, *História Geral do Brasil* (pp. 89-110). Rio de Janeiro: Campus.

CARDOSO, C. F. (1997). História e paradigmas rivais. In: C. F. CARDOSO, & R. VAINFAS, *Domínios da história : ensaios de teoria e metodologia* (pp. 19-51). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Campus.

CARDOSO, C. F., & VAINFAS, R. (1997). *Domínios da história : ensaios de teoria e metodologia* (5ª ed.). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Campus.

CARDOSO, C. F., & VAINFAS, R. (2012). *Novos domínios da história* (1ª ed.). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Elsevier.

CARVALHO, J. M. (2000). História intelectual no Brasil: a retórica como chave de leitura. 1(1), . *Topoi , 1* (1), pp. 123-152.

CARVALHO, J. M. (2002). *Cidadania no Brasil: o longo caminho.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

CARVALHO, J. M. (2008). *A construção da ordem: a elite política imperial. O teatro de sombras: a política imperial* (4ª ed.). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

CARVALHO, J. M. (2008). João e as histórias dos Brasis. *28* (56).

CASTRO, A. B. (1971). A herança regional no desenvolvimento Brasileiro. In: A. B. CASTRO, *Sete ensaios sobre a economia brasileira (vol.2)* (Vol. 2). Rio de Janeiro: Forense.

CASTRO, A. B. (1976). *Escravos e senhores nos engenhos do Brasil: um estudo sobre os trabalhos do Açucar e a política econômica dos Senhores.* Tese de Doutorado, UNICAMP, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas.

CASTRO, A. B. (1984). As mãos e os pés do senhor de engenho': dinâmica do escravismo colonial. In: P. S. PINHEIRO, *Trabalho escravo, economia e sociedade* (pp. 41-66). Rio de Janeiro: Paz & Terra.

CATALÃO, I. (2011). Socioespacial ou sócio-espacial: continuando o debate. (UNESP, Ed.) *Revista Formação Online , 2* (18), pp. 173-180.

CAVALCANTE, P. (1995). Affonso d'E. Taunay e a construção da memória bandeirante. *Revista do instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (387), pp. 343-457.

CAVALCANTE, P. (2002). *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750).* Tese de Doutorado, USP, PPGH, São Paulo.

CAVALCANTE, P. (2002b). *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750) – volume II – anexos.* Tese de Doutorado, USP, PPGH, São Paulo.

CAVALCANTI, F. R. (s.d.). *Centro-Oeste Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil*. Acesso em 21 de 04 de 2006, disponível em VFCO: http://vfco.brazilia.jor.br/

CAVALCANTI, F. R. (01 de 2012). *Os "planos ferroviários"*. Acesso em 21 de 04 de 2016, disponível em Centro-Oeste – Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil (VFCO): http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviarios/0-Planos-Ferroviarios.shtml

CAVALCANTI, N. (2004). *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

CERVO, A. L., & BUENO, C. (2011). *História da política exterior do Brasil* (4ª Edição (revista e ampliada) ed.). Brasília: Editora da UnB.

COMUNALLI, S. L. (2014). A importância da malha ferroviária brasileira para o crescimento da nação. *Sobre Trilhos , 01 – Edição 02/01* (2), 24-35.

COSTA, E. V. (1998). *Da senzala à colônia.* São Paulo: Unesp.

COUTINHO, C. (1999). Introdução. In: A. GRAMSCI, C. COUTINHO, M. NOGUEIRA, & L. HENRIQUES (Eds.), *Cadernos do cárcere – Volume 1: Introdução ao estudo da filosofia. A filosofia de Benedetto Croce* (C. COUTINHO, Trad., Vol. 1, p. 494). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA.

COUTINHO, C. N. (2003). *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político* (2ª ed., Vol. único). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Civilização Brasileira.

CRUZ, R. N. (2006). História e Historiografia da Ciência: considerações para pesquisa histórica em análise do comportamento. *Revista Brasileira de Terapia Comportamental e Cognitiva , VIII* (2), pp. 161-178.

DANTES, M. A. (2001). As instituições imperiais na historiografia das ciências no Brasil. In: A. HEIZER, & A. P. VIEIRA, *Ciência, civilização e imperio nos trópicos.* Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Access.

DEAN, W. (1996). *A ferro e fogo: a história e a devastação da mata Atlântica brasileira* (1ª Edição [6ª reimpressão] ed., Vol. único). (C. K. MOREIRA, Trad.) São Paulo, Brasil, São Paulo: Companhia das Letras.

DEISTER, S. (2003). O Sertão da da Parahyba e o Caminho Novo de Minas. In: S. (. DEISTER, *Serra do Tinguá – 300 anos de conquistas: do século XVII ao século XX* (Vol. I, p. 210). Pati do Alferes, Rio de Janeiro, Brasil: Instituto de desenvolvimento da região da Serra Azul – IDERSA.

DIAS, G. J. (2018). *Política em Infraestrutura e a formação do Campo Conservador: A Imperial Companhia Estrada de Ferro (1838-1841).* Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Escola de História Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UNIRIO.

DOHLNIKOFF, M. (1999). A civilização contra a sociedade. *Rumos , ano 1* (3).

DOMINGUES, H. M., & SÁ, M. R. (2003). Controvérsias evolucionistas no Brasil do século XIX. In: H. M. DOMINGUES, M. R. SÁ, & T. CLICK, *A recepção do darwinismo no Brasil* (pp. 97-123). Rio de Janeiro: Editora Fiocruz.

DOURADO, B. (agosto de 2017). Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios . *Anais do XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas* , pp. 1-27.

EISENBERG, P. (1977). *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910.* (1ª ed.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

EL-KAREH, A. C. (1982). *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)* (1ª ed., Vol. único). Petrópolis, RJ, Brasil: Vozes.

ELLIS JR., A. (1950). O ciclo do muar. *Revista de História , 1*.

EL-KAREH, A. C. (2002). A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas/ABPHE , 5* (2), pp. 7-27.

EL-KAREH, A. C. (2006). Abolição do Tráfico Negreiro: a construção da ideologia escravista e a boa consciência escravocrata. *Revista do IHGB* (430).

ENGELS, F., & MARX, K. (1967). *La sagrada família.* México: Editirtial Grijalbo.

ENGEMANN, C., RODRIGUES, C., & AMANTINO, M. (2013). Os jesuítas e a Ilustração na administração de Manoel Martins do Couto Reis da Real Fazenda de Santa Cruz (Rio de Janeiro, 1793-1804). In: C. ENGEMANN, & M. AMANTINO, *Santa Cruz: de legado dos jesuítas a pérola da Coroa.* (pp. 291-314). Rio de Janeiro: Eduerj.

ESCOSTEGUY FILHO, J. C. (2010). *Tráfico de escravos e direção Saquaremana no Senado do Império do Brasil.* Dissertação de Mestrado, UFF, PPGH, Rio de Janeiro.

ESCOSTEGUY FILHO, J. C. (2017). Disputando a direção: escravidão, civilização e ordem no Império do Brasil (1838-1850). In: R. SALLES, *Ensaios Gramscianos: política, escravidão e hegemonia no Brasil Imperial* (pp. 157-220). Curitiba: Prismas.

ESCOSTEGUY FILHO, J. C., & SALLES, R. (2011). Disputas políticas e movimentos sociais nos anos 1830. In: J. C. ESCOSTEGUY FILHO, M. MUAZE, & R. SALLES, *História do Brasil II. v. 1* (pp. 135-168). Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ.

FALCON, F. J. (1982). *A Época Pombalina.* São Paulo: Ática.

FAORO, R. (1992). A questão nacional: a modernização. *Estudos Avançados , 6* (1).

FERRARO, M. R. (2017). *A arquitetura da escravidão nas cidades do café, Vassouras, século XIX*. Dissertação de Mestrado, USP, PPGH, São Paulo.

FIGUEIRA, M. F. (1908). *Memoria historica da Estrada de Ferro Central do Brazil* . Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

FIGUEIRÔA, S. F. (2000). Ciências geológicas no Brasil no século XIX. In: S. F. FIGUEIRÔA, *Um olhar sobre o passado: história das ciências na América Latina* (p. 282). Campinas: Editora da UNICAMP: Imprensa Oficial.

FILIPPINI, M. (2017 ). época (verbete). In: G. LIGUORI, & P. VOZA, *Dicionário gramsciano (1926-1937)* (p. 244). São Paulo: Boitempo.

FINLEY, M. (1991). *Escravidão antiga e ideologia moderna.* Rio de Janeiro, RJ: Graal.

FLORENTINO, M. (1997). *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX).* São Paulo, SP: Companhia das Letras.

FRAGOSO, J. (1992). *Homens de grossa aventura: acumulação mercantil e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830).* Rio de Janeiro, RJ: Arquivo Nacional.

FRAGOSO, J. (2001). A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (século XVI e XVII). In: J. L. FRAGOSO, M. d. GOUVÊA, & M. F. BICALHO, *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial*

*portuguesa, séculos XVI-XVII* (1ª ed., p. 473). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

FRAGOSO, J. (2002). Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil. *Estudos Históricos* , pp. 3-28.

FRAGOSO, J. (2013). *Barões do café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul / Rio de Janeiro (1830-1888).* Rio de Janeiro: 7Letras / FAPERJ.

FRAGOSO, J. (2015). E as plantations viraram fumaça: nobreza principal da terra, Antigo Regime e escravidão mercantil. *História , 34* (2).

FRAGOSO, J. L., BICALHO, M. F., & GOUVÊA, M. d. (2001). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII).* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

FRAGOSO, J. R., & FLORENTINO, M. (1993). *O arcaísmo como projeto.* Rio de Janeiro, RJ: Diadorim.

FRANCO, M. S. (1984). Organização social do trabalho no período colonial. In: P. S. PINHEIRO, *Trabalho escravo, economia e sociedade* (pp. 143-192). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

FRANCO, T. (1990). *Monarquia & Monarquistas* (2ª Edição ed.). Recife: Massangana.

FRIDMAN, F. (2011). *Cartografia fluminense no Brasil imperial.* Acesso em 21 de outubro de 2017, disponível em www.ufmg.br: www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/FRIDMAN_FANIA.pdf

GODINHO, V. M. (1978). *Ensaios II: sobre história de Portugal* (2ª Edição ed.). Lisboa: Sá da Costa.

GODOY, A. S. (2008). O modelo fiscal no período joanino (1808-1822): ensaio sobre a história da tributação no Brasil. *Revista Fórum de Direito Tributário , 6* (35), pp. 93-114.

GODOY, J. M. (2009). Formas e problemas da historiografi a brasileira. *História Unisinos, 13* (1), pp. 66-77.

GOMES, F. S. (1995). *Historias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro seculo XIX* . Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

GOMES, P. M. (2013). *TRANSPORTE E REPRODUÇÃO DO ESPAÇO: O papel da Estrada de Ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dumont.* Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Juiz de Fora, Programa de Pós-graduação em Geografia, Juiz de Fora.

GONÇALVES, A. L. (2008). *Estratificação social e mobilizações políticas no processo de formação do estado nacional brasileiro: Minas Gerais, 1831-1835.* São Paulo: Hucitec.

GORENDER, J. (1978). *O escravismo colonial.* São Paulo: Ática.

GORENDER, J. (1990). *A escravidão reabilitada.* São Paulo, SP, Brasil: Ática.

GORENSTEIN, R. (1993). Comércio e política: o enraizamento dos interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830). In: L. MARTINHO, & R. GORENSTEIN, *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência.* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.

GOULART, J. A. (1961). *Tropas e tropeiros na formação do Brasil.* Rio de Janeiro: Conquista.

GOUVÊA, M. (2009). De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil. In: R. SOLHET, M. R. ALMEIDA, C. AZEVEDO, & R. GONTIJO, *Mitos, projetos e práticas políticas: memória e historiografia* (pp. 393-408). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (1999). *Cadernos do cárcere (Volume 1: Introdução ao estudo da filosofia. A filosofia de Benedetto Croce).* (C. N. COUTINHO, Trad.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (1968). *Maquiovel, a Política e o Estado Moderno.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (1976). *Escritos Políticos.* Lisboa: Seara Nova.

GRAMSCI, A. (2001). Cadernos do cárcere (Volume 2: Os intelecuais. O princípio educativo. Jornalismo.). In: C. COUTINHO, *Cadernos do cárcere* (C. COUTINHO, Trad., 2ª ed., Vol. II, p. 334). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (2002). Caderno 25 (1934): às margens da história (História dos grupos subalternos). In: A. GRAMSCI, C. COUTINHO, M. NOGUEIRA, & L. HENRIQUES (Eds.), *Cadernos do cárcere. Volume 5: O Risorgimento. Notas sobre a história da Itália* (L. HENRIQUES, Trad., Vol. V, pp. 131-145). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (2007). *Cadernos do Cárcere: Maquiavel, notas sobre o Estado e a Política (vol. 3)* (3ª edição ed., Vol. 3). (C. N. COUTINHO, Ed.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GUERRA, A. T. (1989). *Dicionário geológico-geomorfológico* (7ª Edição; 3ª impressão ed.). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: IBGE.

GUIMARÃES, C. G. (2010). Finanças e Comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co 1808-1831. *Navigator , 6* (12), pp. 21-34.

GUIMARÃES, C. G. (2012). Uma leitura sobre o Império do Brasil no contexto do século XIX: diálogo com Ricardo Salles. *Almanack* (4), pp. 46-52.

GUIMARÃES, C. G. (2015). "Associação de capitalistas" ou "Associação de proprietários": o Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil, um banco comercial e emissor no Vale do Paraíba (1858-1862). In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão* (Vol. único, pp. 436-476). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: 7 Letras.

HARDMAN, F. F. (2005). *Trem Fantasma. A Modernidade na Selva* (2ª edição ed.). São Paulo: Companhia das Letras.

HARTOG, F. (s/d). *Regime de Historicidade (Time, History and the Writing of History: the Order of Time).* Acesso em 4 de setembro de 2017, disponível em Universidade Federal de Goiás / Programa de Pós-Graduação em História: https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/Fran%C3%A7ois_Hartog_-_Regime_de_Historicidade_(1).pdf

HOBSBAWM, E. J. (2013). *A Era das Revoluções (1789-1848)* (32 ed.). (M. TEIXEIRA, & M. PENCHEL, Trads.) Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra.

HOBSBAWM, E. (2013). *Sobre história.* (C. K. MOREIRA, Trad.) São Paulo: Companhia das Letras.

HOBSBAWN, E. J. (2014). *A Era do Capital (1848-1875)* (21 ed.). (L. COSTA NETO, Trad.) Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra.

HOBSBAWM, E. J., & RANGER, T. (1997). *A invenção das tradições* (3ª Edição ed.). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

HOLLOWAY, T. (1984). *Imigrantes para o café.* Rio de Janeiro: Paz e Terra.

IGLÉSIAS, F. (1958). *Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-1889.* Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro.

JANCSÓ, I. (1997). A Sedução da Liberdade: cotidiano e contestação política no final do século XVIIII. In: F. A. NOVAIS, & L. d. SOUZA, *História da vida privada na América Portuguesa – Vol 1*. São Paulo: Companhia das Letras.

JANCSÓ, I. (1996). *Na Bahia, contra o império: história do ensaio de sedição de 1789.* São Paulo: HUCITEC.

JOSÉ, C. M., MANOEL, J., BORGES, M. F., CARVALHO, C. d., & MARINHO, P. M. (2012). Perto do buraco do que estão ali fazendo, em frente ao Brandão: capítulos da construção do túnel 12 rodeio 1856-1865. *XIV Jornada Científica do Programa Jovens Talentos para a Ciência. Caderno de Resumos Jornada Cientifica JT* .

JURUÁ, C. V. (2012). *Estado e construção ferroviária: quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852-1867.* Tese de Doutorado, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana, Rio de Janeiro.

KIRSCHNER, T. C. (2009). *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro.* São Paulo: Alameda.

KNIVET, A. (2007). As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet (1591). In: S. M. HUE, *As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet (1591).* Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

KOSELLECK, R. (2006). *Futuro Passado: Contribuição à semântica dos tempos históricos.* Rio de Janeiro: Contraponto (Editora PUC-Rio).

KURY, L. (2011). A Ciência útil em O Patriota (Rio de Janeiro, 1813-1814). *Revista Brasileira de História da Ciência , 2* (4), pp. 115-124.

LACORTE, R. (2014). SOBRE ALGUNS ASPECTOS DA "TRADUTIBILIDADE" NOS CADERNOS DO CÁRCERE DE ANTÔNIO GRAMSCI E ALGUMAS DAS SUAS IMPLICAÇÕES. *Educação e Filosofia Uberlândia , 28* (55), pp. 59-98.

LAMEGO, A. (1963). *O homem e a serra.* Rio de Janeiro, RJ: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica – Edição da Divisão Cultural.

LAMEGO, P. (2017). *No fio da barba: a saga de um tropeiro.* Rio de Janeiro: Vermelho Marinho.

LEMOS, M. S. (2004). *O índio virou pó de café? A resistência dos índios coroados de Valença frente à expansão cafeeira no Vale do Paraíba (1788-1836).* Dissertação de Mestrado em História, UFF, PPGH, Niterói.

LENHARO, A. (1992). *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842.* Rio de Janeiro, RJ: Prefeitura do Rio de Janeiro (SMCTE).

LEVY, M. B. (1994). *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas.* Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.

LIGUORI, G., & VOZA, P. (2017). *Dicionário gramsciano (1926-1937)* (1ª ed.). São Paulo: Boitempo.

LIMA, C. C. (2007). *Onde Há Fumaça Há Fogo: A Influência da Economia Cafeeira na Construção da Estrada de Ferro D. Pedro II.* Universidade Severino Sombra, Programa de Pós-Graduação em História. Vassouras: USS.

LIMA, I. S. (2006). Luís Maria da Silva Pinto e o Dicionário da Língua Brasileira (Ouro Preto, 1832). *Humanas , 28* (n. 1), pp. 33-67.

LIMA, L. S. (2011). *Bandeirantismo paulista: o avanço na colonização e exploração no interior do Brasil (Taubaté, 1645 a 1720).* Universidade de São Paulo (USP), Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo.

LINS, H. N. (2009). *Colonização fourierista no sul do Brasil: O Falanstério do Saí (1841–1844)*. Acesso em 20 de 12 de 2018, disponível em Associação Nacional dos Centros de Pós-Graduação em Economia (www.anpec.org.br): https://en.anpec.org.br/previous-editions.php?r=encontro-2009

LOBATO, J. B. (2007 [1919]). *Cidades mortas.* Rio de Janeiro: Globo.

LOBO, E. M. (1978). *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro.* (Vol. 1). Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais – IBMEC.

LOPES, A. (2018). COMPETENCE/PERFORMANCE. In: C. CEIA, *E-Dicionário de Termos Literários.* Lisboa.

LOURENÇO, T. C. (2010.). *O império dos Souza Breves nos oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comendadores José e Joaquim de Souza Breves.* UFF, PPGH, Niterói.

LUNA, F. V., & KLEIN, H. (2010). *Escravismo no Brasil.* São Paulo: Edusp.

LUSTOSA, I. (2006). *D. PEDRO I: Um Herói sem nenhum caráter.* Rio de Janeiro: Companhia das Letras.

LUZ, M. (2005). *A história dos símbolos nacionais: a bandeira, o brasão, o selo, o hino.* Brasília: Senado Federal – Secretaria Especial de Editoração e Publicações.

LYNCH, C. E. (2015). Modulando o tempo histórico: Bernardo Pereira de Vasconcelos e conceito de "regresso" no debate parlamentar brasileiro (1838-1840). *Almanack* (10), pp. 314-334.

LYRA, M. L. (1994). *A utopia do poderoso império. Portugal e Brasil: bastidores da política, 1798-1822.* Rio de Janeiro: Sette Letras.

LYRA, M. L. (1998). "Pátria do cidadão": A concepção de pátria/nação em Frei Caneca. *Revista Brasileira de História , 18* (36).

MACHADO, M. M. (2012). *Entre fronteiras: posses e terras indígenas nos sertões (Rio de Janeiro, 1790-1824)* (1ª Edição ed.). Guarapuva, Paraná: Editora UNICENTRO.

MAGALHÃES, B. (1918). Garcia Rodrigues Paes. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro , 138*, pp. 5-40.

MAIA, C. A. (1992). POR UMA HISTÓRIA DAS CIÊNCIAS EFETIVAMENTE HISTÓRICA: O combate por uma História Sociológica. *Revista da Sociedade Brasileira de História da Ciência , 7*, pp. 47-52.

MALERBA, J. (2000). *A Corte no exílio. Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808-1821).* São Paulo: Companhia das Letras.

MARASCHIN, G. d. (2016). *A construção da província: política fiscal e territorial na consolidação do Estado brasileiro, 1840 – 1850.* Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Rio de Janeiro.

MARAVAL, J. A. (1967). Teoria del saber histórico. *Revista de Occidente* .

MARINHO, P. E. (2002). *Engenharia Imperial: O Instituto Politécnico Brasileiro (1862-1880).* Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense – UFF/PPGH, Niterói.

MARINHO, P. E. (2008). *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888.* Tese de Doutorado em História, Universidade Federal Fluminense – UFF, Programa de Pós-Graduação em História – PPGH, Rio de Janeiro.

MARINHO, P. E. (2009). *A EXPANSÃO PARA DENTRO: A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II e as Associações Técnico-Científicas no Brasil Oitocentista.* Projeto

de Pesquisa, MUSEU DE ASTRONOMIA E CIÊNCIAS AFINS – MAST, Coordenação de História da Ciência – CHC, Rio de Janeiro.

MARINHO, P. E. (2010). Porta-vozes em uma era de incertezas: o Clube de Engenharia e a concepção de uma inspetoria geral das estradas de ferro. *Revista Brasileira de História da Ciência , 3* (2 jul/dez), 170-183.

MARINHO, P. E. (2015). Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil Oitocentista. (A. C. SAMPAIO, Ed.) *Topoi. Revista de História , 16* (30), pp. 203-233.

MARINHO, P. E. (2018). Linhagens da engenharia civil brasileira: associação, tecnologia e política. *11* (1), pp. 21-36.

MARIOTTO, L. C. (2009). Em busca de um roteiro esquecido. *Filologia e Linguística Portuguesa* (10-11), pp. 317-344.

MARQUES, P. P. (2009). *Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana.* Dissertação de Mestrado, USP, Programa de Pós-Graduação em Geografia, São paulo.

MARQUESE, R. B. (2005). Moradia escrava na era do tráfico ilegal: senzalas rurais no Brasil e em Cuba, c. 1830-1860. *Anais do Museu Paulista , 13* (3).

MARQUESE, R. (2006). A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX. (74), pp. 107-123.

MARQUESE, R. (2006(b)). Revisitando casas-grandes e senzalas: a arquitetura das plantations escravistas americanas no século XIX. *Anais do Museu Paulista , 14* (1), pp. 11-57.

MARQUESE, R. B. (2010). O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material , 18* (1).

MARQUESE, R (2012). Capitalismo & escravidão e a historiografia sobre a escravidão nas Américas. *Estudos Avançados (Impresso) , 26*.

MARQUESE, R. (2012). *Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX.* Acesso em 16 de março de 2016, disponível em Semininário em Espaço & Sociabilidades | Prof. Responsável: Luiz Geraldo Silva | 1º e 2º semestres de 2013 (https://docs.ufpr.br/~lgeraldo/): http://people.ufpr.br/~lgeraldo/textomarquese.pdf

MARQUESE, R. (2013). Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX. *Saeculum – Resvista de História* (29), pp. 289-321.

MARQUESE, R. (2013 (b)). Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil. . , n.5. *Almanack [online]* (5), pp. 51-61.

MARQUESE, R. (2016). Exílio escravista: Hercule Florence e as fronteiras do açúcar e do café no Oeste paulista (1830-1879). *Anais do Museu Paulista , 24* (2), pp. 11-51.

MARQUESE, R. (2017). Escravidão, Política e Agência. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *Seminário Segunda Escravidão e Capitalismo no Império do Brasil: desafios e potencialidades.* Rio de Janeiro: Edição dos Autores.

MARQUESE, R. & PARRON, T. P. (2005). Azeredo Coutinho, Visconde de Araruama e a memória sobre o comércio dos escravos de 1838. *Revista de História* (152), pp. 99-126.

MARQUESE, R. & PARRON, T. P. (2011). Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão. *Topoi , 12* (23), pp. 97-117.

MARQUESE, R., & SALLES, R. (2015). A cartografia do poder senhorial: cafeicultura, escravidão e a formação do Estado nacional brasileiro, 1822-1848. In: M. MUAZE,

& R. SALLES, *O Cale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão* (1ª ed., Vol. único, pp. 21-56). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: 7 Letras.

MARQUESE, R., & SALLES, R. (2016). apresentação. In: R. MARQUESE, & R. SALLES, *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos* (pp. 7-12). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

MARQUESE, R., & SALLES, R. (2016(b)). A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: R. MARQUESE, & R. SALLES, *Escravidão e capitalismo histórico: Cuba, Brasil, Estados Unidos* (pp. 99-161). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

MARQUESE, R., & TOMICH, D. (2015). O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café no século XIX. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão* (1ª ed., Vol. único, pp. 21-56). Rio de Janeiro, RJ: 7 Letras.

MARTINS, L. A. (2005). História da Ciência: Objetos, Métodos e Problemas. *Ciência & Educação , 11* (2), pp. 305-317.

MARTINS, M. F. (2007). O Círculo dos grandes: Um estudo sobre política, elites e redes no segundo reinado a partir da trajetória do visconde do Cruzeiro (1854-1889). *Locus: revista de história , 13* (1), pp. 93-122.

MARTINS, M. F. (2012). Das racionalidades da História: o Império do Brasil em perspectiva teórica. *Almanack* (4), pp. 53-61.

MARX, K. (2008 [1859]). *Contribuição à crítica da economia política* (2ª Edição ed.). (F. FERNANDES, Trad.) São Paulo: Expressão Poular.

MATOS, O. N. (1990). *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira* (4ª Edição ed.). Campinas: Pontes.

MATTOS, I. R. (2004). *O tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial* (5ª ed., Vol. único). São paulo, SP, Brasil: HUCITEC.

MATTOS, I. R. (2009). O gigante e o espelho. In: K. GRINBERG, & R. SALLES, *O Brasil Imperial – Vol. II* (pp. 13-52). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

MATTOS, S. R. (2007). *PARA FORMAR OS BRASILEIROS. O COMPÊNDIO DA HISTÓRIA DO BRASIL DE ABREU E LIMA E A EXPANSÃO PARA DENTRO DO IMPÉRIO DO BRASIL.* Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, Programa de Oós-Graduação em História Social, São Paulo.

MELLO, J. M. (1984). Comentários (As mãoes e os Pés do Senhor de Engenho: Dinâmica do Escravismo Colonial – Antônio Borges de Barros). In: P. S. PINHEIRO, *Trabalho escravo, economia e sociedade* (pp. 80-84). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

MELLO, J. M. (1991). *O capitalismo tardio – contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira* (8ª Edição ed.). São Paulo: editora brasiliense.

MENDONÇA, S. R. (2007). ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS: considerações político-conceituais. . *Outros Tempos , I*.

MONTEIRO, J. M. (1994). *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo.* São Paulo: Companhia das Letras.

MOREL, M. (2003). *O período das regências (1831-1840).* Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

MOREL, M., & BARROS, M. M. (2003). *Palavra, imagem e poder: o surgimento da imprensa no Brasil do século XIX.* Rio de Janeiro: DP&A.

MORENO, B. A. (2013). *Demografia e Trabalho Escravo nas Propriedades Rurais Cafeeiras.* USP, PPGH. São Paulo: USP.

MUAZE, M. (2008). *As memórias da Viscondessa: família e poder no Brasil Império.* Rio de Janeiro, RJ: Jorge Zahar Editor.

MUAZE, M. (2011). O Vale do Paraíba e a dinâmica Imperial. In: D. LERNER, & F. MIZPUTEN, *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense – fase III.* (1ª Edição ed., Vol. 3, pp. 293-340). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (RJ)/Instituto Cultural Cidade Viva – INEPAC/ICCV.

MUAZE, M. (2015). Novas considerações sobre o Vale do Paraíba e a dinâmica Imperial. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos qudros da Segunda Escravidão* (1ª ed., Vol. único). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: 7 Letras.

MUAZE, M., & SALLES, R. (2015). Introdução. (1ª ed., Vol. único). , RJ, Brasil: ,. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos qudros da Segunda Escravidão* (1ª Edição ed., pp. 11-20). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: 7 Letras/FAPERJ.

MUAZE, M., & SALLES, R. (2017). Família escrava em impérios agrários: o caso da fazenda Guaribí. *ACERVO: Revista do Arquivo Nacional , 30* (1), pp. 34-51.

MUNIZ, C. M. (1979). *Os Donos da Terra: um estudo sobre a estrutura fundiária do Vale do Paraíba Fluminense no século XIX*. Dissertação de Mestrado, UFF,, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Centro de Estudos Gerais, Niterói.

NASCIMENTO, C. (2017). O barão de Cotegipe e a crise do império. In: R. SALLES, *Ensaios Gramscianos: política, escravidão e hegemonia no Brasil imperial* (pp. 285-368). Curitiba: Prismas.

NATERA, R. C. (2010). *A questão ferroviária no debate do Senado Imperial (1835-1889).* Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas.

NEVES, L. M. (2003). *Corcundas e Constitucionais: a cultura política da Independência (1820-1822).* Rio de Janeiro: Revan/Faperj.

NEVES, L. M., & MACHADO, H. F. (1990). *O império do Brasil.* (4ª Edição ed.). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

NOVAES, A. (2007). Os caminhos antigos no território fluminense. In: D. LERNER, & F. MISZPUTEN, *Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense – fase I.* (1ª. ed.). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: INEPAC/ICCV.

NOVAIS, F. (1977). *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial.* São Paulo: CEBRAP/Brasiliense.

NOVAIS, F. (1983). *Portugal e o Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808).* São Paulo: Hucitec.

NUNES PENHA, A. L. (2012). *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal de Campos – Macaé.* TESE, UFF, PPGH, Rio de Janeiro.

NUNES, G. L. (2013). A viagem do corsário inglês Anthony Knivet ao mar do sul e sua passagem pelo vale do rio Paraíba (1591-1597). *Historiæ , 4* (1), pp. 105-118.

OLIVA, A. (1999). Ceticismo metacientífico: "aprender sem jamais conhecer". *Episteme , 9*, pp. 19-45.

OLIVEIRA LIMA, M. d. (1922). *O movimento da Independência (1821-1822).* São Paulo: Melhoramentos.

OLIVEIRA, C. H. (1999). *A Astúcia Liberal. Relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)* (1ª Edição ed.). Bragança Paulista: Ícone/ Universidade São Francisco.

OLIVEIRA, C. H. (2009). Repercussões da revolução: delineamento do império do Brasil, 1808/1831. In: K. GRINBERG, & R. SALLES, *O Brasil Imperial* (1ª ed., Vol. 1). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

OLIVEIRA, E. S. (2015). O paradigma da extinção: desaparecimento dos índios puris em Campo Alegre, sul do Vale do Paraíba. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão).* (1ª Edição ed., pp. 159-175). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: 7Letras.

OLIVEIRA, L. C. (2008). *Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Serra Acima, 1800-1810. Monografia de conclusão de curso, Departamento de História, Universidade Severino Sombra, , .* Monografia, Universidade Severino Sombra, Curso de História, Vassouras.

OLIVEIRA, R. A., & SILVA, A. B. (5 – 9 de Dezembro de 2011). A História da Ciência no Ensino: diferentes enfoques e suas implicações na compreensão da Ciência. *Anais do VIII Encontro Nacional de Pesquisa em Educação em Ciência – I Congreso Iberoamericano en Enseñanza de las Ciencicias* .

OTTONI, C. B. (1890). *O advento da República no Brasil.* Rio de Janeiro: Tipografia Presença.

OTTONI, C. B. (1859). *O futuro das estradas de ferro no Brasil.* Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Typographia Nacional.

OTTONI, C. B. (2014). *Autobiografia de C. B. Ottoni: natural da Vila do Príncipe, depois cidade do Serro, na província de Minas Gerais.* Brasília, Distrito Federal, Brasil: Senado Federal/Conselho Editorial.

PÁDUA, J. A. (2002). *Um Sopro de Destruição: Pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888.* Rio de Janeiro : Zahar.

PAIVA, L. G. (2015). Da colonização do Vale à formação de uma família: uma introdução à história dos Werneck e suas estratégias matrimoniais. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão.* (1ª Edição ed., pp. 176-196). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: 7Letras.

PARGENDLER, M. (2006). Cinco mitos sobre a história das sociedades anônimas no Brasil. *Harvard Law Review , 5* (119).

PARRON, T. (2007). Política do tráfico negreiro: o Parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *III Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional.* Florianópolis.

PARRON, T. P. (2009). *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865.* Dissertação de Mestrado, USP, PPGH, São Paulo.

PARRON, T. P. (2015). *A política da escravidão na era da liberdade: Estados Unidos, Brasil e Cuba (1787-1846).* Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em História Social, São Paulo.

PAULINO, R. F. (2011). *A Linha do Tua: história, construção e levantamentos.* Dissertação de Mestrado, Universidade do Minho, Escola de Engenharia/Mestrado Integrado em Engenharia Civil (Campus de Azurém) , Guimarães – Portugal.

PEREIRA, L. R. (2015). "Ao ponto que as necessidades públicas exigem": experiência política e reconfiguração do tempo no debate político brasileiro da década de 1830. *Almanack* (10), pp. 302-313.

PEREIRA, V. (2008). *Ao soberano Congresso.* Tese de doutorado, UFF, PPGH, Niterói.

PESSOA, V. A. (1902). *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

PIMENTA, D. J. (1971). *Caminhos de Minas Gerais.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial.

PIMENTA, J. P. (2012). *Tempos e espaços das independências: a inserção do Brasil no mundo ocidental (c.1780-c.1830).* Tese de Livre Docência, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo.

PINTO, A. A. (1903). *História da viação pública de São Paulo.* São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia.

PINTO, L. M. (1832). *Dicionário da Língua Brasileira.* Ouro Preto: Tipografia de Silva.

POLLIG, J. V. (2012). *Apropriação de Terras no Caminho Novo.* Dissertação de Mestrado, UNIRIO, PPGH, Rio de Janeiro.

PRADO JR., C. (1957). *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia.* São Paulo, SP: Brasiliense.

PRADO JR., C. (1976). *História Econômica do Brasil (post scriptum em 1976)* (20ª ed.). São Paulo: Brasiliense.

PRESTES, D. (1996). Por uma nova história social e cultural das ciências: novas definições, novos objetos, novas abordagens. *Cadernos IG/Unicamp , 6* (1), pp. 3-56.

REIS, T. S. (2018). *Os Teixiera Leite e as relações comerciais e creditícias no Vale do Paraíba, séc. XIX.* Tese de Doutorado (em andamento), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Rio de Janeiro.

RIBAS, R. (1989). *Tropeirismo e escravidão: um estudo das tropas de café das lavouras de Vassouras, 1840-1888.* Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

RIBEIRO, J. A. (2005). Correio Mercantil: gêneros jornalísiticos, literários e muito mais... *REVISTA USP* (65), pp. 131-147.

RIBEIRO, J. L. (2006). *No meio das galinhas as baratas não tem razão.* Rio de Janeiro: Renovar.

RIBEIRO, L. C. (2006). A invenção como ofício: as máquinas de preparo e benefício do café no século XIX. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material , 14* (1), pp. 121-165.

RODRIGUES, A. F. (2003). Os sertões proibidos da Mantiqueira: desbravamento, ocupação da terra e as observações do governador dom Rodrigo José de Meneses. *Revista Brasileira de História , 23* (46), pp. 253-270.

RODRIGUES, J. (2000). *O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850).* Campinas: UNICAMP.

RODRIGUEZ, H. S. (2004). *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória.* (Vol. único). Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para a memória do trem.

SAINT-HILAIRE, A. (1938). *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.* São Paulo – Rio de Janeiro – Recife – Porto Alegre: Companhia Editora Nacional.

SAINT-HILAIRE, A. (1941). *Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil.* São Paulo – Rios de Janeiro – Recife – Porto Alegre: Companhia Editora Nacional.

SALLES, R. (2008). *E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império* (1ª ed.). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

SALLES, R. (2009). As águas do Niágara. 1871: crise da escravidão e o ocaso saquarema. In: K. GRINBERG, & R. SALLES, *O Brasil Imperial* (1ª ed., Vol. 3, pp. 39-82). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

SALLES, R. (2012). O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. *Almanack , 4*, pp. 5-45.

SALLES, R. (2012). Gramsci para historiadores. (A. ASSIS, J. BENTIVOGLIO, & R. GONTIJIO, Eds.) *História da historiografia* (10 (setembro-dezembro)), 211-228.

SALLES, R. (2013). *Nostalgia Imperial: escravidão e a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado* (2ª ed., Vol. único). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Ponteio.

SALLES, R. (2013(b)). A Segunda Escravidão. *Revista Tempo , 19* (35), pp. 249-254.

SALLES, R. (2017). Segunda escravidão, liberalismo de classe e a matriz política imperial. c. 1815-1860. In: R. SALLES, *Ensaios Gramscianos: política, escravidão e hegemonia no Brasil Imperial* (1ª ed., pp. 15-82). Curitiba: Prismas.

SALLES, R. (2017(b)). Notas sobre o conceito de segunda escravidão. In: R. SALLES, & M. MUAZE, *Seminário Segunda Escravidão e Capitalismo no Império do Brasil: desafios e potencialidades.* Rio de Janeiro: Edição dos organizadores.

SALLES, R. (2017(c)). Segunda escravidão, liberalismo de classe e a matriz política imperial. c. 1815-1860 . In: R. SALLES, *Ensaios Gramscianos: política, escravidão e hegemonia no brasil imperial* (pp. 15-82). Curitiba: Prismas.

SALLES, R., & BORGES, M. F. (2009). Vassouras, 1830-1850: poder local e rebeldia escrava. In: J. CARVALHO, & L. B. NEVES, *Repensando o Brasil do Oitocentos. Cidadania, Política e Liberdade* (1ª ed., pp. 437-460). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

SALLES, R., & BORGES, M. F. (2015). A morte do barão de Guaribu. Ou o fio da meada. (1ª ed., Vol. único). , RJ, Brasil:. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão* (1ª. ed., Vol. único, pp. 197-241). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: 7 Letras/FAPERJ.

SAMPAIO, M. G. (2006). *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894).* Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, Programa de Pós Graduação em História Econômica, São Paulo.

SANCHES, M. G. (1990). Sertão e fazenda: ocupação e transformação da serra fluminense entre 1750 e 1820. *151* (366), pp. 1-96.

SANCHES, M. G. (1997). *Proveito e negócio: regimes de propriedade e estruturas fundiárias no Brasil: o caso do Rio de Janeiro entre os séculos XVIII e XIX*. Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, PPGH/UFRJ. Rio de Janeiro: PPGH/UFRJ.

SANCHES, M. G. (2000). Apropriação da terra na Fundação do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro , n. 408* (v. 161), pp. 407-418.

SANCHES, M. G. (2008). Nobreza e conveniência no zelo da administração das conquistas. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro , 438*, pp. 113-136.

SANTOS, C. M. (1993). *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica.* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura.

SANTOS, M. (2002(). *Por uma Geografia nova.* São Paulo: Hucitec.

SANTOS, M. (2006). *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.* (4ª. ed. 2ª. reimpr. ed.). São Paulo, SP, Brasil: Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, M. (2011). *O espaço da cidadania e outras reflexões.* Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães.

SANTOS, W. (2009). *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898).* Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Ouro Preto, ICHS, Mariana.

SCHNNOR, E. C. (2005). *Na Penumbra: o entrelace de famílias e negócios (Vale do Paraíba, 1770/1840).* Tese de Doutorado, USP, PPGH, São Paulo.

SCHWARTZ, S. (1979). *Burocracia e sociedade no Brasil Colonial.* (M. H. MARTINS, Trad.) São Paulo, Perspectiva.

SCHWARTZ, S. (2001). *Escravos, roceiros e rebeldes.* (J. SIMÕES, Trad.) Baurú: EDUSC.

SCHWARTZ, S. (1999). Mentalidades e estruturas sociais no Brasil colonial: uma resenha coletiva. *Economia e Sociedade , 8* (2), pp. 129-153.

SCHWARTZ, S. (1988). *Segredos internos.* São Paulo: Companhia das Letras.

SCHWARTZMAN, S. (2001). *Formação da comunidade científica no Brasil* (2ª ed.). (S. BATH, & O. BIATO, Trads.) São Paulo, SP, Brasil: Ministério de Ciência e Tecnologia.

SILVA, A. C. (1994). O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX. *Estudos Avançados , 21* (8), pp. 21-42.

SILVA, B. V. (2010). Um debate na escola: a história e a filosofia da ciência em foco. *Física na Escola , 11* (2), pp. 12-15.

SILVA, E. (1984). *Barões e escravidão: três gerações de fazendeiros e a crise da estrutura escravista.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

SILVA, P. F. (2013). *As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860-1910).* Universidade do Minho, Escola de Economia e Gestão. Braga (Portugal): Universidade do Minho.

SILVA, W. (2017). A valentia da dialética: Bernardo Pereira Vasconcelos, o senso comum, a classe conservadora e a cabeça de medusa. In: R. SALLES, *Ensaios Gramscianos.* (pp. 83-156). Rio de Janeiro: Primas.

SILVEIRA, M. R. (2003). *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.* Tese de Doutorado, UNESP-Presidente Prudente, Programa de Pós-Graduação em Geografia, São Paulo.

SIMONSEN, R. (1969). *História econômica do Brasil: 1500-1820. 6.* (6ª Edição ed.). São Paulo: Nacional.

SISSON, S. A. (1999). *Galeria dos brasileiros ilustres* (Vol. II). Brasília: Senado Federal.

SLEMIAN, A. (2006). *Vida política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1824).* São Paulo : HUCITEC.

SLENES, R. W. (1992). " Malungu, ngoma vem!": África coberta e descoberta do Brasil. *Revista USP* (12), pp. 48-67.

SMITH, A. (1996). *A Riqueza das Nações: Investigação sobre sua natureza e suas Causas (vlo. II)* (Vol. II). (L. J. BARAÚNA, Trad.) São Paulo: Editora Nova Cultural.

SODRÉ, N. W. (1999). *História da imprensa no Brasil* (4ª Edição ed.). Rio de Janeiro: Mauad.

SOUSA, O. T. (2015). *Bernardo Pereira de Vasconcelos (História dos fundadores do Império do Brasil – VOLUME III).* Brasília: Senado Federal.

SOUZA, L. M. (2006). *O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII.* São Paulo: Companhia das Letras.

SPOSITO, F. (2009). As guerras justas na crise do antigo regime português: Análise da política indigenista de D. João VI. *Revista de História* (161), pp. 85-112.

STEIN, S. J. (1990). *Vassouras. Um município brasileiro do café, 1850-1900.* (V. B. WROBEL, Trad.) Rio de Janeiro, RJ: Nova Fronteira.

STELA, R. S. (2000). *O domínio espanhol no Brasil durante a monarquia dos Felipes.* São Paulo: Unibero/CenaUn.

SUMMERHILL, W. (2003). *Order Against Progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913.* Standford, California: Standford University Press.

TAMBASCO, J. C. (2007). *A Vila de Vassouras e o vale médio do Paraiha. A conquista da terra e a formação das bases agrícolas (1780-1833).* (J. C. TAMBASCO, Ed.) Vassouras, Rio de Janeiro, Brasil: Edição do Autor.

TAUNAY, A. d. (1939). *História do Café no Brasil (vol. IV)* (Vol. IV). Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café.

TAUNAY, A. d. (1939(b)). *História do Café no Brasil (vol. V)* (Vol. V). Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café.

THOMPSON, E. P. (1997). *A Formação da Classe Operária Inglesa (volume 1)* (4ª Edição ed., Vol. I). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

THOMPSON, E. P. (1998). *Costumes em Comum.* São Paulo: Cia das Letras.

THOMPSON, E. P. (1988). *A Formação da Classe Operária Inglesa (volume 2)* (4ª Edição ed., Vol. II). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

THOMPSON, E. P. (2001). *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.* Campinas, São Paulo: Editora da Unicamp.

THOMPSON, E. P. (2002). *A Formação da Classe Operária Inglesa (volume 3)* (3ª Edição ed., Vol. III). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

TOMICH, D. (2011). A Ordem do Tempo Histórico: a Longue Durée e a Micro-História. *2* . São Paulo, SP.

TOMICH, D. (2011). *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial.* São Paulo, SP: Editora da Universidade de São Paulo.

VAINFAS, R. (1997). Caminhos e Descaminhos da História. In: C. F. CARDOSO, & R. VAINFAS, *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia* (5ª ed.). Rio de Janeiro: Campus.

VALVERDE, O. (1967). A fazenda escravocrata de café. *Revista Brasileira de Geografia , v. 29* (n. 1), pp. 37-81.

VAZ, A. P., & BORGES, M. F. (2015). Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil. *MOSAICO: REVISTA MULTIDISCILPLINAR DE HUMANIDADES , 2* (6), pp. 49-58.

VELOSO, A. d., SANTOS, P. M., RODRIGUES, J. d., & KALHIL, J. B. (2011). O conceito de Históra da Ciência e o seu impacto para a educação em Ciências. *ARETÉ – Revista Amazônica de Ensino de Ciências , 4* (7), pp. 80-87.

VENÂNCIO, R. P. (1999). Caminho novo: a longa duração. *Varia História , 15* (21).

VERGARA, M. (s/d). *As representações de ciência em espaços de divulgação no Brasil oitocentista.* Acesso em 10 de outubro de 2017, disponível em MAST: http://site.mast.br/ovulgarisador/pdf/nocoesdeciencianOVulgarizador.pdf

VERGARA, M. (2002). Uma história social da ciência e tecnologia. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos , 9* (3), pp. 710-714.

VERGARA, M. (2004). Ciência e modernidade no Brasil: A constituição de duas vertentes historiográficas da ciência no século XX. *REVISTA DA SBHC , 2* (1), pp. 22-31.

VERGARA, M. (2012). Para uma historiografia da ciência: processos, agentes e artefatos. *Cadernos de História* , pp. 8-13.

VIDEIRA, A. P. (2007). Historiografia e história da ciência. *Escritos. Revista da Fundação Casa de Rui Barbosa. Ano 1, n. 1, 2007, 284 p. , 1* (1), pp. 111-158.

VITORINO, A. J. (2000). *Máquinas e operários: mudança técnica e sindicalismo gráfico, São Paulo e Rio de Janeiro, 1858-1912.* São Paulo: Annablume.

WARBURTON, N. (2013). *Uma breve história da filosofia.* Porto Alegre: L&PM.

WEHLING, A. (1977). O fomentismo português no final do século XVIII: doutrinas, mecanismos, exemplificações. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro , 316*, pp. 170-278.

WEHLING, A., & WEHLING, M. J. (2005). *Formação do Brasil Colonial* (4ª Edição ed.). Rio de Janeiro, Brasil: Nova Fronteira.

YOUSSEF, A. E., ESTEFANES, B. F., & PARRON, T. (2015). Vale expandido: contrabando negreiro e a construção de uma dinâmica política nacional no Império do Brasil. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Cale do Paraíba e o Império do*

*Brasil nos quadros da segunda escravidão* (1ª Edição ed., pp. 130-158). Rio de Janeiro: 7Letras.